

POP OP-CYKELSTIER I EN KRISETID

Lokalt engagement, klimapolitik og modstand mod midlertidige cykelstier i Storbritannien under covid-19

CLAIRE ELISABETH DUNGEY

I Storbritannien, ligesom i mange andre lande, er der i de seneste år sket en stigning i antallet af kommuner, universiteter, firmaer og museer, der erklærer klimakrise. I 2018 var Bristol den første kommune i Storbritannien til at tage dette skridt, hvilket medførte udarbejdelsen af klimahandlingsplaner med ambitioner om en ny tid med et reduceret CO₂-udslip (Howarth et al. 2021). Mange af disse erklæringer blev tænkt som et startskud til nye måder at skabe klimavenlige forandringer på. Det britiske parlament var det første i verden, der erklærede klimakrise i 2019, hvilket blev fremskyndet af Extinction Rebellions protester, der ugentligt blokerede trafikken i London, Greta Thunbergs aktivisme og David Attenboroughs dokumentar *Climate Change: The Facts* (Turney 2019). Få år efter begyndte den verdensomspændende coronapandemi, der forårsagede et højt dødstal, overfyldte hospitaler og en fundamental ændring af transportmønstre (Rerat et al. 2022; Hong et al. 2020). I marts 2020 måtte indbyggerne i Storbritannien kun gå ud én gang om dagen for at købe mad og medicin eller ved nødstilfælde, og det var kun tilladt at dyrke én form for motion om dagen (ibid.). Flere steder i landet begyndte lokale beslutningstagere at oprette pop op-cykelstier for at udnytte det lave trafikniveau, men også for at mindske spredningen af covid-19.

Baseret på onlinefeltarbejde i 2021 undersøger denne artikel, hvordan lokale myndigheder i Storbritannien brugte coronapandemien som en mulighed for at accelerere klimamål, der allerede var blevet sat på dagsordenen få år forinden. Jeg fokuserer i artiklen på, hvordan inddragelsen af lokalbefolkningen ændrede sig under coronapandemien, hvor lokale myndigheder pludselig kunne indføre initiativer, der tidligere havde taget flere år, i et hurtigere tempo. Antropologisk bidrager artiklen derfor til forståelser af overlappende multiple kriser karakteriseret ved forskellige tidsligheder og narrativer (Roitman 2013, 2020, 2022a; Trnka 2022).

Flere antropologer har undersøgt covid-19 med et temporalitetsfokus og især, hvordan forskellige myndigheder kan have en interesse i at opbygge en fortælling

om en krise med en narrativ struktur karakteriseret ved en begyndelse og en slutning, som Kupinska (2025) demonstrerer i sin etnografi fra Kina om overvågning af befolkningen under pandemien. Pandemien var på mange måder karakteriseret ved nye temporaliteter, hvor covid-19 skabte store forandringer og brud i det levede hverdagsliv (Samuelsen og Toe 2021). I min felt blev pandemien opfattet som en mulighed for at agere på nye måder og skabe forandring i forhold til grønne initiativer, som lokale myndigheder havde arbejdet på i årevis, til trods for andre store omvæltninger, restriktioner og dødsfald. Hvor klimakrisen under normale omstændigheder blev betragtet som et langsigtet projekt, der krævede langsigtede løsninger, så var pandemiinitiativerne karakteriseret ved hurtige interventioner på grund af oplevelsen af en akut trussel. Initiativer, der havde fokus på virusbekæmpelse, blev budt velkommen, såsom anlæggelsen af pop op-cykelstier og lukningen af veje (Davis 2020; Harrabin 2020a, 2020b). Pandemien betød også et brud med tidligere borgerinddragelsesprocesser på klimaområdet, da mulighederne for at skabe forandring var anderledes. I bogen *Anti-Crisis* (2013) undersøger Janet Roitman, hvordan krisebegrebet fungerer som en social konstruktion. Hun argumenterer for, at begrebet krise er et magtfuldt retorisk redskab, der påvirker vores forståelse af og reaktion på begivenheder. Ifølge Roitman er kriser et resultat af narrative strukturer, hvilket gør det relevant at inddrage såkaldte antikrisefortællinger, dvs. de fortællinger, der ikke bliver hørt eller anerkendt. Krisebegrebet kan dermed bruges til at udvide statens magt og samtidig marginalisere alternative perspektiver og stemmer (Roitman 2013, 12-13, 15; Trnka 2020).

Det er derfor ifølge Roitman vigtigt at se på, hvordan nogle kriser (fx økonomiske kriser, sundhedskriser og klimakriser) bliver omtalt og beskrevet i historiebøgerne, mens andre begivenheder ignoreres. Ifølge Roitman (2022b) adskiller en krisedeklaration sig fra den empirisk observerbare krise såsom stigende vandstande, gæld eller en omsiggribende pandemi, ved at deklARATIONEN også legitimerer bestemte magtprocesser.

Flere antropologer har peget på, hvordan enhver situation har potentiale til at blive en krise (Adey et al. 2015), belyst, hvordan kriser opleves i praksis (Trnka 2020), samt understreget, at kriser kan forstås både som hverdagsfænomener og som en særlig tid med store omvæltninger (Adey et al. 2015; Trnka 2020). Det afhænger således af konteksten, om en situation bliver betegnet som en 'katastrofe', 'undtagelsestilstand', 'krise' eller slet ikke bliver taget i betragtning, hvilket igen har forskellige implikationer og muliggør særlige beslutningsprocesser (Barrios 2017). I mit feltarbejde blev der ofte henvist til 'klimakrisen' og pandemien som en tid præget af exceptionalt, der muliggør forandringsprocesser. Denne artikel bidrager således til at forstå, hvordan overlappet mellem klimakrisen og pandemien bidrog til at fremskynde bestemte forandringer.

I artiklen argumenterer jeg for, at coronapandemiens alvor blev brugt til at legitimere allerede eksisterende langsigtede mål for grønne omstillinger, der havde mødt modstand, fx anlæggelsen af cykelstier på smalle veje, hvor både busser, biler, ambulancer og parkerede køretøjer kæmpede om retten til vejen. I artiklen diskuterer jeg, hvordan lokale myndigheder på grund af en hastebevilling ikke havde tid til at gennemføre sædvanlig borgerinddragelse, der typisk varer flere år.¹ Jeg bruger Flahertys (2011) begreb om ”timing” til at beskrive, hvordan beslutningstagere dikterede en bestemt tidslighed, men samtidig var påvirkede af en bestemt tidsramme, der var dikteret oppefra. De forsøgte derfor at bruge tidseffektive måder til at sortere i borgernes svar.

