

# I vägen eller ur vägen!

En kvalitativ studie av identiteten som cyklist

Diana Wetterling

Institutionen för pedagogik och didaktik

Examensarbete 30 hp

Examensämne: Pedagogik

Masterprogram inriktning pedagogik och hälsa (120 hp)

Vårterminen 2018

Handledare: Petra Roll Bennet

Examinator: Ulf Olsson

English title: In the way or out of the way – a qualitative study of the identity as a cyclist



**Stockholms**  
universitet

# I vägen eller ur vägen!

## En kvalitativ studie av identiteten som cyklist

**Diana Wetterling**

## Sammanfattning

Mot bakgrund av att cykling har blivit ett aktuellt ämne i politiska policyer och i den fysiska samhällsplaneringen har cykeln och cyklister blivit fokusområde för forskning. Den här studien har till syfte att få kunskap om hur cyklister upplever det att cykla i ett bilnormativt samhälle och hur cyklister identifierar sig som cyklister i relation till andra cyklister och trafikanter. Studien tar sin teoretiska utgångspunkt i social konstruktionism och ser identiteten som socialt konstruerat. För att besvara studiens frågeställningar har tio semistrukturerade intervjuer med cyklister i åldern 20-70 år genomförts. Positiva upplevelser av att cykla handlar om autonomi, frihet och lust som balanseras med negativa upplevelser som motstånd, rädsla, att cykling kan bli jobbigt och trist. En viktig slutsats är att cyklister kräver någon form av autonomi för att cykla överhuvudtaget. Vidare identifierar sig cyklister som trafikanter som tar sig fram på sina cyklar till skillnad från cyklister som ägnar sig åt träning och sport. Det är studiens andra betydande slutsats; att se sig själv utifrån ett trafikantperspektiv, vilket betonar inkluderingen med andra trafikanter som cyklist istället för att se sig själv som exkluderad. I interaktion med andra trafikanter eftersträvar cyklister att uppfattas som bra cyklister som visar hänsyn, följer regler och inte är i vägen för andra trafikanter. Cyklister undviker att uppfattas som dåliga cyklister som är motsatsen till de bra cyklister och som istället vill att andra ska ur vägen (!) för cyklister. Den tredje utmärkande slutsatsen är att cyklister kan genom överenskommelser i trafiken med andra trafikanter göra regelöverträdelser om det sker med hänsyn, respekt och ögonkontakt med de andra trafikanterna, utan att uppfattas som dåliga cyklister. Sättet att bete sig i trafiken faller tillbaka på föreställningar om cykeln och syftet med att cykla, om det är för nöje eller transport och om cykeln anses vara ett fordon eller mer lik en gångtrafikanter. Cyklister i den här studien pendlar mellan de två föreställningarna, att se cykeln som ett fordon eller gångtrafikanter, vilket öppnar upp för möjligheter och valfrihet av vägar men också större anpassning till respektive identitet, då cykeln inte har någon egen.

### Nyckelord

Cyklist, cykel, identitet, trafikant, interaktion, autonomi, motstånd, fordon, gångtrafikanter

# In the way or out of the way!

## **A qualitative study of the identity as a cyclist**

**Diana Wetterling**

## **Abstract**

In view of the fact that cycling has become a topic in political policy's and in urban planning, the bicycle and the bicyclist have become the focus area for research. This study aims at gaining knowledge about how bicyclist experience to bicycle in a car-normative society as well as how bicyclists identify themselves as bicyclist in relation to other cyclists and road users. The study is based on the theory of social constructionism and looks at identity as a social construction. To answer the research questions of the study ten semi-structured interviews with cyclists aged 20-70 years have been made. The positive feelings that comes from cykling are autonomy, freedom and pleasure that is balanced against the more negative feelings like resistance, fear, that bicycling becomes hard and dull. An important conclusion is that cyclists require some kind of autonomy to ride at all. Furthermore, the bicyclists identify themselves by seeing themselves as road users on their bikes as opposed to bicyclists who are engaged in training and sports. It is the study's second significant conclusion; to see itself from a road users perspective, emphasizing inclusion with other road users as a bicyclist instead of seeing oneself as excluded. In interaction with other road users, it is sought to be perceived as a good bicyclist who shows regard, observes rules and is not in the way of other road users. The cyclists avoid being perceived as bad bicyclists who are opposed to the good cyclists and who instead wants others to get out of the way (!) for the cyclists. The third conclusion is that cyclists can make rule violations by means of agreements in traffic with other road users if it takes place with consideration, respect and eye contact with the other road users without being perceived as bad bicyclist. The way to behave in traffic falls back on the perception of the bicycle and the purpose of bicycling whether it is for fun or transport and if the bicycle is considered a vehicle or more similar to a pedestrian. The bicyclists in the study balance between the two perceptions, to see the bicycle as a vehicle or a pedestrian, which opens up for possibilities and choice of roads, but also greater adaptation to their respective identities, as the bicycle does not have one's own.

### **Keywords:**

Bicyclist, bicycle, identity, road user, interaction, autonomy, resistance, vehicle, pedestrian

# Innehållsförteckning

<b>1. Inledning.....</b>	<b>1</b>
En inblick i cyklistens vardag .....	1
Cykeln - en universell lösning? .....	2
Att cykla eller inte .....	3
Att vara cyklist.....	4
Kunskapslucka .....	4
<b>2. Bakgrund.....</b>	<b>5</b>
Cykelns roll i trafikplanering .....	5
Cykeln som leksak eller som fordon .....	5
<b>3. Tidigare forskning .....</b>	<b>7</b>
Cykeln är bra men cyklisternas beteenden är dåliga.....	7
Den egna upplevelsen av rädsla och trygghet .....	7
Kläder, utrustning och beteenden .....	8
<b>4. Teori.....</b>	<b>10</b>
Social konstruktionism .....	10
Objektivitet .....	10
Diskurs och relativism.....	10
Identitet.....	11
Likhet och skillnad till andra skapar mening i form av social positionering.....	11
Gränsöverskridande identitet .....	12
Betydelsebärande tecken och kroppslig identitet .....	12
Identitet som social avvikelse och icke-identitet .....	13
Normerande föreställningar .....	14
Sammanfattning.....	14
<b>5. Syfte och frågeställningar .....</b>	<b>16</b>
Definition av cyklist .....	16
<b>6. Metod .....</b>	<b>17</b>
Metodologiska utgångspunkter .....	17
Hermeneutik.....	17
Tillvägagångssätt .....	18
Induktiv ansats .....	18
Semistrukturerade intervjuer .....	19
Tematisk analys som databearbetningsmetod .....	19
Selektivt urval.....	19
Tillvägagångssätt vid databearbetning .....	20

Etiska aspekter .....	20
Metoddiskussion .....	20
<b>7. Resultat och analys .....</b>	<b>23</b>
Del 1. Hur upplever cyklister det att cykla? .....	23
1.1 Autonomi .....	23
1.2 Motstånd .....	25
1.3: Sammanfattning och analys .....	26
Del 2. Hur identifierar sig cyklister som cyklister? .....	27
2.1 Trafikant eller cyklist .....	28
2.2: Sammanfattning och analys .....	32
Del 3. Hur identifierar sig cyklister i samspel med andra trafikanter? .....	34
3.1 Identitet som en bra eller dålig cyklist .....	34
3.2 Som bromskloss eller bulldozer .....	36
3.3: Sammanfattning och analys .....	39
7.1 Del och helhet: Upplevelse, identitet och samspel .....	41
<b>8. Diskussion .....</b>	<b>42</b>
Upplevelsen av att cykla: autonomi och motstånd .....	42
Identiteten som cyklist: trafikant eller cyklist .....	43
Identiteten som cyklist i samspel med andra trafikanter: bromskloss eller bulldozer ..	44
<b>Referenser .....</b>	<b>46</b>
<b>Bilaga 1. Intervjuguide .....</b>	<b>49</b>

# 1. Inledning

I det här kapitlet ges en första presentation av uppsatsens ämne och innehåll. Först presenteras en fiktiv inblick i cyklistens vardag. Därefter lyfts perspektivet utifrån tidigare forskning till samhällsnivå och cykelns potential som lösning på samhällsrelaterade problem. Kapitlet avslutas sedan med att beskriva anledningar till att cykla eller inte med fokus på vem individen blir på cykel och vilken kunskapslucka som uppsatsen har till syfte att fylla.

