



MOBILITETEN PÅ TVÆRS AF NABOLAG I SUNDBY

THE MOBILITY ACROSS NEIGHBOURHOODS IN SUNDBY

Julie Holstein

Amanda Kirkegaard 57476

Jens Bjørn Gefke Grelck 57712

Julie Holstein 58388

Naja Holsøe Duncker 57699

Simon Hjortskov Christensen 57671

Roskilde Universitet

Plan, By og Proces

Fagmodulsprojekt 4. semester

Malene Freudendal-Pedersen

Antal anslag: 191.370



Indholdsfortegnelse

Indledning	4
<i>Problemfelt</i>	4
<i>Problemformulering</i>	8
<i>Arbejdsspørgsmål</i>	8
<i>Projektdesign</i>	9
Model til projektdesign	10
Genstandsfelt	11
<i>Ansøgning om områdefornyelse i Sundby</i>	11
<i>Vores geografiske udvalgte område</i>	13
<i>Borgermødet</i>	15
<i>Videnskabelige refleksioner</i>	19
Teori	21
<i>Vejens rolle</i>	22
<i>Mobilitet</i>	24
Mobilitet i senmodernismen	24
Det teoretiske ståsted	25
Det nye mobilitetsparadigme ifølge John Urry	26
Klokketid og øjeblikkelig tid	26
Mobilitet i hverdagslivet	28
Systemer i samfundet	28
Bevægelse og acceleration	29
Automobilitet og steder	30
Mobilitet i Sundby	31
<i>Motilitet</i>	31
Motilitet som det nye mobilitetsbegreb	31
Motilitet som analytisk værktøj	32
De tre analytiske motilitetskomponenter	33
<i>Den teoretiske sammenfatning</i>	36
Metode	36
<i>Metodevalg</i>	36
En kombination af metoder	37
Inspiration fra Mixed Methods	39



<i>Flowobservationer</i>	40
Vores tilrettelagte flowobservationer	42
Udførelsen af flowobservationer	42
Eksempel på resultat af flowobservation	43
<i>Semistruktureret interview</i>	45
Det kvalitative perspektiv	45
Den udarbejdede interviewguide:	47
Metoden i praksis	48
Diskussion af metode og empiri	49
Diskussion om at kombinere metoder	50
Kodning	52
Analyse	53
<i>Analysedel 1 : Det vertikale perspektiv</i>	53
Adgang	53
Delkonklusion til adgang	58
Kompetence	59
Delkonklusion til kompetence	64
<i>Analysedel 2 : Det horisontale blik</i>	65
Hverdagslivet på Amagerbrogade	65
Delkonklusion	68
Amagerbrogades identitet og byliv	68
Delkonklusion	72
Nabolagsopdeling	72
Delkonklusion	78
<i>Delkonklusion</i>	78
Diskussion	79
Konklusion	83
Perspektivering	85
Litteraturliste	88

INDLEDNING

I løbet af tiden er flere igangværende og planlagte områdefornyelser i København udtryk for et ønske om forandring. Denne forandring tager i flere tilfælde afsæt i en vision om en større grad af sammenhængskraft i byen, og et vejnet med mindre begrænsende effekt for mobilitet og fællesskaber på tværs af nabolag. Dette projekt tager udgangspunkt i Sundby, som er et af de steder, der planlægges at undergå en områdefornyelse, der forandrer området.

PROBLEMFELT

Der sker store ændringer i det københavnske 'landskab', hvor stadig flere områdefornyelser udtrykker en forandret tilgang til mobilitet og sammenhængskraft. Automobilisme slipper i områdefornyelserne grebet om byen, og det er især fodgængere og cyklister, som nu prioriteres højere end hidtil set. Vi undersøger i dette projekt ét af de steder i byen, som netop nu er under udvikling. Vi har taget udgangspunkt i områdefornyelsen i Sundby på Amager og øvrige projekter, der endnu befinder sig i planlægningsfasen. Sundby ligger midt på det nordlige amager, i sydgående forlængelse af Amagerbro, med Amagerbrogade som centralt tværsnit gennem bydelen. Specifikt undersøger vi et udsnit af Amagerbrogade, ved Sundbyøster Plads, som ligger centralt i Sundby og det område, som områdefornyelsen berører.

Amager er fra sin fødsel som bydel forbundet med mentaliteten som forstad, og har altid haft sin egen identitet, som adskilt del fra det øvrige København. En grund hertil er, at området er geografisk adskilt fra Christianshavns kanaler og volde, og kun kan krydses ved få broer (Miljøministeriet Planstyrelsen 1992: 3). Øen rummer alt fra uberørt natur, til tæt karrébebyggelse, villakvarterer, landbrug, kolonihaver, etageejendomme og industri, og er derfor et område med stor diversitet (Ibid.).

Området er primært præget af karrébebyggelse i den nordligste del af øen, hvor Islands Brygge, den nordlige del af Sundby, og Amagerbro består af byggerier fra århundredeskiftet. Byområdet rummer også mange boligområder med rækkehuse,



dobbelthuse og byggeforeningshuse. I den sydligere del er det særligt villakvarterer og haveforeninger der præger bybilledet. I midten af Amager løber Amagerbrogade, som fungerer som kultur- og handelscentrum samt færdselsåre mellem nord og syd, hvortil Amagercentret udgør en central rolle (Ibid.). Amager huser endvidere flere offentlige institutioner som fx Københavns Universitet, og har mange store rekreative områder. Især Amager Strandpark i øst og Amager Fælled i vest er nævneværdige naturrige og attraktive dele af Amager og Sundby.

Særligt efter kvarterløftet mellem 2005-2009, har Amager og særligt Sundbys omegn ændret karakter. Både metrobyggeriet - på begge sider af Sundby -, de nye kulturelle institutioner, samt Nordeas nye hovedkvarter, står i skarp kontrast til resten af byen, der helt generelt er af ældre dato og dårligere stand (Ibid: 3-7).

Amager har i mange år fungeret som storbyens "losseplads", og har bl.a. huset forurenende industri (Miljøministeriet Planstyrelsen 1992: 3). Derfor påpeges det i ansøgningen om områdefornyelse i Sundby, at området behøver en fornyelse. Belægget herfor er bl.a. ryet som losseplads og den nordlige del af Amagers tilstand, hvor området kategoriseres som et udsat byområde grundet høj arbejdsløshed og mange uuddannede (Teknik- og Miljøforvaltningen 2016: 4).

Det kan i denne forbindelse ses, at der på Amager er tale om en høj grad af diversitet. Hertil kan det diskuteres, hvorledes dette påvirker sammenhængskraften på Amager, og hvilke krav det stiller til mobiliteten i området. Områdefornyelsen i Sundby er altså i tråd med den tendens der ser sig gældende for mange områdefornyelser i København, hvor mobilitet og sammenhængskraft er nøgleord. Der udtrykkes i særdeleshed et ønske om mere byliv, behov for tværgående fysiske forbindelser i byen, og mere sammenhæng på tværs af Amager generelt (Teknik- og Miljøforvaltningen 2016: 3-4). Der kan derfor argumenteres for, at områdefornyelsen kommer i forlængelse af et stadig gennemgående ansigtsløft og dermed også gentrificering af København. Dette i takt med at indbyggertallet er stødt stigende, hvorfor borgerne på Amager også vil skifte karakter med tiden (Ibid: 3-7). Ud fra denne diversitet i byen, og muligvis manglende sammenhængskraft, er der altså her tale om en problematik, som stiller spørgsmålstejn til nabolagenes opdeling og grænser, og hvilken rolle mobiliteten i trafikken og byrummet spiller herfor.

Da Københavns Kommune tillægger borgerinddragelse stor værdi, har de i områdefornyelsen af Sundby, arrangeret en række borgermøder (Områdefornyelsen



Sundby, 2017), som giver den enkelte borger og/eller interessent mulighed for at lægge et ord ind og påpege relevante problematikker.

Vi valgte at deltage i det første borgermøde som blev afholdt for områdefornyelsen i Sundby, hvor vi fungerede som passive og ikke intenderende observatører. Her fik vi en opfattelse af, at ønskerne til byen er mange. Et fælles ønske fra både borger og kommune synes dog at være, at der ønskes en større grad af ”sammenhængskraft” i området, og at det bør være lettere at transportere sig på tværs af Sundby og Amagerbrogade (Teknik- og Miljøforvaltningen, 2016).

Bemærkelsesværdigt ved dette møde var bl.a., at deltagerne omtalte Amagerbrogade som værende en skelsættende forhindring og fysisk barriere mellem det østlige og vestlige Sundby-område, hvilket også går igen i ansøgningen om områdefornyelsen, som særligt har fokus på mobilitet og den fysiske og mentale sammenhængskraft på tværs af Amagerbrogade (Teknik- og Miljøforvaltningen, 2016).

Det særlige ved Sundby-området synes ud fra borgermødet at være, at Sundby adskiller sig fra mange andre af Københavns bydele på en sådan måde, at det er hverdagslivet, der her er det centrale. Dette kan, som tidligere nævnt, hænge sammen med forståelsen af Amager som ’forstad’ og de boligområder, der findes i Sundby, hvor det mest signifikante i byplanlægningen er, at det er et sted, hvor borgerne bor og lever, snarere end et område tilegnet fx større events og turisme. Der er allerede planer om at gøre den nordlige del af Amagerbrogade mere brugervenlig for fodgængere og cyklister, for at tilgodese butiks- og byliv (Teknik- og Miljøforvaltningen 2014: 8). Der lader dog stadig til at være udfordringer med den sydlige del af gaden, som går gennem Sundby og arealet for områdefornyelsen, som synes at virke opdelende for bydelen.

Mobilitetsplanlægning har derfor en central rolle i områdefornyelsen, hvor det især er fodgængeres og cyklisters vilkår i trafikken der ønskes forbedret – særligt på tværs af Øst- og Vestsundby, samt Amagerbrogade. Med dette for øje er projektet fokuseret mod en undersøgelse af, hvordan Amagerbrogade påvirker tilknytningen nabolagene imellem. Vejens rolle i byen er derfor blevet et tyngdefelt i projektet, hvor begreber som flow, tryk og tilgængelighed er gengangere i debatten.

De fysiske barrierer og nabolagenes samspil, påvirket af veje, agerer fundament for den teori, som projektet læner sig op af. Særligt vejens rolle og infrastruktur er ledende for denne undersøgelse af projektets teoretiske grundlag. Her blev Jane Jacobs og Donald



Appleyard hurtigt gældende for projektet, hvor vejens funktion problematiseres og sættes i kontrast til hverdagslivets behov og bevægelser.

Med henblik på Amagerbrogade som adskillende funktion argumenterer Jane Jacobs for at det ikke er regulering af trafikken, som er løsningen på en dysfunktionel gade, men at man først bør vide, hvordan vejen virker og hvordan den bliver brugt: *"How can you know what to try with traffic until you know how the city itself works, and what else it needs to do with its streets? You can't"* (Jacobs 1992: 7). Jacobs taler hertil om 'bottom-up planning' som modspil til 'top-down planning', hvor planlægningen skal undersøge menneskerne og byens mangeartede funktioner som det første. Hun beskriver ligeledes, hvordan trafik påvirker byrummet, og hvordan trafik på vejen skal håndteres:

"Automobiles are often conveniently tagged as the villains responsible for the ills of cities and the disappointment and futilities of city planning. But the destructive effect of automobiles are much less a cause than a symptom of our incompetence at city building" (Jacobs 1992: 7).

Donald Appleyard, urban designer og teoretiker, har undersøgt flere veje i San Francisco og hvorledes trafikmængden påvirker beboernes opfattelse af deres nabolag. Her ses det at veje med megen trafik i høj grad synes at være grænsesættende, hvorfor beboernes opfattelse af deres nabolag indskrænkes til kun deres egen side af vejen eller omkredsen af deres hjem (Appleyard 1981: 16-25). Det kan hertil diskuteres, hvilken rolle og funktion vejen bør have i byrummet, hvorfor der altså på mange måder kan tales om et dilemma om kapitalismens mål om vækst kontra sociale forhold i kvarteret.

Med henblik på Amagerbrogade finder vi det relevant at inddrage disse anskuelser, hvor Jacobs påpeger, hvordan byplanlægning kan skabe grænser i nabolag og opdele områder i territorier. Grænserne kan opstå ved store fysiske elementer i byen som fx parkeringspladser, togskinner og veje, hvor det særligt er veje der er interessant for projektets problemfelt. Disse elementer opfattes netop ofte som barrierer i byen, og er ofte udtrykt ved steder, som er uattraktive at opholde sig i, men som er tilegnet et bestemt formål (Jacobs 1992: 257-259). I denne forbindelse søger vi at stille skarpt på de mentale og fysiske barrierer, som er forbundet med den tværgående mobilitet på Amagerbrogade og i Sundby.



Som tidligere nævnt er hverdagslivet det gennemgående tema for områdefornyelsen i Sundby. Vi finder det derfor interessant, at undersøge den sammenhæng, der er mellem mobiliteten i Sundby, og den måde borgerne bruger området på. Dertil finder vi det relevant at undersøge, hvorvidt der er overensstemmelse mellem kommunens målsætninger, og borgernes tilknytning til området og de nærliggende kvarterer.

Vi har derfor valgt en problemformulering der stiller skarpt på Sundby-borgerens forhold til Amagerbrogade, hvor samspelet mellem vejens funktion og hverdagslivet i området agerer fokuspunkt. Hertil tages der afsæt i ansøgningen om områdefornyelse i Sundby og tilhørende borgermøde, hvor vi ønsker at undersøge de sammenhænge og problemstillinger, der er forbundet med borgernes motilitet og mobilitet i Sundby. Det leder frem til følgende problemformulering:

PROBLEMFOMULERING

Hvilken rolle spiller Amagerbrogade for mobiliteten i Sundby og hvad betyder det for tilknytningen mellem nabolag?

ARBEJDSSPØRGSMÅL

- *Hvilke problemstillinger ser sig gældende for Sundby, og hvad synes at påvirke menneskers bevægelser på og omkring en vej?*
- *Hvorledes kan man undersøge brugernes daglige bevægelsesmønstre og adfærd i området?*
- *Hvilken rolle spiller fysiske elementer for bylivet og borgernes motilitet og bevægelsesmønstre?*
- *I hvor høj grad er der overensstemmelse mellem kommunens plan for Amagerbrogade og den viden om brugernes ønsker til, og brug af, byen, som projektet har tilvejebragt?*



PROJEKTDESIGN

I det følgende afsnit vil vi præsentere projektets opbygning og redegøre for, hvorledes problemformuleringen og arbejdsspørgsmålene hænger sammen i henhold til analysens udformning og endelige konklusion. Herunder vil vi præsentere en grafisk model, der visualiserer projektets tilrettelæggelse og analytiske opbygning, hvilket har til formål at give et overblik over, hvordan projektet svarer på problemformulering og arbejdsspørgsmål.

Problemformuleringen er udformet med fokus på en undersøgelse af mobiliteten på den specifikke strækning af Amagerbrogade ved Sundbyøster Plads. Hertil kommer en undersøgelse af Sundbyborgernes potentiale for mobilitet, og hvorledes dette kan sammenkobles med den tilsyneladende manglende sammenhængskraft i Sundby. Dette relaterer sig til de tværgående bevægelser over Amagerbrogade og mellem de respektive nabolag.

Det første arbejdsspørgsmål behandler de problemstillinger, som gør sig gældende i Sundby, og skal derved skabe et samlet overblik over genstandsfeltet, som vi bevæger os inden for. Derudover ønsker vi en teoretisk redegørelse for vejens funktion og mobilitetsbegrebet, som har sit fokus på mobilitet, og som her skal danne det teoretiske grundlag for analysen.

Andet arbejdsspørgsmål berører den metodiske behandling af problemstillingen. Dette kobler sig til vores valg af metoder samt hvorledes flowobservationer og semistrukturerede interviews er blevet anvendt til empiriindsamling.

Det tredje spørgsmål henvender sig til analysedelen. Her anvendes de præsenterede teorier og benyttede metoder i en analytisk vinkel, hvortil problemstillingen vil blive undersøgt med henblik på at tydeliggøre brugernes og borgernes bevægelsesmønstre og opfattelser af Amagerbrogade i Sundby-området.

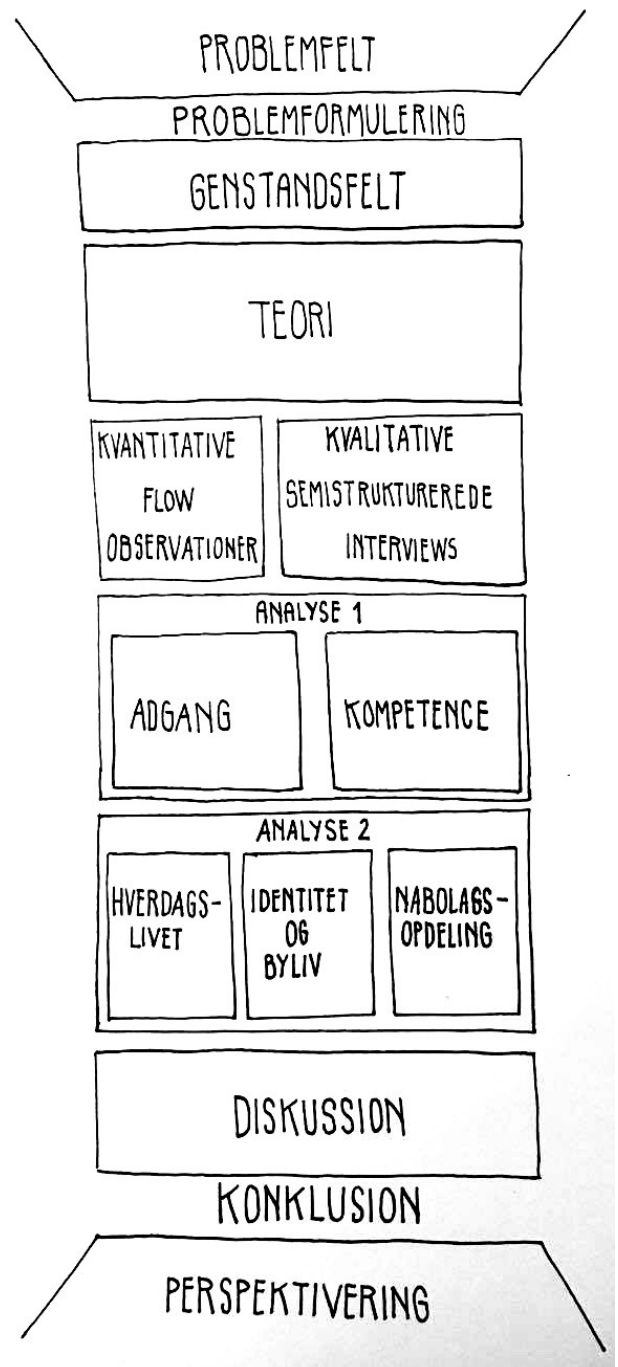
Det fjerde og sidste spørgsmål søger at diskutere samspillet mellem områdefornyelsens aktører, og i hvor høj grad der er overensstemmelse mellem disse og ansøgningen. Der relateres her til projektets analytiske resultater, hvor borgernes ønsker sættes i kontrast til kommunens plan.

MODEL TIL PROJEKTDESIGN

Figuren til højre illustrerer projektets opbygning. Øverst ses en tragt, hvori problemfeltet klarlægges og indsnævres. Dette fører frem til projektets problemformulering, som altså her fremtræder som en overskrift for hele projektet. Efterfølgende ekspliciteres genstandsfeltet og de problemstillinger, der gør sig gældende, hvorefter en redegørelse af teorierne her vil afdække det første arbejdsspørgsmål. Efterfølgende ses to blokke, bestående af de kvantitative flow-observationer og de kvalitative semistrukturerede interviews. Her ses det, at den kvalitative del af empirien fylder mere i projektet end det kvantitative. Disse to kasser danner altså tilsammen vores metodiske tilgang til problemstillingen, og udgør dermed det andet arbejdsspørgsmål.

Herefter ses opdelingen af analysen, og dermed det fjerde arbejdsspørgsmål. Første analysedel er delt op i de to begreber 'adgang' og 'kompetence', hvor empirien først analyseres ud fra respondenternes mulige potentialer, hvortil der i anden analysedel, bliver analyseret nærmere på, hvorledes disse potentialer benyttes eller ej.

Efterfølgende foreligger en diskussion, som henvender sig til fjerde og sidste arbejdsspørgsmål. Slutteligt fremsættes konklusionen, der ligesom problemformuleringen er sat udenfor en kasse, og dermed i samspil med problemformuleringen. Derved dannes grundstenene for projektets rammer. Til sidst åbnes der altså igen med en perspektivering til videregående problemstillinger og undersøgelser inden for relaterede emner.





GENSTANDSFELT

De følgende afsnit vil give en dybdegående redegørelse for det specifikke felt, projektet kredser om. Dette kan altså siges at være en kortlægning af de rammer og forståelser, som har gjort sig gældende for udgangspunktet og opbygningen af projektets kerne.

ANSØGNING OM OMRÅDEFORNYELSE I SUNDBY

I dette afsnit giver vi indsigt i, hvordan vi har dannet vores forforståelser om Amagerbrogade ud fra ansøgningen til områdefornyelse i Sundby, af Teknik- og Miljøforvaltningen i Københavns Kommune. På forskellig vis har ansøgningen været med til at give forståelse for, hvilke problematikker, der tages højde for i en forbedring af Sundby-området, herunder indeholder ansøgningen også beskrivelser udformet af Teknik- og Miljøforvaltningen, som omhandler Amagerbrogades funktion som handelsgade og færdselsåre.

I ansøgningen bliver Amagerbrogade præsenteret som bydelens mest identitetsskabende vej, og er af kommunen klassificeret som ”strøggade” (Teknik- og Miljøforvaltningen 2016: 11). Amagerbrogade omtales som en vej, der har gennemgået mange modifikationer gennem tiderne. Tilbage i 1909 foregik udbygningen af Amager og Sundby i etaper og med lav grad af sammenhæng, hvilket er en af årsagsforklaringerne til mange markante sammenstød mellem forskellige årtiers planlægningsidealer (Teknik- og Miljøforvaltningen 2016: 6). Amagerbrogade er en vej der indeholder mange funktioner, samtidig med at den agerer hovedgade for Amager er den også er en markant færdselsårer, udgør gaden også et mødested for de lokale og huser megen erhvervsliv (Teknik- og Miljøforvaltningen 2016: 12). Kommunen har gennem borgermøder været i dialog med beboerne som et led i udarbejdelsen af en helhedsplan for området. Her har borgere ytret at;

”[...] der er en stor lokal kærlighed og tilknytning til gaden, men at der er en bekymring over at den har tabt sin fordums kraft og tiltrækning. Amagerbrogade har traditionelt set været den centrale handelsgade og livsnerve for hverdagslivet på Amager, men gaden trænger til et løft for at

bevare det attraktive handelsliv og genvinde sin attraktion som Amagers nerve” (Teknik- og Miljøforvaltningen 2016: 41).

Amagerbrogade har som handelsegade lidt store nederlag under finanskrisen, hvor særligt erhvervslivet blev ramt og flere butikker måtte lukke (Teknik- og Miljøforvaltningen 2016: 35). Facader og mødesteder er forældede og ikke udnyttede. Kommunen skriver om Amagerbrogade som færdselsåre med en stor mængde bil- og busstrafik at;

”Dette gør at den mange steder er vanskelig og utryk at krydse som blød trafikant. Problemet gør sig i særlig grad gældende udenfor Sundbyøster Plads (v. Sundbyøster Skole), hvor brede veje og cykelstier, bilparkering og busholdepladser gør krydsning vanskelig. Det forstærkes af gadens meget varieret forløb med spring i facadelinierne, træbeplantede strækninger og forskellige gadebredder” (Teknik- og Miljøforvaltningen 2016: 42).

En generel problematik, der går igen gennem hele ansøgningen er den manglende sammenhængskraft. Dette ift. tværgående forbindelser mht. mobilitet mellem de respektive nabolag, men også problematikker der vedrører erhvervslivet og det sociale liv beboerne imellem. Ansøgningen præsenterer tanker omkring en specifik grøn tværgående forbindelse, der vil skabe sammenhæng og forbinde de to naturområder; Amager Strandpark og Amager Fælled. En sådan forbindelse vil også generelt *”[...] være med til at binde områdets isolerede og forskelligartede delområder bedre sammen og derved opgradere den generelle tilgængelighed i området.”* (Teknik- og Miljøforvaltningen 2016: 12). Denne forbindelse angår tværgående mobilitet over Amagerbrogade og social sammenhæng mellem nabolagene. Ydermere skal der skabes gode trygge passager på tværs af gaden (Ibid.: 25). Ansøgningen fokuserer i samme sammenhæng også på indretningen af byrum, pladser og parker, så de opleves inviterende og inspirerende (Ibid.: 13). Hvorimod Amagerbrogade lige nu lider under fraværet af aflæselig tilgængelighed (Ibid.: 14). En sådan ændring af byrum vil styrke kendskabet mellem naboer og mødet mellem borgere fra forskellige nabolag (Ibid.: 26).

Sundbyøster Plads sættes flere steder igennem ansøgningen i sammenhæng med Amagerbrogade som et centrum af Sundby. Sundbyøster Plads er derudover en del af planlægningen af den tværgående forbindelse der skal gå via Italiensvej, Elbagade, Peder

Lykkes Vej og Grønjordsvej. Sundbyøster Plads skal derfor udvikles således at det kan binde både fysisk og socialt de forskelligartede områder sammen (Ibid.: 24). Sundbyøster Plads er en af de eneste pladسدannelser langs Amagerbrogade og har derfor et stort potentiale til at blive et samlende byrum på Amager (Ibid.: 34). Pladsen har et stort uudnyttet potentiale (Ibid.: 43-44), hvortil ansøgningen fremsætter visioner om at Sundbyøster Plads skal fungere som et lokalt centrum og samlingspunkt på Amager. En plads der skaber sammenhæng mellem Sundbyøster Skole, legepladsen, idrætshallen og butikkerne ud mod pladsen (Teknik- og Miljøforvaltningen 2016: 57). Den del af Amagerbrogade som grænser op mod Sundbyøster Plads anses, som tidligere citeret, som et vanskeligt og utrygt sted at krydse som blød trafikant. Den primære årsag hertil, er den brede vej og cykelsti, bilparkering og busholdepladsen (Ibid.: 42).