Trafikniveauet verden over faldt mellem 80 og 95 procent, da flere lande lukkede ned i marts måned i 2020 på grund af risikoen for smitte. Niveauet begyndte at stige igen til omkring 50 procent af det normale i Europa tre måneder senere. Pandemien havde ændret måder at bevæge sig på og især ”active travel” (aktiv rejse)² – et engelsk begreb, der beskriver det at transportere sig fra sted til sted uden en motor, fx det at løbe, gå, cykle eller løbe på løbehjul (Vickerman 2021).

I 2020 indførte det britiske transportministerium en bevilling på 2 milliarder pund til cyklisme og gående færdsel, hvilket var en seksdobling af den sædvanlige pulje til samme formål (Department of Transport 2021). I maj 2020 annoncerede regeringen en nødpulje på grund af coronapandemien, der støttede active travel med 250 millioner. Denne pulje var både tænkt til at iværksætte midlertidige og mere permanente initiativer. Lokale myndigheder³ blev opfordret til at overveje delvist at lukke veje for biler, at udvide gangstier, anlægge pop op-cykelstier og midlertidige cykelparkeringsmuligheder samt sætte skilte op om at holde afstand for at reducere spredningen af covid-19. Transportministeriet beskrev det som en enestående chance for på samme tid at fokusere på active travel og bekæmpe pandemien (Department of Transport 2020).

Lokale myndigheder erklærer klimakrise

For at forstå, hvorfor Transportministeriet og lokale myndigheder begyndte at fokusere på cyklisme og gåtransport i en tid præget af store forandringer, er det som nævnt i introduktionen vigtigt at se på, hvordan klimainitiativerne var igangsat flere år forinden. I 2018 erklærede seks lokale myndigheder klimakrise i Storbritannien. Før pandemien spredte sig, havde 28 ud af Londons 32 bydele gjort det samme (Howarth, Lane og Fankhauser 2021). I maj 2020 havde 280 lokale myndigheder erklæret klimakrise, men kun 33 af dem havde udarbejdet en klimahandlingsplan for at reducere CO₂-udslippet (Kandzhova et al. 2021). Mange kommuner havde ikke et dedikeret budget til deres handlingsplan, og

regeringen havde ikke givet dem klare retningslinjer for anvendelse af midler til disse formål (Kandzhova et al. 2020). I Storbritannien faldt trafikniveauet dramatisk under den første nedlukning. Det ændrede sig efter en lempelse af restriktionerne i juni 2020, men faldt igen i november under en ny nedlukning. I de tidlige faser af pandemien faldt togtrafikken til under 5 procent og steg til ca. 40 procent i august, men faldt til under 25 procent i november 2020.

Endvidere var mange kommunale medarbejder sendt hjem. Det var kun de medarbejdere, der blev set som nøglemedarbejdere (key workers), eksempelvis sygeplejersker og læger, der varetog essentielle opgaver, der blev opfordret til at pendle, når det var nødvendigt. Cyklismen steg med 300 procent på en typisk dag i weekenden i begyndelsen af pandemien i marts 2020 (Vickerman 2021). I Transportministeriets årlige statistik over active travel i Storbritannien udgjorde cykelture 3 procent af rejser, mens gåture lå på 26 procent i 2019. Hvor 71 procent af voksne mennesker i Storbritannien rapporterede, at de i 2019 gik mindst en gang om ugen, så cyklede 11 procent, mens der i nogle få områder var flere (20 procent), der cyklede mindst en gang om ugen. Kun to femtedele af befolkningen havde i 2020 adgang til en cykel, og ca. 66 procent af de adspurgte i Transportministeriets statistik mente, at det var for farligt at cykle (Hirst 2020).

Commonplace, en onlineplatform, som omtales senere i artiklen, blev brugt af lokale myndigheder til at engagere offentligheden. Det var her muligt for beboere at identificere områder på et kort og foreslå forbedringer i deres lokalområde. Andre lokale myndigheder brugte deres egen hjemmeside til at nå ud til befolkningen eller sendte breve ud med posten for at informere offentligheden om nye initiativer og opfordrede dem til at kommentere online. I regeringens anbefalinger blev det således fremhævet, at inddragelse af lokalsamfundet på et tidligt tidspunkt var afgørende for accepten af forskellige ordninger, og pandemien gjorde det muligt at engagere sig på nye måder. Samtidig kunne kommunerne potentielt nå ud til nye målgrupper, som kun havde tid til at deltage online.

Mit feltarbejde bestod af onlineinterviews med trafikplanlæggere, embedsfolk, folkevalgte lokalpolitikere og medlemmer af cykelorganisationer i Storbritannien. Jeg spurgte til de grønne initiativer, de igangsatte under coronapandemien, men også om, hvordan de forestillede sig en fremtid efter pandemien. Jeg deltog ikke i onlinemøder/høringer om pop op-cykelstier, da de allerede var blevet afholdt. Feltarbejdet tog primært udgangspunkt i planlæggernes perspektiv, selv om jeg også havde samtaler med medlemmer af organisationer, der beskæftiger sig med active travel. Da fysisk deltagerobservation ikke var muligt på grund af pandemien, deltog jeg i forskellige webinarer og onlinekonferencer om grønne initiativer, herunder om håndteringen af pandemien, hvor kommuner, aktionsgrupper og forskellige kommunale og ikke-kommunale organisatio-

ner gik i dialog med borgerne. Jeg interviewede 17 personer online, der repræsenterede 11 forskellige organisationer. Forskningsprojektet blev godkendt af en etisk kommission på Durham University, og deltagerne blev lovet anonymitet/informeret samtykke.⁴

Cykelstier i en coronatid

78 myndigheder i Storbritannien modtog midler fra The Active Travel Fund, en fond, som gjorde det muligt at etablere boligkvarterer med lav trafikbelastning (low traffic neighbourhoods) og pop op-cykelstier. London-bydele og Transport for London (TfL) modtog 500.000 pund til første fase og 20.000.000 pund til anden fase. Andre lokale myndigheder som fx Tees Valley modtog 481.542 pund i fase 1 og 1.722.000 i fase 2, mens Devon, som strækker sig over et stort område, modtog 338.000 pund i fase 1 og 128.450 pund i fase 2. Efter at midlerne var blevet gjort tilgængelige, begyndte lokale myndigheder i Storbritannien således at anlægge pop op-cykelstier, områder med lav trafikbelastning og udvidede gangstier til forebyggelse af covid-19.