## En inblick i cyklistens vardag

Tut. Tut. Tut. Klockan ringer 07.00. Jag slår upp ögonen och det första jag tänker på är om jag verkligen ska cykla till jobbet idag. Det vore skönt att få sitta på bussen istället och inte behöva anstränga mig eller ännu mer bekvämt, att få åka bil. Och andra sidan är det bättre för miljön att cykla och dessutom får jag motion. Jag gör en god gärning för mig själv och för miljön. Bra där! Jag tittar ut genom fönstret och ser att det är fint väder. Om det hade regnat kunde jag haft en bra ursäkt men inte nu, det är jobbigt att cykla i regn. Det är klart att det spelar roll att jag packade ombyte och handduk i cykelväskor och gjorde i ordning frukost och lunchlåda igår så att jag bara skulle kunna dra iväg idag. Då kan jag inte vika ner mig nu heller. Se så, ryck upp dig. Det är trots allt många timmar som jag spenderar på att resa till och från jobbet, precis som för många i Stockholm. Då kan jag åtminstone spendera de timmarna på ett effektivt sätt.

Jag står i hissen på väg ner till källaren. Jag har en ganska vanlig cykel som jag kan ta mig fram på. Det är ingen racercykel som är så populärt just nu men min cykel duger. Den är alltid redo, precis när jag vill. Borde jag ha cykelskor och cykelbyxor på mig? Jag äger trots allt det men samtidigt så kommer jag se ut som en "riktig" cyklist då och jag känner mig inte som en riktig cyklist eftersom jag bara ska ta mig till jobbet. Då kanske andra trafikanter tänker att jag cyklar för sakta för att vara en "riktig" cyklist. Nej, jag kör vanliga gympaskor och träningsbyxor, det är mer avancerat än vardagskläder eftersom jag kommer att svettas men ändå inte supersportigt. Lagom alltså. Jag tar hjälmen också ifall att någon jag känner ser mig annars kommer de bli arga på mig att jag inte har hjälm. Jag själv upplever inte att jag behöver hjälm på korta sträckor men på längre sträckor och i trafik brukar jag ta hjälmen. Jag är egentligen mest rädd för att ramla.

Första tramptaget. Andra tramptaget. Nu är jag igång. Hoppas att jag inte får punka. Det känns faktiskt bra att få använda kroppen. Det här får mig att vakna till genom att jag får frisk luft och dagsljus. Trampar, trampar och trampar. Det påminner om mindfulness, att få vara ensam här på gång- och cykelvägen. Jag och cykeln. Jag tar genvägen mellan husen och slingrar mig för att komma snabbare fram. Det är jag som bestämmer över min cykel och var vi ska rulla. I den långa nedförsbacken trampar jag lite extra för att få så snabb fart som möjligt eftersom det pirrar i magen som när jag åker karusell. Det blåser i håret och jag känner mig fri som en fågel. Jippi! Den här känslan är vad jag kallar flow. Jag bara svischar förbi hela bilköen lite längre bort. Men. Å nej! Spänn magen, håll i dig. Håll i dig! Vilken tur jag hade, jag höll på att halka på rullgruset som de inte hunnit sopa bort efter vintern och det är inte helt lätt att upptäcka alla potthålen i asfalten heller ska jag säga! Det är bäst att jag bromsar farten. Wrrrooom! En snabb cyklist förbi mig med racercykel, utrustning och hela "köret". Tänk om jag skulle vara en sån där snabb cyklist.

Typiskt. Jag ser en hund längre fram med sin husse. Kopplet ligger som en stopplina mellan husse och hunden som går på vardera sidan om vägen. Pling, pling! Pling pling! Min ringklocka går på högvärvar men vad spelar det för roll när husse har hörlurar i öronen. När jag kommer tillräckligt nära hoppar husse åt sidan, nästan ner i diket och drar åt sig hunden. Nu tänker säkert husse "Jäkla cyklist, kommer här i all världens fart och håller på att köra över min hund!". Jag ler och gör en vänlig gest för att försöka upprätthålla bilden av en god cyklist. Jag bromsade faktiskt in av hänsyn fast jag egentligen ville köra på som vanligt. Sånt här får mig att vilja ha egna cykelvägar. Bilisterna får egna vägar medan andra trafikanter får dela. Det är bara för att det är normativt att köra bil, störst går först. Orättvist, tycker jag.

Snart kommer uppførsbacken och om jag kämpar på i uppførsbacken kan jag nästan uppleva cykling som träning för då blir det jobbigt på riktigt, inte lika svettigt som spinning men ändå. Väl uppe tråcklar jag mig vidare, bromsar för trottoarkanter, snäva kurvor och blir ibland tvungen att ta tidskrävande omvägar, cykla genom läskiga tunnlar eller mörka skogar som ibland innebär fler uppførsbackar. Lite längre fram skymtar jag ett övergångsställe, hoppas att jag inte behöver kliva av så att all min fart bromsas upp. Jag tittar höger, vänster, höger och en bil kommer. Jag balanserar på cykeln och bilisten saktar in, betyder det att jag får cykla nu? Okej, jag cyklar nu. Hoppas det är okej för dig bilisten. Vink, vink, tack så mycket! Det är inte alltid bilarna stannar, fast egentligen hade jag nog väjningsplikt där eftersom jag inte hoppade av cykeln men det brukar vara bäst för båda om jag cyklar istället. Det går fortare, för alla vill ju fram fort, så funkar det i trafiken.

Snart framme vid jobbet. Det är bara ett litet bekymmer. Här tar cykelvägen slut helt abrupt och jag blir tvungen att cykla på bilvägen, vilket jag får enligt lagen men jag kan säga att det är riskabelt. Jag tycker det känns som att jag kan bli påkörd. Ibland håller jag mig intill kanten för att ta så lite plats som möjligt eftersom det känns som att jag stoppar upp trafiken. Alla bilar bakom mig måste planera en omkörning ifall att det kommer mötande bil. Då vill jag bara hoppa av och gå ner i diket. Men det gör jag inte, det är för jobbigt. Samtidigt vet jag att jag är ett fordon och har samma rätt att vara på bilvägen som bilisterna men ja, det känns inte som att bilisterna tycker det och därför undviker jag bilvägar när jag kan.