VORES GEOGRAFISKE UDVALGTE OMRÅDE

Vi har ud fra ovenstående ansøgning om områdefornyelse i Sundby opnået en forståelse for, hvilke typer af problematikker, potentialer og mål, som Københavns Kommune kridter op omkring Sundby. Nærmere bestemt har vi valgt at lægge vores empiriske fokus på det stykke af Amagerbrogade, der grænser op til Gimles Allé som kortudsnittets sydvestlige hjørne, mens den nordlige ende af Sundbyøster Plads og hjørnet af Thingvalla Allé afgrænser området i nord. Smyrnavej er vores udvalgte områdes sydøstlige ende.

FAKTA OM SUNDBY:

INDBYGGERE: 16.718

AREAL: 1,5 KM²

Kilde: Københavns Kommune, 2017



(Kilde: Krak 2017)

Indenfor dette stykke af Amagerbrogade udgøres den af forskellige services, funktioner, erhverv, der har indflydelse på de hverdagslige bevægelsesmønstre. Som de mest indflydelsesrige elementer for bevægelsesmønstre, foruden Sundbyøster Skole, indeholder området en busholdeplads på begge sider af gadens forløb.



Busstoppestedet ved Sundbyøster Plads

Den ene, der servicerer buskørsel ind mod Indre By, grænser op mod Sundbyøster Plads, mens den anden ligger placeret lige i områdets udkant ned mod Ingolfs Allé. Længere oppe på samme vestlige stykke af vejen ligger der placeret holdepladser for bilparkering, hvor disse to funktioner for tilgodeseelsen af biler og busser er adskilt af et fodgængerfelt. Denne kan både ses som bindeleddet mellem den øst- og vestlige side af vores udvalgte stykke af Amagerbrogade, men også helt konkret som den planlagte del af området, der forsøger at skabe plads, så fodgængere kan passere vejen.



Fodgængerovergangen og helleanlægget ved Smyrnavej



Derudover ligger der placeret en række spisesteder, en frisør, en antikvitethandler og en malerforretning på siden overfor Sundbyøster Plads, mens der på hjørnet af Smyrnavej og Amagerbrogade ligger en bank med hæveautomat. På selve pladsen ligger en legeplads, et offentligt toilet, en pizzavogn og et åbent område med et ældre ahorntræ i midten. Denne korte beskrivelse af vores geografisk udvalgte område skal bruges til at give en ide om, hvordan området, hvor vi har indsamlet vores empiri, ser ud. Men også i al sin enkelthed eksplicitere, hvordan vi inddeler området og dermed har dannet vores forforståelse af dets indretning.

BORGERMØDET

Følgende afsnit omhandler den viden, som er fremkommet på baggrund af borgermødet. Det er skrevet på baggrund af de notater, som vi har udført under borgermødet, hvorfor disse er vedhæftet projektet som 'Bilag 1'. Der vil derfor ikke fremgå specifikke kilder i dette afsnit, da det udelukkende er observationer og egne overvejelser ved borgermødet, som præger dette afsnit.

Borgermødet gav i flere tilfælde udtryk for fællestræk med ansøgningen, men i det frie forum var flere aspekter indblandet i ønskerne til områdefornyelsen end ansøgningen alene giver udtryk for. Borgermødet blev indledt med en afslappet og uformel atmosfære, hvor der fra kommunens side fra starten blev lagt vægt på, at borgermødet er til for borgerne og at det er dem, der bestemmer udfaldet af områdefornyelsen.

Borgmester Morten Kabell udtrykker bl.a. dette ved at sige: ”*Kommunen skal ikke lægge retningen. Det skal I*” (Bilag 1). Det er allerede her, at fællesskab i området bliver et fokuspunkt, hvor dette bliver udtrykt som forudsætningen for udvikling. Gør borgerne ikke noget, så bestemmer andre, er budskabet. Kabell åbner endvidere op for debatten ved at påpege at Sundby er et specielt område, som har sin egen identitet på trods af sin tilknytning til København.

Tina Saabye er som stadsarkitekten med til borgermødet for at ”*inspirere*” borgerne (Bilag 1). Saabye fremhæver ord som levende, ansvarlig og kant som værende kernebegreber for områdefornyelsen. Det er i særdeleshed fokuset på hverdagslivet, som synes at være den afgørende faktor for udformningen af byen, som hun udtrykker det. 'Kant' skal fx komme



til udtryk ved en by med identitet og kreative, fleksible og unikke kvarterer, der skal fungere dynamisk og eksperimenterende og skabe rum for nye aktiviteter og initiativer. 'Ansvarlig' udtrykkes bl.a. ved Saabyes fokus på, at områdefornyelsen skal give et nyt udtryk, og at ressourcetilførsel, genbrug og klima skal indtænkes. Tanken om den 'levende' by skal inspirere borgerne ved fokusområder som mødesteder i det fri og en solid bynatur, hvor der inviteres til cykling og bevægelser på tværs af byen.

Nanna Sørensen, som er projektchef for områdefornyelsen, lægger ligesom Kabell ansvaret for en hensigtsmæssig forandring i borgernes hænder, men udtrykker samtidig, at man ikke kan få alle ønsker opfyldt. Sørensen påpeger at områdefornyelsen skal fungere som et fysisk, kulturelt og socialt løft for byen, hvor visionen fra kommunens side bl.a. er at udvikle kvarterer der hænger sammen ved fx forbindelser, aktiviteter, mødesteder og grønne områder (Bilag 1).

Sammenhængskraft er altså med udgangspunkt i kommunens oplæg et centralt fokuspunkt for områdefornyelsen. Bemærkelsesværdigt har været, at kommunen dermed har sat en ramme for diskussionen på en sådan måde, at debatten med borgerne styres i en bestemt retning, hvor rammebestemmelser for diskussionen kan argumenteres for at have en begrænsende effekt på de emner og ønsker, som borgerne skal udtrykke.

Efter introduktionen er debatten mellem borgerne styret ved forskellige emner i mindre forummer, uddelt ved borde med separate emner. Vi har i gruppen deltaget ved hvert 'emne-bord' som observatører og referenter. Emnerne har været uddelt i hhv. 'fællesskaber', 'forbindelser', 'mødesteder', 'det grønne Sundby', 'aktiviteter i Sundby', og en afsluttende omgang af åben diskussion kaldet 'ordet er dit' (Bilag 1).

Fællesskaber er et af de fokuspunkter, som debatten stiller skarpt på. En styrkelse af foreningslivet er et kerneelement heri, hvor også frivillige skal spille en mere central rolle ifølge borgerne, og hvor mødestederne skal inkludere mere på tværs af kulturelle, socioøkonomiske og aldersmæssige forhold. Grønne fællesskaber er et ønske der bl.a. udtrykker sig ved ideen om drivhuse og gårdmiljøer, som skal udbredes mere langs Amagerbrogade. Skolerne bør ifølge debatten have en mere central rolle i byen. Også udenfor åbningstiderne, hvor skolens faciliteter skal kunne benyttes uafhængigt af skoletiden. I forbindelse hertil udtrykkes der et ønske om flere muligheder for



opholdssteder til unge. Arrangementer og fællesskaber bør endvidere tænkes mere på tværs af kvarterer/nabolag og sociale forhold, hvor ikke kun fysiske aktiviteter og begivenheder skal være omdrejningspunktet, men hvor også eksempelvis tiltag for ensomme ældre kan sættes i fokus. Dette fx ved cykeltaxaer for ældre, hvor også de kan blive 'turister i egen by' (Bilag 1).

Forbindelser er et varmt emne i debatten. Der hersker en bred forståelse af, at der mangler forbindelser på tværs af øen, og at vejene er snørklede og forhindrer direkte flow mellem områder. Dette gør sig bl.a. gældende ved cykler, som flere gange skal stoppe og stige af for eksempelvis at krydse veje eller stoppe for andre forhindringer. Den kollektive trafik får desuden ris for at være larmende og støjende, og i samme åndedrag ikke dækkende nok for områdets kvarterer. Mange mener dog ikke, at det er supercykelstier der er svaret på problemet, da hastigheden på cykelstierne i forvejen er for høj til, at fodgængere kan føle sig trygge i deres færden. Der er lavet flere tiltag med gangtuneller for at gøre det lettere at komme på tværs af byen, men disse synes ifølge borgerne at have en utryghedsskabende effekt, og bør fjernes. Det er altså mere direkte og glidende forbindelser, færre barrierer og mere tryghed, der er nøgleordene i debatten om forbindelser. De snørklede og små veje er dog på samme tid en identitet for Sundby, hvorfor mange påpeger, at det også er der, hvor de gode områder findes (Bilag 1).

Bemærkelsesværdigt er det, at forbindelsen mellem de to metrostationer (hhv. DR-byen og Amager Strandpark) i højere grad synes at være tænkt af kommunen, snarere end at det er et reelt ønske og løsningsforslag udtrykt af borgerne. Cykler og gående skal prioriteres højere, men borgerne mener ikke, at løsningen er en lang lige forbindelse. De mener snarere, at forbindelserne skal være en oplevelse, hvor den fysiske udformning eksempelvis kan være snoet og invitere til ophold. Det er altså særligt gående og cyklendes vilkår, der skal forbedre, hvilket muligvis hænger sammen med at der var en underrepræsentation af bilister til borgermødet.

Mødesteder er et element i byen, som af mange borgere anses som værende underprioriteret. Af steder der ikke fungerer optimalt nævnes blandt andre Sundbyøster Plads, som har gode potentialer men som ikke hænger sammen og mangler opholdsområder med fx bænke. Flere ønsker mere tryghed ved Englandsparken, hvor tæt buskads skal begrænses. Der er endvidere tale om områder, som ikke udnytter områdets potentiale



nok, hvilket bl.a. ser sig gældende ved Sundby Idrætspark, hvor uudnyttede områder præger parken. Flere påpeger at et tidligere soppebassin bør genetableres, da dette var et ideelt mødested trods den svære vedligeholdelse af et sådan type anlæg.

Steder som Phillipsparken er der dog stor tilfredshed med, hvor der er gode muligheder for leg og sanselighed ved kirsebærtræerne. Også 'Bondegården' og biblioteket i Urbanplanen nævnes som steder der er velfungerende. Særlig får stranden og vinterbadet ros (Bilag 1). Cyklendes tværgående mobilitet bør forbedres på en sådan måde, at det ikke blot bliver praktisk, men så det også inviterer til fællesskab og indeholder en identitet. Med andre ord skal der ifølge borgerne være mere liv i området, hvor det på nuværende tidspunkt mest ser sig gældende ved trafikkrøds, da det er der, hvor folk møder hinanden.

Det grønne Sundby er den dækkende betegnelse for de tiltag der ønskes udført i området, som bl.a. går på en generelt mere grøn by, hvor mere beplantning ved eksempelvis flere træer er et konkret ønske. Hertil kan det dog siges at der også bliver påpeget at der mangler vedligeholdelse af allerede eksisterende grønne områder. Der er udtryk for en konflikt mellem de forskellige trafikanter, hvor det udtrykkes af mange, at bilerne har for meget magt i byrummet. Dette fx ved parkeringspladser som optager meget plads, og som opfattes som vægge der skiller områder fra hinanden. I forbindelse hertil er cyklendes vilkår kraftigt debatteret, hvor der ønskes en bedre løsning for cykelparkering og bedre forbindelser på tværs af byen, sådan at det er lettere at færdes mellem området. Det samme ser sig gældende for fodgængere, der også ønsker bredere fortove og en mere sanselig by.

Aktiviteter i Sundby bør ifølge borgerne til borgermødet tage sit udspring i bl.a. cykelforbindelser der skal forbinde de aktiviteter, der sker i området, da det er et problem at mange ikke ved, hvad der sker af aktiviteter. Cyklens rolle kommer også til udtryk da der tales om, at parkerne skal åbnes op på en sådan måde, at det er lettere for cykler at komme igennem, og så der etableres en tryghed ved at færdes i områderne, så det ikke inviterer til kriminalitet, hash-handel og ophold for narkomaner. Bedre legepladser og muligheder for fysisk udfoldelse ved fx atletik er også på ønskelisten (Bilag 1).

Ordet er dit er runden, hvor tanker uden for kategori kan komme til orde. Flere udtrykker sig uforstående overfor, hvorfor der skal foretages en områdefornyelse, og beboere fra



villakvartererne synes ikke at være interesseret i at være en del af områdefornyelsen. Der er en bred konsensus om, at villakvartererne skal bevares, som de er, da disse er unikke for borgerne. Det er dog en god ide ifølge mange at foretage ejendomsloft, og skabe en grøn forbindelse på tværs af byen (Bilag 1).

Afslutningsvis kan det altså siges at der er udtryk for et ønske om generelt mere sammenhængskraft i byen, og at områdefornyelsen skal respektere den identitet, som byen har, selvom forandring ifølge mange er en nødvendighed for byens fællesskab og dynamik.

VIDENSKABELIGE REFLEKSIONER

Vi vil i dette afsnit diskutere nærmere, hvordan vores forskningsmæssige valg har udviklet sig gennem tilblivelsen af dette projekt og hvilke konsekvenser disse valg har haft for vores erkendelser. Erkendelserne hvorledes vi har gået til vores genstandsfelt og tilhørende empiriske studier i det geografisk forankrede område, men også vores teoretiske ståsted og metodiske overvejelser, vil blive uddybet i nedenstående afsnit.

Allerede fra opstartsfasen valgte vi et normativ udgangspunkt og måde at tilgå Sundbys problemstillinger på. Efter vi havde læst ansøgningen om områdefornyelse i Sundby, og deltaget ved første borgermøde i ifm. opstarten af denne områdefornyelse, hvor der opstod et ønske om at forbedre forholdene for borgernes mobilitet, er vi blevet bevidste om, at vi har fået en idé om, hvordan området bør være. Vi har dermed opnået nogle indirekte mål om at tilgodese ønsker fra borgermødet og ladet feltet definere vores grad af normativitet. Normativiteten giver sig også til udtryk ved, at vi har ønsket en dialog med feltet, hvilken vi har opnået gennem interviews med borgere og brugere af vores geografisk udvalgte område, for at få en forståelse for, hvilke forhold de mener burde forbedres på og omkring Amagerbrogade.

Gennem denne forståelse har ønsket yderligere været at undersøge brugernes hverdagslige livsverden, herunder personlige gøremål og bevægelser i det daglige. Vi forsøgte dermed også at finde en metode, der underbyggede deres beskrevne bevægelser for at finde nærmere frem til, hvilken rolle Amagerbrogade spiller i deres hverdag. Det var altså vigtigt for os at forstå brugernes og borgernes historier og de fysiske rammer, som de begiver sig rundt i.



I vores undersøgelse af mobiliteten i Sundby og tilknytningen til området i overvejende grad er fokuseret på respondenternes egne skildringer af deres livsverden, hvorfor vi af den grund ikke er optaget af nogen bestemt virkelighed, men mere respondenternes egne opfattelser. Det kan siges, at vores empiri og videnskabelse er dannet gennem dialogen mellem os som interviewere og de respondenter vi har spurgt på gaden.

Vi kan derudover se, at vi ved at studere menneskers hverdagslige handlen, livsverden og adfærd for at nå frem til deres personlige erfaringer, har vi altså en forståelse for, at mennesket ikke blot bevæger sig på baggrund af at komme fra A til B, men også er påvirket af flere årsager, såsom rentabilitet, følelser og oplevelser af rummet.

Vi har altså en forforståelse om, at rummets opbygning kan indeholde underliggende strukturelle mekanismer, der påvirker menneskets bevægelse og handlen, samt at mennesket motiveres af flere årsager, hvorfor kausale årsagsforklaringer må stikke dybere end hvad vi blot kan se på overfladen.

Fordi vi undersøger menneskers handlen, og grunde herfor, abonneres der altså på et metodevalg, som læner sig op ad den abduktive praksis, hvor vi benytter os af kvalitative og kvantitative dataindsamlinger, til at afdække tendenser (Pedersen 2013: 151-152). Dermed kan vores valgte metoder ikke ses som bidragende enkeltvis, men skal ses i et empirisk samspil med hinanden, hvor de i fællesskab opnår vores empiriske ballast for analysens og projektets videnskabelighed. Gennem disse data kan vi ved hjælp af teori, forsøge at forstå nogle underliggende årsager og kausale sammenhænge, og dertil søge, så vidt muligt, at nærme os en viden om virkelighedens sammenhænge. Vores ontologiske udgangspunkt bør altså ses ud fra vores forskningspraksis, der kombinerer kvantitative og kvalitative metoder.

Dette relaterer sig til vores inspiration fra Mixed Methods-traditionen, der vil blive uddybet i metodeafsnittet. Vi mener derudover også, at vi ved at anvende argumenter om brug af triangulering er med til at legitimere en kombination af flere typer metoder. Dette vil også blive uddybet i metodeafsnittet.

Hvis vi skal dykke nærmere ned i, hvordan vi har valgt at tilgå vores analyse, vil vi mene, at en understregning af de ubevidste lag og videre vej til erkendelse til en vis grad kan siges at være kendetegnende for vores analytiske fremgangsmåde. Mere konkret søger vi at



fortolke på menneskers intentioner og formål, i samspil med vores forforståelser, altså vores genstandsfelt. Denne hermeneutiske fortolkningsproces er til en vis grad gældende, hvorfor vi mener, at en *eksplicitering* af vores indgang til feltet er essentiel. I hvilken grad vi kun stræber efter at understrege vores nye erfaringer for den sociale virkelighed, har dog ikke været eneste mål for vores empiriske og analytiske studie (Juul 2012: 109-110). Til gengæld forsøger vi at vække personlige erfaringer til live blandt de adspurgte i vores foretagne interviews, hvor vores forforståelser i samspil med erkendelser er med til at danne rammen for vores videnskabelige arbejde.

Vi mener, at vores kombination af metoder, herunder empiri samt vores videnskabelige erfaringer i samspil med teori, tilsammen er med til at skabe forståelse for vores genstandsfelt og give en analytisk ramme for at tilgå feltet nærmere. Selvsamme forståelse af genstandsfeltet mener vi, at dette afsnit har forsøgt at gøre eksplicit.

TEORI

Vi vil i det følgende præsentere vores teoretiske ståsted ud fra teorier, der på forskellig vis bidrager til at danne en forståelsesramme og endvidere også opridses analytiske værktøjer til at undersøge, hvilken rolle Amagerbrogade spiller for borgernes mobilitet og tilknytning til de omkringliggende områder i Sundby. Vi har valgt at introducere afsnittet med en forståelse af, hvilken rolle vejen spiller i det senmoderne samfund. Vejens rolle vil blive sat ind overfor forskellige historiske og teoretiske perspektiver, der sammen problematiserer og viderehen medvirker til en opfattelse af, hvordan Amagerbrogade kan sættes i relation hertil. Herefter følger en mobilitetsteoretisk helhedsforståelse skabt gennem den engelske sociolog John Urrys begreb *mobilitet* (1946-2016) og den franske bysociolog Vincent Kaufmanns begreb *motilitet* (1955-). Vi anvender disse to, da Urry bidrager til en specificeret forståelse af mobilitetens multifacetterede ansigter, hvor Kaufmann benyttes som en under- og viderebygning af Urry. Anvendelsen af Kaufmanns underbyggende mobilitetsbegreb, kaldet motilitet, har til formål at skabe specifikke analytiske værktøjer, hvormed vi kan analysere Sundby-borgernes potentiale for mobilitet.



VEJENS ROLLE

Vejen har mange forskellige formål i det senmoderne samfund. Vejen er redskabet til struktureret bevægelse, og har en stor relation til mobilitet. Vejen blev i sin tid skabt som et redskab til transport, men i de senmoderne byer skal vejen rumme mange flere funktioner.

“The road is the construction that is most involved in the architecture/mobility relationship. Many mobility problems often derive from the fact that the road is not considered architecture, or at least not an integral part of the overall architectural fabric” (Gino Finizio 2006; Jensen 2013: 39).

Veje skaber vækst, og har altid været en grobund for vækst. I 1800-tallet begyndte udviklingen af det industrielle Danmark, hvor togbaner og veje blev etableret rundt mellem byerne på Sjælland, Fyn og Jylland. Det vi også kalder ‘Det Store H’. Etableringen af vejene skabte kontakter og arbejdsfordelinger mellem producenterne. Forhandlingsvarer blev en del af transporten, og kunne nu fragtes rundt i hele landet. Tilbringelsen af veje og en sammenhængende infrastruktur skabte vækst (Gaardmand 1992). Det er ikke kun i Danmark at veje er et middel til vækst, men rundt om i hele verden. Byplanlæggeren Robert Moses var manden, der i 1960’erne i New York gennemførte motorveje rundt i hele byen (Paletta 2016). Dette blev gjort med det formål at skabe hurtige muligheder for transport, da han postulerede, at tid er penge. Men gennem tiden er man begyndt at erkende, at en vej rummer meget mere end blot at være midlet til transport. Dengang da Moses ville føre disse motorveje igennem flere gamle kvarter udenfor New York, stødte han på modstand fra den aktivistiske journalist indenfor byplanlægning Jane Jacobs (1916-2006) (Paletta 2016). Jane Jacobs var en retskraftig teoretiker, når man snakker om byens rum og retten hertil. Hun kritiserede netop den ‘top-down planning’ som Moses udførte, og argumenterede for ‘bottom-up planning’ (Paletta 2016). Med dette menes planlægning, hvor der fokuseres på menneskerne først og byens mangeartede funktioner, og derimod ikke på vækstprincipper (Jacobs 1992). Jane Jacobs skriver i hendes bog *The Death and Life of Great American Cities* omkring veje i byen:

"Streets in cities serve many purposes besides carrying vehicles, and city sidewalks – the pedestrian parts of the streets – serve many purposes besides carrying pedestrians." (Jane Jacobs 1992: 29).

Veje er derfor ikke kun bygget for trafikken, ej 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."* (Ibid.:29). Jane Jacobs ser derfor også vejen som et 'public place' og samlingspunkt fyldt med normer og etablerede rytmer, hvor Robert Moses så vejen som et redskab til vækst og moderne udvikling.

Jacobs kategoriserer togs Skinner og motorveje som et klassisk eksempel på barrierer, der opdeler og grænser nabolag op. Objekter der kun har én funktion (Jacobs 1992: 257). Vejen som objekt til automobil trafik har derigennem også kun én funktion og kan derfor også i visse sammenhænge forstås som en barriere. Ifølge Jacobs kan sådanne fysiske barrierer, også være medskabende til en social barriere (Ibid.). Det skal dog overvejes hvilken fysisk og funktionel effekt barrieren har, i sammenhæng med bylivet omkring. Det der grænser op til vejen og de trafikale forhold på vejen er bestemmende, hvorfor alle veje derfor ikke defineres som barrierer fysisk eller socialt, eller mentalt.

Med bogen *The Death and Life of Great American Cities* forsvare Jacobs altså gaden som et socialt rum, og ikke blot som et rum for transport af mennesker og biler. Efterfølgende i 1981 udgiver den urbane designer og teoretiker Donald Appleyard (1928-1982) bogen 'Liveable Streets'. Bogen indeholder studier, der påviste, at hvis forholdene på en gade inviterede til det, kan et socialt liv udfolde sig. Herigennem tydeliggjorde han bl.a. trafik som en fortrængende faktor for socialt liv. Studierne påviste en sammenhæng mellem mængden af trafik og mængden af socialt liv (Gehl 2013: 65). En af hans undersøgelser specificerede sig i sociale forhold på veje med forskellig mængde trafik. Undersøgelsen foregik på metodisk vis ved interviews af beboerne på gaden samt observationer af de gående og trafikken på vejen (Appleyard 1981: 16). Undersøgelserne viste, at beboerne på veje med lav trafik havde mere social interaktion med hinanden, og de følte at deres 'home territory' også strakte sig til den modsatte side af vejen. Modsat vejene med høj trafik havde beboerne minimal kendskab til hinanden, og følte kun, at deres 'home territory' var omkredsen af deres hjem (Appleyard 1981: 16-25). I undersøgelsen ses trafikken som den



mest udestående grund til den privatisering, der er på vejen med høj trafik. En bred vej med høj trafik inviterer ikke til socialt fællesskab, da det ikke inviterer til let færdsel over vejen, og dermed ikke agerer grobund for møder beboerne imellem. På vejene med moderat trafik havde beboerne lidt til minimal kendskab til andre beboere på vejen, og havde ikke som sådan nogen følelse af, at vejen var en del af deres 'home territory'. Ydermere havde beboerne på vejen med moderat trafik en følelse af, at:

"(...) the old community was on point of extinction [...] It used to be friendly; what was outside has now withdrawn into the buildings. People are preoccupied with their own lives [...]" (Appleyard 1981: 22).

Denne opfattelse af en moderat trafikeret vej kan sidestilles til Amagerbrogade, som på samme vis er en vej i udvikling. En udvikling, der måske i nogen grad ikke inviterer til en 'community spirit'. Vi kan dermed udlede, at Appleyards undersøgelser kan henføres til Jacobs teori om barrierernes negative opdeling af nabolag. Veje med høj trafik kan være medskabende som barriere af menneskers opfattelse af deres nabolag, men også deres brug og bevægelser omkring en sådan vej.

MOBILITET

MOBILITET I SENMODERNISMEN

Projektets teoretiske udgangspunkt vil fortætte sig om vores studie af Sundbys mulighed for mobilitet og samtidigt også de barriere, der gør det vanskeligt at færdes i området. Et mere specifikt teoretisk ståsted vil forsøge at nærme sig de potentialer for mobilitet, der skaber udfordringer for mobiliteten og dermed er sværere at opnå. Projektets bærende hypotetiske forestilling om de fysiske udformninger for mobiliteten kan være mentalt forankret og kan stilles skarpere i et teoretisk perspektiv, hvis man ser nærmere på mobiliteten som bestemmende for menneskers bevægelser i hverdagen. Så spørgsmålet udvikler sig naturligt til en refleksion over, hvordan senmodernismen har påvirket individuelle aktørers tilknytning til steder, hvor hverdagslivet udarter sig i nye rumlige sammenhænge. Forbindelser, netværk og vores opfattelser af tid og rum har ændret sig, så udveksling af informationer og bestemte bevægelser over lange afstande har udviklet mennesket i en ny social situation. Nu bliver relationer, arbejdsliv og lignende organiseret i



en metamorfose, der ikke længere afstedkommer samme ide om samfund som strukturerende for menneskers liv (Hartmann-Petersen et. al. 2007: 401). Men snarere bør man se, hvordan det moderne liv skabes i en mere abstrakt form gennem forskellige typer af mobiliteter (Ibid.: 401).

