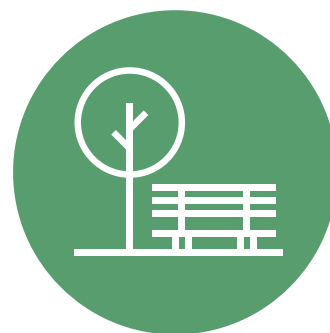




Mobilitetsuretfærdigheder

Når byen ikke byder alle velkommen

Vores byer er fyldte med design og prioriteringer, der gør forskel på folk og transportformer, og dermed giver plads til nogle på bekostning af andre. Den hjemløse, de ældre og kørestolsbrugeren er eksempler på nogle, der ekskluderes af den måde, vi indretter byer og byrum på. Så "Hvem tilhører byen" egentligt?

Af professor, Ole B. Jensen, Aalborg Universitet

Du har muligvis set hende før; den ældre dame der står lidt usikker og modløs ved trafikhellens på midten af vejen med sin indkøbstrolley. Heller ikke denne gang kom hun over for grønt. Eller måske kan du huske, at du har mødt gadesoveren med sine ting (faktisk alle sine ting) i tre plasticposer. På jagt efter et sted at gå til ro når andre af byens borgere slukker natlampen. Eller du kan måske erindre at have set kørestolsbrugere vente på venlig assistance med rampen op til et tog. Uanset hvilken af disse tre situationer vi taler om, er de udtryk for, at der er forskel på de muligheder, vi har som mennesker for at komme rundt i byen. Man kan ikke uden videre sammenligne dem, og så er de alligevel fælles om at vise, hvordan medborgere med særlige kropslige, kognitive eller

materielle udfordringer ikke bydes velkommen af byens rumlige design og indretning.

Materialitet, socialitet og identitet

Gennem en del år har min forskning handlet om mobilitet og byer. Jeg er interesseret i, hvordan mennesker forstår og handler på deres fysiske omgivelser, og i særlig grad hvordan dette udspiller sig, når de bevæger sig til fods, på cykel, i kørestol, i bus, bil eller flyver. Forskningen er indlejret i det, der er blevet kaldt den "nye mobilitetsvending". Helt "ny" er den ikke længere, for siden 2000 har en lang række samfundsforskere og humanister brugt den som baggrund for at undersøge, hvordan mobilitet er meget mere end bevægelse fra A til B. I min egen forskning har jeg dels vist,

at mobiliteten både er iscenesat "fra oven" gennem planlægning, arkitektur og design. Men også "fra neden" af mennesker selv og deres mangfoldige "mobilitetsvalg" som de træffer hver dag. Dels har min forskning vist, at det fysiske design og den arkitektoniske indretning af infrastrukturer og mobilitetslandskaber ikke bare handler om at flytte kroppe, køretøjer eller varer. Det handler om den måde, vi forstår den fysiske verden på, de forhold vi har til andre mennesker og hvordan vi forstår os selv. Sagt på kortform handler det om materialitet, socialitet og identitet.

Midlertidige forsamlinger

Jeg har undersøgt dette i udlandet og i Danmark. Jeg har lavet feltstudier i undergrundsbaner, på motorveje, i shoppingcentre, lufthavne, byrum,



CENTER FOR STRATEGISK BYFORSKNING

Center for Strategisk Byforskning består af forskere fra Aalborg Universitet, Arkitektenskolens Aarhus, Det Kongelige Akademi, Roskilde Universitet og Københavns Universitet. Dansk Byplanlaboratorium er partner. Formålet med centeret er at generere og formidle strategisk viden, der kan matche den dynamiske og globale udvikling. Dette gøres bl.a. gennem forskningsaktiviteter og konferencer. Vi vil fremover bringe artikler fra deltagerne i Center for Strategisk Byforskning. Læs mere om Centeret på byforskning.ku.dk/om-csb





Armlæn monteret på bæk så den ikke kan bruges til at ligge på (Foto: Ole B. Jensen)



Kompleks lysregulering, hvor ældre ofte ikke kan nå over for grønt (Foto: Ole B. Jensen)

cykelstier m.m. Forskningen har gennem empiriske undersøgelser, hvor jeg kigger på menneskers konkrete adfærd i mobile hverdagssituationer, været koblet op til teori- og begrebsudvikling. Fx er de mangfoldige, kortvarige og små sociale grupperinger, vi oplever, når vi venter på bussen, sidder i toget eller venter på grønt lys, alle en slags "midlertidige forsamlinger", som vi mere eller mindre umærkeligt glider ind og ud af. Ligeledes kan vi nogle gange med fordel tænke på disse strømme af mobile mennesker som en "flod", hvor hvert individ i princippet er ens. Mens vi andre gange bliver nødt til at se de samme mennesker som del af en "ballet", hvor vi har fokus på de små interaktioner mellem kroppe i byens rum.

Afvisningens atmosfære

Gennem den forskning som specielt interesserer sig for ulighed, har jeg fokuseret på, hvordan byens inventar "taler til os". Det lyder måske lidt skørt. Men når den gadesover, jeg nævnte ovenfor, ikke kan finde en bæk at hvile på, fordi der enten er sat jernobjekter og "armlæn" på, eller at bænken

er blevet skråvinklet, så man falder af den, hvis man forsøger at ligge på den, ja så er det, som om byens materielle indretning siger "gå væk". Der er tale om en slags "materiel anråbning", som vi også kender, når vi helt uden at tænke os om, stiller os i kø "bag linjen," (denne adfærd er blevet endnu mere udbredt efter COVID-19, og man ser steder i detailhandlen, hvor vi bliver ved med at praktisere "social afstand", selvom epidemien er ovre). Når materiellet anræber os på en afvisende måde som den ubehagelige bæk overfor gadesoveren, medvirker den til at skabe en "afvisningens atmosfære", som mennesket i hjemløshed langsomt men sikkert indoptager som en generel oplevelse af afvisning. Jeg kan ikke gå i detaljer med alle eksempler, men det sammen gælder de ældre medborgere, som ikke oplever, at de kan nå over vejen, fordi det grønne lys er tændt meget kortvarigt. Eller kørestolsbrugeren der finder assistancetilkaldelsen for ydmygende og besværlig. Fælles for disse eksempler er, at "normale" (som Caspar Eric kalder de "normalt kroppede") ofte ikke

skænker disse former for eksklusion og uretfærdigheder mange overvejelser.