Klockan. 08.30; framme på jobbet. High five till mig! Jag tog mig hit för egen maskin. Tur att det var fint väder idag, annars hade jag kanske övervägt att ta bussen. Det går trots allt lika fort som att cykla. Dock har jag tjänat in motionstid nu istället. Mina kollegor på jobbet ger mig beröm för min cykling och säger att jag är duktig som cyklar så långt och ofta. Det känns bra att få höra det men jag undrar om de skulle säga samma sak om jag kom med en racercykel och cyklist-kläder? Skulle jag få beröm om jag cyklade en kvart varje dag istället för 45 minuter? Äsch, jag frågar inte utan tackar och känner mig stolt.

## **Cykeln - en universell lösning?**

När det talas eller skrivs om cykling beskrivs cykeln som en universell lösning på samhällsproblem (Näringsdepartementet, 2017). Anledningen till att studera cykling är av flera skäl, bland annat i syfte att förbättra folkhälsan, samhällsekonomin, minska klimatutsläpp, öka tillgänglighet och social inkludering samt hantera den trängsel i trafiken som uppstår i och med befolkningstillväxt. Fetma, övervikt och högt blodtryck har ökat i Sverige under perioden 2006-2016 som i sin tur ökar risken för hjärt- och kärlsjukdomar (Folkhälsomyndigheten, 2018). Stillasittande på fritiden och den fysiska aktiviteten har varit oförändrad hos flera grupper. Risken är att det fortsätter att öka om ingenting förändras. Idag är det vedertaget att fysisk aktivitet har positiva effekter på hälsan i form av

just minskad risk för hjärt- och kärlsjukdomar, diabetes och högt blodtryck. Cykeln som transportmedel bidrar till en aktivare livsstil och fysisk aktivitet, vilket skulle kunna motverka förtida död och minskad risk för ovan nämnda risker (Schantz, 2015; Faskunger, 2008). Det i sin tur innebär minskade samhällskostnader som en konsekvens av att medborgare håller sig friskare. Dessutom finns politiska mål och ambitioner om att minska andelen bilresor och öka andelen cykelresor i syfte att minska utsläpp, föroreningar och buller då cykeln ses som ett hållbart transportmedel (Näringsdepartementet, 2017). I och med befolkningstillväxt blir trafikrummet trängre att samsas på för alla trafikanter och cykeln anses mer yteffektiv än bilen. Förutom mer yta leder en ökad cykling till förbättrad tillgänglighet och säkerhet för alla trafikanter; motorfordon och gångtrafikanter blir mer uppmärksamma på att cyklister förekommer och det byggs fler gång- och cykelvägar när vägarna inte upplevs räcka till (Elvik & Bjorskau, 2017). Det i sin tur bidrar till politiska ambitioner om att öka social inkludering och jämlikhet (Näringsdepartementet, 2017). Det finns såklart andra sätt att bemöta samhällsproblem på och cykeln bör ses som ett av dem och det som denna uppsats avgränsar sig till att handla om. Om cykling är ett bra alternativ är det relevant att veta varför människor ändock inte väljer att cykla samt varför de som cyklar väljer att göra det.

## Att cykla eller inte

Databrist är ett stort problem i undersökningar om resvanor (Eriksson, 2009; Trafikanalys, 2017). En del statistik visar på att cykling ökar (Miljöbarometern, 8 maj 2018) medan statistik som sträcker sig tillbaka till 90-talet visar att cykelresorna inte når upp till samma nivåer som det var då (Trafikanalys, 2015). I viss statistik som presenteras står cykeln inte som ett självständigt trafikslag utan klumpas ihop med gångtrafikanter (se undersökning av Trafikanalys, 2017). Detta förekommer inte bara i undersökningar utan även i nationella transportplanen (Trafikverket, 2017a). I infrastrukturen delas oftast gång- och cykelvägen mellan gångtrafikanter och cyklister. Vidare räknas cykelbana som tillbehör till väg, i väglagen, vilket ställer krav på hur cykelbanorna får byggas som gör att de inte kan byggas i lika hög utsträckning som det efterfrågas (Trafikverket, 2017b). Denna del kommer inte beröras mer ingående i uppsatsen men det kan få betydelse för hur cykeln uppfattas av andra exempelvis som gående eller fordon.

Forskning om anledningar till att cykla är ofta för hälsans skull eller för att det är en trivsamt upplevelse (Eriksson, 2009). Att cykla kan ses som ett billigt alternativ som är flexibelt, går snabbt och är miljövänligt även om miljö inte visat sig vara det huvudsakliga skälet till varför människor cyklar (Niska, 2007). Att cykla förknippas ofta med glädje och rörelsefrihet, att kunna vara oberoende andra och röra sig fritt (Aldred, 2010). En del cyklister poängterar cyklingens naturnära upplevelse och fart, att kunna njuta av cykelturen och att samtidigt kunna komma fram snabbt till målet. Cykling kan ses som en del av en gemenskap. Att cykla kännetecknas då av delaktighet och aktivitet jämfört med att åka bil som har en förare och ett antal passagerare som "bara" åker (ibid.). Vidare visar tidigare studier att anledningar till att inte cykla kan vara dåligt väder, långa avstånd, höjdskillnader och osäker trafikmiljö (Eriksson, 2009). En del har inte färdigheter att cykla som exempelvis bristande balans, syn, hörsel och kan känna skam av att ramla på offentliga platser och undviker därför cykling (Horton, 2007). Vidare beskrivs det att en del cyklister upplever rädsla för att ramla eller skada sig men också att framstå som okunnig inför andra, ovälränad eller att cykla på en cykel som är avvikande exempelvis om den ser för "sportig" ut. Andra känner sig inte tillräckligt duktiga på att reparera och meka med sin cykel och väljer därför bort den (ibid.). Vissa cyklister beskrivs vara rädda för trakasserier, hot och våld i trafiken som visat sig förekomma mellan bilister och cyklister



(Balkmar, 2014). Även om cykling av vissa anses billigt behövs ekonomi och motivation att köpa en cykel och en vilja att cykla (Faskunger, 2008). Vid arbetspendling behövs möjlighet att låsa och parkera cykeln för att minska stöldrisker samt omklädningsrum vid målet om cyklisten blir svettig (ibid.). Även om det finns cykelvägar betyder det inte per automatik att människor väljer att cykla där utan cykelanvändning påverkas också av upplevd kontroll över cykeln, attityder och den sociala miljöns inverkan på upplevelsen (Eriksson, 2009).

## Att vara cyklist

En cykel är inte bara en cykel utan tillskrivs mening utifrån cykelns användningsområde och föreställningar om cykeln; cykelns identitet (Aldred, 2013). Det värde eller mening som tillskrivs cykeln kan få betydelse för den egna identiteten vid användning av cykeln och identiteten som cyklist. Identiteten som cyklist bör i sin tur förstås i relation till andra färdmedel och trafikanter, enligt Aldred (2013).. Det beskrivs vara i interaktionen med andra trafikanter som cyklisten skiljer sig från eller identifierar sig med andra trafikanter. Individerna interagerar i trafiken och lär sig om varandra som trafikanter, vem som är vem och vad som är vad. I trafikutrymmet och andra kontexter eller kulturer skapas och återskapas beteenden och normer som formar identiteter (Füssl & Haupt, 2017). Olika färdmedel har utifrån föreställningar om dem mer eller mindre makt eller status i trafiken. I tidigare studier anses bilen vara normativ på vägen och självklar i många samhällen, det är också därför det funnits och finns intresse att studera cyklister i trafikmiljö (Füssl & Haupt, 2017; Aldred, 2013; Balkmar, 2014, Skinner & Rosen, 2007). Det är av betydelse att förstå identiteten som cyklist inom samhälleliga förutsättningar och då exempelvis mot bakgrund av infrastrukturen samt den historiska trafikplaneringen och tidigare eller nuvarande föreställningar om cykling och cyklister.