DET TEORETISKE STÅSTED

Mobiliteter kan tænkes forskelligt, men den engelske sociolog John Urry præsenterer i 2000 med bogen *Sociology Beyond Societies* et samfundsanalytisk paradigmeskifte, der tillægger mobiliteter en særlig betydning for mennesket i det senmoderne samfund (Urry 2000). Han plæderer rettere sagt for, at man bør forstå moderniteten med et nyt sociologisk sigte (Urry 2000: 2). Dette paradigmeskifte, der retter sig mod mobilitetsanalyser som forståelse for moderniteten, har vi valgt som vores teoretiske udgangspunkt, der efterfølgende vil række hånden ud mod en mere empiriskfunderet mobilitetsforståelse, nærmere sagt med den franske sociolog Vincent Kaufmanns uddybende motilitetsbegreb.

Vi mener, at vi via Urry og Kaufmann i sammenhæng med vores empiriske undersøgelser vil kunne belyse, hvordan vores foretagne kvantitative flowobservationer kan forstås som bevægelser begrænset og skabt af borgeres indlejrede mobilitetspraksisser og dermed brug af Amagerbrogade. Den anden del er vores kvalitativt orienterede interviews, der vil kunne skabe en dybere og mere indsigtfuld helhedsforståelse af, hvordan mobilitet kan tænkes ud fra individers egne opfattelser. Derudover vil de to teoretikere bidrage med hver deres teoretiske videnskabelighed for den videre analyse. Her forsøger Urry at udfolde mobilitetens mangesidighed og både teoretiske som metodiske gennemslagskraft, der bør stå som et selvstændigt paradigme indenfor samfundsvidenskaben (Urry 2007). Da bør Kaufmann ses som en applicering eller over- og viderebygning af Urrys mobilitetsparadigme (Kaufmann 2002). De ser begge mobiliteter som mulighedsskabende og indskrænkende, hvor Urry vil fokusere på, hvordan mulighederne over tid har skabt grobund for begrænsninger både på individuelt såvel som globalt plan, der vil Kaufmann igen placere sig over mod en overbygning af Urrys argumenter, og understrege, at menneskets mulighed for at bevæge sig hurtigere eller længere, ikke nødvendigvis har gjort os mere mobile (Kaufmann 2002; Bergman 2004: 745). Der ses hermed en



forståelsesmæssig og teoretisk sammenhæng mellem Urry og Kaufmann, hvorfor vi mener, at den teoretiske ballast ligger i, at deres mobilitetsteorier kan tænkes sammen. Vi vil derfor stræbe efter at nå et teoretisk ståsted, der anvender argumenter fra begge for dermed at skabe en teoretisk helhed mellem dem.

DET NYE MOBILITETSPARADIGME IFØLGE JOHN URRY

Urrys budskaber er flere ting, men må grundlæggende fortælles ud fra visse parametre. *Mobility* eller *mobilitet* må ses som det udgangspunkt for en ny måde at analysere det senmoderne samfund på, i og med bevægelser, herunder strømme og netværk både globalt som lokalt, har fået så central en betydning for, hvordan sociale strukturer bliver undermineret (hvilket plejer at være det analyserende sigte for sociologien) (Urry 2007: 44f) .

Af den grund må vi se det sociale som inkluderende mobilitet, og samtidig forstå, hvordan mobilitet producerer og reproducerer det sociale liv. Det interessante ligger dog i, hvordan der ud fra forskellige mobiliteter bliver skabt og omskabt socialt liv, identiteter og kulturelle former. Dermed mener Urry, at mobiliteten bør ses i en mere abstrakt form, hvor bevægelser i såvel faktiske som mere usynlige former bør være det videnskabelige omdrejningspunkt (Ibid.:44). Denne bearbejdning af John Urrys teorier om mobilitet vil til at starte med stille skarpt på mobilitet som socialt strukturerende, for dernæst at gå nærmere ind i projektets undersøgelsesfelt, nemlig hverdagslivet i mobiliteten. Dette bliver i sidste del snævret ind på, hvordan John Urrys teoretiske synspunkt om mobiliteten i hverdagen kan sættes i relation til projektets genstandsfelt og empiriske analyseområde i Sundby.

KLOKKETID OG ØJEBLIKKELIG TID

En væsentlig del af mobilitetsforskningen har fokuseret på forholdet mellem tid og rum (Bauman 2000; Castells 1996; Harvey 2000; Urry 2000, 2007). Men for at komme nærmere en teori om dette forhold, der samtidig tager hånd om mobiliteten i hverdagslivet, da virker Urrys mest omdiskuterede, men samtidig også mest hyldede ide om øjeblikkelig tid som et rimeligt teoretisk udgangspunkt for dette afsnit. Han skelner



nærmere sagt mellem øjeblikkelig tid og klokketid, hvor man i et mobilitetsøjemed vil karakterisere den øjeblikkelige tid som indrettet til det senmoderne menneskes liv (Urry 2000: 113,123; Hartmann-Petersen et. al. 2007:402). Mobiliteten handler hermed om mere end bare endemålet for ens bevægelse, men også om muligheden for at kunne bevæge sig derhen og i det hele taget forholdet til hastigheden og den fart, som man bevæger sig i det sociale liv. Vi er hermed alle i besiddelse af en individuel tid, der både relaterer sig til klokketid og øjeblikkets tid. Til gengæld bliver det mobile hverdagsliv i en vestlig kontekst indstillet efter vores hverdagsmæssige opgaver som arbejdstider og forretnings åbningstider og dermed mobiliteter mellem dem. Her har klokketiden en bærende indflydelse på synkroniseringen af forskellige menneskers lineære tidsfornemmelse, både i en rumlig og social sammenhæng (Urry 2000: 114). I modsætning til klokketid sprænger den øjeblikkelige tid denne opfattelse, eftersom mennesket i især vestlige samfund forsøger at komprimere tiden mest muligt, som følge af den konstante acceleration af hverdagslivet (Beckmann, 2000: 14; Harvey 2000; Urry, 2000: 113;). Den øjeblikkelige tid har i den senmoderne tid ændret grundlæggende på opfattelsen af tid og rum, hvor vi enten forsøger at skrue ned eller op for fart og aktiviteter i hverdagen. Et perspektiv, der direkte relaterer sig til denne pointe kan findes i Urrys begrebsliggørelse af rejsetid (Urry 2006: 359). Han mener, at rejsetid i gængs teknisk litteratur kan opdeles i økonomisk og aktivitetsmæssig kontekst. De normale argumenter lyder, at rejsetid for det første ses som uproduktiv, og for det andet vil aktivitetstid samtidig ekskludere sig fra rejsetiden. Han mener yderligere, at den tekniske litteratur anser menneskets rejsetid som andet end uforløst og spildt tid (Ibid.). Af denne grund vil mennesket foretrække at bruge mindst mulig tid på at bevæge sig, eftersom små stigninger af tid og reduceret tid bliver tillagt stor betydning. Det interessante er i midlertidig ikke bare, at mennesket over hele kloden tilbringer omtrent den samme mængde tid på at rejse pr. dag, eller at mennesket rejser omtrent lige mange gange om året. Fikspunktet er nærmere, at mennesket rejser længere og med en højere hastighed end nogensinde før og derudover bruger mere tid på at være "på farten" (Urry 2000: 359f; Urry 2007:4). Dermed er menneskers afhængighed, acceleration, bevægelses- og adfærdsmønstre forskellige, men mængden af tiden på brugt mobilitet er den samme.



MOBILITET I HVERDAGSLIVET

Hvis man skal dykke længere ned i, hvad mobilitet er på et mere teoretisk plan, da vil man kunne tage udgangspunkt i Urrys differentiering af forskellige mobilitets aspekter. Én af dem er brugen af mobilitet og konkret, hvordan noget er i stand til at bevæge sig, hvilket f.eks. gælder menneskers kapacitet til at bevæge sig bestemte steder hen. Et andet aspekt er den gængse sociologiske forståelse af mobilitet som noget vertikalt i en opadgående eller nedadgående bevægelse, kaldet social mobilitet (Ibid.:8). Denne hierarkiske opfattelse af menneskers sociale positioner i moderne samfundsstrukturer^[1] har komplekse implikationer på de fysiske bevægelser. Han afviser altså et fokus på statiske strukturer og social rang. Til gengæld holder han dog en dør på klem i korrespondance med bevægelser i en virtuel cirkulerende kontekst som i fysiske formater i form af objekter, identiteter eller sociale praksisser af forskellig art (Ibid.: 9f). Under samme tag placerer sig både profileringen af steder, møder, netværk o.l., der ud fra en social tankegang kan fungere som inkluderende mobilitet for nogen og som ekskluderende *immobiliteter* for andre (Ibid.: 11). Disse netværk flyder både over rum og gennem tid, men måske lige så interessant, så behøver mobilitet hverken være uproduktivt eller "ikke-tid", men kan komme i form af aktiviteter som en løbetur eller hvor man nyder turen i sig selv, såsom glæden ved en flot rute eller begejstringen for fart (Ibid.).

På trods af, at Urry anfægter at adskille det videnskabelige blik mellem transport og kommunikation under paraplyen mobilitet, da vil dette projekt ikke desto mindre beskæftige sig mest med bevægelser i hverdagslivet, der relaterer sig til bevægelsen af mennesker, herunder brugen af forskellige transportformer.

SYSTEMER I SAMFUNDET

For at komme nærmere en teoretisk forståelse af mobilitetsbegrebet vil ikke blot de rumlige eller tidslige forståelser være dækkende, men menneskets bevægelse i systemer vil også kunne bidrage til en nærmere udredning. Bevægelse er dermed mere betydningsfuld for hverdagslivets indlejrede praksisser end i nogen anden mennesketid.

¹ Også kaldet social mobilitet



“(...) [*S, red.*]systems make possible movement: they provide ‘spaces of anticipation’ that the journey can be made (...)” (Urry 2007:13). Bevægelser muliggøres altså via systemer, hvilket manifesterer sig i det 20. århundrede som bilsystemet, højhastighedstog, og moderne urbane systemer som alle ud fra det senmoderne menneskes syn markerer, at rejsen til hver en tid kan realiseres. Herunder er mobiltelefonen og internettet som de nyeste skud på den teknologiske stamme blevet mere indflydelsesrig og kompliceret som mobilitetssystem end hidtil. En særlig højspecialisering har været nødvendig for de nye senmoderne mobilitetssystemer, hvilket har involveret ekspertsystemer, højtudviklede kommunikations- og softwareformer og dermed også en stor grad af gensidig afhængighed med andre organisationer og multinationale firmaer. Og i denne systemudvikling har den vestlige verdens hverdagslige adfærdsmønstre i tid og rum afsynkroniseret sig fra historiske samfund, så arbejde og det sociale liv har mulighed for at blive planlagt eller genplanlagt (Ibid.:15). Spørgsmålet er så, om denne samfundsudvikling med større grad af mobile liv også skaber det gode liv i hverdagen og en grobund for det gode samfund, eller for den sags skyld gode byliv.

BEVÆGELSE OG ACCELERATION

Socialt liv forudsætter ikke desto mindre mange forskellige typer af bevægelse, både den tvungne og den frivillige. Betydningen kan variere mellem samfund, men et blik på sammenhængen mellem de senmoderne samfund og de tilhørende sociale liv tilføres en substantiel betydning, når disse forbindes med bevægelse:

”It seems likely that contemporary societies demonstrate more movement for more people across longer distances albeit occurring for shorter time periods(...)” (Urry 2007: 17). Når mængden af bevægelse blandt mennesker øges i sammenhæng med de længere afstande intensiveres ikke blot hastigheder, men som konsekvens af de tiltagende hastigheder og afhængigheden af denne, reduceres graden af fysisk bevægelse, hvis formålet med bevægelsen kan klares på anden måde, eksempelvis via telefonen, eller også i meget begrænset omfang, så det er kun er den absolut nødvendige bevægelse, der bliver foretaget for at nå sine hverdagslige gøremål.



AUTOMOBILITET OG STEDER

Menneskets tilknytning til steder ud fra denne ovenstående betragtning findes der ingen endelige facit om. Udviklingen af vores mobilitetsvaner er blevet indlejret i vores hverdagslige rutiner, om vi vil det eller ej. Dermed fæstner rutiner sig indirekte også mellem forskellige ”punkter” i vores levede hverdag, der især ud fra visse transportmæssige praksisser har en stor grad af betydning for menneskets fornemmelse for tid, rum og sted. Især bilismen, eller det Urry problematiserer ud fra begrebet *automobility* som en reproduceringseffekt, influerer sig på den moderne kultur karakteriseret ved systemisk dominans (Featherstone et. al. 2005: 25). Ud fra Urry er bilisme en kompleks størrelse, der kan ses som en mulighedsskabende hverdagsteknologi, der har skubbet sig som værende den ultimative forståelse af frihed til at komme rundt til sociale gøremål, fritidsaktiviteter, arbejde eller indkøb. Blandt mange andre mobiliteter har bilen ændret vores opfattelse af, hvordan og hvor hurtigt man kan løsrive sig fra stedslige tilknytninger. Denne transformation af mobilitetsmæssige praksisser løsner os altså fra at tænke i konkret situerede måder at forme hverdagen på, til at man i højere grad tænker tiden som mellemregnende perspektiv fremfor afstanden. Andre fysiske parametre kan modsætte denne påstand om at favorisere tiden over afstanden, eftersom den geografiske forskel mellem by og land kan have indflydelse på, hvilken type transportform, man er i besiddelse af. Dermed kan forudsætningen for at se geografiske afstande som mindre betydningsfuld være dobbeltsidigt, hvis man ser det i lyset af det sociale livs transformation som følge af modernitetens udvikling. I den anden grøft vil byfortætning og indretningen af byer efter biler kunne problematisere, hvorvidt den individuelle opfattelse af mobiliteter har en indflydelse på, hvorvidt man løsner sig fra lokale tilknytninger og bruger de omkringliggende services eller ej. I en tredje lejr vil et perspektiv som fremkommelighed også kunne påpege om stedsopfattelser er under forandring. Hermed er det svært at sige, om stedet mister sin betydning, når muligheden for at bevæge sig bliver enten indskrænket eller styrket. Det der kan rokkes ved vil være en teoretisk udredning af, om hvorvidt potentialet for bevægelse blandt mennesker er den samme.



MOBILITET I SUNDBY

Hvis man tager udgangspunkt i Sundby, da vil det mere teoretiske indblik kunne gå nærmere ind i, hvad der ligger som baggrund for de givende mobilitetspraksisser og hverdagslige aktiviteter og gøremål. Menneskets indlejrede opfattelser og praksisser stiller sjældent spørgsmålstejn ved, hvorfor der bliver foretaget visse mobilitetsmæssige valg og hvilke der kunne være mulige. Infrastrukturens indretning, byernes tekniske systemer og byernes spredning er nærmere blevet den moderne vestlige verdens regel end undtagelse. For at nå nærmere en forståelse for, hvordan man teoretisk kan tilgå en mobilitetsorienteret analyse af de givende opfattelser og praksisser, der de vores adspurgte borgere og brugere i Sundby, vil det følgende teori-afsnit forsøge at fokusere på muligheden for mobiliteter. Nærmere sagt vil det følgende give et bud på, hvordan den daglige transportadfærd kan undersøges teoretisk og hvilke bevæggrunde der ligger bag, at man enten har nemmere eller sværere ved at bevæge sig i hverdagen.

MOTILITET

Det følgende afsnit er en videre overbygning af Urrys mobilitetsparadigme, der vil forsøge at skabe den operationaliserbare del af vores teoretiske grundlag. Dette vil blive gjort vha. det teoretiske begreb *motilitet*. Ved motilitetsbegrebet tages der afsæt i den teoretiske konstruering af motilitet, som er forklaret i bogen *Re-thinking mobility* af Vincent Kaufmann fra 2002 (Kaufmann 2002). Denne teoretiske udfoldelse af motilitet har til formål at opstille og afklare en operationalisering med henblik på anvendelse i projektet i en analytisk sammenhæng.

MOTILITET SOM DET NYE MOBILITETSBEGREB

Overordnet set bør motilitet tænkes som et teoretisk aspekt, der beskriver korrespondancen mellem rumlige ordninger af økonomisk, social og kulturel værdi (Bergmann et. al. 2004: 745). I stil med dette har Urry foreslået, at mobilitet kan ses som rumlige distribueringer af bl.a. mennesker formet i dynamiske gensidige afhængigheder med sociale strukturer, hvor vi mener, at motilitet læner sig opad samme opfattelse (Bergmann et. al. 2004:745; Urry 2000). Motilitet vil dermed kunne ses via



mobilitetsforskningen som et fænomen forankret som både geografisk og socialt fænomen. Motilitet kan dermed ses som bindeleddet mellem to typer mobilitet; rumlig og social mobilitet. Ved at begrebet er konstrueret med en samlet skildring af både rumlig- og social mobilitet, vil begrebet motilitet operationaliseres, så det tilføjer mere anvendelige analyseværktøjer til vores undersøgelse af mobiliteten i Sundby.

Kaufmann argumenterer for, at konstruktionen af et nyt begreb, motilitet, kan anvendes til at identificere fænomener, der ikke før er blevet beskrevet eller at dette nye begreb kan tilføje nye vinkler til et eksisterende begreb som mobilitet. Konstruktionen af motilitetsbegrebet er, ifølge Kaufmanns argumentation, en *„reconceptualisation and of fine-tuning”* af mobilitetsbegrebet (Kaufmann 2002: 37). Herved kan begrebet motilitet ses som et tosidet begreb, der tilføjer en ny måde at identificere mobilitet på, men som også kan beskrive mobilitet på en ny måde.

Motilitet bliver i korte træk defineret som *„...the capacity of a person to be mobile”* (Ibid.:37). Definitionen kan udfoldes og specificeres til at omfatte, hvad en persons individuelle tilegnelse af, hvad der anses for muligt, indenfor mobilitetsdomænet og hvordan dette potentiale bliver anvendt i brug ved personens aktiviteter (Ibid.). Derved går Kaufmann væk fra et fokus på det tidslige og rumlige aspekt i mobilitetsforskningen for i stedet at tillægge et individfokuseret element større opmærksomhed. De personlige strategier, intentioner og grundene til individuel mobilitet, der også kan lede til immobilitet, er måden, hvorpå rumlig mobilitet bør undersøges. Han viderefører dermed den abstrakte, flydende og bevægelsesorienterede mobilitetsforskning til også at omhandle menneskers individuelle potentialer, så mobilitets-forståelsen både bliver endnu bredere, men samtidig også forgrenet mod en aktørdreven mobilitetsteori (Kaufmann 2002: 37f).

MOTILITET SOM ANALYTISK VÆRKTØJ

Motilitet som et individfokuseret element anses i projektet som et begrebsapparat, der anvendes til at afdække potentialet for mobilitet. Ved denne anvendelse bliver der lagt vægt på motilitet som et bindeled mellem det rumlige og sociale aspekt af mobilitet, der empirisk kan forholde sig forskelligt. Motilitet åbner op for en analytisk mulighed for ikke udelukkende at iagttage mobilitet som en bevægelse fra A til B, men samtidigt at forholde



sig til potentialet for mobilitet, hvilket er centralt for operationaliseringen af begrebet. For at underbygge et bindeled mellem de to mobilitetsforståelser, det sociale og rumlige, har konceptet et værktøj til analyse af potentialet for mobilitet. Dette analyseværktøj ligger også til baggrund for de metodiske overvejelser omkring udførelse af to forskellige typer empiriindsamling.

I undersøgelsen af hvilken rolle Amagerbrogade spiller for Sundby-borgernes potentiale for mobilitet, anses motilitetsbegrebet som et afgørende begrebsapparat til at give et indblik i Sundby-borgernes begrænsninger og muligheder for at kunne bevæge sig.

Mere specifikt har de individuelle potentialer for bevægelse mulighed for at blive studeret via motilitet som vores operationaliserbare analyseværktøj, der stiller skarpt på de muligheder og begrænsninger hvert enkelt individ er i besiddelse af, men også de samfundsmæssige konsekvenser for social og rumlig mobilitet.

DE TRE ANALYTISKE MOTILITETSKOMPONENTER

Overordnet opstiller Kaufmann tre gensidigt afhængige analytiske komponenter, som motilitetsbegrebet omfatter, hvilke vil kunne anvendes teoretisk og empirisk i studiet af Sundby-borgernes potentiale for mobilitet.

Motilitet er teoretisk bygget op omkring de tre komponenter *adgang* (på fransk “accès”) til forskellige former for og grader af mobilitet, *kompetence* (på fransk “compétence” el. på engelsk “skills”) til at genkende og gøre brug af adgang og *tilegnelse* (på fransk “appropriation”) af bestemte valg, derunder også muligheden for ikke-aktivitet (Bergmann et. al. 2004: 750; Kaufmann 2002: 38f). Komponenterne er endvidere inspireret af urbanisten Jacques Lévy’s skelnen mellem de tre virtuelle mobilitetskomponenter: mulighed, kompetence og kapital (Lévy 2000). De tre forskellige motilitetskomponenter udspiller sig i et felt, der spænder mellem individets præferencer og samfundets strukturer. Komponenterne vil i samspil være redskaber til at afdække tilbøjeligheden til at være mobil, nemlig motilitet (Kaufmann, 2002: 39). En hovedsagelig overvejelse i anvendelsen af disse tre komponenter i en analytisk sammenhæng er det individuelle aspekt, som de tre komponenter udspiller sig i. Men eftersom motilitetskaptalen ses som en kapital, der ikke adskiller sig fra andre kapitaltyper, undersøges motilitet ikke



udelukkende empirisk fra individernes verdensforståelse, men ud også ud fra, hvordan bevægelserne foregår i Sundby i praksis.

Det findes relevant at beskrive, hvorledes de tre komponenter bliver forstået, for at kunne opstille et teoretisk afsæt for vores empiriske studier, og hvad der ligger bag motilitetsbegrebet og dets komponenter i en dybere sammenhæng. Det teoretiske afsæt i komponenterne skal medvirke til analyse af individernes betingelser for mobilitet, her beskrevet i form af motilitetsbegrebet. Mere specifikt uddyber Kaufmann sine komponenter således:

ADGANG

Adgang er den komponent, der behandler graden af muligheder, der bliver stillet til rådighed, og består af netværk og flows, som udfolder sig i områder og steder (Kaufmann 2000: 38). Denne komponent inddeles således af graden af valgmuligheder, der stilles til rådighed og hvilke betingelser disse muligheder opstiller. Her kan der henvises til tilstedeværelsen af mobilitetsteknologier, herunder busruter, cykelstier etc.. Betingelserne for disse teknologier refererer til hvilken tilgængelighed af muligheder man har til rådighed i form af priser og tidsplan (Ibid.: 38). Denne komponent afhænger derudover af den rumlige distribuering af populationen, lokaliseringen og transporterings tilgængelighed og den sociale ulighed (i særlig grad udtrykt i anskaffelse af magt).

I undersøgelsen af hvilken *adgang* individet får stillet til rådighed, er det indenfor det afgrænsede geografisk område i Sundby, der skal give indblik i hvilke muligheder og betingelser for valg af mobilitetsteknologi, der stilles til rådighed for de individer, der anvender området. Da *adgang* tager afsæt i det fysiske rum, findes det relevant i projektet at undersøge hvordan området er konstrueret for cyklister og gående. Omvendt vil det være lige så interessant at lægge vægt på den manglende adgang Sundby-borgerne er i besiddelse af. Denne tilegnelse, vil den sidste komponent i afsnittet, elaborerer videre på.

KOMPETENCE

Kompetence er den komponent, der beskriver den viden og kunnen som den involverede besidder i et mobilitetsteknologisk felt, hvilket kan inddeles i tre aspekter. Den første omhandler de fysiske evner som mobilitet kræver, f.eks. evnen til at gå, at se etc.. Den anden omhandler, hvilke erhvervede færdigheder individet besidder som f.eks. kørekort,



og den sidste indbefatter individets fysiologiske evne til at anvende dets kunnen og viden til at planlægge og udføre en bevægelse med den *adgang* der findes tilgængelig for individet (Ibid.: 38-39). Komponenten *kompetence* er multifacetteret, da det udspiller sig på et mere sociologisk niveau end *adgang*. Denne komponent udspiller sig på et individualistisk niveau, hvorfor komponenten skal aflæses i samspil med individets alder og pege på vedkommendes livsløb. Her kan komponenten influere sig på andre kapitaltyper, og aflæsning af denne anses mere tvetydig end mere komponenten *adgang*. For at kunne anvende denne komponent i et analytisk samspil, lægges der vægt på vores empiriske studie i en livsverdensorienteret kontekst. Herved forsøges komponenten at blive operationaliseret gennem vores interviews og hvilke kompetencer de adspurgte individer er i besiddelse af.

TILEGNELSE

Tilegnelse er det aspekt i motiliteten, der behandler *adgang* og *kompetence* ved individets fortolkning og vurdering af disse komponenter (Ibid.: 39). *Tilegnelse* bliver skabt gennem individets aspirationer og planer og dæmmer dermed op for deres strategier, værdier, vaner og opfattelser. Individet vurderer dermed hvorledes komponenten *adgang* er egnet og tolker gennem *tilegnelsen* om denne komponent skal tages i betragtning for at kunne gennemføre mobiliteten. Ligeledes vurderes *kompetence* ved at afgøre om hvorvidt forskellige typer af disse er værd at erhverve. *Tilegnelsen* er en konstrueret af internalisering af standarder og værdier, herunder vedkommendes livsløb.