Nogle pop op-cykelstier kunne nemt anlægges og fjernes fra den ene dag til den anden, da de var midlertidige og bestod af kegler på vejene eller andre fysiske barrikader, der kunne adskille biler og cyklister. Kvarterer med low traffic neighbourhoods havde ikke en separat cykelsti, men ofte et stort blomsterbed i midten af vejen for at forhindre bilister i at køre stærkt gennem boligkvarterer, og der blev sat en hastighedsgrænse på 32 km/t.

Cykelstierne blev hovedsageligt anlagt i større byer i Storbritannien, fx London, Bristol, Brighton, Birmingham, Newcastle, Bradford, Edinburgh, Glasgow, Aberdeen, Belfast og Londonderry. Byrådet i Brighton og Hove anlagde en pop op-cykelsti i begyndelsen af pandemien, men den blev fjernet i august 2020 efter klager fra beboere og buschauffører, der hævdede, at den forårsagede forsinkelser i busdriften (BBC 2020). I London blev der oprettet en cykelsti på Kensington High Street. Syv uger efter blev den fjernet, hvilket kostede 30.000 pund, selv om flere skoler og Extinction Rebellion protesterede (Sumner 2020; The Independent 2021). Etableringen af low traffic neighbourhoods var med andre ord tænkt som en nødløsning under covid-19, selv om de var blevet afprøvet i bestemte områder forud for pandemien. I Waltham Forest i London blev der mellem 2015 og 2019 indført flere low traffic neighbourhoods, der altså uafhængigt af covid-19 øgede antallet af især gåture, men også reducerede, hvor mange der ejede biler (Aldred og Goodman 2020).

Historiske processer, der påvirker nutiden

Det er vigtigt at forstå den historiske baggrund, idet tidligere initiativer var præget af en langsommere temporalitet i forhold til anlæggelsen af cykel- og gangstier. Selv om man fra politisk hold mente, at disse initiativer havde en ringe gennemslagskraft, blev coronapandemien set som en mulighed for at forfølge disse mål i et hurtigere tempo. Coronapandemien blev fremlagt som en akut krise med konsekvenser for liv og død, hvor det var en fordel at være udenfor for at formindske smittespredningen.

Siden slutningen af 2. verdenskrig og frem til oliekrisen i 1973 har Storbritannien oplevet en stigning i bilismen, et fald i cyklismen og flere trafikdræbte. I 1970'erne var der en genoplivning af cyklismen, men der var stadig relativt få, der cyklede regelmæssigt. Det toppede med 117 km om året i 1984, men denne forøgelse blev overset af de skiftende regeringer, og i 1980'erne fokuserede den daværende regering i stedet på at bygge veje til biler og øge den private bilpark. I det næste årti begyndte cyklismen at falde.

Den britiske regering lancerede i 1996 den første nationale cykelstrategi i Storbritannien (Bloyce og White 2018). Den havde til formål at fordoble antallet af cykelture i 2002 og derefter fordoble dette tal i 2012. Cykelture udgjorde på det tidspunkt mindre end 2 procent af transportture i Storbritannien (ibid.). Der fulgte dog ingen finansiering med strategien. Labour-regeringen udgav i 1997 et dokument med titlen *Et nyt mål for transportsystemet* (A New Deal for Transport), som havde til hensigt at skabe grønnere køretøjer, bedre offentlig transport og øget tilgængelighed for gående og cyklister, men der blev ikke stillet krav til lokale myndigheder om at implementere disse initiativer – snarere blev dokumentet set som en anbefaling. To år efter argumenterede Miljø- og Transportministeriet for at ændre det nationale mål om at firedoble antallet af cykelture i 2012 og begrænse det til en målsætning om at tredoble antallet af cykelture inden 2010 i stedet. Det skiftende fokus på at øge cyklismen og de manglende krav om implementering var måske årsagen til, at det ikke lykkedes at forøge antallet af cykelture (Bloyce og White 2018). Lokale myndigheder rapporterede, at de havde leveret mere end 6.000 km cykelstier i årene mellem 2001 og 2004, og Transportministeriet argumenterede for, at cyklismen var steget – dog ikke så meget, som de havde forventet.

I 2006 var der også politisk fokus på at forbedre sikkerheden for cyklende skolebørn. En manual blev udgivet i 2007, som fokuserede på fordelene ved et godt design for fodgængere og cyklister. I 2010 udgav Sundhedsministeriet og Transportministeriet en strategi for active travel, og i dette dokument blev det påpeget, at Storbritannien havde et lavere niveau af active travel end andre europæiske lande. Det blev nævnt, at det var nødvendigt at prioritere cyklismen

frem for bilismen og gøre active travel til den foretrukne transportform i det 21. århundrede (Bloyce og White 2018).

I 2014 præsenterede regeringen en strategi, der havde til hensigt at fordoble antallet af cyklister inden 2025. I 2017 offentliggjorde regeringen en investeringsstrategi for active travel. I denne strategi var der fokus på at gøre gå- og cykelture til det naturlige valg. Der blev stillet et finansieringstilbud på 1 million pund til rådighed for lokale myndigheder, men der var ingen krav om, at de lokale myndigheder skulle ansøge om denne finansiering (ibid.). I en historisk kontekst var der som beskrevet ikke meget fokus på at implementere cykelinitiativer og få dem fra idé til aktuel praksis, ofte på grund af manglende finansiering. Det opstod der derimod håb om under coronapandemien i Storbritannien. I det følgende afsnit beskriver jeg mit indsamlede materiale om implementeringen af midlertidige cykelstier under pandemien.

Hurtige initiativer i en krisetid

Det er svært at give de lokale myndigheder skylden, for de fik bogstaveligt talt at vide, at der var penge. Vil du have dem, eller vil du ikke have dem? Du skal bruge dem inden for seks uger, ellers har du mistet dem. De fik meget lidt tid til at foretage en meningsfuld høring (engelsk: consultation) med befolkningen, men det viser også, at de kommuner, der allerede har udført dette arbejde i de seneste ti år – de vidste, hvordan de skulle gribe det an (medlem af active travel-organisation).