## Kunskapslucka

Tidigare svenska studier och sammanställningar om cyklister berör: cyklisters utsatthet för våld och hot i stadsmiljö (Balkmar, 2014), cyklisternas olycksrisk och faktiska skador (Thulin & Niska, 2009; Niska & Eriksson, 2013), färdmiljöns betydelse för den upplevda hälsan (Schantz, 2015) och om anledningar till att cykla eller inte (Eriksson, 2009) för att nämna några exempel. Mot bakgrund av den mediala rapporteringen som rapporterat en ökning av antalet cyklister främst i Stockholm innerstad och dess konsekvenser i form av ökad irritation på cyklister har cyklister i innerstaden studerats (Miljöbarometern 2018 8 maj; DN, 2017 6 maj, Balkmar, 2014). Det finns däremot vad jag vet, få svenska studier om identiteten som cyklist och studier om cyklister i förorter till stora städer.

Trots att det finns kunskap om cyklisters identitet internationellt skiljer sig studiernas resultat beroende på den kontext cyklisten befinner sig i och de föreställningar som finns om cyklister (Aldred & Jungnickel, 2014). Det vore därför intressant att studera cyklistens identitet i en svensk kontext. Det är den sociala miljöns inverkan på upplevelsen, föreställningar, normer och attityder om cykling och framför allt identiteten som cyklist, som uppsatsen kommer att undersöka närmare (se kapitel 5: Syfte). Studiens resultat kan bidra med kunskap om hur cykeln som färdmedel kan uppfattas som positivt eller negativt för individens identitet. Det i sin tur kan användas i syfte att förstå varför människor väljer eller inte väljer att cykla. Kunskapen kan också användas i syfte att förbättra förutsättningarna för olika färdmedel, hur de porträtteras i policyer, hur de tilldelas utrymme i den fysiska infrastrukturen samt skapa reflektion kring producerandet av identiteten som cyklist.

## 2. Bakgrund

I det här kapitlet beskrivs hur cykeln och cyklister historiskt har marginaliserats i trafikplaneringen och inte integrerats med annan trafik i planeringen. Vidare ges en överblick av cykelns mångfald av användningsområden som utvecklats i och med att cykling som träning blivit vanligare. Det i sin tur har betydelse för föreställningar om vad cykling är och vem som är cyklist.

### Cykelns roll i trafikplanering

Mellan åren 1930-1970 beskrivs Stockholm som en anti-cykel stad som marginaliserar cykeln i trafikutrymmet (Emanuel, 2012). I och med modernisering och urbanisering efter andra världskriget nedprioriterades cykeln och bilen ansågs istället vara framtidens transportmedel. Det blev vanligare med trafikseparering i syfte att öka säkerheten. Fokus på säkerheten påverkade tillgänglighet och bekvämlighet negativt för cyklister eftersom att cyklister tilläts cykla på gångvägarna som inte var anpassade för cyklister. Vidare ansågs cykelns roll i trafikplaneringen vara ytterst liten och cykeln ansågs ta utrymme från annan trafik. Eftersom planerare inom samhällsplaneringen prioriterade bilen fick cykeln anpassa sig till rådande förhållanden (ibid.).

Den teoretiska grunden för hur det ska planeras för cyklister anses vara outvecklad i jämförelse med trafikplaneringen generellt och i synnerhet i jämförelse med hur det planeras för bilen (Koglin & Rye, 2014). I Stockholm och många andra svenska städer beskrivs cykeln inte vara en integrerad del i stads- och trafikplaneringen vilket kan bidra till en obalans i maktförhållanden mellan trafikanter som kan vara till fördel för motortrafik där cykeln istället inkräktar på vägen (Koglin, 2015). Motsatsen beskrivs finnas i Köpenhamn där cykeln istället är en del av trafikplaneringen vilket skapar en jämnare maktbalans mellan olika trafikanter som har förståelse för "varandras vägar" i trafiken (ibid.).

Enligt tidigare forskning har det funnits policyer om att öka cyklingen sedan 90-talet men att policyerna inte realiserats i praktiken (Aretun & Robertson, 2013). Istället betonas att framkomligheten för bilar ökar vilket kan ha att göra med att främjandet av cykling i viss mån har handlat om att bygga ut befintliga cykelvägnät och förbättra cykelinfrastruktur på glesbygd och på platser som är anpassade för biltrafikens målpunkter. Cykelns integrering med annan trafik- och stadsplanering anses saknad (ibid.). Trafikverket skriver bland annat på sin hemsida att "*Befintliga gång- och cykelvägar behöver byggas ut och det som finns behöver utnyttjas bättre.*" (Trafikverket, 2017 21 juni). Hur det planeras för cykeln kan ha att göra med synen på cykeln som transportmedel eller något för nöjet.

### Cykeln som leksak eller som fordon

Cykeln beskrivs historiskt sett som ett billigt alternativ med hälsofördelar och som ett sätt att transportera sig till och från jobbet på samt andra vardagliga aktiviteter (Emanuel, 2012). Idag anses cykeln förknippad mer med nöje och fritid (Aldred, 2015). Cykeln kan också uppfattas som en tillfällig lösning för ungdomar som inte tagit körkort då de förväntas gå över till motorfordon (Daley & Rissel, 2011). Utvecklingen av BMX-cykling, cyclo-cross, mountainbike m.fl. har blivit en trend och ökat bland cyklister och icke-cyklister vilket beskrivs ha påverkat den allmänna uppfattningen om

cykling (Horton, 2007). Denna utveckling anses också påverka uppfattningen om att cykling inte nödvändigtvis sker intill vägen utan också i skogen eller på andra platser bort från motortrafikerad väg. Och andra sidan har anmälningarna till cykellopp ökat vilket jag tänker skulle kunna ha inverkan på den allmänna uppfattningen om träningscyklister; att de då är fler som cyklar på vägen i syfte att träna inför lopp (Råd & Rön, 21 juni 2017). I tidigare studier av cyklister anser icke-cyklister att cyklister är modiga som vågar cykla i rusningstrafik (Daley & Rissel, 2011). Det är som jag ser det ett exempel på att vägen inte uppfattas tillhöra cyklister i samma grad som andra trafikanter i rusningstrafik och gör att cyklister framstår som risktagare.