Mobilitetsuretfærdigheder som effekt af design

Man kan sige, at designet ekskluderer. Og med det samme dette er sagt, må man indføre en skelnen mellem eksklusion som intentionel og utilsigtet konsekvens af designet. I forhold til vores tre eksempler er den ekskluderende bæk, som afviser gadesoveren, intentionelt ekskluderende. Den er med andre ord lavet, som den er for at umuliggøre, at man kan ligge og hvile på den. Den afviser med vilje! Omvendt er det grønne lys' tilstedeværelse eller den besværlige procedure med at skaffe hjælp for kørestolsbrugere ikke designet til at afvise de ældre eller mennesker med fysiske udfordringer. Man kan sige, at de er "utilsigtede konsekvenser af design", (hvilket vi også kender fra trafikproppen, der jo ikke er designet med vilje, men er et resultat af, at vi alle tager den hurtigste transportform – bilen – og dermed bliver kollektivt langsommere!).

”En kritisk by- og mobilitetsforskning må derfor fortsat sætte fokus på det spørgsmål, som den franske filosof og bytænkner, Henri Lefebvre formulerede: Hvem tilhører byen?”

Ole B. Jensen

I den forskning jeg har lavet, er det således mobilitetens sociale betydning samt udarbejdelsen af nye teorier og begreber, som sætter os i stand til at forstå denne, som har været i fokus. Det er så at sige en slags grundforskning i det urbane menneskes mobilitet. Men udover dette interesserer jeg mig specielt for de regler (formelle som uformelle) og normer, som knytter sig til designet af mobilitetssystemer- og landskaber. Særligt når disse skaber uretfærdigheder eller udelukkelser, som jeg har forsøgt at vise her. Gennem nogle år har vi udforsket problemet med det bevidst ekskluderende design, som møder mennesker i hjemløshed.

I skrivende stund er jeg gået i gang med et bogprojekt, der bærer titlen ”Mobility Injustice by Design” (som udgives på forlaget Routledge i 2024). Den fokuserer på tre emnefelt: mennesker i hjemløshed, ældre medborgere og mennesker med kognitive og fysiske udfordringer. I bogen vises, hvordan mobilitetsuretfærdigheder opstår som effekt af design. Nogle gange intentionelt og bevidst, andre gange utilsigtet og ubevidst. At begge dele kræver opmærksomhed, synes oplagt. Men hvis man skulle sige noget om, hvorfor disse mobilitetsuretfærdigheder er relevante at forske i, er svaret, at mobilitet jo er en menneskeret (helt bogstaveligt). Ydermere er den by- og samfundsforståelse, som langt de fleste danskere har internaliseret i deres kulturelle værdisæt, tæt knyttet til ideen om byen som åbent, inkluderende og demokratisk samlingssted.

Fra Aristoteles og frem har vores ideer om byerne og deres kulturelle og frigørende potentialer ligget dybt i vores tænkning. Hvis vi bygger og designer byer, som skaber afvisninger af svage medborgere og medvirker til



Togpersonale tilkaldt for at sætte rampe op til kørestolsbruger (Foto: Ole B. Jensen)

eksklusion, er vi faktisk på denne måde i færd med at afvikle byens demokratiske DNA. Dette kan man kalde en politisk diskussion, hvis man fokuserer på, om man vil det ene eller det andet. Men forskningens rolle er dels at skabe viden og dokumentation som et element. Men også at hjælpe os med at ”se”, hvad der foregår. Her er de nye teoretiske begreber helt centrale. Uden et sprog for problemerne kan vi ikke engang formulere disse og da slet ikke løse dem.

Hvem tilhører byen?

Så den forskning, jeg har bedrevet de sidste 25 år, handler dybest set om, hvad det er for et liv, vi kan leve i vores byer. Hvad det er for nogle mennesker, vi kan blive i vores byer, og hvordan vi kan skabe lige muligheder for alle (også de som har udfordringer).

Denne forskningsdagsorden er efter min opfattelse desværre lige så aktuel i dag, som da jeg startede. Den demokratiske by skal konstant stilles til undersøgelse og diskussion. I en tid, hvor design nærmest per automatik forbindes med noget positivt (fx vækst- og kreativitsfremmende), er det vigtigt at vise, hvornår design og arkitektur ikke vil ”det gode” per

Der er kamp om pladsen i byerne, og vi ser ressourcestærke grupper indtage flere og flere områder i byen. Dette gælder også de offentlige rum og stederne, hvor vi alle skal kunne bevæge os og færdes. En kritisk by- og mobilitetsforskning må derfor fortsat sætte fokus på det spørgsmål, som den franske filosof og bytænkner, Henri Lefebvre formulerede: Hvem tilhører byen?

Vil du vide mere?

Naar byen indrettes til at afvise mennesker

videnskab.dk/kultur-samfund/dark-design-naar-byen-indrettes-til-at-afvise-mennesker/

Hvad sker der med den rummelige by?

formkraft.dk/dark-design-hvad-sker-der-med-den-rummelige-by/

Ole B. Jensen

vbn.aau.dk/da/persons/104214