Komponenterne til sammen vil vi anvende som et teoretisk redskab til at analysere potentialet for at kunne være mobil, hvilket er motilitet. Dette potentiale er, ud fra de konkrete komponenter, formodet forskellige fra person til person. Kapaciteten anskues som en samlet mængde relateret til potentiel bevægelse og komponenterne influerer sig på graden af motilitet kontra den faktiske bevægelse. På baggrund af dette teoretisk funderet begreb motilitet og dets tre komponenter mener vi, at vi er i stand til at operationalisere vores empiriske studie af Sundby-borgere og deres mobilitet. Vi kan hermed undersøge, hvordan mobiliteten påvirker individer både som en mulighedsskabende, men ligeledes også som et ulighedsskabende og handlingsbegrænsende element.



DEN TEORETISKE SAMMENFATNING

Vi har hermed gjort vores teoretiske ståsted klart med det formål at danne en nærmere forståelse af hvilken rolle en vej kan spille for menneskers opfattelse af deres nabolag, men også deres brug og adfærd omkring en sådan vej.

Lige så vigtigt har vi forsøgt at præcisere, hvilken betydning mobiliteten har for den senmoderne indretning af hverdagslivet, og herudover fået skabt analytiske værktøjer til at undersøge hvilken rolle Amagerbrogade spiller for borgernes mobilitet og tilknytning til de omkringliggende områder i Sundby.

Vi vil hermed argumentere for, at vi via vores opnåede forståelse for vejens rolle, mobiliteten og motiliteten er i stand til at analysere, hvilke muligheder og begrænsninger for bevægelse og tilknytning til de omkringliggende kvarterer i Sundby de adspurgte borgere er i besiddelse af.

METODE

I følgende afsnit vil vi først redegøre for vores valg af både kvalitativ og kvantitativ metode. Herefter vil vi begrunde denne kombination af vores to valgte typer af metoder. Vi vil efterfølgende beskrive vores foretagede indsamlinger af empiri og diskutere deres indbyrdes problematikker relateret til validitet og generaliserbarhed. Sidst vil vi præsentere, hvordan vi har valgt at kode vores foretagede empiri.

METODEVALG

Vi kredser i denne opgave omkring begrebet mobilitet. Mobilitetsforsker Ole B. Jensen argumenterer for, at når der forskes i mobilitet, kan man ikke snakke om én herskende metode til at studere menneskers brug af deres område. Et metodevalg skal ses i forhold til problemet og involverede mennesker (Jensen 2013: 23). Når der forskes i mobilitet er der generelt store ontologiske og metodiske uenigheder omkring metodebrugen for at kunne indkapsle mobilitet. Derfor mener Ole B. Jensen, at man bør anvende ”*cross-fertilization*”,



altså en kombination af kvalitativ og kvantitativ metode, for at skabe repræsentativ og fyldestgørende empiri (Ibid.: 35). Argumentationen går på, at mobilitet ikke blot er en bevægelse fra A til B. Der er altså et hverdagsliv og et miljø udefra, der har indflydelse på bevægelsen imellem A til B, hvilket bør undersøges ved altså at “bestøve” forskellige typer af metoder, hvorefter det uddybes, at:

“Moreover there seems to be a predominant understanding of infrastructure spaces of “scenes” of the everyday life and of mobilities as being more than A to B, which fits the research agenda of Staging mobilities and Designing Mobilities with much precision.” (Jensen 2013: 35).

En kombination af kvalitativ og kvantitativ metode er derfor essentiel for at opfange de mest ”tro” bevægelser. Kvalitativ metoder kan anvendes til at opnå”(...) *en dybdegående indsigt, i hvordan bestemte fænomener gøres, siges, opleves, fremtræder eller udvikles*”. (Kristensen & Hussain, 2016: 16), hvorfor vi mener, at at vi finder denne type forskningspraksis relevant, da der er en interesse for at forstå og fortolke den betydning, individer tillægger bestemte aktiviteter. Vores kvalitative forskningsmetode har form af semistrukturerede interviews, men til en vis grad også feltstudier (Ibid.: 16). Kvantitative metoder derimod vedrører analyser af talmæssig empiri. Når der arbejdes kvantitativt ”(...) *indhenter man numerisk viden om bestemte fænomener (...)*”(Kristensen & Hussain 2016: 20), der bliver analyseret og anvendt til at finde sammenhæng i fænomener. Her vil store datamængder skulle analyseres ned til håndterbare og fortolkelige statistiske størrelser. Vi abonnerer i denne sammenhæng på en kvantitativ forskningspraksis i form af at benytte os af flowobservationer. Brugen af disse metoder vil blive uddybet i næstkommende afsnit.

EN KOMBINATION AF METODER

En kombination, der forsøger, at fluktuere mellem kvalitativ og kvantitativ metode mener vi vil bidrage til en forståelse af både Sundby-borgernes *bevægelsesmønstre og adfærd* på Amagerbrogade og samtidige tilknytning til området. Det skal forstås på den måde, at vi benytter den kvalitative forskningspraksis til at kunne belyse hverdagslivet og dets indflydelse på borgernes bevægelser, hvor den kvantitative metode har til formål at kunne registrere og sammensætte et større og, i så vidt muligt omfang, repræsentativt datasæt af



borgernes bevægelsesmønstre. Et argument blandt flere er, at Donald Appleyard også har anvendt selvsamme kombination af kvalitativ og kvantitativ metode i hans studier af vejes indflydelse på kvarterer, hvilket nærmere bestemt består af interviews af beboere og observationer af flows på vejen (Appleyard 1981: 16). De metodiske tilgange og forskningsmetoder, vi har erfaret via mobilitetsforskere som Ole B. Jensen og Donald Appleyard, har hjulpet os til vores valg af netop nævnte metoder. Empiriindsamlingen er med afsæt i argumentationen for "*cross-fertilization*" foretaget ved flowobservationer og semistruktureret interviews.

Vores kvantitative tilgang er nærmere sagt udtrykt ved flowobservationer, der i nogen grad kan klassificeres som en kvantitativtinspireret metodeform. Dette skyldes, at den gennemføres ved at registrere en bestemt volumen af bevægelser, der kan måles og samtidig giver en grad af viden om repræsentativ adfærd og bevægelsesmønstre i Sundby (Kristensen og Hussain 2016: 14). Omvendt arbejder vi ikke direkte med kausalitet og testbare hypoteser i den grad, at det skal kunne bevisføres (Ibid.:21). Herudover er vi bevidste om, at vores tilgang til flowobservationerne ikke kan efterleve kvantificerbare krav om generaliserbarhed og solid repræsentativitet, hvorfra vi ikke er i stand til at sandsynliggøre vores undersøgte tidsrum til hele døgnet, og dermed de faktiske trafikrytmer på en årlig basis. Derudover behandler vi ikke flowanalysen ud fra numeriske talværdier, men derimod ud fra den foretagede grafiske optegning og fremstilling af de faktiske bevægelsesmønstre på vores udvalgte stykke af Amagerbrogade. Dermed har vi ikke som mål at opfylde samtlige regler for den kvantitative forskningstradition, men derimod tager vi viden fra de kvantitative metoder. Vi forsøger hermed ikke at stræbe efter en fyldestgørende kvantitativ tilgang til at indsamle empiri, men lader derimod forskningsspørgsmålet diktere, hvilken type metodologi, der er bedst egnet til at svare på vores problemformulering. Vi afviser på ingen måde at have valgt en metodeform inspireret af den kvantitative forskning, men omvendt lægger vi mere op til at benytte os af en kombination af både kvantitativ og kvalitativ metode.

Den anden del af vores metodevalg sker i form af det kvalitative forskningsinterview kaldet semistrukturerede interviews. Semistrukturerede interviews er en kvalitativ metode, da den giver os mulighed for at lære noget om Sundby-borgernes personlige erfaringer og viden om det specifikke område (Poulsen 2016: 75). Dette vil blive uddybet i følgende



afsnit om vores foretagede interviews.

INSPIRATION FRA MIXED METHODS

Flowobservationer og semistrukturerede interviews er valgt som vores metodiske kombination i projektet, da metoderne i samspil kan bidrage til materialeindsamling, der kan give et indblik i Sundby-borgernes opfattelser, brug og adfærd på Amagerbrogade. Det empiriske materiale udtrykt ved flowobservationer kan belyse borgernes bevægelser vha. observation og indtegning af bevægelsesmønstre, herunder uhensigtsmæssig adfærd. Hertil vil det empiriske materiale ved semistrukturerede interviews bidrage til indsigt i borgernes livsverden og verdensopfattelse, og hjælper med at forstå deres individuelle opfattelser af Amagerbrogade. Tilsammen skaber metodevalget og det empiriske materiale herfra en viden omkring borgernes opfattelser og adfærd i deres eget kvarter.

Denne unikke kombination af metoder mener vi lader sig inspirere af det “tredje forskningsparadigme” kaldet Mixed Methods (Jæger 2016: 301). Denne type skal ikke ses som en metode i sig selv, men nærmere som en type forskningsdesign, der forsøger at kombinere både kvantitative og kvalitative metoder. Vi er mener også, at vi har et normativt sigte med projektet, da vi forsøger at finde måder, hvorpå et samfundsmæssigt problem kan løses, som nogle fortalere for denne type forskningsdesign argumenterer for (Denzin 2012; Ibid.: 301). Vi mener altså, at hensigten med opgaven ikke blot er at forstå vores felt, men vi har også selv idealer om, hvordan dette undersøgede felt burde forholde sig.

Denne form for *feltarbejde* mener vi bidrager med en klarere forståelse af vores metodiske tilgang. Formålet er her at få adgang til det undersøgte felt ved selv at være til stede i det (Ibid.: 301). Herigennem bliver data produceret både ved at observere og interviewe aktører i feltet, ved at indsamle dokumenter fra feltet, men også ved at vi selv som forskere kan notere egne erfaringer gennem vores tilstedeværelse.

Med en bred empiri som udgangspunkt for undersøgelsen kan der altså argumenteres for, at vi går abduktivt til værks. Med en antagelse om, at flere årsager og aktører har indflydelse på, hvordan brugerne af Sundby opfatter og bevæger sig omkring Amagerbrogade, forsøger vi gennem empiriindsamlinger at beskrive specifikke tendenser,



og ved hjælp af teori komme med bud på, hvilke årsagsforklaringer, der kan være hertil. Ved at kombinere to forskningsmetoder vil vi altså forsøge at komme med den bedste forklaring på de observerede tendenser vi analyserer os frem til (Pedersen 2013: 151-152).

Vi vil slutteligt understrege, at vi ikke nødvendigvis bekender os blindt til denne type forskningsdesign, men nærmere understrege, at vi også har taget inspiration fra denne. Foruden at tage udgangspunkt i Mixed Methods trækker vi også inspiration fra “triangulering” (Jæger 2016: 304f). Dette begreb bruges mest indenfor kvalitativ forskning, hvor man vha. to eller flere forskellige kvalitative metoder forsøger at indkredse et samfundsmæssigt fænomen på en mere meningsgivende måde, end ved udelukkende at anvende en enkelt metode. Vi mener, at ved at se vores felt, eller fænomen fra flere sider og indfange kompleksitet i feltet, vil vi være i stand til at undersøge feltet mere i dybden. Som afrunding mener vi, at vi ved at lade os inspirere af Mixed Methods og triangulering har fremført argumenter for at benytte os af en kombination af kvantitativ og kvalitative metoder. Mixed Methods har selv mødt kritik for at være domineret af en overvejende positivistisk ontologi og ikke bruge tid på sammenhæng mellem ontologi, teori og metode (Jæger 2016: 312-313). Foruden ses triangulering, som nævnt, kun som en fremgangsmåde man benytter sig indenfor den kvalitative forskningspraksis. Af den grund ser vi blot argumentationen bag Mixed Methods og triangulering som et betydeligt grundlag for vores metodiske fremgangsmåde, men ikke nødvendigvis som fastsættende for hele vores forskningsmæssige arbejde og opbygning af opgaven.

FLOWOBSERVATIONER

I projektet anvender vi en type af metode, der nogle steder nævnes som “mobility flow analysis”, “traffic flow analysis” observation (Smoreda et. al. 2013; Rassafi et. al. 2011). I bogen *How to Study Public Life* fra 2013 skrevet af arkitekt og byplanlægger Jan Gehl, skildres denne metode som *tracing*, *tracking* og *mapping* med nogle metodiske variationer. En anden teoretiker, mobilitetsforskeren Ole B. Jensen (1965-), beskriver denne metode som en flow analyse. På baggrund af disse nævnte definitioner, har vi valgt at betegne vores valgte metode som flowobservation. Brugen af ordet *observation* i stedet



for *analyse* vil blive uddybet efterfølgende. Den forståelsesmæssige del af denne metodiske fremgangsmåde er tilrettelagt med afsæt i de to beskrivelser af Jan Gehl og Ole B. Jensen.

Vi har valgt at inddrage betegnelsen *observation* til at beskrive vores anvendte metode som flowobservation, hvilket er foretaget på baggrund af, at vi ikke ser vores metodiske fremgangsmåde som en *analyse*, men nærmere blot som en metode til at aftegne observationer af flows indenfor specifikke tidsrum. Denne type metodiske sigte er inspireret af den kvalitative forskningsmetode *shadowing* eller observationsstudier (Kristensen & Hussain, 2016:169, 172-173). Vores primære inspiration bliver ledt af metodens identificering af typen af feltrolle, hvilken vi definerer som “den totale observatør” (Ibid.:173). Vi har hermed haft som ideal at være så lidt påvirkelige på vores undersøgte felt som muligt. Dette anses dog at være svært stræbe efter, hvorfor vi i vores interviews har påtaget os den modsatte rolle, hvor vi har interageret og foretaget dialog med feltet. For at komme vores faktiske flowobservationer nærmere vil vi som det næste følge op med, hvilke typer af perspektiver og refleksioner, som føromtalte Appleyard og Gehl mener man bør tilstræbe sig efter. Vi inddrager disse perspektiver, da de på hver sin måde har beskæftiget sig med flowobservationer i henholdsvis mere menneskelig og mobilitetsmæssig sammenhæng.

Gehl argumenterer overordnet for, at en flowanalytiker har rollen som en observatør. En observatør bør opføre sig ’neutralt’, og ikke interagere med rummet omkring sig (Gehl 2013: 15). Han mener yderligere, at ved anvende observerende metoder til empiriindsamling skabes der hermed en kobling mellem form og liv (Ibid.). En flowanalyse er at observere og indtegne bevægelser på en plan, hvilket han uddyber således: “*Det at registrere bevægelser kan både give en grundviden om vores bevægelsesmønstre og konkret viden om bevægelser på et specifikt sted*” (Gehl 2013: 38). Det er først og fremmest vigtigt at rummet, der skal observeres og indtegnes bevægelser for, er overskueligt for observatøren. For at registrere bevægelser på et plan markerer man hver enkelt observations bevægelse, fra deres indtræden i det pågældende rum til deres udtræden. Bevægelserne bliver yderligere indtegnet som linjer på et papir eller gennemsigtigt plastik. Indtegningen sker kun i et bestemt tidsrum, f.eks. 10 minutter. Optegninger vil aldrig blive nøjagtige, men de indtegnede bevægelseslinjer vil bidrage til en forståelse af dominerende og mindre dominerende ganglinjer (Gehl 2013: 28). Ole B. Jensen redegør således også i bogen *Staging Mobilities* for at tilrettelæggelsen af



flowobservationer eller flowanalyser udgøres ud fra de fænomener, man undersøger. Designet af flowanalyser udtrykker forskellige potentialer, og indsamler derfor forskellige dimensioner af mobilitet (Jensen 2013: 36).

VORES TILRETTELAGTE FLOWOBSERVATIONER

Ud fra Gehls og Jensens forståelser af flow har vi valgt tilrettelægge en anvendelig flowobservation, som kan underbygge vores empiriindsamling. Vi har tilrettelagt flowobservationerne med det ønske at undersøge bevægelser udelukkende med fokus på gående og cyklister. I planlægningen af vores flowobservationer udvalgte vi som det første tre dage til at udføre empiriindsamlingen i. Disse dage valgte vi på baggrund af at undersøge Sundby-borgernes mobilitet på hverdage, hvorfra vi valgte tirsdag, onsdag og torsdag. Hverdagene tirsdag, onsdag og torsdag er valgt som stikprøve for at kunne undersøge, hvordan hverdagsbevægelser kommer til udtryk i vores udvalgte geografiske område. Ydermere valgte vi, at vores observationer skulle ske fra kl. 07.00 om morgenen til 19.00 om aften. Hver time i det udvalgte tidsrum, blev der foretaget en indtegning af flowobservationer. Vi udvalgte et udsnit af Amagerbrogade som vores plan, som vi har kaldt vores geografisk udvalgte område (jf. genstandsfelt), hvor vi som observatører vil kunne registrere alle bevægelser. Vi stod to observatører ad gangen, hvor den ene havde rollen som indtegner af de gåendes bevægelser, hvortil den anden indtegnede cyklisternes bevægelser. På denne måde blev de gående og cyklisterne adskilt fra hinanden, men kunne samtidigt stilles op imod hinanden. Alle bevægelser i det udvalgte 10 minutters interval blev indtegnet.

UDFØRELSEN AF FLOWOBSERVATIONER

Den første dag, tirsdag, begynder vi vores studie af flowobservationer med at lave indtegninger i 10 minutter hver time. Tværgående og langsgående bevægelser bliver indtegnet. Flowobservationerne vi foretager os hver time fra 07.00-19.00 giver en ide om hvordan og hvornår, der skete mest bevægelse og afvigende krydsninger af vejen. På baggrund af de indsamlede flowobservationer hele tirsdag og den nye forståelse for bevægelsesmønstrene, vælger vi at ændre på måden, vi foretog vores foreløbige flowobservationer. Således, at vi nu danner fire tidsinddelinger af dagen; morgen 07-10,

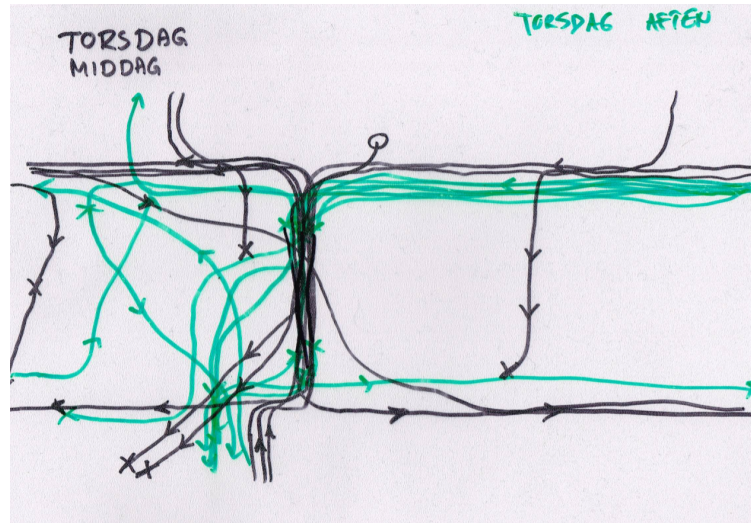


middag 10-13, eftermiddag 13-16 og aften 16-19. Indenfor hver tidsinddeling bliver en flowobservation af både cyklister og gående foretaget. De respektive registreringer af flow forløber ikke længere indenfor et afgrænset tidsrum på 10 minutter, men er i stedet foretaget ved indtegnning af 10 tværgående bevægelser ad gangen. De rekonstruerede rammer for flowobservationerne anvender vi **onsdag** og **torsdag**. At få indtegnet 10 krydsninger varierer ofte i tid, og både krydsninger over fodgængerovergangen og afvigende krydsninger over vejen bliver indtegnet for både cyklister og gående.

Når man laver flowobservationer er der flere fejlkilder, man skal være opmærksom på. Flere faktorer kan påvirke “normale” bevægelsesmønstre i hverdagen. Vejret har en effekt på menneskers bevægelser og adfærd. At vi i dette projekt kun laver undersøgelser på Amagerbrogade i 3 dage på den samme uge påvirker selvsagt den indsamlede empiri. Vi er derfor bevidste omkring, at vores indsamlede data ikke er repræsentativt i det omfang, at det skal kunne repræsentere mængden af flow ud fra en månedlig eller årlig repræsentation. Det indsamlede data skal forstås som stikprøver af hverdagsbevægelser for at forstå, hvordan Sundby-borgere anvender det udvalgte område. Hvad vi herimod kan komme nærmere er, at vi kan beskrive tendenser, som vi har erfaret, registreret og indtegnet i de tidsrum undersøgelserne har været foretaget.

EKSEMPEL PÅ RESULTAT AF FLOWOBSERVATION

For at kunne opsætte flowobservationerne som et metodisk redskab, der kan anvendes til argumentere for Sundby-borgernes bevægelser på langs og på tværs af Amagerbrogade i vores udvalgte udsnit, er flowresultaterne samlet på forskellige måder, således at diagrammerne tydeliggør forskellige bevægelser. Herved vil vi beskrive et eksempel på et flowdiagram:



(Flowdiagram 1 - Torsdag middag og aften samlet).

Ovenstående diagram er et eksempel på et diagram, som er en samling af de observationer, der er indtegnet torsdag middag og aften. Disse to diagrammer er samlet med det formål at opnå en forståelse for, hvordan tværgående bevægelse i dette tilfælde foregår en torsdag eftermiddag og aften i det undersøgte område af Amagerbrogade. Observationerne er i Flowdiagram 1 angivet med hvv. grøn og sort streg. Her angiver de grønne streger cyklende bevægelse og de sorte streger er gående. De optegnede kryds angiver ophold og standsninger i bevægelser, eller hvor den gående bevægelse er overgået til en anden type bevægelse, hvilket ikke er noget vi har undersøgt videre eller observeret på, eksempelvis bevægelse fra stoppested til bus eller fra indkøb til bil. Pilene angiver, hvilken retningen bevægelsen bliver foretaget. Meget af mobiliteten på vejen har præg af stakato-lignende bevægelser, hvor mange stop og pauser er nødvendige for alle trafiktyper. Dette kan bl.a. hænge sammen med, at vi har observeret, at der er tale om bølgede mængder af trafik som følge af bl.a. trafikregulering og andre kryds på vejen. Flowdiagram 1 er et eksempel på, hvor mobilitetsmønstrene er udelukkende tværgående og med et samlingspunkt ved fodgængerovergangen, der ses ved det bagvedliggende kort. Baggrundskortet udgør de fysiske rammer, som er gældende ved de fysiske materialiteter i vores område, herunder fodgængerovergang, busstoppested, bushelleanlæg, helleanlæg på vejen, cykelstier og fortove etc..

Vi har ud fra dette opstillet et eksempel på et flowdiagram, hvilken er den måde, som vil blive anvendt senere i projektet. Her vil vi henvise til, og argumentere ud fra i analysen.



SEMISTRUKTURERET INTERVIEW

I det følgende afsnit vil der blive gjort rede for det kvalitative metodevalg, hvilket i kombination med kvantitative flowobservationer forsøger at skabe en metodisk sammenhæng, der går hånd i hånd med tidligere nævnte argumenter om kombination af metoder, herunder mobilitetsforskningens argumenter om et komplimentært metodisk nexus, som skal benyttes til at give empirisk materiale, der kan hjælpe til at svare på problemformuleringen. Dette afsnit vil dykke nærmere ind i, hvilke overvejelser, der er blevet gjort ved valget af semistruktureret interviews, og hvorledes interviewformen er blevet tilrettelagt og udført i praksis. Da der ved metodevalget søges en undersøgelse af Sundby-borgernes daglige bevægelsesmønstre, opfattelse og adfærd af et geografisk udvalgt udsnit af Amagerbrogade og nærliggende område, ønskes der et indblik i Sundby-borgernes hverdagsliv. Hertil ønskes yderligere et fokus på borgernes eget udtalte forhold til vores valgte område, som de kender det og anvender det i deres hverdag. Denne form for indsigt i en beboernes livsverden er i projektet forsøgt opnået gennem et metodevalg af semistrukturerede livsverden-interviews.

DET KVALITATIVE PERSPEKTIV

Det kvalitative forskningsinterview kan i projektet bidrage til at opnå viden omkring det fænomen som vores projekt omhandler. Den semistrukturerede interviewform er anvendt for at få indsigt i personlig viden og erfaring fra relevante informanter, hvis viden og informationer vi ikke mener at kunne finde på anden vis. I henhold til dette er der i det semistrukturerede interview mulighed for åben dialog, mens samtalen holder sig til et, i forvejen forberedt, omdrejningspunkt (Poulsen 2016: 75-77). Gennem det semistrukturerede interview bliver det altså muligt at få indsigt i Sundby-borgeres livsverden og bevæggrunde for mobilitet, og dermed også deres daglige brug af Amagerbrogade og tilknytning til de omkringliggende kvarterer. Vi mener herunder også, at vi kan finde frem til borgerens opfattelse af vejens trafik og bevægelsesmuligheder, samt grunde til hvorfor borgeren bevæger sig, som de gør. Herved er det kvalitative metodevalg besluttet ved at vi benytter os af den semistrukturerede interviewmetode.

Forberedelsen af interviewe har afgørende betydning for udfaldet af interviewene, hvorfor en interviewguide kan bidrage til en tilrettelæggelse af interviewets omdrejningspunkt og



dermed holde interviewet på rette spor (Ibid.: 78, 81).

Derfor har vi valgt at benytte os af en interviewguide, hvor vi deler spørgsmålene op i teoretiske og empiriske blokke og temaer. Dette har vi valgt at gøre, for at fastholde samtalen om det ønskede emne (Ibid: 81-83), hvortil det også giver mulighed for at tilpasse og stille opfølgende spørgsmål således at samtalen udvikler sig ud fra interviewpersonens egne fortællinger (Poulsen 2016: 76). Ydermere er der blevet taget udgangspunkt i de fem begreber: *mobilitet*, *motilitet*, *tilegnelse*, *kompetence* og *hverdag*. Dette er altså for at afdække de daglige mobilitetsmønstre, samt bevæggrunde og potentialer for mobilitet, der optræder hos interviewpersonerne.

Da afviklingen af interviewene sker udendørs og i det valgte geografiske område på Amagerbrogade, hvorfra informanterne er i bevægelse er interviewspørgsmålene udformet med henblik på at være klart og kortfattet formuleret. Derved lægger interviewformen sig op ad voxpop-interviewet, som oftest bruges i journalistiske indslag, hvor tilfældige folk på gaden udtaler sig, om deres personlige holdning, til et bestemt emne (Den danske ordbog, 2017).