Även hur cykeln porträtteras i policyer kan få betydelse för hur cykeln uppfattas. I en studie av brittiska transport-policyer beskrivs framställningen av transportmedel betona användbarhet, nytta, effektivitet och rationalitet (Aldred, 2015). Det handlar då om effektiva färsätt och tidsparande. Detta beskrivs mot bakgrund av en samhällelig kontext som prioriterar tid och snabbhet vilket kan skapa frustration om förväntningarna på snabbhet inte uppnås. I samma studie beskrivs tiden uppfattas som något som kan tjänas in eller bytas mot något annat som också är värdefullt. Det jag finner ännu mer intressant som studien tar upp är att cyklisterna anses ha mer eller mindre rätt till utrymmet på vägen beroende på deras syfte med resan (ibid.). I studien exemplifieras med att socialcykling i bredd och nöjescykling kan ses som onödigt användande av vägutrymmet som "tar plats" och är till nackdel för trafikanter som vill använda vägen för effektivt resande. Det betonas i studien att flera cyklister upplever cykling som både nytta och nöje i samma resa. Det förklaras vidare av att det inte bara är i policyer nyttoargument används utan cyklister kan själva betona nyttan med att cykla för hälsans skull i form av att det sparar tid som en del cyklister annars skulle spendera på gymmet. Att prioritera fart och effektivitet i transport-policyer kan skapa en annan form av marginalisering där snabba cyklister får företräde till vägen medan cyklister som prioriterar annat än fart blir marginaliserade (ibid.). Trots att det finns politiska ambitioner att höja cyklandet status som transportmedel visar tidigare studier att cykling för nöjet befinner sig högst i hierarkin utifrån vad som är acceptabel cykling (Daley & Rissel, 2011). Därefter kommer cykling för sport och tränings skull. Cykeln som transport beskrivs hamna i botten och cykelbud uppfattas som minst populära. Transportcyklism ses inte som normen i den allmänna uppfattningen om cykling, enligt studiens resultat (ibid.).

Sammanfattningsvis beskrivs cykeln historiskt ha avskilts från motortrafik och istället "placerats" med gångtrafikanter utan större anpassning för cyklisterna. Vidare beskrivs cykelns avsaknad av integrering i trafikplaneringen vara till nackdel för cyklister som istället uppfattas som "inkräktare" på andra trafikanters vägar. Det finns ambitioner om att öka cyklingen men när de ska realiseras i praktiken byggs befintliga gång- och cykelvägar ut som är anpassade för bilistens målpunkter. Fortsättningsvis har cykelns användningsområden breddats vilket beskrivs ha påverkat den allmänna uppfattningen om cykeln som leksak eller fordon; för nöje eller transport. Det i sin tur kan ha betydelse för om cykeln anses ha rätt till vägen eller om cykeln bara är i vägen. Slutligen och som är i fokus för denna uppsats är att förstå hur cyklisternas identitet formas i interaktion med andra trafikanter, mot bakgrund av den kunskap som presenterats i detta kapitel.

### 3. Tidigare forskning

I det här kapitlet tas tidigare studier upp som undersökt föreställningar om cykling och cyklister samt identiteten som cyklist. I brist på svenska studier har jag sökt och refererat till brittiska studier som historiskt beskrivs ha haft en liknande utveckling av trafikplaneringen som i Sverige där cykeln varit marginaliserad (se Horton, 2007).

#### **Cykeln är bra men cyklisternas beteenden är dåliga**

Mot bakgrund av den mångfald av användningsområden som cykeln kan ha finns det inte heller en entydig uppfattning om cyklister. Tidigare forskning visar på att, beroende på hur vanligt förekommande det är med cyklister i en kontext eller ett samhälle kan cyklisterna “smälta in” eller “sticka ut” (Aldred & Jungnickel, 2014). När cykling upplevs vara vanligt förekommande i ett samhälle uppfattas cykling vardagligt, normalt och accepterat. I samhällen där cykling inte upplevs vanligt förekommande kan cyklingen uppfattas vara exkluderad på ett synligt sätt som får cykling att framstå som coolt och exotiskt istället för vardagligt och världsigt. Samtidigt kan attityder och beteenden mot cyklister vara mer aggressiva eller negativa när cyklister förekommer mer sällan i ett samhälle (Skinner & Rosen, 2007). I andra kontexter kan det vara tvärtom i, att aggressiviteten ökar i och med att cyklisterna ökar vilket har att göra med ett ökat antal trafikanter som ska konkurrera om samma trafikutrymme (Balkmar, 2014). När konkurrensen om vägen ökar och olika trafikanter ska samsas kan hastigheten bli ett problem. Gångtrafikanter anser då att cyklister cyklar snabbt förbi och cyklister anser att bilister kör för nära och för snabbt förbi dem (Daley & Rissel, 2011). Negativa uppfattningar om cyklister har visat sig i tidigare forskning vara att cyklister uppfattas som oberäkneliga, hänsynslösa, ignorerande, sårbara och farliga i trafiken (Emanuel, 2012; Balkmar, 2014; Daley & Rissel, 2011, Aldred, 2013). Att cyklister framställs som regelbrytare kan förklaras av att trafikreglerna inte är anpassade till cyklister eller att det inte alltid är markerat var cyklisten får eller inte får cykla som skapar otydlighet (Björklund, Forward, Janhäll & Stave, 2017). Cykeln kan också uppfattas som en symbol för hälsa, anti-konsumtion, trender och relaterat till hållbarhet (Füssl & Haupt, 2017; Aldred, 2010). Även om cyklandet i sig ofta uppfattas som positivt, roligt och miljövänligt har studier visat att negativa beteenden hos en del cyklister kan ha en negativ betydelse för den allmänna uppfattningen. Detta har visat sig tydligt hos icke-cyklister (Daley & Rissel, 2011). Sammanfattningsvis ser jag att tidigare studier handlar om att cykeln beskrivs som något bra medan cyklister beskrivs som något dåligt. Utifrån att den här uppsatsen fokuserar på identiteten som cyklist är det inte bara andras uppfattningar om cykeln och cyklister som kan forma identiteten utan den egna upplevelsen av att cykla kan ha betydelse för identitetsskapandet (Stier, 2003).

#### **Den egna upplevelsen av rädsla och trygghet**

I tidigare forskning beskrivs att cyklister upplever sig själva som säkra och ansvarsfulla cyklister och bilister medan de upplever andra bilister mindre pålitliga och ännu mindre andra cyklister (Skinner & Rosen, 2007). Att vara både bilist och cyklist anses inte vara något som skapar identitetskris utan uppfattas snarare skapa en större förståelse för olika trafikslag. Det har visat sig att mer erfarna cyklisterna inte upplever rädsla eller otrygghet i samma utsträckning som mindre erfarna cyklister

(Daley & Rissel, 2011). Vidare beskrivs att rädsla eller trygghet kan förutom erfarenhet ha att göra med vägval, utrustning som belysning, hjälm och synliga kläder samt hur cyklisten hanterar sin cykel på vägen. Rädslan och erfarenheten av att cykla går hand i hand med tidigare studier som visat på att upplevd makt, kontroll och självförtroende i trafiken har betydelse för beteenden och uppfattningen om sig själv som cyklist (Aldred, 2013; Füssl & Haupt, 2017). Cyklisters identitetsskapande kan förstås bland annat utifrån att "byta sida"; att se sig själv som cyklist utifrån bilistens perspektiv istället för att se sig själv utifrån andra cyklisters eller gåendes perspektiv (Füssl & Haupt, 2017). Detta perspektivbyte har uppmärksammats i de tidigare studierna då bilistens perspektiv beskrevs som det dominerande perspektivet att utgå ifrån till skillnad från gående och andra cyklisters perspektiv. Ytterligare betydelse för identiteten som cyklist kan vara den generella ökningen av cyklist i samhället som beskrivs framställa cykling som populärt och eftersträvansvärt (Füssl & Haupt, 2017). Andra aspekter som kan utmärka en cyklist som "cyklist" är sättet att klä sig (Aldred, 2013).