De kommunalt ansatte, der deltog i mit feltarbejde, havde en klar vision om, hvordan de ønskede, at fremtiden efter pandemien skulle se ud. De var ivrige efter at nå de CO₂-reduktionsmål, der var nævnt i deres planlægningsdokumenter for at fremme mere grøn infrastruktur såsom udvidede gangstier og cykelstier, selv om disse initiativer måske ville møde modstand. Flere af disse handlingsplaner havde fokus på, hvordan de ville være CO₂-neutrale i 2030.

Da det var krisetid, blev sædvanlige procedurer suspenderet. Kommunerne var under tidspres, og de havde kun seks-otte uger til at gennemføre active travel-initiativer. Det skabte konflikter mellem de lokale myndigheder og beboerne i de områder, hvor fx nye cykelstier blev anlagt. Nogle forklarede, at det var vigtigt at få beboernes støtte ved at involvere dem i sociale initiativer, fx i vedligeholdelsen af blomsterbede, der var sat op for at blokere biltrafikken i visse områder.

Pandemien var en unik tid ifølge en af mine informanter, hvilket gav mulighed for at nå ud til offentligheden på nye måder. Selv om hun påpegede, at covid-19 var ødelæggende på grund af dødstal, nævnte hun, at det var en spændende tid at arbejde med active travel, da det var en tid, der indebar hurtige forandringer og en reduktion i trafikken. På mange måder blev der her skabt et

narrativ om en tid med forandring, hvor coronakrisens alvor og akutte situation muliggjorde en måde at håndtere klimakrisen på, der sædvanligvis blev behandlet 'mindre akut' og derved som længere ude i fremtiden (trods målet om at være CO₂-neutrale i 2030). Der opstod således en synergi mellem forskellige målsætninger, hvilket satte implementeringen i bevægelse til trods for de forskellige iboende temporaliteter.

De initiativer, der blev igangsat under pandemien, var midlertidige initiativer, der let kunne implementeres, men også fjernes fra den ene dag til den anden. Et af byrådsmedlemmerne sagde, at set i bakspejlet havde dette ikke fungeret. Han indrømmede, at det var nødvendigt at have samtaler med offentligheden om pop op-cykelstier, selv om det var en særlig tid. På den måde satte han spørgsmålstegn ved de magtbeføjelser, som erklæringen af krisen afstedkom (jf. Barrios 2017). Flere informanter nævnte, at pop op-cykelstier var blevet anlagt, men havde mødt stor modstand. De havde været tvunget til at fjerne nogle af disse cykelstier meget hurtigt, nogle gange i løbet af få dage. Der var også en forståelse af, at den begrænsede tid, de havde til at gennemføre den lokale deltagelse, var en "magt fra oven", der kom fra den britiske regering. Som en ansat forklarede:

... Jeg kan sagtens forstå, at beboerne syntes, at vi tabte noget på gulvet i deres lokalsamfund, for det havde vi i bund og grund gjort, og det var det, vi blev bedt om at gøre. Regeringen rykkede os på det, da parlamentsmedlemmer fra det konservative parti begyndte at få klager og komme tilbage til parlamentet for at tale om det ... (mandlig informant, lokal myndighed).

En kvindelig forskningsdeltager fra en klimaorganisation fremhævede, at hastigheden i den statslige finansiering var vanskelig for de lokale myndigheder. Hun forklarede, at det var meget vigtigt at uddanne folk. Tidsperspektivet for leveringen var for udfordrende, og der var urealistiske forventninger fra regeringens side. I dette tilfælde blev pop op-cykelstier, som en af informanterne reflekterede over, dumpet ned i et lokalsamfund, uden at lokalbefolkningen blev spurgt, hvilket han set i bakspejlet fortrød. Samtidig var det noget, han havde fået besked om oppefra, og de kunne ikke ændre tidsrammen. Det var en slags tidlig magt eller timing (jf. Flaherty 2011), hvor timingen betød alt, og hvor de ansatte i kommunen kom til at føle sig tidspressede.

Samtidig havde de lokale myndigheder også magt til at anlægge pop op-cykelstier hen over hovedet på lokalbefolkningen, da pandemiens alvor legitimerede magtfulde initiativer. Der var med andre ord ting, som de kunne "slippe af sted med", som en informant formulerede det, fordi det var en krisetid. Lock-down 1.0 var en anden tid, og de kunne slippe af sted med at anlægge pop op-cykelstier på grund af det lave trafikniveau. I løbet af pandemien, da folk skulle tilbage på arbejde (nedlukning 2.0 og nedlukning 3.0), var trafikmængden

højere, og det var en anden situation. Det er tydeligt, at forskellige faser af coronapandemien blev brugt til at legitimere bestemte magtfulde initiativer, hvor det havde en betydning, om coronapandemien blev italesat og erklæret som fx lockdown 1.0 eller 2.0. I det følgende afsnit vil jeg diskutere, hvordan mine informanter håndterede modreaktioner.

Modreaktioner

De lokale embedsfolk og beslutningstagere, jeg interviewede, understregede, at det hovedsageligt var 'bilister', der var imod pop op-cykelstier, og det særligt var dem, der havde bidraget med negative kommentarer. De fremstillede herved bilisterne som en kategori i modsætning til 'cyklisterne' og 'de gående'. Det blev nævnt, at pop op-cykelstiernes potentielle tilhængere ikke kommenterede eller deltog i møder, fordi de var "tilfredse" (selv om de lokale embedsfolk og beslutningstagere ikke havde belæg for dette). De lokale embedsfolk havde hørt bilister klage over, at de følte sig usikre, når de kørte på smalle veje, fordi de var bange for at køre ind i andre køretøjer. Bilisterne var endvidere bekymrede over manglen på midlertidige parkeringsfaciliteter foran butikker. Nogle af mine informanter påpegede, hvordan beboere havde klaget over, at pop op-cykelstier eller kvarterer med lav trafik øgede CO₂-udledningen på grund af den ekstra kørsel, som bilisterne ville foretage, fordi de ikke længere kunne køre på de sædvanlige veje, eller fordi der var mere trængsel på andre veje efter lukningerne. De lokale embedsfolk eller lokale beslutningstagere mente, at de fik for meget negativ feedback. Nogle af disse klager kom fra bilister, der kørte gennem byer på forretningsrejser, og som var utilfredse med den reducerede plads på vejene. En lokal myndighed havde behandlet 400 input i forbindelse med en høring af offentligheden, men kun syv havde rost initiativerne. Når de modtog diverse høringssvar, gennemgik de kommentarerne og vurderede, om der var flere fordele end ulemper. Når de modtog negative kommentarer, afstedkom det ofte den vurdering, at det var umuligt at gøre alle tilfredse hele tiden. En informant, der havde modtaget de 400 høringssvar, sagde: "Du ved, at du ikke kan gøre alle glade. På et tidspunkt bliver man nødt til at sige, at 'nogen må lide'." Han understregede i samme forbindelse, at 'fodgængere' tidligere havde været dem, der blev straffet på grund af øget trængsel.