Derudover er det vigtigt at tage højde for antal personer, hvilke respondenter der er relevante samt hvilket udbytte, der ønskes af de færdige informationer (Ibid.: 78-81). For at kunne give et indblik i et fænomen, som udspiller sig i vores valgte område, men som på den ene eller anden måde udspilles af alle type individer, har vi foretaget valget om at brede mængden af informanter ud for at dække forskellige erfaringer og oplevelser. Mængden af informanter er herved ikke opstillet ud fra et bestemt antal, men vurderet ud fra, at indsamlingen af interviews er blevet foretaget, indtil undersøgelsen opnår et mætningspunkt, hvor fænomenet i det gældende felt er dækket ind (Brinkmann & Tanggaard 2015: 32). Ydermere er det centralt at respondenterne har en minimumsalder på 18 år, og er forskellige typer for at skabe en bred og repræsentativt informationsgrundlag. I udvælgelsen af respondenter vil der blive søgt mennesker med bopælsadresse i Sundby området.

Opbygningen af interviewguiden er udarbejdet således, at begreberne er sammensat med det formål at vores genstandsfelt og teori skal hænge sammen og afspejle sig i de udarbejdede interviewspørgsmål.



DEN UDARBEJDEDE INTERVIEWGUIDE:

Teori/begreb	Formål/Baggrund	Spørgsmål
(1) Hverdag	Geografisk placering	<i>"Er du fra Sundby/området?" "Hvilken side af Amagerbrogade bor du på?"</i>
(2) Hverdag Mobilitet	Bevægelse ift. hverdag	<i>"Hvor kom du fra nu?" "Hvor skal du hen?"</i>
(3) Motilitet	Kompetencer og potentialet for mobilitet	<i>"Hvad bruger du Amagerbrogade til?" "Hvordan kommer du rundt?" "Hvordan oplever du dine muligheder for at krydse Amagerbrogade? - Vær specifik"</i>
(4) Motilitet Hverdag	Faktiske tilegnelse i relation til de adspurgtes motilitet og mobilitet. Og respondenternes egne opfattelser og subjektive holdninger til Amagerbrogade	<i>"Bevæger du dig mest på den ene eller anden side?" "Hvad synes du om Amagerbrogade, hvor vi står?" "Hvordan kan man forbedre Amagerbrogade?"</i>

Den første kategori "hverdag" forsøger at finde svar på respondentens geografiske placering i forhold til Amagerbrogade, hvilket skaber et grundlag for bevægelse og et udgangspunkt. I anden kategori "hverdag og mobilitet" spørges der ind til bevægelsesmønstre i hverdagen med udgangspunkt i informantens nuværende ærinde og position. I tredje kategori "motilitet" søges information om borgerens egen opfattelser af kompetencer og potentialer for at bevæge sig over Amagerbrogade. Denne kategori beskæftiger sig altså med spørgsmål til informantens oplevelser af Amagerbrogades trafikale muligheder. Slutteligt, i fjerde kategori om "motilitet og hverdag", søges en dybere



forståelse for, hvorledes respondenterne udnytter og tilegner sig det egentlige potentiale for mobilitet. Dette gør det muligt at operationalisere mobiliteten i henhold til informantens bevægelsesmønstre.

METODEN I PRAKSIS

I praksis er der udover interviewguidens spørgsmål også blevet stillet uddybende spørgsmål, som er udsprunget af vores nysgerrighed omkring respondentens oplysninger. Med henblik på udførelsen af interviewene er det forsøgt at holde spørgsmålene så neutrale som muligt, undgå indvirkning af positivt og negativt ladede ord samt ledende spørgsmål for at undgå at påvirke de erhvervede erfaringer i en bestemt retning.

Vi interviewede 12 personer over to dage. Størstedelen af interviewene er af Sundbyborgere, men i de repræsenterede interviews er der også udspurgt mennesker der opholder eller bruger det udvalgte område. Interviewene er fordelt ud over hele dagen og foretaget i vores konstruerede intervaller. Der er ikke et tidsmæssigt system i afviklingen af interviewene, men fordelingen er mere organisk fordelt over de forskellige dage og intervaller. Denne tidsmæssige fordeling henstiller sig efter et forsøg på at opnå en bred fordeling af respondenter og herved anses tidsaspektet ikke så relevant, som spredningen af interviewpersoner. I opnåelsen af det relevante empiriske materiale anses det også muligt for metodevalget at kunne have anvendt andre interviewformer, såsom fokusgrupper eller mere dybdegående interviews foretaget i interviewpersonernes egen bolig. Sådanne interviews ville søge mere uddybende indsigt i de enkelte beboernes livsverden og hverdag. I undersøgelsen af et område med en stor variation af type informanter, søges der dog en mere grundlæggende indsigt i flere respondenters verdenssyn, og en bredere forståelse af et felt. Ydermere bidrager vores tilrettelagte semistruktureret interviews, afviklet på Amagerbrogade, en anden fortrolighed, da interviewpersonerne stoppes i deres færden på vores udvalgte område.

TIRSDAG, ONSDAG, TORSDAG

Med afsæt i vores interviewguide, hvor interviewspørgsmålene henviser til begrebet hverdag, udvalgte vi i sammenspil med dette begreb at tage afsæt i hverdagene tirsdag,



onsdag og torsdag ved vores udførelse af interviewene. Empiriindsamlingen til dette projekt startede en **tirsdag**. Efter at udarbejdelse af første interviewguide blev foretaget i den forstående uge, er interviewspørgsmålene blevet testet i løbet af tirsdagen i tidsrummet 07-19. Herefter er spørgsmålene blevet entydige, forenkede og redigeret til, med henblik på at åbne mere op for samtale og sætte vores spørgsmål mere i kontekst med det erfarede fra testen af interviewguiden. De to efterfølgende dage, **onsdag** og **torsdag**, er der blevet foretaget interviews tilfældigt fordelt i vores definerede fire tidsintervaller fra kl. 07.00-19.00.

Vejret var på dagene koldt og blæsende, og meget skiftende i sol, regn og hagl. Dette kan medvirke til, at borgerne som har opholdt sig i det udvalgte området, formentlig kommer der jævnlige og ikke tilfældige, grundet vaner og ærinder tilknyttet et nærkommende område. De udvalgte informanter var afholdt til at være enten gående eller opholdt sig i området omkring Amagerbrogade, hvilket betyder at cyklende og kørende ikke er repræsenteret i det indsamlede empiri. De adspurgte respondenter blev ikke kategoriseret som gående og hermed opnåede vi også meninger og erfaringer med ved andre type mobilitet som cykel-, bus- og biltransport i området. Interviewene kan tydeliggøre et udsnit af borgernes tendenser omkring Sundbyøster Plads, men undersøgelsen er ikke udført med henblik på definitivt at generalisere Sundbys borgers mening til og brug af området.

Transskriberingerne af de udførte interviews, forholder sig loyale til informantens talte ord, og omskriver derfor ikke talesprog til skriftsprog. Alle interviewene vil blive fuldt transskriberet, udover gentagelser af ord og taleord som "haha", "hmm", "øh", mv. samt andre toneangivende lyde. Dette er for at holde fokus på at opretholde indhold i informantens svar, således at erfaringerne og informationerne holdes som fokus. Herved tages der afstand fra en analyse af formuleringen af det empiriske materiale og lægges et fokus på erfaringsverdenene.

DISKUSSION AF METODE OG EMPIRI

Projektets empiri er kombineret af hhv. både kvantitative og kvalitative strategier. Den kvantitative strategi undersøger som oftest et begrænset antal variable ud af et større antal observationer (Kristensen & Hussain 2016: 45). Dette udmærker sig i dette projekt som



flow-observationer og efterfølgende flow-analyse. Den kvalitative strategi undersøger derimod flere aspekter ved et mindre antal cases (Ibid.), og kan i dette projekt ses ved de kvalitative semistrukturerede 'stop and go' interviews. Der er altså tale om at der skal foregå en overvejelse om, hvilke aspekter, som empirien skal undersøge og hvor stort et antal observationer, som bør gøre sig gældende i denne sammenhæng. Observationerne udtrykkes i dette projekt som de enheder, der studeres kvantitativt. Dette gælder ved de flow-undersøgelser, som foretages i byen, hvor også de kvalitative interviews fungerer som cases. Flow-undersøgelserne som den kvantitative og semistrukturerede interviews som den kvalitative metode, frembringer forskellig viden, og er forankret i problemformuleringens genstandsfelt.

DISKUSSION OM AT KOMBINERE METODER

Den kvantitative metode søger i dette projekt at frembringe viden om omfanget af problemet og de mønstre, som kan udledes af flow-undersøgelsen. Målet herfor er bl.a. at undersøge i hvor høj grad analysen kan lede til en konkluderende generalisering af problemstillingen. Den kvalitative fungerer hertil som ballasten, der i højere grad frembringer dybere viden om de sammenhænge og helheder, som kan udledes af de interviews, der er foretaget. Dette skal, i højere grad end den kvantitative metode, ske for at undersøge kompleksiteten i problemet.

Strategien for metode- og empirivalg er tilkøbet arbejdsspørgsmål og problemformulering, som ønsker at besvare både kvalitative og kvantitative aspekter, hvorfor der er flere forskningsstrategier i spil samtidig i undersøgelsen. Det kan dog diskuteres hvorvidt fordelingen mellem de kvalitative interviews og de kvantitative observationer afdækker problemstillingens aspekter tilstrækkeligt, og om fordelingen mellem disse er af ligelig tyngde og betydning i projektet. Dette spørgsmålstegn udspringer sig af forståelsen for, at de kvalitative interviews til en vis grad ikke benyttes kvalitativt og dybdegående nok, hvorfor information og viden herfra kan gå tabt. I samme forbindelse kan der stilles spørgsmålstegn ved den kvantitative metodes flow-undersøgelse, som i projektet spiller en mindre signifikant rolle end den kvalitative. Der ses altså en mulig problematik i, at metoderne og empirien ikke virker tilstrækkeligt udtømt og undersøgt. Derfor kan det være problematisk at sige noget om, hvorvidt der er tale om en generalisering på baggrund af de undersøgelser og empiri-indsamlinger, der er foretaget.



En del af dette problem mønter sig på at de kvalitative interviews muligvis ikke er flertallige nok, hvorfor generalisering af problemet på baggrund af interviewundersøgelsen kan synes vanskelig. Dette har sit belæg i at tilfældig udvælgelse sjældent er ideelt for kvalitative interviews (Jensen & Kvist, 2016: 47). Det er dog værd at bemærke at der i projektets empiriindsamling er gjort overvejelser omkring, hvilke respondenter der er blevet udvalgt. Disse overvejelser og valg er foretaget med en forventning om, at de udvalgte respondents case,s skal kunne bidrage til problemstillingens teoretiske grundlag, genstandsfelt og forståelse af aspekter. De tretten interviews, som er foretaget i dette projekt er altså foretaget med en forståelse for, at de skal være givende i henhold til undersøgelsen af problemformuleringens problemstilling. Det er imidlertid dog værd at påpege, at der kan herske tvivl om, hvorvidt interviewene er uddybende og givende nok til, at kun tretten interviews er fyldestgørende nok. De udvalgte interview har dog sin styrke i dette projekt, som uddybende ballast i kontrast til flow-undersøgelsens kun overfladiske berøring af problemstillingen.

De kvantitative observationer har rod i en tilfældig udvælgelse af delmængden af den fulde population (Ibid.), og er i dette projekt gældende ved de stikprøver, som er foretaget på vejen på flere tidspunkter af døgnet. En kritisk tilgang hertil kan være om stikprøverne er brede nok, og om udvalget er stor nok til at der kan foretages en valid vurdering af generaliserbarheden. Der er altså tale om et validitetsspørgsmål som har grobund i kravet om at kvantitative interviews bør være have et stort grundlag. Projektets genstandsfelt henvender sig imidlertid udelukkende til brugere af Sundby-området og Amagerbrogade i det udsnit, som er udvalgt, hvorfor det kan siges at der ikke er foretaget et stratificeret udvalg af populationen (Ibid.), der bruger vejen, hvilket kunne have været favorabelt for kun at undersøge den mindre undergruppe, som har tilknytning til området. Der er altså ikke foretaget fravalg af observationer for at indsnævre til den relevante underpopulationsgruppe (Ibid.), hvilket kan siges at bidrage til en empiri, der fejlagtigt adskiller sig fra projektets genstandsfelt og målgruppe.

Dog kan det siges, at stikprøverne dermed har en indlejret stabilitet, da observationerne ikke er udvalgt med udspring af forventninger eller hypoteser. Observationerne fungerer i denne forbindelse som 'ren' baggrundsviden om bevægelserne i området, hvori dets styrke ligger mht. baggrundsviden om problemstillingen.



Afslutningsvis kan det altså siges, at der i den valgte empiri og metode tages forbehold for eventuelle problematikker mht. valide generaliseringer, da de to metoder og empiri-former udtrykker viden om to forskellige populationsgrupper, der dog hver udgør en vigtig funktion for projektets undersøgelser og helhedsforståelse.

KODNING

Det følgende afsnit vil redegøre for, hvorledes den indsamlede kvalitative empiri er blevet kodet og organiseret i praksis og er i overensstemmelse med den valgte teori og det udarbejdede projektdesign.

Gennem kodning af den indsamlede kvalitative empiri, kan vores datamateriale organiseres og kategoriseres i konkrete og håndterbare enheder. Interviewene vil grundet analysens design, blive kodet deduktivt gennem teoristyret kodning, ud fra Kaufmanns tre begreber: adgang, kompetence og tilegnelse. Da informationer, som siger noget om tilegnelse, kompetencer og adgang, ikke blot kan stilles op i skemaer, men er noget som kun kan fortolkes ud fra respondenternes udtalelser. Dette kan give en fejlkilde i fortolkningsprocessen, og kan udelukke nogle informationer, der ikke synes givende nok for den respektive kategori (Kristensen 2015: 484-485). Kodningen er praktisk gennemført ved farvekoder. Her har de tre begreber: adgang, kompetence og tilegnelse, henholdsvis fået farverne: rød, blå og grøn. Dette vil altså sige, at citater der går i overensstemmelse med teorien, er blevet markeret i dens respektive farve, for at blive gjort synlig, hvortil en argumenterende note er vedlagt. Dette har muliggjort en sammenlægning af citater der passer til adgang og til kompetence, som der tages udgangspunkt i, i projektdesignet, men også et overblik over hvilke underkategorier, der er herfor. Herefter er alle citater blevet delt ind i tre skemaer, der på den ene side viser en beskrivelse af citatets relation til teorien, og på den anden side præsenterer det direkte citat. Det er en vigtig detalje, at kun tilfælde som går kraftigt i overensstemmelse med teorierne er blevet kodet, sådan at andre citater og informationer går tabt. Dette er valgt med et ønske om, kun at have tyngde i argumenterne for analysens udlæg, frem for et øjebliksbillede på et sammenhængende udtryk, da der ikke undersøges andre kausale sammenhænge, end hvad teorien præsenterer.



ANALYSE

Vi har valgt at undersøge Sundby-borgernes mobilitet og tilknytning til området gennem to analysedele. I den følgende analysedel vil der tages afsæt i Kaufmanns tre komponenter adgang, kompetence og tilegnelse med det formål at undersøge mobiliteten blandt vores respondenter i Sundby. Heri indbefattes hvilken rolle områdets fysiske materialiteter spiller for Sundby-borgernes motilitet og adfærd. Analysen vil herfra være opbygget således at komponenterne 'adgang' og 'kompetence' adskilt bliver analyseret ud fra interviewpersonernes verdenssyn, hvor vi søger en forklaring på hvorledes adgang og kompetence spiller en rolle for personernes potentiale for mobilitet. Vi søger hermed at finde tendenser, der peger i retningen af nogle bestemte praksisser, adfærdsmønstre og muligheder for bevægelse, som vi i anden analysedel vil analysere nøjere gennem komponenten tilegnelse.

I anden analysedel vil komponenterne adgang og kompetence dermed blive sat sammen med tilegnelse for at kunne forstå graden af motilitet kontra den faktiske bevægelse i vores udvalgte område. Vi vil mere specifikt undersøge, i hvor høj grad Amagerbrogade kan anses som enten mulighedsskabende eller begrænsende for Sundbyresponternes egen oplevede tilgængelighed og hvordan potentialerne for mobilitet udspiller sig i praksis.

ANALYSEDEL 1 : DET VERTIKALE PERSPEKTIV

ADGANG

I dette afsnit vil vi introducere komponenten adgang for at opnå en forståelse for hvilke mulige transportmuligheder respondenterne anser som værende tilgængelige. Ifølge den teoretiske beskrivelse af adgang påvirkes denne komponent af både rumlige udformning, lokalitet og transporttilgængelighed. Vi tager i analysen af respondenternes adgang udgangspunkt i det geografiske område af Amagerbrogade, hvor empiriindsamlingen blev udført i (jf. Vores geografiske udvalgte område).

LANGSGÅENDE MOBILITETSTEKNOLOGIER

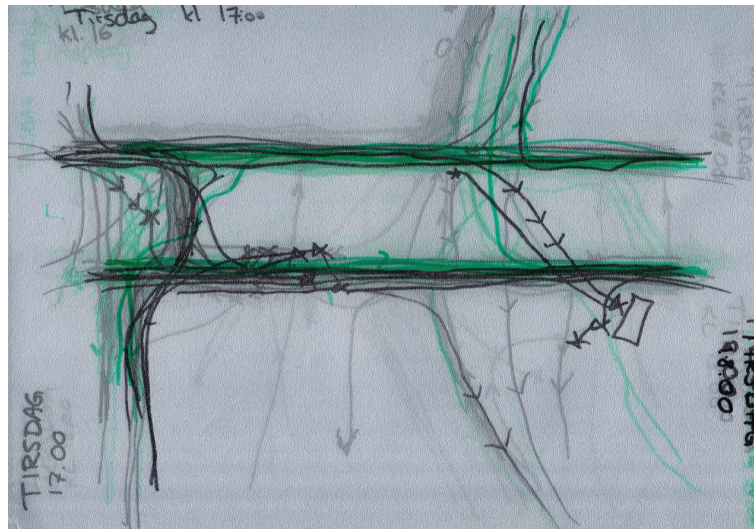
Mængden af transportmuligheder varierer fra område til område, som her forstås afhængigt af lokaliteten, og dette kommer til udtryk ved komponenten adgang. Vi ønsker derfor i undersøgelsen at opnå en forståelse for, hvorledes lokaliteter og transportmulighederne anses for at være tilgængelige i det undersøgte område af Amagerbrogade.

En respondent bruger Amagerbrogade ved en særlig adgang hun finder tilgængelig. Hun finder sin adgang tilgængelig gennem buslinjen 5A, når hun skal bevæge sig ind til byen, hvis mobiliteten sker på langs med Amagerbrogade. Herudover benytter hun også andre typer af adgange som hun finder tilgængelige: *“Nogle gange tager jeg også DR-byen metro. Jeg synes det er så fint at Amagerbrogade har alle de her busforbindelser, som der også er.”* (Respondent 11, bilag 2: 26-29). Udbuddet af transportmuligheder som hun får stillet til rådighed, udgør en sådan grad af muligheder for respondentens mobilitet på langs, at respondenter har et stort potentiale for at gennemføre mobiliteten.

Buslinjen som en mobilitetsteknologi, findes også tilgængelig som transportmiddel for andre respondenter, der bevæger sig langs Amagerbrogade. De uddyber, at de bruger bussen, når *“[...] vi skal fra det ene sted til det andet sted. Jeg bruger den til mit daglige arbejde. Jeg kører jo rundt i 350S og bruger den hele tiden. Det er en hovedfærdselsåre”* (Respondent 12a, bilag 2: 30-33). For den unge mor er buslinjen en tilgængelig adgang, der herved resulterer i, at hun kan sætte sin tillid til denne mobilitetsteknologi i hverdagen.

Andre respondenter udtrykker også, hvordan Amagerbrogade indbyder til et stort udbud af tilgængelige adgangsmuligheder. En respondent anvender enten metroen, bussen eller cyklen som daglige mobilitetsbevægelse. Respondenten har derfor flere forskellige typer tilgængelige transportmuligheder i sin hverdag (Respondent 5, bilag 2: 11-12). Graden af muligheder, som respondent 11 har til rådighed, kommer til udtryk ved bus- og metroforbindelserne. *“Jeg er ikke blevet rigtig cyklist endnu”* (Respondent 11, bilag 2: 26-29). Den faktiske bevægelse tyder på at ske ved offentlig transport eller som gående, men hun anvender ikke cyklen som adgang. Så på trods af, at cyklen som transportmiddel er en mulig adgang, da finder hun ikke denne adgang tilgængelig. Hun finder til gengæld flere andre transportmidler og adgangen tilgængelige, hvilket antyder respondentens potentiale for mobilitet.

Det kan hermed udledes, at Amagerbrogade som en trafikåre skaber potentiale for mobilitet ved dets tilgængelige mobilitetsteknologier. Gadens tilgængelige mobilitetsteknologier medfører potentielle adgange for borgere og brugere af Sundby i en bevægelse, der foregår på langs. At transportmulighederne i form af buslinjer, metro etc. er tilgængelige på Amagerbrogade, kan også argumenteres ud fra vores flowobservationer.



(Flowdiagram 2 - Tirsdag)

Her er det observeret, at de gående bevægelser på tværs af Amagerbrogade i vores udvalgte område ophører ved busstoppestedet og at mobiliteten overgår til bevægelse på langs i form af skift til en anden mobilitetsteknologi, som her er observeret som bus 5C (Flowdiagram 2). Koblet til hvordan respondenterne oplever de tilgængelige muligheder for bevægelse på langs af Amagerbrogade, vurderes der et potentiale for mobilitet på langs.

FODGÆNGEROVERGANGE (TVÆRS)

Ved at skitsere Amagerbrogade som en færdselsåre lader der til at opstå potentialer for mobilitet i en bevægelse der foregår på langs af gaden. På baggrund af respondenterne ønskes der hertil en undersøgelse af i hvor høj grad der findes adgange og dermed potentiale for tværgående mobilitet.

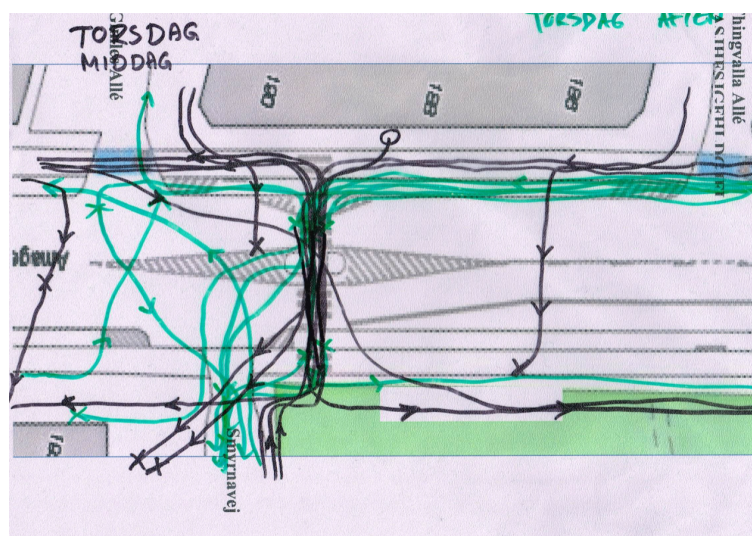
Respondent 10 forklarer, hvordan hun oplever sin mulighed for adgang på tværs af Amagerbrogade som værende ringe. Hun anvender altid lyskrydsene og går over der uafhængigt af om den anvendte adgang udføres på cykel eller gåben. Tilgængeligheden tilknyttes til mængden af muligheder for at krydse gaden ved lyskryds eller

fodgængerovergange. Hendes tilgængelighed af muligheder for at anvende fodgængerovergangene begrænses derimod, da hun synes der er langt mellem lyskrydsene (Respondent 10, bilag 2: 23-25). Adgangen er altså begrænset da hun oplever mulighederne for tværgående mobilitet som værende få.

Andre respondenter oplever også begrænsninger for deres tværgående mobilitet ved fodgængerovergange;

"[...] jeg kunne godt tage lyskrydset her oppe. Men jeg går ned og tager fodgængerfeltet, for jeg kunne ikke finde på at krydse Amagerbrogade andre steder end der er overgange" (Respondent 11, bilag 2: 26-29).

Fodgængerovergangene som en adgang er den eneste mulige tværgående bevægelse, hun finder tilgængelig. Hun har et potentiale for mobilitet på tværs af gaden, men potentialet begrænses af at hun kun finder adgangen tilgængelig ved fodgængerovergange. Denne begrænsning i udbuddet af muligheder deles af flere respondenter, hvorved potentialet for mobilitet tværs over gaden kan siges at være begrænset. Dette vil også komme til udtryk i det efterfølgende afsnit om de kompetencer de besidder for at kunne bevæge sig på tværs. Vi kan ved flow-observationerne tydeliggøre problemstillingen ved den tværgående mobilitet og det potentiale, der er for respondenternes bevægelse over Amagerbrogade. Flowdiagram 3 anskueliggør de fysiske rammer der er gældende for fodgængeres og cyklendes mobilitet i dette udsnit på Amagerbrogade.



(Flowdiagram 3 - Torsdag m. kort)

Dette flowdiagram er en samling af observationer fra torsdag middag og aften, hvor hverdagsbevægelse ved aftentid udspiller sig. De sorte indtegnede streger repræsenterer gående, hvoraf man kan se at størstedelen af de tværgående bevægelser foregår over fodgængerfeltet. Dette tydeliggør den tværgående bevægelse ved denne adgang og herved fodgængerovergangens potentiale.

Respondent 8 forklarer, hvordan hun oplever sin bevægelse på langs af Amagerbrogade i bil, hvor fodgængerovergangene føles som mange. Men hun har imidlertid en anden oplevelse når hun er gående, hvor tilgængeligheden for tværgående mobilitet via fodgængerovergangene er mere udfordrende. Hertil tilføjer hun; ” (...) så der er jo nogen (fodgængerfelter, red.) selvom man ikke altid synes det, når man går over” (Respondent 8, bilag 2: 18-19). Graden af mulighederne synes altså forskellige afhængigt af om bevægelserne sker på tværs eller langs med Amagerbrogade. Dette kan være udtryk for at de forskellige typer mobilitet, som foregår tværgående og langsgående, påvirker de individuelle rytmer og potentielle bevægelser i vores udvalgte område i Sundby.