## Kläder, utrustning och beteenden

Upplevelse av trygghet eller rädsla, stolthet eller skam beskrivs bland annat komma till uttryck genom cyklisternas användande eller icke-användande av utrustning när de cyklar och sättet de betar sig i trafiken (Aldred, 2013; Füssl & Haupt, 2017). I tidigare studier beskrivs föreställningarna om cyklisterna ha betydelse för sättet cyklisterna klär och betar sig, beroende på om föreställningarna är positiva eller negativa. Två föreställningar som beskrivs vara negativa kommer till uttryck i en tidigare studie av Aldred (2013), "den alltför kompetenta" och "den inte tillräckligt kompetenta cyklisten". Den alltför kompetenta cyklisten porträtteras som hardcore cyklist, iklädd sportiga kläder och utrustning samt uppfattas vara vältränad och cyklar mer eller mindre varje dag. Den inte tillräckligt kompetenta cyklisten framställs som att inte ha belysning, cyklar i bredd, har inte hjälm, bryter mot trafikregler, uppfattas vara risktagande och cyklar mitt i vägen (ibid.). I andra studier förekommer "den dåliga cyklisten" och som liknar sättet "den inte tillräckligt kompetenta" cyklisten beskrivs på och likaså användningen av lycra och valet av cykel beskrivs signalera sportighet och seriositet (Daley & Rissel, 2011).

Andra typer av cyklisterna som förekommer i tidigare studier är bland annat "den ansvarsfulla", "livsstilscyklisten", "pendlingscyklisterna" och "hippy-go-lucky" (Gatersleben & Haddad, 2010). Den "ansvarsfulla" cyklisten beskrivs som en cyklist som visar hänsyn och är uppmärksam på andra trafikanter, följer trafikregler, använder reflex och belysning, stannar vid trafikljus och är trevlig mot andra trafikanter. Sannolikheten att den "ansvarsfulla" cyklisten cyklar på trottoaren, använder en BMX, lyssnar på musik, röker samtidigt som han eller hon cyklar samt inte har råd med en bil beskrivs som mycket låg sannolikhet. "Livsstilscyklisten" beskrivs som en cyklist som gillar att cykla överallt, länge och ofta, spenderar mycket tid och pengar på att cykla, använder lycra, cykelskor och hjälm och uppskattar adrenalin som kommer av cyklingens höga hastighet. Vidare beskrivs "livsstilscyklisten" som en vältränad person som cyklar för att hålla sig i form, cyklar för miljön och för välgörenhet och uppfattas oftast vara medlem i en cykelklubb. "Pendlingscyklisten" framställs som en ung, välutbildad, bestämd och snygg cyklist som pendlar med cykeln i alla väder. Slutligen, cyklisten som benämns "hippy-go-lucky" är en cyklist som cyklar till vardags för att uträtta ärenden som shopping, har inga speciella cykelkläder eller utrustning utan "vanliga" kläder, är trevlig, visar hänsyn och är oftast en kvinna. (ibid.)

Enligt tidigare forskning finns det flera sätt att framställa sig själv i interaktion med andra trafikanter (Füssl & Haupt, 2017). Obalans i maktförhållandet mellan cyklisterna och bilister kan hanteras genom

diverse strategier under interaktion som exempelvis att cyklisten låtsas som att han eller hon inte ser bilisten eller väljer att inte väja för bilisten i syfte att osynliggöra bilisten. Alternativt kan cyklisten också synliggöra sig själv som cyklist och aktivt stärka rollen som cyklist på vägen. Cyklister som anpassar hastigheten till trafiken beskrivs uppleva ett flow och kontroll över situationen. En annan strategi för att hantera rädsla kan vara att hoppa av cykeln och på så sätt transformera sig till gångtrafikanter som cyklist. Att tänka rationellt där risk, sannolikhet och konsekvenser övervägs eller att inte lita på andra trafikanter och vara extra försiktig kan minska upplevda risker i trafiken. För att inspirera till en positiv uppfattning om cyklister kan cyklister medvetet uppföra sig i trafiken, nästan överdrivet i syfte att framstå som representanter för alla cyklister. Andra cyklister kan framställa sig som kompetenta och "specialister" genom användningen av utrustning och kläder som beskrivits ovan. Strategier för att inspirera bilisterna kan bland annat vara att påvisa cykelns fördelar, hur njutbart och härligt det är att cykla och vad bilisten i bilkö går miste om (ibid.).

Sammanfattningsvis beskrivs föreställningar om cyklister vara negativa som exempelvis att cyklister bryter mot regler, cyklar för snabbt och visar inte hänsyn. Cykeln i sig uppfattas ofta som något positivt och roligt. Själva upplevelsen av att cykla beskrivs handla om rädsla och trygghet som kan hanteras genom diverse utrustning och kläder i syfte att synliggöra sig som cyklist eller att inte utmärka sig som cyklist. Flera identiteter framkommer i tidigare studier som beskrivs vara relaterade till kläder, utrustning, upplevelse och interaktionsstrategier samt som också beskrivs ha att göra med makt och kontroll som cyklist på vägen. Den här studien bidrar med en ny kontext, en svensk kontext med cyklister som cyklar i förorter och det är intressant om liknande föreställningar finns även här.

## 4. Teori

I det här kapitlet beskrivs de teorier som understödjer besvarandet av uppsatsens syfte och frågeställningar. Inledningsvis beskrivs vetenskapsteoretiska utgångspunkter och därefter mer specifik teori om identitet och avslutningsvis hur makt och normer får betydelse för identitet.

### **Social konstruktionism**

Förespråkare av social konstruktionism menar att förståelsen för samhället, fenomen, kategorier och företeelser är socialt skapade och revideras ständigt i social interaktion (Allwood & Erikson, 2017). Meningsskapandet om den sociala omgivningen och objekt i den anses inte existera oberoende sociala aktörer. Exempelvis är ett träd, en sten, en människa språkliga benämningar som tillskrivits mening och innebörd av människor i interaktion. För att få kunskap om den sociala omgivningen eller verkligheten behöver forskaren vända sig till de sociala aktörerna och språket. Det är viktigt att betona att det är själva förståelsen för den sociala verkligheten som är socialt konstruerad och resultat av kommunikationsprocesser i den kontext individen lever i. Verkligheten anses inte vara en fantasi som går att konstruera bort men däremot kan den mening och innebörd som produceras och tilldelas olika objekt och tankar eller människor förändras genom nytt meningsskapande i interaktion. Förespråkare av social konstruktionism beskriver att teorin eller sättet att se på världen har till syfte att synliggöra föreställningar om verkligheten, åsikter, värderingar och beteenden och dess koppling till hur de har konstrueras och eventuellt fortfarande konstrueras. Den verkliga existensen av en yttre verklighet är på så vis inom perspektivet social konstruktionism inte ifrågasatt. Det handlar istället om hur sättet att se på omgivningen får betydelse för människor och deras förståelse. Människor förstår endast så långt språket och förståelsen om omgivningen eller verkligheten räcker, s.k. epistemologisk idealism. (ibid.).