En ansat i en lokal myndighed understregede, at hun mente, at det var vigtigt at gøre tiltagene mindre kontroversielle, hvis man ville have en chance for at gøre et initiativ mere permanent. For eksempel havde de kommuner, der havde truffet hurtige beslutninger og spærret nogle af de vigtigste veje til fordel for pop op-cykelstier, modtaget massive protester. Hun mente, at små forbedringer

på mindre trafikerede veje ville have en bedre chance for at blive gjort permanente. Da hun forklarede dette, sagde hun, at de ville ændre deres midlertidige cykelstier til permanente ordninger: ”Vi vil ikke give mere plads tilbage til trafikanterne [bilisterne], da de tydeligvis ikke har brug for det.” Hun udtrykte altså sin klare støtte til active travel, også efter covid-19, og fremhævede, at det var bilisterne, som skulle ses som problemet.

Et andet tema var ideen om at ”snige en borgerinddragelse ind ad bagdøren” ved at udøve en slags tidslig magt (Flaherty 2011). En informant fra en organisation, der beskæftiger sig med active travel, mente, at nogle kommuner havde været meget gode til at lave høringer, arbejde med relevante aktører fra starten og sende budskaber ud til offentligheden. Andre kommuner havde imidlertid ikke været nær så gode til det, sagde han, og ville i stedet snige borgerinddragelsen ind ad bagdøren. Han sagde:

... andre lokale myndigheder forsøger at reducere, fjerne eller undgå modreaktioner ved ikke at nævne noget så længe som muligt. Og så prøver de hurtigt at snige det ind. Ja, det er ikke den rigtige måde at gøre det på ... De får en masse modreaktioner.

Ideen om, at høringer kan være karakteriseret ved begrænset deltagelse, vil blive udforsket yderligere i det følgende afsnit, der også peger på, hvordan borgerinddragelse kan gradbøjes, fx med henvisning til tidspres.

Hvad betyder borgerinddragelse?

Borgerinddragelse [engelsk: consultation] lyder lidt for meget, som om man beder folk om at vælge. Byrådet vil træffe beslutningen, de vil designe det, men de vil engagere sig med offentligheden, og der kan være nogle kompromisser i designet. Men generelt er det bare en proces, hvor man skal overbevise folk, før man går i gang. Og så går man i dialog med offentligheden bagefter ... Kan du lide det? Ved du, at det er der? Kom og prøv det. Kom og brug det (informant fra en organisation, der støtter active travel).

I politiske sammenhænge har der ofte været fokus på, hvordan ”eksperter” i planlægningsregi kan inddrage befolkningens synspunkter (se Murdoch og Abram 1998). Et begreb som ’meddesign’ (co-production) er populært i partiparticipatorisk forskning, hvor deltagerne er med til at planlægge initiativer og gennemføre forandringer, i stedet for at eksperten træffer alle beslutningerne. Denne tilgang indebærer nye måder at tænke magt på, hvor borgerne i fællesskab designer forskellige produkter eller initiativer (Galende-Sánchez og Sorman 2021).

Under mit feltarbejde spurgte jeg ind til, hvordan de lokale myndigheder samarbejdede med borgerne under pandemien, i lyset af at borgerinddragelse

ofte blev diskuteret. Nogle forstod borgerinddragelse som et spørgsmål om, at kommunens embedsmænd alene ville have beslutninger, der allerede var truffet på forhånd, godkendt af borgerne. Som en af forskningsdeltagerne forklarede i citatet ovenfor, handlede det om at informere befolkningen om beslutninger, der var blevet truffet, men ikke så meget om at bede folk om at vælge.

En informant fra en cykelorganisation påpegede, at der var stor forskel på kvaliteten af onlinedeltagelsesprocesser. De kunne både være ”ret gode eller helt forfærdelige og alt derimellem”. Han forklarede, at det var en kunst at lave en god høring og understregede, at kommunerne holder op med at bruge ordet høring og i stedet bruger ordet engagement: ”Når man kommer til en høring, burde det være ret nemt, og man burde kende det resultat, man får, men i øjeblikket prøver de ikke noget af på forhånd ved at involvere offentligheden.” Hans vigtigste pointe var, at høringen ikke skulle igangsættes uden grundigt forarbejde, og når det var tilfældet, havde den potentiale til at engagere offentligheden i beslutningsprocesser om fx cykelruter. En informant, som var medlem af en cykelorganisation i sit lokalområde, havde deltaget i en høring ved hjælp af platformen Commonplace, der gik ud på at kommentere et onlinekort og komme med forslag til ændringer af eksisterende ruter. Han følte, at det var mere inkluderende end sædvanlige høringer. Han forklarede:

De præsenterede ikke et dokument eller en politik og sagde: Hvad synes du om det? De sagde: Hvad vil du have? Det gør byrådet [byområde udeladt] normalt ikke. De beslutter normalt, hvad vi vil have. Er det o.k.? Og når vi så fortæller dem, at det ikke er o.k.? Så siger de ikke, at de gør det alligevel. Det er normalt sådan, høringer fungerer i [anonymiseret kommune], de ændrer ikke rigtig noget, efter at de har lyttet til os.

Til trods for tidspresset var borgerinddragelsen under pandemien med andre ord anderledes, idet befolkningen havde mulighed for at kommentere cykelstier i deres lokalområde og komme med forslag til forbedringer. Denne type inddragelse havde ikke været mulig tidligere, da lokale myndigheder sædvanligvis allerede havde truffet en beslutning og blot ville høre befolkningen, om de kunne godkende disse initiativer. Selv om der var optimisme i forhold til Commonplace som et værktøj, var der dog informanter, der mente, at de ikke ville nå ud til en bred skare af mennesker, og at det muligvis havde været nemmere, hvis de havde kunnet møde folk ansigt til ansigt.

Selv om beslutningstagerne også var optimistiske i forhold til borgerinddragelsen, følte de sig ofte overvældet af data, hvilket gjorde, at det ikke altid var muligt for dem at lytte til alle i processen. To byrådsmedlemmer, som jeg interviewede, ville gerne give mig en PowerPoint-præsentation, før jeg begyndte at stille spørgsmål om, hvordan de engagerede sig med befolkningen.