LANGSGÅENDE OG TVÆRGÅENDE TRAFIK

Den tværgående bevægelse påvirkes i høj grad af de trafikale forhold som Amagerbrogade som trafikåre skaber ved bevægelser langs med gaden. En respondent - middelaldrende mand - udtrykker hvordan de trafikale forhold begrænser hans muligheder for at krydse vejen: ”Der er ikke så mange muligheder (...) Og der er masser trafik, så nogle gange er det virkelig svært. Så skal man vente der i for lang tid.” (Respondent 7, bilag 2: 16-17). Trafikken på langs begrænser respondentens muligheder for at krydse gaden og derved er der et begrænset potentiale for hans mobilitet på tværs af Amagerbrogade.

Respondent 11 påpeger ligeledes, at hendes mobilitet på tværs sker via fodgængerovergange. Hun forklarer at muligheden for at krydse udenfor overgangene er begrænset på grund af trafikken: ”(...) det der med at krydse det kan godt være lidt et problem” (Respondent 11, bilag 2: 26-29). Trafikken er begrænsende, da den afgrænser de tværgående adgange og derfor indskrænker hendes potentiale for mobilitet til kun at være adgangsgivende ved fodgængerovergange. Andre respondenter oplever også, at de trafikale



forhold indvirker på deres potentielle bevægelser. Respondent 9a og 9b er et ungt par, der forklarer, hvordan de trafikale forhold på langs af Amagerbrogade influerer deres potentiale for mobilitet på tværs. Respondent 10a, en ung kvinde, forklarer, hvordan hendes potentiale afhænger af mængden af trafik. Hun beskriver, at hvis adgangen ikke er en mulighed på grund af manglende lyskryds eller overgange, så afhænger den tværgående adgang af mængden af trafik: *"Nogle gange krydser man også hvis der ikke er lyskryds og gåovergange, hvis der ikke lige er nogle biler, så går du bare over"* (Respondent 9a, bilag 2: 20-22). Hun finder kun muligheden for at kunne krydse vejen uden for overgangene tilgængelig såfremt mængden af trafik er lav. Potentialet for den tværgående bevægelse influeres af bevægelser på langs og indskrænker graden af mulige adgange. Ved at begrænse adgangene, mindskes respondenternes potentiale for tværgående bevægelser som et resultat heraf.

DELKONKLUSION TIL ADGANG

Vi kan ud fra dette afsnit overordnet se en tendens til, at Amagerbrogade både skaber potentiale for mobilitet ved dets tilgængelige mobilitetsteknologier på langs, men samtidig også antyder et begrænset potentiale for bevægelse på tværs af vejen.



KOMPETENCE

Dette afsnit handler om, hvordan komponenten kompetencer kan være med til at belyse Sundby-borgernes potentiale for mobilitet. Gennem en analyse af hvordan kompetencer og særligt evnen til mobilitet kommer til udtryk vil vi forsøge at nå nærmere den motilitet, der både er mulighedsskabende for borgerne, men måske mere interessant også indeholder visse barrierer eller begrænsninger. Dette leder tilbage til vores problemformulering, der vil belyse, hvilken rolle Amagerbrogade spiller for mobiliteten i og tilknytningen til vores udvalgte område i Sundby, hvor dette afsnit forsøger at stille skarpt på særligt mobiliteten i Sundby. Med udgangspunkt i det foregående afsnit, der understreger, hvordan adgangen for Sundby-borgerne og særligt transportmulighederne er forskellig fra de adspurgte respondenter imellem, vil det i dette afsnit vise sig, at adgangen influerer sig direkte på de individuelle kompetencer Sundby-borgerne imellem. I anden analysedel vil det blive tydeligt, hvordan tilegnelsen og potentialet for mobiliteti endnu højere grad har betydning for borgernes hverdagslige bevægelser og potentiale for mobilitet.

Introduktionsvist vil vi fremføre de overordnede pointer, som dette afsnit når frem til. Som det første led af disse pointer mener vi, at Sundby-borgerne ser det samme potentiale for mobilitet både langs med Amagerbrogade (ind og udad byen i nord- og sydgående retning) som på tværs af Amager (øst og vestlige retninger), men de faktiske bevægelser er nogle andre. Dette skyldes, at de fleste færdes på "sin" side af Sundby (vest- eller øst for Amagerbrogade). Tilegnelse og udnyttelsen af bevægelse kan ses i forskellige grader ud fra fysiologiske og planlægningsmæssige evner, men også forestillinger om Amagerbrogade, der medfører, at de faktiske bevægelser ikke bliver udført.

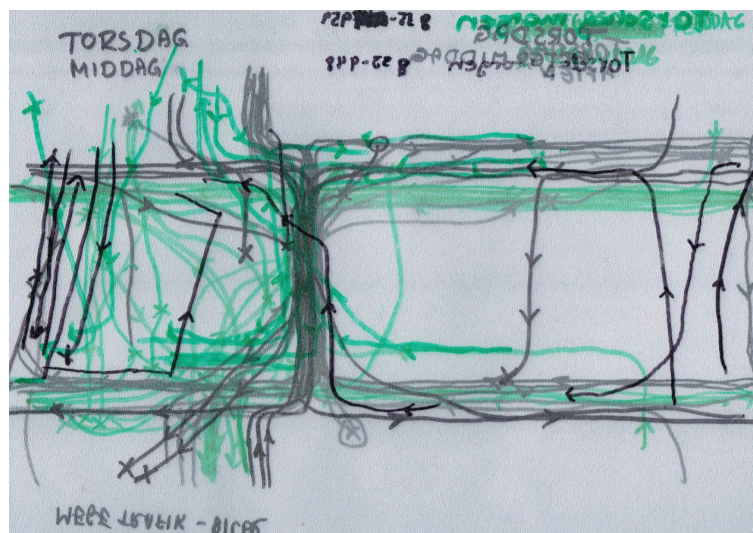
TRAFIKALE FORHOLD OG UTRYGHED

Først og fremmest ser vi, at de fysiske og fysiologiske evner ikke direkte influerer sig på, hvorledes den praktiserede bevægelse bliver foretaget. Potentialet for mobilitet kan dermed ikke direkte kædes sammen med de fysiske evner. Respondent 6 er en svagtseende ældre kvinde, der vælger at tage bussen, når hun skal langs med Amagerbrogade, men hendes syn og alder har en grundlæggende indflydelse på, hvordan den praktiserede bevægelse mod bussen bliver foretaget. Hendes mangel på fysiske evner til at bevæge sig som fodgænger karambolerer med hendes brug af Amagerbrogade, da hun siger: " [...] skal jeg tage bussen, så jeg er lidt nervøs. For jeg ser ikke så godt" (Respondent 6, bilag 2: 13-

15). På trods af, at hun føler sig nervøs som følge af fysiske evner og den begrænsede adgang til at komme på tværs af vejen, da foretager hun alligevel bevægelsen over vejen.

Utrygheden findes også hos dem, der har gode fysiske evner, men alligevel fravælger bevægelse på tværs. Respondent 10 har nærmere sagt forskellige typer af evner både i fysiologisk forstand, da hun "altid" cykler, men også viden om placering og bevægelse hen mod indkøb, specialforretninger, cafe, transportmuligheder. Vi ser, at der opstår problemer ved denne viden om de trafikale og fysiske forhold på vejen. Nærmere sagt siger hun, at hun føler sig usikker i trafikken, hvilket hun også understreger ved hendes viden om den manglende mængde af lyskryds, men også hendes viden om cykeltrafikken på tværs af Amagerbrogade, udtrykker hun, skaber problemer for at kunne bevæge sig på langs: "*Jeg føler ikke at folk sådan når at kigge sig helt for når de kommer ud af butikkerne og rammer cykelstien.*" (Respondent 10, bilag 2: 23-25). Hermed er det flere typer af viden, der på baggrund af trafikale forhold, akkumulerer en samlet følelse af utryghed ved ikke bare at passere Amagerbrogade, men i det hele taget benyttelsen af den.

Hendes udtalelse om cykeltrafikken på langs med gaden kan også understøttes af vores flowobservationer, der viser, hvordan også cyklister uafhængigt af tidspunkt på dagen passerer vejen fra fortorv til cykelsti, henover vej eller fodgængerfelt for at ende på det modsatte fortorv og køre videre ad enten sidegaderne på den østlige eller vestlige side af vores specifikt udvalgte område på Amagerbrogade.



(Flowdiagram 4 - Torsdag)

Flowdiagram 4 viser hvorledes denne bevægelse kommer til udtryk ved vores observationer. Her viser er de aftegnede grønne streger en tydelige bevægelse af cyklister der krydser gaden i området ved fodgængerovergangen, hvorefter den videre bevægelse fortsætter langsgående eller af sidegaderne. Denne evne til at bevæge sig på mere uhensigtsmæssige måder bliver udtrykt tydeligt af en kvinde på omkring samme alder. Hun svarer netop til spørgsmålet om, hvordan vedkommende oplever sine muligheder for at passere vejen, at hun *"Nogle gange [gør det, red.] på den ulovlige måde"* (Respondent 12a, bilag 2: 30-33). Nervøsiteten er dog alligevel til stede på den måde, at hun, selvom hun benytter cyklen, som oftest helst krydser vejen via fodgængerfeltet grundet den sommetider store mængde trafik. Hendes potentiale for at bevæge sig er altså højt via hendes adgang, evner og kompetencer for mobilitet, hvor selve tilegnelsen i den grad virker til at være tilpasset trafikken og Sundbys fysiske materialiteter.

Denne holdning og konkrete viden om mængden af fodgængerfelterne opleves også af respondent 8. Hun færdes også med mindreårige, når hun går rundt med sit barn i barnevogn, hvor hendes evner til at bevæge sig på tværs af Amagerbrogade besværliggøres, da hun både bevæger sig langsommere og skal overveje, hvordan hun sikrer sig mest mulig tryghed i selskab med barnevognen; *"[...] man skal lige være lidt obs, fordi de kan godt køre hurtigt, og især motorcykler også"* (Respondent 8, bilag 2: 18-19).

Hun begrundet dermed, at det er den høje fart, som de forskellige køretøjer, særligt motorcykler er årsagen til at hun overvejer sin bevægelse på tværs med Amagerbrogade;

"[...] tænker da at jeg vil helst gå over fodgængerovergangen, men det er også mere fordi jeg har en lille" (Respondent 8, bilag 2: 18-19).

Til forskel fra denne lige føromtalt kvinde, da ser en anden kvinde med samme fysiske evner helt anderledes på hendes potentiale for mobilitet. Hun har forskellige typer af kompetencer afhængig af hvilken type bevægelse hun foretager og over hvilken afstand hun bevæger sig. Hun tager bussen, når hun bevæger sig over længere afstande som foregående, hvormed hun har en stor grad af viden om, hvordan hun kan bevæge sig rundt og med hvilke adgange både langs med Amagerbrogade, men også rundt om på resten af Amager. Herudover udtrykker hun selv, at hun er i besiddelse af begrænsede kompetencer til at bevæge sig rundt, når hun skal cykle, da hun er fra landet (Respondent 11, bilag 2: 26-29). Dermed har hendes tidligere tillærte praksis en indflydelse på om hun bevæger sig



eller ej. Geografiske praksisser kan altså kollideres i mødet med andre typer fysiske udformninger og kompetencer til at bevæge sig i byen. Potentialet for mobilitet virker tilsyneladende ikke til at blive udnyttet både i kraft af hendes manglende evner til at bevæge sig med sit barn og til at cykle på Amagerbrogade.

Det kan hermed udledes, at vi ser spor, der peger i retningen af, at utryghed skyldes flere faktorer, der både henvender sig til fysiske evner, men særligt mængden af trafik er en væsentlig årsag til denne utryghed. De adspurgtes begrænsning af deres kompetencer skyldes altså adgangsforholdene, der ikke i tilstrækkelig grad tilgodeser deres individuelle potentialer for mobilitet.

MANGLENDE UDNYTTELSE AF POTENTIALER

Føromtalte respondent 8 vælger til forskel fra respondent 11 at benytte sig af sine fysiske evner, og via sin viden om adgangsforhold til indkøb udnytter hun sit potentiale for mobiliteter. Som det kunne tydes fra forrige afsnit om hende, foretager hun sig flere forskellige typer af praksisser og benytter sig af sine kompetencer i vidt forskellig grad afhængig af om hun bevæger sig med eller uden barn. Når hun bevæger sig med barnet benytter hun sin viden om, hvor det er mest hensigtsmæssigt med sit barn at bevæge sig på tværs af Amagerbrogade. Når hun til gengæld bevæger sig uden barnet, så siger hun, at hun ikke tager højde for trafikken, og dermed tænker mindre over hensigtsmæssige bevægelser på tværs af vejens løb.

Et lignende eksempel, hvor respondenter heller ikke tager det store hensyn til mængden af trafik ses med en middelaldrende kvinde. Yderligere ses det også, at gode fysiske evner ikke nødvendigvis medfører, at vedkommende udnytter sine kompetencer. Hun mener selv, at være; ”[...] *ret så frisk selv, og sådan, og jeg kan sagtens krydse uden de der striber*” (Respondent 2, bilag 2: 4-6). Hun uddyber, at hun i tilfælde af større mængder af trafik blot venter midt på vejen, hvis der er fri bane på hendes side, for derefter at gå det sidste stykke over vejen, når hun har adgang til at passere på den anden side af vejbanen.

På trods af disse gode evner, da udtaler hun, at hendes bevægelse mest foregår på langs, fordi hun ikke føler sig hjemme, hvor hun bor i Sundby. Bevægelsen på langs skyldes dog også, at hun mener, ikke at have den store grad af viden om Sundbys fysiske indretning, funktioner, services mv.



Der bliver hermed skabt et muligt potentiale gennem hendes kompetencer for, at hun kan bevæge sig, men det virker til at være tegn på, at hun ikke vælger at udnytte bevægelsen på tværs af området, da hun ikke føler nogen stærk tilknytning til området.

Noget tyder på, at fysiske evner både kan medføre mindre hensigtsmæssig bevægelse på tværs af Amagerbrogade, men også at en manglende viden om byens fysiske materialiteter og funktioner medfører lavere grad af tilknytning til området. Denne tilknytning tyder på, at bevægelsen således mere foregår på langs end på tværs ad vejen.

POTENTIALET FOR INDKØB

Som vi hermed har fremført, er der flere, der trods deres kompetencer og iboende potentiale kun benytter sig af deres kompetencer i begrænset omfang. Adgangen til indkøb og den konkrete viden om bevægelse derhen i hverdagen kan ligeledes belyse denne problematik, da de fleste adspurgte mestendels anvender de indkøbsmuligheder i nærheden af dem selv. Potentialet for de fleste er højt, men noget tyder på, at de kun vælger den absolut nødvendige bevægelse frem og tilbage fra indkøb. Respondenterne har altså viden om og opnået færdigheder i hvilken type bevægelse, der gør vejen til indkøb kortest, eller "tættest på" (Respondent 2, 3, 4, 5, 8, 9a og 9b, 10, 12a og 12b, bilag 2: 4-33). Kompetencen udtrykker sig for de flestes vedkommende, at de ved, hvor de tætteste indkøbsmuligheder ligger, hvilket formentlig har stor indflydelse på mængden af bevægelse i de adspurgtes lokalområde.

Omvendt har indkøbscentrene Fields og Amager Centeret, der ligger længere væk fra vores udvalgte område i Sundby, flere indvirkninger på, hvordan bevægelsen foregår mod handelslivet, og måske mere interessant, hvordan muligheden for at bevæge sig derhen er blevet nemmere, især for de, der har adgang til transportmuligheder som cyklen, bussen eller bilen (Respondent 9, bilag 2: 20-22). Potentialet for at bevæge sig til indkøb, handel og forretningsliv bliver altså muliggjort gennem de kompetencer og viden om, hvor butikkerne ligger, hvad de tilbyder, hvordan man kommer derhen. Dermed kan det sandsynligvis udledes, at afstanden har den mindste betydning, mens den brugte tid på at bevæge sig derhen er den væsentligste faktor.



DELKONKLUSION TIL KOMPETENCE

Den første overordnede pointe med dette afsnit består i, at de adspurgte respondenter er indehavere af forskellige typer af kompetencer. Hovedpointen ligger i, at potentialet for mobilitet, for langt de fleste adspurgte, ikke udnytter evnen til at bevæge sig af forskellige grunde. Den størst repræsenterede gruppe er dem, der trods deres evner til at bevæge sig på tværs af Amager for at handle ind, virker til at benytte sig af det nærmeste supermarked ift. deres bopæl, hvilket i dette tilfælde er Rema 1000 lige udenfor den nordlige ende af vores udvalgte område.

Den anden pointe, der bør fremføres, er den gennemgående viden blandt respondenterne om de fysiske materialiteter og adgangsforhold i området. Disse adgangsforhold optræder som fodgængerfelter og kryds, hvor deres evner til at bevæge sig formentlig burde være midlet til at kunne foretage krydsningen af Amagerbrogade. Men som følge af, at de tillægger krydsningen en utryghed eller nervøsitet, da tyder det på, at de ikke udnytter deres potentiale for at bevæge sig over Amagerbrogade.

Sandsynligvis manifesterer Amagerbrogade sig som et justerende element for deres bevægelse på tværs af vejen, hvilket medfører, at bevægelsen blandt de adspurgte hovedsageligt virker til at foregå på langs med Amagerbrogade. Fodgængerfelter, kryds o.l. vil formentlig mest kunne klassificeres som en "dør på klem" for den ellers begrænsende effekt, der ligger i at krydse Amagerbrogade.

ANALYSEDEL 2 : DET HORISONTALE BLIK

Den første del af analysen har indeholdt to adskilte analyser af Kaufmanns komponenter adgang og kompetence med det formål at få indblik i Sundby-borgernes hverdag og bevægelsesmønstre. Det er blevet belyst hvorledes adgang og kompetence på forskellige måder spiller en rolle for borgernes potentiale for mobilitet i vores udvalgte område i Sundby. Analyserne særskilt har fremsat forskellige tendenser, som vil blive udredt i denne videre analyse. Tendenserne vil blive sat i spil med hinanden, og tilsammen skabe en helhedsforståelse af borgernes motilitet og bevægelsesmønstre. Endeligt vil vi forsøge at komme med svar på, hvilken rolle Amagerbrogade spiller for mobiliteten i, og tilknytning til, de omkringliggende kvarterer i Sundby.

HVERDAGSLIVET PÅ AMAGERBROGADE

Følgende afsnit vil omhandle, hvordan Amagerbrogade som transitzone spiller en speciel rolle for den langsgående bevægelse. Herudover vil afsnittet rette sig mod, hvordan indkøbsmulighederne skaber bestemte potentialer for mobilitet, herunder tilegnelser og faktiske bevægelser. Slutteligt vil afsnittet inkludere borgernes forståelser af tid og rum, og hvordan disse har ændret sig i lyset af mobilitetens forandrende karakter.

AMAGERBROGADE SOM TRANSITZONE

De indtegnede flowdiagrammer viser, at de observerede mobiliteter, gående- og cykeltrafik langs med vejen, er mere markant end den tværgående (Flowdiagram 2).

Her observeres bevægelsen på langs ved en tydelig mængde streger aftegnet ved grøn (cykel) og sort (gående) langs med vejen. Modsat denne markante mængde indtegnede langsgående bevægelser, ses de tværgående indtegnede bevægelser ved fodgængerfeltet, hvor mange gående bevægelser ophører, hvilke er aftegnet med et kryds. Derudover ses ophørelsen af bevægelsen også ved mængden af fodgængere, der venter på bussen, hvor de står ved bushelle. Denne observation underbygger forståelsen af, at gaden fungerer som en transitzone, hvor bevægelsen i langt højere grad foregår på langs end på tværs (Flowdiagram 2). Respondenternes potentiale for bevægelsen langs Amagerbrogade kommer til udtryk, i hvorledes dette bliver tilegnet og omformet til en faktisk udøvelse af

bevægelsen i praksis. Respondent 11 tilegner sig forskellige typer af adgang ved at anvende busruter som 5A og metro til at tage til DR-byen (Respondent 11, bilag 2: 26-29). De adgange, hun finder anvendelige, er blandt andet de ovenstående mobilitetsteknologier, som Amagerbrogade besidder, da gaden fungerer som samlingspunkt for forskellige typer af trafik. Hermed benytter hun sig af potentialet for at kunne gennemføre bevægelsen og tilegner sig potentialet ved at gennemføre mobiliteten. Transitonen kommer i dette tilfælde til udtryk som en trafikåre, der varetager og servicerer langsgående bevægelse.

INDKØB PÅ TVÆRS

En forståelse for, hvordan Amagerbrogade spiller en rolle som en transitzone, der bevæger sig ud over de tidligere nævnte mobilitetsteknologier, er ved den tværgående bevægelse, der sker ved potentialet for indkøb. En af respondenterne opfatter sin mulighed for bevægelse mod indkøbsmuligheder som besværlig, grundet manglende adgang til at krydse Amagerbrogade, hvorfor hun har tilegnet sig den korteste bevægelse mod supermarkedet, der dog indbefatter krydsning af vejen. Det interessante ligger i, at hun trods sin modvilje bliver nødt til at krydse Amagerbrogade for at foretage sine daglige indkøb (Respondent 2, bilag 2: 4-6). Det er hermed viden om tilgængelige indkøbsmuligheder på den anden side af gaden, der igangsætter bevægelsen, hvor Amagerbrogade som transitzone besværliggør hendes bevægelse på tværs. Indkøbsmulighederne aktiverer af den grund potentialet for mange respondents tværgående bevægelse og er et initiativ til at praktisere bevægelsen. En anden respondent forklarer, hvordan hun krydser Amagerbrogade i stor stil for at kunne forøge sin mulighed for at handle ind i forskellige butikker (Respondent 5, bilag 2: 11-12). Som følge af sin viden om placeringen af de butikker hun finder "spændende" at handle ind i, tilegner hun sig tværgående bevægelse.

Som afsnittet om kompetence har fremført, da ser vi i høj grad, at respondenterne vælger deres indkøbsmuligheder ud fra den kortest mulige bevægelse. De adspurgte vælger dermed deres indkøbsmuligheder ud fra et aspekt, der relaterer sig til den mindst mulige afstand og kortest mængde af brugt tid på at komme til og fra disse. Vi kan dermed se en tendens til, at de vælger hverdagslige gøremål, herunder indkøb, men også busholdepladser ud deres placeringer, hvorfor deres kompetencer og tilhørende tilegnelse overgår til et strategisk plan for hvordan bevægelsen skal udføres.



TID I HVERDAGEN

Denne netop fremførte indretning af de hverdagslige aktiviteter og gøremål kan ses i lyset af Urrys idé om det mobile menneske og det den engelske sociolog David Harvey omtaler som "time-space compression" (Harvey 2000; Urry 2000). Mennesket virker til at have en forståelse af tid og rum, der ikke lader sig påvirke af afstande eller rumlige grænser, tværtimod er det mere tilbøjeligt til at vælge de betingelser, der bevirker den nemmest mulige bevægelse.

Denne forståelse af tid og rum kan eksemplificeres ved respondent 1, der er indehaver af flere typer af tilegnede kompetencer og erhvervede færdigheder ved at have adgang til en bil. Derudover har han tillært en praksisviden for at kunne planlægge sin bevægelse til og fra arbejde. Konkret har vedkommende tillært sig en finmasket og detaljeret viden om, hvornår mængden af trafik er lavest for at kunne planlægge det hurtigst mulige netværk af bevægelse frem på arbejde (Respondent 1, bilag 2: 1-3).

I dette tilfælde kan netværket forstås gennem, hvordan bilen har muliggjort en større grad af strømme og afhængighed af tiden som en begrænset ressource. Klokketiden bliver hermed tydelig i form af den pågældende planlægning af hverdagen, som respondentens mødetider på arbejdet kræver. Afstanden kan dermed tackles gennem planlægning, hvilket fordrer en opfattelse af rummet og tiden som udvisket. Hvad der først synes uoverskueligt via lange afstande, faste mødetider og flere destinationer for at imødekomme hverdagslivets komplekse mekanismer reduceres væsentligt ved den øjeblikkelige tid. Komfort og nemhed kan indordne sig i dette spil, men indeholder måske stadig problemstillinger, der er svære at tackle, hvis afstande til arbejdet bliver længere, og man ikke vælger at flytte med. Herunder spiller klokketiden en særlig stor rolle for de, der har tilegnet sig gode muligheder for bevægelse gennem offentlig transport, hvilket vil sige metro og bus.

Dette kan eksemplificeres ved den tidligere nævnte respondent 5, som bor på den vestlige side af Amagerbrogade i Sundby, hvilken har tilegnet sig en stor grad af viden om planlægning og bevægelse langs med Amagerbrogade både på cykel med bus, da hun benytter sig af metrostationen på Amagerbro, når hun skal på arbejde. Dermed har klokketiden en direkte indvirkning på hendes hverdagslige indretning af bevægelser.



Men tilegnelsen er ikke af nogen betydning, hvis ikke de fysiske foranstaltninger og indretninger af rummet er hensigtsmæssige i en grad, der tilgodeser bevægelsen til og benyttelse af mobilitetsteknologier som i dette tilfælde er den offentlige transport. Disse fysiske rammer virker til at have en direkte indflydelse på om bevægelsen reelt bliver foretaget. I tilfældet med de to føromtalte eksemplers faktiske bevægelse, kan vi dermed udlede, at disse ikke oplever en begrænset motilitet, hvilket formentlig skyldes deres evne til at planlægge tiden og den øvrige indretning af hverdagen for at opnå den nemmeste vej og kortest mængde tid på at bevæge sig. Til gengæld mener vi ud fra de øvrige adspurgte, at der fremgår en tendens om, at de fysiske materialiteter kan have en indvirkning på, om bevægelsen mere foregår langs med end på tværs af Amagerbrogade. Dette vil vi i det efterfølgende afsnit forsøge at belyse nærmere gennem de adspurgtes tilegnelser for at købe ind i hverdagen.