### **Objektivitet**

Kritik mot socialkonstruktionismen beskrivs vara att den inte kan förutsäga och predicera, vilket förespråkare för perspektivet menar inte är syftet utan snarare att befria människor från invanda tankesätt (Allwood & Erikson, 2017). En annan kritik mot perspektivet handlar om att ifrågasättandet av sociala konstruktioner bidrar till nya konstruktioner som värderas som bättre eller sämre utan att objektiva kriterier fastställts för vad som är bra eller dåliga konstruktioner. Om allt anses vara socialt konstruerat bör även kriterierna uppfattas som konstruerade och inte objektiva.

Socialkonstruktionismens styrka handlar om att producera kunskap som ska verka frigörande för individer men beskrivs även kunna användas för att producera kunskap om det stabila inom samhället. Ett ytterligare problem med idén om att "allt är konstruerat" beskrivs vara att även teorin anses konstruerad. Det socialkonstruktionistiska synsättet bör användas för att diskutera och synliggöra vilka konstruktioner som blir normerande och varför, samt hur alternativa konstruktioner skulle kunna värderas (ibid.).

### **Diskurs och relativism**

Diskursen beskrivs som sättet att tala om något, sociala förväntningar på hur och vem som ska tala eller handla och vem som inte får det (Allwood & Erikson, 2017). En diskurs, en föreställning om något, anses också handla om makt och vem som har makt eller inte. Makten beskrivs inte tillhöra en

individ utan handlar om föreställningar som anses vara mer rätt eller fel i allmänhetens ögon och som kan få betydelse för hur allmänheten väljer att tänka, tala eller bete sig. Inom perspektivet social konstruktionism undersöks diskurser i syfte att förstå sociala konstruktioners uppkomst och producerande. Både social konstruktionism och diskurs kan tillsammans placeras inom synsättet som benämns postmodernism, enligt Allwood och Erikson (2017). Författarna beskriver att förespråkare av postmodernism anser att sanning blir meningsfullt i en kontext. Att sanning bedöms utifrån den som uttrycker sanningen eller påståendet, vilket de menar kan förstås som att sanningen förhandlas i den situation sanningen uttrycks. Vad som värderas som eftersträvansvärt och sant är då relativt kontexten, synsättet beskrivs alltså vara både kunskaps- och värderrelativt. Kritiken mot postmodernister handlar om att allt anses vara relativt och därmed är det svårt att tala om en sanning som ska utveckla samhället. Kritiken besvaras med att det istället för en sanning bör talas om flera olika synsätt eller perspektiv som ifrågasätter sättet att tänka om samhället (ibid.).

## Identitet

Det går att anlägga olika perspektiv på identitet som får betydelse för hur identitet förstås och tolkas. Det essentialistiska perspektivet på identitet betonar individens inre egenskaper och förutsättningar för utvecklingen av identiteten (Stier, 2003). Identiteten upplevs då objektiv, medfödd och anses utgöras av en "kärna" som sedan byggs på under livets skeenden. Inom det essentialistiska perspektivet anses individen ha en sann natur, en essens, som finns hos alla individer (Lenz Taguchi, 2014). Inom psykologin talas det om "jaget" och "självet" och identiteten kan då förstås som en individuell egenskap. Perspektiv som hänförs till social konstruktionism skulle istället förklara identitet som socialt konstruerad av människor i interaktion (Stier, 2003). Identiteten beskrivs "bli till" genom språkliga benämningar och uttryck som tillskrivs mening och innebörd. Det postmoderna synsättet uppfattas ta identiteten ett steg längre och förespråkare av postmodernism anser att det inte finns någon "fast" identitet alls utan identiteter beskrivs vara ständigt förhandlade, dynamiska, föränderliga och osäkra (Stier, 2003). Då jag i uppsatsen vill undersöka cyklisters identitet i interaktion, i en trafikerad kontext kommer det socialkonstruktionistiska och postmoderna synsättet på identitet appliceras vilket innebär fokus på själva identifieringen med eller avståndstagande från andra, och förhandlingen av identiteten där identiteten "blir" till istället för att den "är". Identiteten är kontextbunden till de sammanhang den förhandlats fram i och kan variera mellan olika sammanhang. Intresset faller på vem individen önskar att vara eller inte vara samt hur identifieringen och den sociala positioneringen går till. Det finns ingen entydig definition på vad som menas med identitet eller vad det är men jag anser att Jenkins (2014) fångar komplexiteten i identitetsskapandet som sker i interaktion och där meningsskapande, överenskommelser, förhandling och kommunikation blir betydelsefulla för identifikationen:

Identifying ourselves or others, is a matter of meaning, and meaning always involves interaction: agreement and disagreement, convention and innovation, communication and negotiation. (Jenkins, 2014, s.18).

## Likhet och skillnad till andra skapar mening i form av social positionering

Identiteten beskrivs bli meningsfull i relation till någon eller något annat (Stier, 2003). Identiteten kan vara självdefinierad med utgångspunkt i hur "jag är" och uppfattar mig själv. Identiteten kan också vara utifråndefinierad med avstamp i hur "han eller hon är" och handlar om hur andra identifieras. Liknande anses gälla för kollektiva identiteter som definieras utifrån hur "vi är" eller hur "de är". Både



hur individen definierar sig själv och definieras av andra kan ha betydelse för identiteten, enligt Stier (2003). Att identifiera sig med något beskrivs samtidigt innebära ett avståndstagande från identifieringen av något annat. Det är just skillnaden, gränsdragningen till andra som anses skapa mening för den egna identiteten. Genom att förstå vilka andra människor ”är” förstår individer också vilka ”de” själva är, identifieringen beskrivs alltså vara en existentiell orientering, en ontologisk trygghet, om vad som är vad och vem som är vem och en förutsättning för att vara i och förstå världen. Att inte ha någon identitet anses vara förödande och ett hot mot individens existens (Stier, 2003). Identifieringen med eller avståndstagande från andra individer är av stor betydelse för uppsatsens resultat och bör ses om en ”kärna” till hur resultatet analyserats, vilket jag kommer återkomma till i kapitel 6 om metod.

Identitetsskapandet, likheter och skillnader till andra anses ske genom att positionera sig själv och andra socialt (Lenz Taguchi, 2014). Det handlar om att positionera sig eller bli positionerad utifrån rådande diskurser och idéer. Huruvida individer känner identifikation med eller avståndstagande från olika identiteter anses bero på identitetens uppfattade värde utifrån samhällliga, kulturella men även personliga normer och värderingar. Dessutom betonas att betraktarens perspektiv har betydelse. Beroende på från vilken synvinkel betraktaren ser på omgivningen eller från vilken synvinkel individen ser på sig själv tillskrivs mening och positionering därefter. Exempelvis kan en individ uppfattas som ambitiös, noggrann med hög arbetsmoral av vissa och som kontrollerande, stressad och konservativ av andra beroende på betraktaren. Det innebär att det inte är ordet eller språket i sig som bär en mening utan diskurser, normer och föreställningar om ordet som ger det mening, enligt Lenz Taguchi (2014). Identiteten bör förstås i relation till kontexten och miljömässig omgivningen som exempelvis nämns förort, stad, region, landsbygd etc. som beskrivs ha både en fysisk och kulturell miljö som anses forma identiteten och meningsskapandet (Stier, 2003). Identifikation och social position kompletterar varandra som jag ser det, identiteten placeras socialt i relation till andra identiteter.