De forklarede, at de havde modtaget 25.000 kommentarer fra 4.000 mennesker, hvilket havde givet dem en enorm mængde data, og de understregede, at de havde fået støtte til deres ordning: 71 procent af lokalbefolkningen havde støttet dem, og 50 procent havde brugt deres bil mindre, ligesom 69 procent havde støttet foranstaltninger, der skulle reducere trafikken på villavejene permanent. De var dog frustrerede over, at folk brugte undskyldninger som, at ambulancer ikke kunne bruge et område på grund af pop op-cykelstier, når de i virkeligheden havde en agenda om at skabe bedre parkeringsmuligheder for bilister. De var indimellem nødt til at filtrere i de svar, de fik fra befolkningen, hvilket inkluderede fx negative kommentarer fra bilister.

En kvindelig informant, der arbejdede med active travel i en kommune, havde brugt Commonplace, men følte sig frustreret over, at det var umuligt at nå ud til alle efter en høring, når der var tale om åbne høringer:

Fortæl os om, hvor du ønsker mere plads til at gå og cykle. Det var det første spørgsmål og var meget åbent. Jeg kan godt lide den type høring, for jeg kan ikke nødvendigvis lide at dirigere folk så meget, men det er umuligt at samle alle oplysningerne sammen til sidst (kvindelig informant, lokal myndighed).

Efter at have brugt Commonplace til den første del af deres høring var de gået over til at bruge kommunens hjemmeside, da det var nemmere at analysere resultaterne. Commonplace har måske potentiale til at facilitere mere deltagende høringer, hvor folk bliver spurgt om deres mening, uden at der bliver foretaget ændringer. Men presset for at gennemføre høringen i den korte tidsperiode gjorde det sværere for dem at tilbyde svar til enkeltpersoner. Der blev kort sagt udøvet en tidslig magt, fordi lokale myndigheder både var under tidspres for at gennemføre høringen på grund af puljens tidsfrist, der ville løbe ud, og havde løbende mulighed for at sortere i svar, altså kun at lytte til bestemte stemmer. Dette uddyber jeg i det følgende afsnit.

Hvordan forestiller man sig borgeren, når det hele er online?

Da jeg talte med forskellige informanter om måder at engagere offentligheden på i klimainsatsen før pandemien, nævnte de forekomsten af nationale borgermøder. Deltagerne blev udvalgt på baggrund af demografiske forhold – fx alder, køn, hvor i landet de boede og uddannelsesniveau – og var, som en kvindelig informant sagde, ”et virkelig repræsentativt udsnit af Storbritannien”. Men når de udførte lignende typer undersøgelser i lokalområder, forklarede hun, kiggede de ikke altid efter demografiske faktorer, da det var sværere i et lokalområde. Lokale undersøgelser havde en tendens til at have skæve resultater, da det ge-

nerelt var ældre mennesker, der deltog, flere kvinder og især hvide mennesker. Personer over 55 år havde en tendens til at dominere disse møder, mens det var sværere at få resultater fra personer under 30 år.

Dette ændrede sig under covid-19, da al kommunikation med offentligheden foregik online. Et byråd havde brugt Commonplace under coronapandemien og var meget begejstret over at nå ud til nye deltagere, som de ellers ikke ville være nået ud til, fx kvinder, som ville deltage, og som kunne lide formatet, samt teenagere. To deltagere fra en lokal myndighed påpegede, at de var meget ivrige efter at nå ud til ”udsatte grupper”:

Det, jeg virkelig er stolt over, er, at de tre, vi startede med [low traffic neighbourhoods], og de andre otte alle er i dårligt stillede områder, og vi har rigere middelklasseområder. Vi har lige haft en diskussion om, hvordan især klimaforandringer er et middelklassespørgsmål ... Men faktisk har vi koncentreret os om vores mest udsatte områder, hvor sundhedsresultaterne er værst, og som lider mest under biltrafik og dårlig luftkvalitet osv. (kvindelig informant fra en lokal myndighed).

Da jeg foretog mine interviews, var jeg interesseret i at vide mere om, hvordan embedsmændene i den kommunale forvaltning forestillede sig ’borgeren’. Jeg ville gerne vide, om der var taget højde for fx aldersgrupper, etniske grupper, mennesker med funktionsnedsættelser samt andre kategorier. Jeg spurgte ofte: ”Hvem deltager?” og ”Hvad med mænd/kvinder, aldersgrupper eller andre kategorier?”, Men når jeg formulerede det på denne måde, fik jeg ofte svaret: ”Vi har ikke en oversigt”, og de forklarede, at de stadig var ved at behandle de forskellige svar. Som en mandlig informant ansat i en lokal myndighed formulerede det, var en høring ikke ”en spørgeskemaundersøgelse” (survey):

Der var en generel undersøgelse af holdningen til cyklisme, som blev kaldt *Bike-life* (cykelliv) i 2019, og den begyndte at opdele tingene, men hvis man bare ser på svarene på en bestemt ordning, er det mindre sandsynligt, at man kan opdele dem efter alder og køn og andre ting ... fordi en høring ikke er et spørgeskema, det er ikke en struktureret stikprøve ... Man bruger det ikke som et popularitetskriterie; det, man bruger det til, er at forsøge at identificere problemer med ordningen ... Så det er ikke så relevant, hvem der siger hvad ... (mandlig informant, lokal myndighed).

I nogle tilfælde sagde byrådsmedlemmerne, at det var meget vigtigt at se på informanternes postnummer, når de modtog onlinefeedback. De kunne modtage mange svar, men nogle af de negative svar ville være fra folk, som alligevel ikke boede i området, og som var på gennemrejse. Som en kvindelig informant fra en lokal myndighed sagde: ”Hvis man fx fik virkelig negative kommentarer, ville

man se på, hvor personerne boede, og hvis de ikke boede i området, ville jeg ikke tage deres kommentarer i betragtning.”Når man konstruerer borgeren som en beboer med et postnummer, er det mindre tydeligt, hvordan folks liv tager form i praksis. Selv om folks mobilitetsmønstre ændrede sig under covid-19-krisen, var visse former for rejser tilladt; fx besøgte den britiske befolkning deres ’social bubbles’, dvs. at folk, der boede alene, kunne besøge en enkelt anden husstand. Der var flere, der stadig tog på arbejde, fx på sygehuse, og senere under pandemien blev befolkningen opfordret til at vende tilbage på arbejde og dermed til at transportere sig igen. Nogle familiemedlemmer arbejdede måske forskellige steder eller havde familiemedlemmer i flere husstande på grund af skilsmisse, arbejdsforpligtelser eller andre årsager. På trods af klager, der særligt handlede om, at bilisterne var utilfredse med den øgede trængsel, ønskede byrådsmedlemmerne fortsat at skabe forandring ved at skabe plads til cyklister og gående. Mange mente, at bilisterne med tiden ville vænne sig til at færdes til fods eller cykle, selv om der måske ville komme et par år med øget trængsel. De kommunalt ansatte, jeg talte med, havde en vision om at gøre forholdene bedre for dem, der brugte diverse stisystemer, som var blevet udvidet på grund af risikoen for covid-19-smitte. Mange mente, at det var nødvendigt at nå ud til dem, der kunne have deltaget, og som ville være tilfredse med de nye initiativer.