DELKONKLUSION

Vi har i dette afsnit analyseret hvilken rolle Amagerbrogade spiller som transitzone og mod, hvordan indkøbsmulighederne skaber bestemte potentialer for mobilitet, herunder tilegnelser og faktiske bevægelser. Afslutningsvist har vi behandlet udvalgte respondenters evner til at planlægge deres tid i hverdagen og hvordan dette sker i en rumlig sammenhæng, hvor disse sammen kan klassificeres som udvaskede.

AMAGERBROGADES IDENTITET OG BYLIV

Vi vil på baggrund af den viden vi har opnået gennem borgermødet og ansøgningen om områdefornyelsen i Sundby give et indblik i hvordan tendenserne om manglende adgang, det uudnyttede potentiale for mobilitet gennem kompetencer sammen kan belyse en identitet og byliv, der har skiftet karakter i og omkring Sundby.

MANGLENDE HANDELSLIV

Amagerbrogade er en gade der har undergået mange modifikationer gennem tiden. Finanskrisen der bevirkede nedlukning af flere butikker og usammenhængende udbygninger (jf. Genstandsfelt). Amagerbrogade har ifølge flere til borgermødet undergået en sådan forandring, at den har mistet sit særpræg og identitet. Den inviterer ikke til



ophold, og styrker ikke fællesskabet på tværs af nabolagene. En respondent udtrykker Amagerbrogade som værende “forsømt” (Respondent 12a, bilag 2: 30-33), hvortil der tilføjes, at;

“[...] den har tabt meget. Altså nu er jeg barnefødt her og der er sket rigtig meget kulturelt på Amagerbrogade de sidste 30 år. Men nu er det i en nedadgående retning. De små specialforretninger er lukket efter at Amager Centeret åbnede og Fields kom til. Så [der, red.] døde rigtig meget herude”
(Respondent 12b, bilag 2: 30-33).

Det kan i denne forbindelse siges, at de fysiske materialiteter, funktioner og services, der grænser op til vejen, også er med til at bestemme det hverdagsliv og definere den identitet, som udspiller sig på stedet. Amagerbrogade er altså ikke kun et middel for mobilitet og vækst, men fungerer samtidig som et offentligt rum og samlingspunkt, som indeholder bestemte normer, værdisæt og etablerede rytmer. Disse synes at være forandret ifølge respondenter, som på forskellige måder udtrykker, at den moderne vækst i form af storcentre har ændret tilegnelsen og indkøbsvaner (Respondent 9b, bilag 2: 20-22) eller at den generelle æstetik i Sundby har ændret sig til det værre, hvilket har gjort området uharmonisk og identitetsløst (Respondent 2, bilag 2: 4-6). Som et resultat af disse problematikker har respondent 2 tilpasset sin bevægelse til mestendels at foregå langs med Amagerbrogade, hvor formålet er at komme ind til Indre By eller Østerbro og opholde sig der i stedet.

Ansøgningen udpeger også Amagerbrogades skrumpende rolle som handelscentrum som del af årsagen til manglende byliv (Teknik- og Miljøforvaltningen 2016: 10). Jane Jacobs påpeger hertil, at det er cykelstier, butikker, fortove mv., som er identitetsskabende for vejen og det hverdagsliv, som udspiller sig på den (jf. Vejens rolle). Der kan her stilles spørgsmålstejn ved, om det i så fald er forandringen i detailhandlen på Amagerbrogade, som i særdeleshed har bidraget til en negativ udvikling, hvor vejen bruges mindre som samlingspunkt og mere som transitzone. Herudover kan der argumenteres for at mindre specialbutikker kan være identitetsskabende og samlende for området. Respondent 12b udtaler i henhold til dette, at der er sket en ændring i butiksudbuddet forårsaget af;



“[...] pizzeriaer og shawarmabarar og frisører. Det er det der er kommet nu. Man kan ligesom ikke gå ind og finde den der lille biks, som man kunne før i tiden. En masse små forretninger er lukkede nu” (Respondent 12, bilag 2: 30-33).

Ved borgermødet blev udviklingen af Amagerbrogade også sammenlignet med et “Kebabstræde” (Bilag 1). Det kan derfor siges, at flere borgere frygter, at Amagerbrogade ender som Nørrebrogade, som har en stor grad af etnisk identitet.

BUTIKSLIVET I OPBLOMSTRING

Der er også de, der mener, at Amagerbrogade er påbegyndt en udvikling i den rigtige retning igen;

“[...] [der, red.] er sket en udvikling på Amagerbrogade kontra den her Nørrebrogade-mentalitet, der nogle gange engang har været her. Der kommer flere cafeér og flere tøjbutikker og det er måske lidt fordomsfuldt, men der er ikke så pizzeriaer, slikbutik, frisør som der har været. Jeg synes den er i opblomstring, og der er blevet lidt mere lækkert på Amagerbrogade” (Respondent 11, bilag 2: 26-29).

Respondent 11 uddyber yderligere, hvorfor Amagerbrogade er i opblomstring:

“Det synes jeg er det her caféliv der [er, red.] begyndt at komme, nu hvor de her butikker, reelle butikker og Rema 1000 er kommet herved. Det gør også at jeg bruger Amagerbrogade mere, at det er kommet her” (Respondent 11, bilag 2: 26-29).

Af den grund vil det være nødvendigt at erklære, at der ikke ubestridt er negative tilkendegivelser og meninger om Amagerbrogades udvikling. Dette kunne tyde på forskellige tilegnelser og brug af Amagerbrogade, der relaterer sig til respondenternes adgang og viden om muligheder for indkøb og generelle brug af Amagerbrogade som en hande­lsgade.



Det kan derfor siges at tilbringelsen af mere erhvervsliv bidrager til en anden type brug af Amagerbrogade, end som transitzone. Butiksliv virker til at tiltrække borgerne, hvilket bidrager til ophold i området. Vejen kan i denne forbindelse siges at være af afgørende betydning for det fællesskab, der skal etableres i byen: *“Streets and sidewalks , the main public places of a city, are Its most vital organs”* (Jacobs 1992: 29).

Ansøgningen til områdefornyelsen påpeger dog, at Amagerbrogade har et konkret problem med tomme erhvervslokaler, hvor antallet af disse på denne vej er dobbelt så højt som gennemsnittet for resten af København (Teknik- og Miljøforvaltningen 2016: 9-11). Dertil kommer, at ansøgningen påpeger et problem i, at typen af de butikker, der præger bybilledet primært er større erhverv, der ikke bidrager til hverdagslivet i byen (Ibid.: 9-11). Der lægges altså her op til, at småerhverv kan være medskabende til mere byliv og sammenhængskraft, sådan at Amagerbrogade igen får status som bylivsskabende og handelscentrum. Der kan her perspektiveres til om dette i så fald ville skabe grundlag for flere mødesteder og mere tiltrækningskraft, der sikrer et øget fællesskab i et område med klar identitet.

BEDRE ADGANG SKABER MERE LIV

Komponenten adgang og den dertilhørende tilegnelse kan til en vis grad perspektiveres til butikslivets rolle på Amagerbrogade i Sundby som bylivsskabende element i hverdagen. Med udgangspunkt i borgeres udtalelser og ansøgningens fokuspunkter kan der netop stilles spørgsmål ved, om bedre og mere specialiserede småerhverv kan ændre motivationen for at bruge vejen mere. Og måske lige så interessant vil det kunne ændre deres potentiale for bevægelsen og brugen af vejen. Adgangen til gode butikker virker på baggrund af respondenternes udtalelser til at have en signifikant rolle for det byliv, der udspiller sig på vejen og i det offentlige rum, hvorfor der kan argumenteres for, at denne adgang kan resultere i en forandret tilegnelse og adfærdsmønster i området, som kunne invitere til en større grad af sammenhængskraft og fællesskab.

Trafikken synes dog stadig at udgøre et problem for hverdagslivet i området: *“Jeg synes faktisk der er meget trafik på Amagerbrogade. Og det ved jeg ikke om man kan ændre ved.”* (Respondent 11, bilag 2: 26-29). Dette er denne respondent ikke ene om at synes, hvorfor trafikken altså virker til at have en adfærdsregulerende effekt, hvilket i den grad



influerer sig på respondenternes tilegnelse (jf. Amagerbrogade som transitzone). Relateret til, hvordan mængden af høj trafik medvirker til en lang række af problemstillinger, siger Appleyard:

“Heavy traffic did indeed create a whole range of problems for residents: it was dangerous, noisy, and its effect on neighboring and sense of possession of the street were apparently devastating.” (Appleyard 1981: 26).

Store mængder af trafik kan altså have en stor grad af effekt på, hvordan borgere og brugere af en vej vælger at benytte den, men også hvordan en vej bliver opfattet. Indvirkningen kan også ske på en mere gennemgribende måde, hvor mindre brug af vejen på tværs influerer sig på livet omkring vejen. Nabolag kan blive adskilt og sammenhængskraften mellem kvartererne svækket. Selvsamme pointe fremsætter ansøgningen for områdefornyelsen også (jf. Genstandsfeltet). Denne opdeling af nabolag og årsagerne bag vil blive uddybet i det følgende afsnit.

DELKONKLUSION

Det står hermed klarere, hvordan der tillægges forskellige opfattelser til handelslivet på Amagerbrogade, mens bedre adgang til gode butikker, der bidrager til by- og hverdagsliv efter al sandsynlighed vil kunne have en gavnlig effekt på fællesskabet og sammenhængskraften i området.

NABOLAGSOPDELING

Man kan se en tendens i borgernes bevægelsesmønstre til, at de primært bevæger sig og bruger den side, de selv er bosat på. I tidligere afsnit er det dog vist, at flere respondenter udtale,r at de krydser Amagerbrogade i deres hverdag. Så selve det at krydse over på den anden side af Amagerbrogade er i fysisk forstand ikke et problem. Det kan derfor udledes, at Sundby-borgerne i første omgang ikke oplever en problematik til at bevæge sig på tværs af Amagerbrogade.

UBEVIDSTE OM OPDELING

Men disse krydsninger er oftest bevægelser, der skyldes hverdagslige gøremål som indkøb og arbejde, hvor den videre færden slet ikke ikke sker i lige så høj grad på den modsatte side. Ved at vi har spurgt ind til, om de kan rangordne deres bevægelser mellem kvarterne i Sundby med spørgsmålet: *“Bevæger du dig mest på den ene eller anden side af Amagerbrogade?”* indser flere respondenter, at de mest bevæger sig på den samme side, som de er bosat. Respondent 12a svarer til dette spørgsmål: *“Helt klart højre side [øst, red.]”* (Respondent 12, bilag 2: 26-29), hvilket er den side, som den pågældende respondent er bosat på. Respondent 12 svarer tilsvarende: *“Ja det kan man faktisk godt, det er den her side [vest siden, red.]”* (Respondent 12, bilag 2, 2017: 30-33). De forskellige svar giver et indtryk af, at respondenterne førhen har været uvidende omkring, hvordan deres hverdag og vaner har haft indflydelse på deres færdsel på de to sider af Amagerbrogade. Sundby-borgerne har viden omkring de muligheder, der er repræsenteret i byrummet og den adgang, de har til rådighed for mulig bevægelse. På trods af opstillede muligheder for bevægelse, hvilket også er beskrevet i projektets genstandsfelt, som fodgængerfelt og trafikreguleringer, anvender de ikke disse adgange til at udføre den tværgående bevægelse over Amagerbrogade.

Vi kan dermed opstille en pointe, om at på trods af, at borgerne har tillært sig viden om deres adgang og kompetence, da udnytter de ikke deres potentiale for mobilitet til at udføre den tværgående bevægelse. Vi ser hermed, at motiliteten blandt de adspurgte borgere og brugere af Sundby ikke bliver taget i brug.

STØJ OG UTRYGHED

En anden relevant tendens er borgernes opfattelse af trafikken på Amagerbrogade. Som nævnt i første del af analysen ser flere borgere trafikken som høj og i visse situationer utryg.

Respondent 6, en ældre svagtseende dame, påpeger, at der er mange biler på Amagerbrogade. Hun forsøger efter bedste evne at krydse Amagerbrogade på den måde, hun finder mest tryk, når hun skal benytte sig af bussen. Nærmere sagt medfører hendes manglende evner til at bevæge sig, at hun ser Amagerbrogade som en hæmsko for at kunne bevæge sig over længere afstande. Hendes tilegnelse giver sig dermed til udtryk, ved at hun gennemfører bevægelsen på tværs af Amagerbrogade, men kun i et begrænset omfang

(Respondent 6, bilag 2: 13-15). Hendes egen tilegnet motilitet er dermed belastet grundet trafikken på langs.

En borger, der var repræsenteret ved borgermødet, udtrykte også, at der er en konflikt mellem de forskellige trafikanter på Amagerbrogade, hvor bilerne optager for meget indflydelse ift. de resterende former for transport på vejen. I relation til den ældre dame udtrykker flere respondenter samme utryghed overfor Amagerbrogade. Respondent 7 udtaler: *“Ja trafikken er et problem. Sådantidlig om morgenen og eftermiddagen, når folk skal på arbejde eller fra arbejde. Især på denne tid.”* (Respondent 7, bilag 2: 16-17). Respondent 7 har tilegnet sig en viden om trafikken for forskellige tidspunkter på dagen, hvilket også ses hos respondent 8. Vedkommende oplever utryghed i mødet med Amagerbrogade som følge af de begrænsede muligheder for at bevæge sig på tværs af vejen og mængden af trafik på vejen. Hun har konkret tilegnet sig viden om mængden af trafik på forskellige tidspunkter af dagen for at kunne udøve bevægelsen på tværs af Amagerbrogade. Hendes viden om adgang og de trafikale forhold er dermed væsentlige for, at hun har mulighed for at kunne bevæge sig på tværs af Amagerbrogade med sit barn. Potentialt bliver igen indskrænket, idet trafikken opleves som hindring for den faktiske bevægelse.

Opfattelsen af Amagerbrogade som utryg påvirker altså flere af respondenternes bevægelsesmønstre. Respondent 10 krydser ikke over Amagerbrogade, hvis hun ikke føler, at det er sikkert: *“Jeg tager altid hen til lyskrydset og går over”* (Respondent 10, bilag 2: 23-25). Hendes tilegnelse manifesterer sig her ved, at hun har adapteret sin bevægelse over Amagerbrogade som følge af den tillagte utryghed ved vejens fysiske omfang og trafik, og vælger derfor altid at trække cyklen over. Dog behøver hun at passere Amagerbrogade, når hun skal hente sine børn i en børnehave på Gerbrandsvej på den vestlige side af Amagerbrogade, da hendes bopæl ligger på den vestlige side. Det kan dermed udledes, at hendes potentiale for mobilitet kun udtrykker sig i lav grad ved at skulle passere Amagerbrogade som følge af et negativt forhold til vejen, der kommer af mængden af trafik. Derudover udfolder tilegnelsen sig også ved, at hendes førnævnte utryghed også påvirker, hvordan hendes børn må anvende Amagerbrogade. Hun tillader dem ikke at cykle over gaden, medmindre de trækker cyklen over. Det interessante perspektiv ligger i samlingen af hendes tilegnelse, hvor hun mener, der bør skabes løsninger om flere fodgængerfelter, men også lyskryds. Hun tilkendegiver altså et håb om flere

adgangsmuligheder for at komme på tværs af vejen. Der ses i denne sammenhæng også en tendens koblet til borgernes sociale tilegnelser, når de færdes med deres børn.

Respondenterne ytrer en form for begrænsning, når de færdes med deres børn, hvilket leder til utryghed. Respondent 7 udtaler:

“Når nej, tænker da at jeg vil helst gå over fodgængerovergangen, men det er også mere fordi jeg har en lille. Hvis jeg ikke har hende med, så krydser jeg, men der er da mange biler, det er der helt sikkert, og man skal lige være lidt obs, fordi de kan godt køre hurtigt, og især motorcykler også” (Respondent 7, bilag 2, 2017: 16-17).

Respondent 9’s opfattelse af utryghed er, som vi også tidligere har analyseret os frem til, den samme for respondent 11. Respondent 11 udtaler efter at have sagt, at hun ikke kunne finde på at krydse Amagerbrogade andre steder, end der er fodgængerfelter pga. trafikken:

“Og det gør jo også at jeg nogle gange, når jeg går med klapvogn, at jeg vælger en anden mulighed, fordi jeg ved at det der med hvis jeg skal krydse. Det kan godt være lidt et problem” (Respondent 11, bilag 2: 26-29).

Deres faktiske bevægelser bliver påvirket af fodgængerfelterne, hvilket først sker, når de bevæger sig over vejen med et barn, hvortil de udtrykker lignende former for utryghed ved bevægelsen over Amagerbrogade. I selskab med barnet ændrer de dermed deres praksis og tilegner sig andre måder at bevæge sig på ud fra områdets rumlige udformning, hvor fodgængerfelterne er midlet til at bevæge sig på tværs af Amagerbrogade. Vejen ses dermed som et begrænsende element i deres potentiale for at bevæge sig mellem kvarterer i Sundby. Vejen som begrænsende element leder til trafikken som barriere og de hertil medfølgende problematikker, hvilket vil blive uddybet i næstkommende afsnit.

Borgerne er bevidste og har tilegnet sig evner til at komme omkring trafikken på Amagerbrogade, hvor deres tilegnede bevægelser i nogle henseender kan ses i sammenhæng med trafikken. Disse eksempler på udtalelser fra respondenterne understreger, at de overvejer deres bevægelser nøje, når de skal bevæge sig på tværs med Amagerbrogade. Den høje trafik skaber utryghed hos beboerne, og begrænser beboernes bevægelser og adfærd på tværs af Sundby. I denne sammenhæng er det relevant at undersøge Amagerbrogades rolle som en barriere nærmere.

TRAFIK SOM BARRIERE

En sidste relevant tendens i dette afsnit om nabolagsopdeling mener vi at finde fra det borgermød, som vi deltog i. Under borgermødet ytrede borgerne et generelt ønske om færre barrierer i byrummet (jf. Genstandsfelt). Både den høje trafik og parkering langs med Amagerbrogade blev anset som en barriere fra den ene til den anden side. En barriere i den forstand, at borgerne ikke krydser Amagerbrogade i samme omfang for et socialt eller kulturelt formål, men blot for at kunne benytte vejen som transitzone. Tilsammen kan denne antagelse sidestilles med Jane Jacobs' syn på en vej med det formål, at Amagerbrogade som transitzone og redskab til trafik, resulterer i at blive en barriere både fysisk og socialt. De manglende sociale forhold i Sundby er dels et resultat af Amagerbrogade som en barriere. Nabolagene imellem har en manglende interaktion med hinanden, og Amagerbrogade har en effekt som en barriere, der adskiller nabolagene. En problematik som Københavns Kommune også pointerede i ansøgning af områdefornyelse og borgerne under borgermødet.

Sidestiller vi nu vores tendenser om, hvordan Amagerbrogade mest benyttes som enten transitzone eller indrettes ud fra mindst muligt brugt tid, herunder også vælger indkøb, der ligger tættest på egen bopæl og den manglende trykthed ved at skulle passere Amagerbrogade, kan det anskues, at borgerne kun i begrænset omfang vælger at krydse Amagerbrogade for videre tværgående færdsel. Den tværgående færdsel skal her forstås som ophold eller brug af andre nabolag, end hvor de selv er bosat. Henstillet til Kaufmanns tre komponenter er den fysiske adgang til krydsning af vejen til stede, hvilket respondenterne er bevidste om. Ydermere har de generelt kompetencen til at krydse Amagerbrogade. Deres tilegnelse bliver dog kun anvendt i det omfang, vi ovenfor har ridset op, hvorfor deres potentiale til mobilitet begrænser sig til brug og bevægelse i eget nabolag. Vi ser altså konkret, at de mestendels krydser vejen, når det er nødvendigt for at opnå den ønskede bevægelse som at komme med en bus eller foretage indkøb. Denne endelige tendens er blevet observeret i udarbejdelsen af vores flowdiagrammer.

Anføres den fremsatte tendens til Donald Appleyards undersøgelser (jf. Vejens rolle), er trafikken hovedårsagen til dette indskrænkede brug af nabolag på tværs af høj trafik, efter vejen ikke inviterer til ophold eller let færden til den modsatte side. Appleyard konkluderer i hans undersøgelser, at;

“[h, red.]Heavy traffic did indeed create a whole range of problems for residents: it was dangerous, noisy, and its effect on neighboring and sense of possession of the street were apparently devastating.” (Appleyard 1981: 26).

Det skal inkluderes i overvejelserne, at Amagerbrogade ikke antages som en vej med tung trafik, men som en vej med moderat til tungere trafik, men ud fra vores respondenteres opfattelser af, at Amagerbrogade indeholder høj trafik mener vi, at Appleyards pointe er essentiel. Stadig flere af Appleyards udtalte problematikker ved veje med tung trafik kan overføres til problematikkerne ved Amagerbrogade, herunder også de adspurgtes brug af af vejen og bevægelse i de respektive nabolag i og omkring Sundby.

Flere af respondenternes oplevelse af Amagerbrogade kan knyttes sammen med Amagerbrogades funktion som transitzone, mængden af trafik og den generelle mangel på socialt byliv i Sundby, herunder aktiviteter, møde- og opholdssteder (jf. Genstandsfelt). Respondent 2 taler om hendes lave grad af tilhørsforhold til området, hvilket medfører, at hun ikke opholder sig i sit område, men lige så interessant heller ikke har det store lokale kendskab til adspredelse og indkøb, hvorfor hun bruger sin viden om de fysiske og trafikale forhold til at bevæge sig på langs med Amagerbrogade for i stedet at bevæge sig ind mod centrum af København. Tilpasningen sker hermed i høj grad ved, at hun fravælger bevægelse på tværs med Amager, hvilket understreges ved holdningen til området i Sundby *“(...) jeg er ikke så vild med stedet (...)”* (Respondent 2, bilag 2: 4-6). Dette negative forhold til området manifesterer sig derudover også, ved at hendes tilhørsforhold til Sundby er lavt, hvorfor hun ikke føler sig hjemme der: *“Om jeg skal være ærlig føler jeg mig ikke hjemme”* (Ibid.). At hun ikke føler et tilhørsforhold til sit eget nabolag, kan siddestilles med Appleyards undersøgelser, som påviser en sammenhæng mellem mængden af trafik og mængden af socialt liv (jf. Genstandsfelt; Vejens rolle). Det kan derfor siges, at respondent 2 har en følelse og opfattelse af hendes nabolag, der lader sig påvirke af Amagerbrogade i en negativ retning, herunder også Sundbys generelle manglende sammenhæng.

DELKONKLUSION

Trafikken virker dermed til at influere sig på respondenternes mentale opfattelse af grænserne til deres nabolag og påvirker derved deres bevægelsesmønstre i deres hverdag. Amagerbrogade synes dermed at skabe en barriere nabolagene imellem. Borgerne bevæger sig ikke over på fra den side, hvor de bor til den anden side af vejen for at bruge denne side i deres hverdag. Trafikken spiller derfor en essentiel rolle for, hvorledes Amagerbrogade bliver brugt. Stadig kan flere elementer have en effekt på mobiliteten og forholdene i Sundby. I ansøgningen om områdefornyelse beskrives Sundbyøster Plads som et område, der ikke fungerer og med et uudnyttet potentiale (jf. Genstandsfelt). Generelt mener vi også, at Sundby og Amagerbrogade har mange områder, som ikke fungerer optimalt, eller inviterer til brug, ophold eller møder. Dette er netop, hvad borgerne under borgermødet efterspørger. Sådanne tiltag ville givetvis også skabe en større sammenhæng og motivation til tværgående mobilitet og brug af andre nabolag. I forbindelse med denne pointe nævnes der i borgermødet tanken om 'den levende by', som skal inspirere borgerne til at bruge Sundby, hvortil flere mentale barrierer forsøges at blive nedbrudt.

DELKONKLUSION

På baggrund af den foretagne undersøgelse, af hvilken rolle Amagerbrogade spiller for Sundby-borgernes mobilitet og tilknytning til området vil vi argumentere for, at der i Sundby kan udpeges forskellige typer af pointer, der understreger, at mobiliteten i Sundby mestendels sker på langs, mens bevægelserne på tværs er mindre repræsenteret. Analysens første tendens lyder, at Amagerbrogade oftest benyttes som enten transitzone eller til at foretage indkøb. Anden tendens lyder, at borgerne mest bevæger sig på den samme side, de er bosat på, hvilket fortæller, at deres bevægelsesmønstre til dels ses indskrænket til deres eget nabolag. Tredje tendens lyder, at Amagerbrogade som en transitzone med høj trafik medfører støj og utryghed, og begrænser borgernes bevægelse og adfærd i Sundby. Fjerde tendens og sidste tendens lyder, at vi anser Amagerbrogade som en barriere for potentialet for tværgående mobilitet, hvilket kan bekræftes af de tidligere fremsatte tendenser, der pointerer den lave grad af tværgående mobilitet, og de sidestillede teorier om vejens rolle. Anskuelsen af Amagerbrogade som en barriere er hermed belyst via borgernes opfattelse og brug af vejen for videre tværgående bevægelse og den manglende sammenhæng mellem nabolagene i Sundby.

DISKUSSION

Ansøgningen til områdefornyelse lægger op til flere konkrete tiltag og visioner for fremtidens Sundby. Men er der sammenhæng mellem de to aktørers ønsker og forståelse af byen, og hvordan forstås problemet af de respektive parter? Afsnittet her lægger op til en diskussion om områdefornyelsens samspil mellem disse ovennævnte aktører.

Kommunen klassificerer i ansøgningen Amagerbrogade som en 'strøggade' (Teknik- og Miljøforvaltningen 2016: 11). Der synes dog at være udtryk for en anden forståelse af vejen hvad angår brugernes og borgernes synsvinkel. Her gives der udtryk for en trafikeret vej, der ikke inviterer til ophold, møder eller aktiviteter, og derfor ikke anses som værende en strøggade. Dette kan eksempelvis ses ved respondent 11 der udtaler, at hun ikke færdes på vejen i det omfang, som der kan argumenteres for, at en strøggade ellers normalt ville lægge op til:

"[D]et [er] ikke et sted jeg har lyst til at gå tur med min søn. Så går jeg mod Fælled [Amager Fælled, red.] for eksempel i stedet for. Det gør også at jeg nogle gange, eller faktisk ikke, cykler på Amagerbrogade, fordi jeg synes at der er mange cyklister og mange biler" (Respondent 11, bilag 2: 26-29).

Det tydeliggøres her, at vejen ikke anses som værende et opholdssted, der fungerer som et frirum eller skaber rammen for socialt samvær. Der er altså ikke tale om Amagerbrogade som det opholdsrum, betegnelsen 'strøggade' ellers kan diskuteres at lægge op til. Dette er direkte modstridende med klassificeringen af Amagerbrogade som strøggade, hvortil en anden respondent også understreger, og udtaler, at hendes børn ikke får lov at krydse vejen, og udtrykker at det er besværligt at færdes på den:

"Altså jeg kan give et eksempel. [...] Nora, min ældste pige, hun cykler jo rundt, men hun får ikke lov til at cykle over Amagerbrogade. Jeg føler mig bare ikke sådan sikker trafikmæssigt. [...] Jeg ved ikke om det er det, men det der med at butikkerne ligger også tæt op ad gaden. Så folk kommer ud af butikker, og bare vader ud lige på cykelstien f.eks." (Respondent 1, bilag 2: 1-3).

Hertil kan der ligeledes stilles spørgsmålstegn ved, om ikke en strøggade har til formål at være let at krydse og færdes på.

En del af denne debat går på at der mangler bedre forudsætninger for at bevæge sig på tværs af byen og Amagerbrogade. Her fremstår både borgermødet, ansøgningen og de semistrukturerede interview som enige om, at eksempelvis tværgående cykelforbindelser bør forbedres. Kommunen lægger i høj grad op til en bred cykel- og gangforbindelse mellem de to metrostationer – hhv. DR-byen og Amager Strandpark – som løsningsmodel, men der er uenighed i udformningen heraf blandt aktørerne. Borgermødet giver udtryk for et ønske om, at cykelstierne generelt ikke bør udformes som 'supercykelstier', da den høje hastighed og den manglende identitet ved en sådan forbindelse vil være et problem for området, fordi det ikke inviterer til fællesskab og en tilstrækkelig mængde tryghed for fodgængere (Bilag 1).

Ved borgermødets start påpeger kommunen allerede her et muligt løsningsforslag om en direkte forbindelse mellem de to metrostationer på den allerede eksisterende vejstrækning (Ibid.). Det kan derfor diskuteres, hvorvidt borgerne reelt har mulighed for at give sit upåvirkede besyv med, da der ved borgermøderne altså er nogle rammebestemmelser for debatten, som til en vis grad kan siges at begrænse 'den frie tale/debat'.

Kommunens forslag til den direkte rute i en lige linje møder bl.a. kritik fra borgerne, fordi den fysiske udformning ifølge disse bør være snoet og invitere til ophold og socialt samvær undervejs. Der skal altså være gode vilkår for at pendlingen fra A til B ikke blot skal være praktisk, men også skal fungere som oplevelse og bindeled rent mentalt i byen. Flere borgere påpeger at netop de snørklede veje og kroge er et særpræg og en identitetsskabende faktor for byen, hvorfor de modsat kommunen påpeger, at dette bør bibeholdes – også i den nye forbindelse (Bilag 1).

Visionen om et 'grønt' Sundby er fælles for kommunen og byens borgere og brugere. Der er her tale om den beplantning i området, som ansøgningen giver udtryk for skal styrkes yderligere. Bemærkelsesværdigt er det dog, at flere til borgermødet giver udtryk for at der mangler vedligeholdelse af de allerede eksisterende grønne områder, som i flere tilfælde er tilgroede og medårsag til utryghed og kriminalitet. Det er altså værd at påpege her, at de grønne tiltag skal ske på en sådan måde, at den ikke inviterer til negative følgevirkninger,



som afviger fra intentionen med beplantningen. Det er imidlertid dog ikke tilfældigt, hvilken type grønt, som Sundby-borgerne ønsker i byen. Kommunens ansøgning om områdefornyelse lægger blot op til mere grønt, men udtrykker ikke hvilken type grønt, der er tale om. Borgerne tydeliggør derimod, at det grønne bør udvælges med tanke for det sanselige og muligheder for aktivitet og fællesskab. Eksempelvis er der tilfredshed med de kirsebærtræer, som flere steder i området inviterer til sanselighed, hvor andre områders beplantning ikke udgør en væsentlig faktor for bylivet.

Man kan altså her tale om, at borgerne udtrykker et ønske om mere grønt, som det også lægges op til i ansøgningen, men at dette skal ske med et 'formål' eller en 'intention' om byliv og fællesskab.

Hvad angår byliv og fællesskab er der ligeså tale om nabolagenes tilknytning til hinanden, og samspillet imellem. Ansøgningen udtrykker en ny tværgående forbindelse om muligheden for at: "[...] *binde områdets isolerede og forskelligartede delområder bedre sammen og derved opgradere den generelle tilgængelighed i området*" (Teknik- og Miljøforvaltningen 2016: 12). I tråd med dette kan der perspektiveres tilbage til analysen der undersøger, hvilke adgangsmuligheder borgeren ser for mobilitet på tværs af Amagerbrogade, hvor det tydeliggøres, at borgerne primært benytter sig af den side af vejen, som de selv bor på. Man kan altså sige at der ses en lighed mellem kommunens vurdering af området på den ene side, og flow-observationer og interviewenes indblik i respondenters livsverden på den anden. Der er dog imidlertid en blandet modtagelse blandt borgerne, hvad angår et mere tæt forbundet Sundby mellem nabolagene og på tværs af Amagerbrogade. Det er i særdeleshed husejere i villakvartererne, som vi ud fra borgermødet har erfaret, ikke ønsker en tættere tilknytning og sammenkobling til de øvrige nabolag i området (Bilag 1). Dette kan være udtryk for en manglende vilje til områdefornyelsen og den måde, som kommunen planlægger at udføre denne på.

Der kan altså argumenteres for at der ses en tydelig kontrast mellem kommunens plan for større sammenhængskraft, og borgere fra villakvarterernes modvilje til dette. Det er altså vanskeligt at konkludere, hvorledes sammenhængskraften og nabolagenes tilknytninger bør og kan udformes i områdefornyelsen, da der mellem borgerne hersker uenighed om, hvorvidt eller hvordan der overhovedet bør gøres noget på området.



Et mere livligt byrum på og ved Amagerbrogade er en af de tiltag, som kommunen anser som værende et effektivt middel til at binde nabolagene sammen på tværs. Dette ses bl.a. ved en styrkelse af erhvervslivet på vejen, hvor vejen får rollen som vækstmotor og handelscentrum. Der er dog tale om en generel enighed blandt de adspurgte borgere ved interviewene og observationerne ved borgermødet, der fortæller, at typen af butikker på vejen er af afgørende betydning for at opholde sig på vejen.

Et mere livligt byrum på og ved Amagerbrogade er en af de tiltag, som kommunen anser som værende et effektivt middel til at binde nabolagene sammen på tværs. Også ansøgningen påpeger, at de større erhverv, som primært præger bybilledet, ikke præger bylivet i en positiv retning, hvorfor der er mangel på mindre erhverv. Dog er der respondenter der direkte modsat mener, at større butikker som eksempelvis dagligvarebutikker, netop er med til at skabe mere tværgående mobilitet og liv på og omkring Amagerbrogade, da det inviterer til tilegnelse af de muligheder, der foreligger på vejen: *"Rema 1000 er kommet hernede af, det gør også at jeg bruger Amagerbrogade mere"* (Respondent 11, bilag 2: 26-29). Der kan altså være tale om at det er af forskellig opfattelse, hvad der skaber liv på Amagerbrogade, og hvilken type erhverv, der er medskaber til dette.

Jane Jacobs påpeger i samme forbindelse at det, der grænser op til vejen, netop er definerende for den identitet og det byliv, der sker på og omkring vejen (Jacobs 1992: 29). Derfor kan der argumenteres for, at erhvervslivet, uanset sin form, har en effekt på bylivet og det sociale fællesskab, som udspiller sig her. Borgerne og kommunen er altså langt hen af vejen enige om at en ændring i butikkerne spiller en rolle for bylivet, men der ses en mindre uenighed i, hvad der får borgerne til at benytte området mere på kryds og tværs.

Afslutningsvis kan det diskuteres, hvorvidt der hersker en overensstemmelse mellem borgernes og kommunens opfattelse af, om der er brug for den områdefornyelse, der lægges op til, og hvorfor. Ansøgningen påpeger, som tidligere nævnt i det indledende problemfelt og genstandsfeltet, at området behøver en fornyelse da dele af Sundby kategoriseres som udsatte byområder, hvor mange er arbejdsløse og uuddannede (Teknik- og Miljøforvaltningen 2016: 4). Dette er særligt gældende for Sundby Nord og Urbanplanen. Der kan dog hertil stilles spørgsmålstejn ved om den høje diversitet i området er udtryk for et generelt udsat område, hvortil også flere borgere til borgermødet



stiller sig uforstående over for denne kategorisering, da de ikke oplever byen som socialt udsat eller dem selv som værende en del af dette. Der er altså udtryk for, at naboskabsfølelsen imellem nabolagene ikke spænder vidt og bredt, og at flere borgerne fra de respektive kvarterer og nabolag derfor ikke kan identificere sig med kommunens argumentation om socialt udsatte områder. Det er altså bemærkelsesværdigt, at kommunen lægger op til en områdefornyelse af hele byen, da ikke alle dele af byen falder under kategorien som socialt udsat område.

Er der derfor tale om en kraftig generalisering, og kan kategoriseringen for Sundby som udsat byområde dermed være påskud for at kommunen ønsker at tøjle diversiteten eller direkte gentrificere området? Der kan hertil stilles spørgsmålstegn ved om der i denne forbindelse er tale om at det i højere grad er kommunens snarere end borgernes ønske, at der skal foretages en områdefornyelse. Villakvarterernes distancering fra resten af Sundbys socialt udsatte områder, kan hertil siges at være udtryk for den manglende sammenhængskraft på tværs af byen.

Borgerne giver dog kommunen medhold i at der er mangel på en tværgående forbindelse af byen, og at flere boligområder behøver en reovering og et generelt kvarterløft. Det kan derfor siges at der her er grundlag for en forståelse af, at kommunen varetager de interesser, som borgerne til en vis grad udtrykker. Det kan dog diskuteres om teknik og miljøborgmester Morten Kabells udtalelse om, at borgerne skal bestemme for at undgå at andre gør det, holder stik, og om denne bottom-up planlægning reelt ser sig gældende for områdefornyelsen i Sundby.

Der er altså generel enighed mellem borgerne og kommunen i flere af de problemstillinger, som kommunen opstiller, men det er primært måden hvorpå disse skal løses at der opstår problemer mellem kommunens plan og borgernes ønsker.

KONKLUSION

Projektet tog udgangspunkt i, hvordan borgermødet og Københavns Kommunes ansøgning til områdefornyelse af Sundby problematiserede Amagerbrogade som en færdselsåre med en stor mængde trafik. Dette skyldes bl.a., at den er vanskelig og utryk at krydse som



fodgænger. Denne problematik observerede vi selv i særlig grad gjorde sig gældende på det stykke af Amagerbrogade, der grænser op til Sundbyøster Plads.

Der bliver i ansøgningen udtalt en generel mangel på sammenhæng i Sundby både socialt, i den fysiske udformning og nabolagene imellem.

Vi har derfor i dette projekt undersøgt, hvordan menneskers bevægelser på og omkring en vej som Amagerbrogade påvirkes af de elementer, der grænser op til vejen. Hertil har vi opnået viden om, at veje fungerer som mere end blot et element til transport, men også er et samlingspunkt fyldt med normer og etablerede rytmer. Vi har gennem analysen erfaret, at det, der påvirker menneskers bevægelsesmønstre på og omkring en vej, er trafikken. Særligt har vi fået kendskab til, at det, der i lige så høj grad er styrende for bevægelse er det individuelle potentiale for mobilitet.

Vi tilegnede os denne forståelse om bestemte bevægelsesmønstre og adfærd ved at kombinere kvalitative og kvantitative metoder, hvortil vi i dette projekt valgte at observere fodgænger og cykel flow på Amagerbrogade og foretog semistrukturerede interviews for at opnå indblik i et lille udsnit af Sundby-borgeres individuelle bevægelser og opfattelser og brug af Sundby i deres hverdag.

I første analysedel erfarede vi, at Amagerbrogades fysiske udformning og transportmulighederne skaber et potentiale for mobilitet på langs, men samtidig også synes at begrænse mobiliteten på tværs. I sammenhæng med den store grad af mobilitet langs med Amagerbrogade, da opfattes vejen også at indeholde meget trafik, hvilket leder til utryghed. Utrygheden er et resultat af de repræsenterede adgangsforhold og borgernes individuelle potentialer for mobilitet, altså motiliteten, hvilke også er styrende for den tværgående bevægelse.

I den anden analysedel blev det tydeligt, hvordan borgerne har en tilegnet viden om butikkerne og bylivet på Amagerbrogade, hvilket også påvirker deres bevægelsesmønstre, hvortil det ses, at bevægelsen er valgt ud fra mængden af brugt tid og ikke ud fra afstanden. Amagerbrogade agerer dermed ikke blot rollen som transitzone, men kommer også til udtryk som en handeleggade, hvor vi mener, at tilgodeseeelsen af et godt butiksliv kan være medskabende til mere byliv og sammenhængskraft.

Tillige forstod vi, hvordan borgerne ikke i særlig høj grad har tilegnet sig en tværgående bevægelse, hvilket de trafikale forhold og Amagerbrogades mangel på adgang virker til at være skyld i. Som følge af trafikken, indså vi, hvordan dette er medskabende til



Amagerbrogade som en barriere, hvilket i et vist omfang påvirker borgernes mentale opfattelse og tilknytning til deres respektive nabolag i Sundby.

På baggrund af denne udredning konkluderes, at Amagerbrogade spiller en rolle for mobiliteten på tværs af Sundby, og påvirker borgernes tilknytning til de omkringliggende kvarterer. Vi kan derudover fremføre, at områdefornyelsen søger at skabe mere sammenhæng i Sundby, hvortil vi mener, at løsningsforslag, der inkluderer flere adgange til krydsning af Amagerbrogade, som eksempelvis en forbindelse igennem Sundby, vil kunne øge den tværgående mobilitet samt borgernes potentiale for mobilitet. Vi har derudover også fået indtryk gennem ansøgning og vores øvrige involvering med Københavns Kommune, at de forsøger at reformere og genskabe Amagerbrogades identitet igennem mere attraktivt erhvervsliv og flere mødesteder, aktiviteter og grønne områder, hvilket i givet fald vil kunne skabe større sammenhængskraft i Sundby og nabolagene imellem.

PERSPEKTIVERING

Projektet kan henledes til lignende problemstillinger - både mht. projektets design af metodiske, empiriske og teoretiske rammer, og undersøgelse af genstands- og problemfelt. Det kan ske i videre undersøgelse og relation til dette projekts problemfelt, eller som nyt genstandsfelt i et andet projekt med samme metodemæssige og teoretiske rammebestemmelser.

Dette kan eksempelvis gøre sig gældende ved en undersøgelse af den igangværende områdefornyelse af Nordvest i København, som på mange måder minder om områdefornyelsen i Sundby. Her ville en strukturering af en undersøgelse af områdets problemstillinger, på linje med den, der er foretaget i dette projekt, kunne fungere som projektdesign og rammebestemmelser herfor. Det er bemærkelsesværdigt, at netop mange af de planlagte og igangværende områdefornyelser i København har tilsvarende visioner. Københavns Kommunes vision for bydelen er udtrykt således:

“Nordvest er både det velplanlagte boligkvarter i nord og det selvgroede industrikvarter i syd. Vi skal understøtte kvaliteterne i begge områder og etablere nye mødesteder, bedre forbindelser og endnu stærkere fællesskaber,



der samler kvarteret og styrker dets sammenhængskraft” (Områdefornyelse Nordvest 2016: 1).

Dette står i overensstemmelse med områdefornyelsen i Sundby, hvor der også er tale om en deling af flere områder, som skal knyttes tættere sammen gennem en større grad af sammenhængskraft, flere mødesteder, bedre forbindelser og stærkere fællesskaber. Dette projekts fokus på mobilitet kommer ligeledes til udtryk i Nordvest ved problemstillingen om, at “ [...] stærkt trafikerede veje skærer igennem kvarteret og får Nordvest til at virke *usammenhængende*” (Områdefornyelse Nordvest 2016: 6). Der kan her ses en tydelig forbindelse med områdefornyelsen i Sundby, der også har fokus på, hvordan trafikerede veje i området kan virke opdelende:

“Den sammensathed - og mangel på sammenhæng - som præger Sundby Nord, er i høj grad understøttet af det eksisterende vejnet. Der er få overordnede vejforbindelser, der forbinder området i øst-vest gående retning, men derimod mange nord-sydgående trafikårer, der ‘klipper’ området op. Dette bevirker, at det er svært at komme på tværs for især bløde trafikanter” (Teknik- og Miljøforvaltningen 2016: 11).

Der er altså, blandt aktørerne inden for områdefornyelserne, en fælles forståelse for, at trafikerede veje udgør en begrænsende faktor for sammenhængskraften og fællesskabet i byområder. Den overordnede helhedsplan for Amagerbrogade kan perspektiveres hertil, hvor denne ligeså har mange overensstemmelser med de øvrige områdefornyelser i København. Det er bl.a. bedre opholdsmuligheder, et mangfoldigt byliv, bedre forhold for fodgængere og cyklister, reduktion af gennemkørende trafik, og et attraktivt handelsmiljø, som er konkrete visioner for ‘Ny Amagerbrogade’ (Teknik- og Miljøforvaltningen 2014: 14). Disse visioner findes netop som delelementer i eksempelvis både områdefornyelsen for Sundby og områdefornyelsen for Nordvest.

Det er imidlertid interessant, at områdefornyelserne flere steder i København har mange visions-mæssige ligheder, hvorfor der kan argumenteres for, at også emner om kvarterløft generelt i København kan være relevant at undersøge i forlængelse heraf. Gentrificering bliver herved et interessant emne at undersøge, da der kan argumenteres for, at der er en sammenhæng mellem de kvarterløft, som kommunen lægger op til i områdefornyelserne,



og den befolkningssammensætning, diversitet og sammenhængskraft som er gældende for byområderne.

Områdefornyelsen af Vesterbro kan her være et godt eksempel, hvorpå det kunne være relevant at undersøge de problemstillinger, som kan forekomme ved gentrificeringsprocesser i byen. Det Centrale Vesterbros områdefornyelse fra 2011-2017 lagde op til flere af samme slags tiltag for byfornyelsen (Teknik- og Miljøforvaltningen 2011: 1-10), som eksempelvis Sundbys og Nordvests nuværende gør, hvorfor følgerne af områdefornyelser som Vesterbros kan være relevant at sætte i sammenhæng med de planlagte og igangværende af andre områder. Dette for at vurdere de fremtidsscenarier, som områdefornyelserne kan være med til at skabe. Vesterbros områdefornyelse lagde bl.a. vægt på en styrkelse og bibeholdelse af den mangfoldighed, som var gældende i byen (Teknik- og Miljøforvaltningen 2011: 10), hvilket også er en vision for fx Sundbys og Nordvests områdefornyelser. Dog kan der argumenteres for, at der er sket en modsat virkning end den ønskede mht. den befolkningsmæssige diversitet og mangfoldighed. Dette ser sig bl.a. gældende ved stegne boligpriser i området, der som følge af kvarterløftet og områdefornyelsen kan argumenteres for at have en effekt på, hvilke mennesker der nu kan bo i området (Politiken 2016).

Der kan altså stilles spørgsmål ved, om de nuværende områdefornyelsers ligheder med visioner i Vesterbros tidligere områdefornyelse vil give de samme resultater for Sundby, som det gjorde for Vesterbro. I så fald kan der udtrykkes en tvivl om, hvorvidt Københavns Kommunes ønske om at fastholde diversitet og mangfoldighed er et realistisk udfald af de nuværende områdefornyelser, såfremt tiltagene og løsningsforslagene er de samme, som ved eksempelvis Vesterbros tilfælde, hvilket kan være interessant at undersøge i anden projektmæssig sammenhæng.

LITTERATURLISTE

- Appleyard, D (1981), *Livable Streets*, University of California Press, California.
- Baumann, Z. (2000), *Liquid Modernity*. Cambridge: Polity Press.
- Bergman, M. M., Joye, D. & Kaufmann, V. (2004), *Motility: Mobility as Capital** in *International Journal of Urban and Regional Research*. Vol. 28.4.
- Brinkmann, S. & Tanggaard, L. (2015), *Interviewet: Samtalen som forskningsmetode, Kvalitative metoder*, Hans Reitzels Forlag, Latvia, pp 29-55.
- Castells, M. (1996), *The Information Age: Economy, Society and Culture Volume I. The rise of the network society*. Oxford: Blackwell Publishing.
- Den danske ordbog (2017) *Voxpop*, <http://ordnet.dk/ddo/ordbog?query=voxpath> [09-05-2017].
- Featherstone, M., Thrift, N. & Urry, J. (2005), *Automobilities*, SAGE Publications Ltd, United Kingdom.
- Gaardmand, A (1992), *Dansk byplanlægning 1938-92*, Arkitektens Forlag, København.
- Gehl, J (2013), *How to Study Public Life*, Island Press, Washington, DC.
- Hannam, K., Sheller, M. & Urry, J. (2006), *Editorial: Mobilities, Immobilities and Moorings*, *Mobilities* vol. 1 nr. 1.
- Hartmann-Petersen, K., Freudendahl-Pedersen, M., Drewes Nielsen, L. (2007), *Mobilitetens optik på det moderne liv*, I Jensen, A., Andersen, J., E. Hansen, O.
- Harvey, D. (2000), *Spaces of Hope*, University of California Press, California.
- 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?*, I Kristensen, C. J. & Hussain, M. A. (red) *Metoder i samfundsvidenskaberne*. Samfundslitteratur, Frederiksberg C, pp. 39-56.

Jensen, O. B. (2013) *Staging Mobilities*, Routledge, Abingdon.

Juul, S. (2012), *Hermeneutik*, I Juul, S. & Pedersen, K. B. (Red) *Samfundsvidenskabernes videnskabsteori*, Hans Reitzels Forlag, Latvia, pp. 107-146.

Jæger, B. (2016), *Eklektiske tilgange*, I Kristensen, C. J. & Hussain, M. A. (red) *Metoder i samfundsvidenskaberne*. Samfundslitteratur, Frederiksberg C, pp. 301-314.

Kaufmann, V. (2002), *Re thinking Mobility* Ashgate Publishing Company, Burlington.

Krak (2017), Krak,

<https://map.krak.dk/?c=55.651300,12.611709&z=19&l=aerial&q=%22Sundbyøster%20plads%22;geo> [21-05-2017].

Kristensen, C. J. (2016), *Shadowing – observationer af enkeltpersoners praksis*, 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?*, I Kristensen, C. J. & Hussain, M. A. (red) *Metoder i samfundsvidenskaberne*. Samfundslitteratur, Frederiksberg C, pp. 13-24.

Kristensen, S. (2015), *Kvalitative analyseredskaber*, I Brinkmann, S & Tanggaard, L (red.) *Kvalitative metoder*, Hans Reitzels Forlag pp. 481-497.

Københavnerkortet (2017), Kbhkort, <http://kbhkort.kk.dk/spatialmap?> [21-05-2017].

København Kommune (2017), *Sundby står foran markant løft*,

<http://www.kk.dk/nyheder/sundby-staar-foran-markant-loeft> [21-05-2017].

Lévy, J. (2000), *Les nouveaux espaces de la mobilité*, i Bonnet, M. & Desjeux, D. (red.) *Les territoires de la mobilité*, Paris.



Miljøministeriet Planstyrelsen (1992), *Amager Bydelsaltas*, Planstyrelsen - kontoret for by- og bygningsbevaring, Viso Print, København.

Områdefornyelse Nordvest, (2016), *Kvarterplan områdefornyelse Nordvest, 2016-2021*, Områdefornyelse Nord Vest, København.

Områdefornyelsen Sundby (2017), *Sundbymøde – få indflydelse på din bydel*, <https://www.facebook.com/events/1723084981335082/> [21-05-2017].

Paletta, A. (2016), *Story of cities #32: Jane Jacobs v Robert Moses, battle of New York's*, <https://www.theguardian.com/cities/2016/apr/28/story-cities-32-new-york-jane-jacobs-robert-moses> [21-05-2017].

Pedersen, K. (2013), *Videnskabsteori i projektarbejde- og rapport*, I Olsen, P. B. & Pedersen, K. (2013) *Problemorienteret projektarbejde*, 3. udgave, 7. oplag. Roskilde Universitetsforlag, Frederiksberg. Pp. 137-168.

Politiken (2016), *Beboere på Saxogade: »Vi talte mere sammen, før alt det café au lait kom til Vesterbro«*, <http://politiken.dk/ibyen/byliv/art5633713/Beboere-p%C3%A5-Saxogade-%C2%BBVi-talte-mere-sammen-f%C3%B8r-alt-det-caf%C3%A9-au-lait-kom-til-Vesterbro%C2%AB> [21-05-2017].

Poulsen, B. (2016), *Semistrukturerede interviews*, I Kristensen, C. J. & Hussain, M. A. (red) *Metoder i samfundsvidenskaberne*. Samfundslitteratur, Frederiksberg C, pp. 75-94.

Smoreda, Z, Olteanu-Raimond, Couronné, T (2013) *Spatiotemporal Data from Mobile Phones for Personal Mobility Assessment*. I *Transport Survey Methods* (red. Zmud, J., Lee-Gosselin, M, Carrasco, J, Munizaga, M. Emerald Group Publishing.

Teknik- og Miljøforvaltningen (2016), *Ansøgning om områdefornyelse i Sundby*, København Kommune.

Teknik- og Miljøforvaltningen (2011), *Områdefornyelsen centrale vesterbro øst og vest*, København Kommune.



Teknik- og Miljøforvaltningen (2014), *Helhedsplan for ny Amagerbrogade*, Københavns Kommune, [http://www.kk.dk/sites/default/files/Ny Amagerbrogade Helhedsplan.pdf](http://www.kk.dk/sites/default/files/Ny_Amagerbrogade_Helhedsplan.pdf) [21-05-2017].

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

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

Urry, J. (2006) 'Traveling Times'. *European Journal of Communication* vol 21, nr. 3: 357-372.