Som Abram (2011) understreger i *The Public and Time*, forestiller man sig ofte lokale borgere som den anonyme offentlighed, men hvad sker der, når vores forestillinger materialiserer sig i form af ’faktiske mennesker’? Dette kunne eksempelvis være ’nøglepersoner’ (key workers) under pandemien, som først kører til en parkeringsplads, men beslutter sig for at gå noget af vejen, eller en person, som af og til bruger bilen, når personen er presset på tid, men ellers vælger at bruge pop op-cykelstier til at cykle på arbejde. Som Abram (2011) påpeger, udfolder menneskers liv sig altid under særlige omstændigheder. Under høringer kan enkelte synspunkter overses, hvis de anses for at fremme særlige interesser i stedet for at være udtryk for den ’generelle offentlige mening’. På samme måde bliver en borger, der bor i det forkerte postnummer, men som cykler for at tage sig af coronapatienter på et lokalt hospital, eller en bilist, der også er en engageret cyklist, måske ikke lyttet til.

Konklusion

I denne artikel har jeg diskuteret, hvordan lokale myndigheder har inddraget offentligheden i beslutningsprocesser om pop op-cykelstier under covid-19, og jeg har fokuseret på, hvordan tidspres, begrænsede ressourcer og onlinemøder påvirkede interaktionen. Undersøgelsen viser, hvordan de overlappende kriser – både corona-

pandemien og klimakrisen, som var blevet erklæret i 2018 og 2019 – legitimerede bestemte magtprocesser (jf. Roitman 2022a, 2022b), hvor sædvanlige procedurer blev sat på standby, og der blev lyttet mere til bestemte synspunkter end til andre. Det dobbelte hensyn til både covid-19 og klima gav mulighed for at foretage en hurtigere borgerinddragelse, der blev legitimeret af den erklærede krisesituation og en narrativ fortælling om en akut situation, der krævede hurtig handling.

Tidsrammen for at udføre disse nye initiativer var en udfordring for de lokale myndigheder, og de modtog ofte klager fra beboere, der følte, at de ikke var blevet hørt i forbindelse med beslutningsprocesserne. De lokale myndigheder syntes derimod, at de havde forsøgt at inddrage folks synspunkter, og at de var blevet bedre til at inddrage beboerne efter at have oplevet modreaktioner. Krisens temporalitet indebar, at de lokale myndigheder kun havde seks til otte uger fra det tidspunkt, hvor de havde fået støtte, til kriseinitiativerne skulle implementeres; ellers ville pengene gå tabt. Denne tidsbegrænsning blev en magtfuld mulighed for at fremskynde klimadagsordenen, men samtidig et udfordrende krav til de lokale myndigheder. På grund af coronakrisen havde de mulighed for på en magtfuld måde at gennemføre ændringer fra den ene dag til den anden, men de blev også i stand til at fjerne disse midlertidige stier hurtigt.

Mange lokale myndigheder erkendte, at de burde have rådført sig med beboerne undervejs og inddraget dem i byplanlægningen, da de var mere tilbøjelige til at få lokal støtte, hvis de lyttede til befolkningen. Commonplace, et online-værktøj til at engagere lokale borgere, blev betragtet positivt, fordi man kunne spørge borgerne direkte, hvordan de ønskede ændringer i deres lokalområde. Platformen kunne give borgerne mulighed for at være med til at bestemme vejenes opbygning og fordelingen af forskellige stisystemer på nye måder, og man kunne også nå ud til nye målgrupper, som før covid-19 ellers ville have for travlt til at dukke op til et fysisk møde. Mens nogle informanter fra bestemte kommuner fandt dette positivt, var andre bekymrede for, hvordan de skulle håndtere de store mængder data, de modtog, og de foretrak muligheder, hvor beboerne ville kommentere beslutningsprocesser, der allerede var udarbejdet af kommunen.

Kort sagt, covid-19-pandemien var en ekstraordinær tid præget af social afstand og onlinemøder. Der var en tøven blandt mine informanter med hensyn til at vide mere om deltagernes virkelighed, hvorfor inddragelsen ikke tog højde for en tilbagevendende til et transportmønster fra før krisen. Mange lokale myndigheder var ivrige for at få støtte til active travel og brugte den exceptionelle krisesituation til at implementere hurtige tiltag, der ellers ikke ville have været mulige. Når de erkendte, at det var vigtigt at få offentlighedens støtte til nye forandrende klimainitiativer, der skulle virke på langt sigt, løb de ind i, at de overlappende kriser bevirkede, at mange tiltag alligevel blev af midlertidig karakter.

Noter

1. I Storbritannien bruges ordet 'consultation' om borgerinddragelse, hvor lokale beboere bliver hørt og har mulighed for at påvirke beslutningsprocesser. Indimellem er kommuner forpligtet til at inddrage beboere. Dette gælder især planlægningen af bygningsprocesser (local.gov.uk).
2. I artiklen bruger jeg termen 'active travel' i manglen af bedre oversættelser.
3. I Storbritannien bruger man begrebet 'local authorities' om distrikter, amter, bydele og byråd i hele landet.
4. Projektet blev støttet af det norske forskningsråd INCLUDE – Research centre for socially-inclusive energy transitions og af det britiske EPSRC National Centre for Energy Systems Integration.

Litteratur

Abram, Simone. 2011. *Culture and Planning*. Ashgate.

Aldred, Rachel, Joseph Croft og Anna Goodman. 2019. "Impacts of an Active Travel Intervention with a Cycling Focus in a Suburban Context: One-Year Findings from an Evaluation of London's in-Progress Mini-Hollands Programme". *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 123:147-69. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2018.05.018>.

Barrios, Roberto E. 2017. "What Does Catastrophe Reveal for Whom? The Anthropology of Crises and Disasters at the Onset of the Anthropocene". *Annual Review of Anthropology* 46:151-66. <https://doi.org/10.1146/annurev-anthro-102116-041635>.

BBC. 2020. "Brighton: Temporary Cycle Lane Removed Due to Delays". BBC News. Tilgået 11.11.2025. <https://www.bbc.co.uk/news/uk-england-sussex-53905554>.

Bloyce, Daniel og Chris White. 2018. "When Transport Policy Becomes Health Policy: A Documentary Analysis of Active Travel Policy in England". *Transport Policy* 72:13-23. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2018.09.012>.

Davis, Cemlyn. 2020. "Covid Opportunity to Tackle Climate Change, Says Minister", BBC News Tilgået 18.08.2025.

Department of Transport. 2020. *Gearchange. A Bold Vision for Cycling and Walking*. https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/904146/gear-change-a-bold-vision-for-cycling-and-walking.pdf.

— 2021. *Gearchange: One Year On*. https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/1007815/gear-change-one-year-on.pdf.

Flaherty, Michael G. 2011. *The Textures of Time: Agency and Temporal Experience*. Temple University Press.

Galende-Sánchez, Ester og Alevgul Sorman. 2021. "From Consultation toward Co-Production in Science and Policy: A Critical Systematic Review of Participatory Climate and Energy Initiatives". *Energy Research & Social Science* 73:101907. 1-15. <https://doi.org/10.1016/j.erss.2020.101907>.

Harrabin, Rodger. 2020a. "Coronavirus: Banning Cars Made Easier to Aid Social Distancing". BBC News. Tilgået 18.08.2025. <https://www.bbc.co.uk/news/science-environment-52353942>.

— 2020b. "Climate Change: Could the Coronavirus Crisis Spur a Green Recovery?" Tilgået 18.08.2025. <https://www.bbc.co.uk/news/science-environment-52488134>.

Hong, Jinhyun, David McArthur og Varun Raturi. 2020. "Did Safe Cycling Infrastructure Still Matter during a Covid-19 Lockdown?" *Sustainability* 12(20):2-15. <https://doi.org/10.3390/su12208672>.

Howarth, Candice, Matthew Lane og Sam Fankhauser. 2021. "What Next for Local Government Climate Emergency Declarations? The Gap between Rhetoric and Action". *Climatic Change* 167(3):1-22. <https://doi.org/10.1007/s10584-021-03147-4>.

Kandzhova, Anna-Mariya, Iris Šömen, Rodon Miraj, Jorge Jiménez, Lorena Cordero og Okky Oktaviani. 2020. *Declaring a Climate Emergency: UK Local Authorities*. DOI: 10.13140/RG.2.2.22248.80640.

Kandzhova, Anna-Mariya, Iris Šömen, Jorge Jiménez Solomon og Rodon Miraj. 2021. "Climate Emergency. Climate Action Planning and Delivery Recommendations". *Journal of Science Policy and Governance* 1(2):1-7. <https://doi.org/10.38126/JSPG180205>.

Kupinska, Karolina. 2025. "Surveillance in Small Acts: Health Code Rituals during the COVID-19 Pandemic in Xiamen, China". I *Rhythm and Vigilance: Ethnographies of Surveillance and Time*, redigeret af Vita Peacock, Mikkel Kenni Bruun, Claire Dungey og Matan Shapiro, 137-55. Bristol University Press.

Murdoch, Jonathan og Simone Abram. 1998. "Defining the Limits of Community Governance". *Journal of Rural Studies* 14(1):41-50. [https://doi.org/10.1016/S0743-0167\(97\)00046-6](https://doi.org/10.1016/S0743-0167(97)00046-6).

Ramsay, Georgina. 2020. "Time and the Other in Crisis: How Anthropology Makes Its Displaced Object". *Anthropological Theory* 20(4):385-413. <https://doi.org/10.1177/1463499619840464>.

Rérat, Patrick, Lucas Haldimann og Hannah Widmer. 2022. "Cycling in the Era of Covid-19: The Effects of the Pandemic and Pop-up Cycle Lanes on Cycling Practices". *Transportation research interdisciplinary perspectives* 15:1-15. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2022.100677>.

Roitman, Janet. 2013. *Anti-Crisis*. Duke University Press.

— 2022a. "Framing COVID-19 as Crisis: The Pandemic Emergency as Claim and Narrative Structure". *Arena* 9:44-50.

— 2022b. "The Ends of Perpetual Crisis". *Global Discourse* 12(3-4):692-96.

Roitman, Janet, Sara A. Aguiton, Lise Cornilleau og Lydie Cabane. 2020. "Anti-Crisis: Thinking with and against Crisis Excerpt from Interview with Janet Roitman". *Journal of Cultural Economy* 13(6):772-78. <https://doi.org/10.1080/17530350.2020.1807388>.

Samuelsen, Helle og Lea Paré Toé. 2021. "COVID-19 Temporalities: Ruptures of Everyday Life in Urban Burkina Faso". *Medicine Anthropology Theory* 8(1):1-21. <https://doi.org/10.17157/mat.8.1.5104>.

Sumner, Stephen. 2020. "Pop Up Cycle Lane Removed after Just Five Days". Tilgået 11.11.2025. <https://www.bristolpost.co.uk/news/local-news/pop-up-cycle-lane-removed-4194398>.

The Independent. 2021. "What's the Problem with Pop Up Cycle Lanes?" Tilgået 11.11.2025. <https://www.independent.co.uk/news/uk/home-news/cycle-lanes-pop-up-coronavirus-b1770421.html>.

Trnka, Susanna. 2020. "Rethinking States of Emergency". *Social Anthropology/Anthropologie Sociale* 28(2):367-68. <https://doi.org/10.1111/14698676.12812>.

— 2022. "Reconsidering the Declaration of 'Crisis' While Living through One". *Medicine Anthropology Theory* 9(3):1-17. <https://doi.org/10.17157/mat.9.3.6531>.

Turney, Christian. 2019. Tilgâet 16.02.2025. <https://theconversation.com/uk-becomes-first-country-to-declare-a-climate-emergency-116428>.

Vickerman, Roger. 2021. "Will Covid-19 Put the Public Back in Public Transport? A UK Perspective". *Transport Policy* 103:95-102. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2021.01.005>.