### **Gränsöverskridande identitet**

Människans totala identitet beskrivs utgöras av flera subidentiteter (Stier, 2003). Individen anses ingå i flera relationer och sociala positioner samtidigt, exempelvis nämns att en individ kan vara dotter, mamma och mormor samtidigt men inte hela livet. Det behöver inte bara handla om relationen mellan individer utan kan även handla om likheter och skillnader, relationer och positioner till andra utifrån exempelvis nationalitet, sexualitet, intressen m.fl. (ibid). Den sociala positioneringen och identifieringen beskrivs bero på vilken diskurs, identitet eller kategori som dominerar i sammanhanget (Lenz Taguchi, 2014). Individen anses kunna välja att positionera eller identifiera sig på ett visst sätt i syfte att erhålla makt, trygghet, bli omtyckt eller liknande medan i en annan situation med andra människor kan individen positionera sig på ett annat sätt. Gränsen mellan olika identiteter framställs på så vis inte definitiv utan ses som en social process där gränser formas under interaktionen (Jenkins, 2014). Exempelvis nämns att en man som befinner sig bland kvinnor blir påmind om sin manlighet till skillnad från om flera män hade befunnit sig i samma kontext (Stier, 2003).

### **Betydelsebärande tecken och kroppslig identitet**

Vi har tidigare varit inne på språkets roll för menings- och identitetsskapandet och språket beskrivs vara mer än vad som sägs verbalt (Lenz Taguchi, 2014). Kroppsspråket och flera betydelsebärande tecken som klär kroppen beskrivs kommunicera mening. Det kan vara en klänning, smink, en bil, en individs stora skor eller ett visst märke som är trendigt, dyrt eller billigt som ”säger något” om

individ. Det handlar exempelvis både om att ett speciellt klädesplagg uppfattas vara fint men det är också individen som bär klädesplagget som känner sig fin i klädesplagget och på så sätt "gör" sig och klädesplagget fint. Vilken betydelse ett klädesplagg eller annan form av betydelsebärande tecken tillskrivs anses bero på föreställningar och sammanhang om tecknet men betydelsen anses också beror på vad det sätts i relation till för ord eller sammanhang (ibid.).

Språket är mer vad som sägs verbalt och kroppen är mer en vad den kläs in i, den är också upplevd. Individer uppfattas både ha en kropp och styra över sin kropp och samtidigt uppleva och identifiera sig med och genom sin kropp (Stier, 2003). Första intrycket av andra människor beskrivs ske genom kroppsspråk, ålder och utseende innan någon verbal kommunikation hunnit ske. Förutom de yttre egenskaperna kan den inre upplevelsen i kroppen också ha betydelse för identiteten och för individens relationer till andra exempelvis nämns upplevelsen av sjukdom, smärta, klimakteriet, utbränd m.fl. ha betydelse för identiteten. Detsamma anses gälla för upplevelsen av rummet eller platsen som människan befinner sig på. Platsen kan upplevas som "hemma" eller "borta", som en "transportsträcka" eller en "trivsamt" plats (Stensmo, 2002).

Föreställningar om den egna kroppen bör förstås i relation till samhälleliga normer och ideal om den perfekta kroppen, om hälsoideal och trender inom skönhet (Stensmo, 2002). Det kan ha betydelse för den egna och andras uppfattningar om kroppen som normal eller onormal, överviktig eller underviktig, tilltalande eller oattraktiv. I dagens samhälle beskrivs det vara stort fokus på fysisk aktivitet och en aktiv livsstil (Faskunger, 2008). Genom sättet att leva kan en identitet förmedlas till den sociala omgivningen som upprätthåller och återskapar den egna identiteten (Stier, 2003). Känslan eller upplevelsen av något kan förstås kroppsligt och förståelsen av känslan kan förstås som det språkliga som individer lärt sig att benämna känslan med (Lenz Taguchi, 2014). Däremot behöver nödvändigtvis inte alla känslor upplevas på samma sätt även om de benämns på samma sätt (ibid.).

### **Identitet som social avvikelse och icke-identitet**

Identiteter kan förstås som socialt avvikande, på ett positivt sätt som inspirerar eller imponerar på andra och på ett negativt sätt som kan göra att individer tar avstånd från eller känner sig rädda att identifieras med det negativa (Stier, 2003). Båda ytterligheterna, att känna sig socialt utanför på ett negativt eller positivt sätt beskrivs skapa en avvikande identitet som annorlunda. Negativa identiteter tillskrivs mening som ofta baseras på fördomar och stereotyper från den sociala omgivningen. Den avvikande identiteten, det onormala, förklaras bli avvikande i en social och kulturell kontext som definierar identiteten som avvikande, även om individer med avvikande identitet inte väljer att vara avvikande. Andras uppfattning om den egna identiteten beskrivs på så vis forma den egna självuppfattningen. För en del individer kan den avvikande identiteten vara eftersträvansvärd då individen känner en starkare eller tydligare identitet som avvikare, att faktiskt "bli någon", kanske också unik. För att tydliggöra behöver inte unicitet dvs. att vara unik handla om personliga egenskaper utan individen som känner tillhörighet till en grupp och en kollektiv identitet kan fortfarande känna sig unik. För andra kan den avvikande identiteten få betydelse i form av att individen känner sig udda och socialt utanför. Anledningen till att skilja ut det onormala anses vara, mer eller mindre omedvetet i syfte att bekräfta och definiera det som anses normalt i den sociala miljön (ibid.). Normen anses existera i relation till avvikelsen och får sin existens från avvikelsen (Ambjörnsson, 2008). Vad som är normalt och onormalt beskrivs vara föränderligt i och med samhällelig utveckling.

En form av avvikande identitet är den stigmatiserade (Stier, 2003). Både kroppen och personligheter kan stigmatiseras utifrån att individen exempelvis inte anses ha tillräcklig moral eller negativa personlighetsdrag. Stigmatiserade identiteter anses vara relaterade till starka känslor i den sociala

omgivningen och kan tillskrivas mening och innebörd som ibland tar överhanden av totalidentiteten även om individen kan ha flera subidentiteter som inte är stigmatiserade. Beroende på hur individen identifieras kan det få betydelse för konsekvenserna; vilka resurser identiteter tilldelas eller påföljder som följer anses bero på identitetens värde eller status (Jenkins, 2014). En intressant aspekt som Stier (2003) drar till sin spets är tanken om icke-identiteter. Exempelvis nämns tiggare och hemlösa som en stigmatiserad grupp och genom att omgivningen inte söker ögonkontakt med den stigmatiserade gruppen anses deras identitet inte bekräftas. Om ögonkontakt istället sökt bekräftas identiteten för varandra vilken också beskrivs innebära empati och eventuella skuld känslor. Denna tanke kommer jag återkomma till i kapitel 7, Resultat och Analys.

## Normerande föreställningar

Ur ett strukturalistiskt perspektiv anses makt vara något som kommer utifrån, en yttre omständighet som påverkar individen medan det poststrukturella synsättet istället ser makt som en inre omständighet där individen anammar en yttre omständighet (Lenz Taguchi, 2014). Makten beskrivs inte som en egenskap hos individen eller något individen äger utan bör förstås som relationell. Enligt det poststrukturella synsättet förhandlas, produceras och upprätthålls makt genom individuella och kollektiva handlingar. Förespråkare inom det poststrukturella synsättet menar att makt sker genom att dominerande föreställningar, normer och diskurser förkroppsligas och efterlevs av individen. Makt har enligt perspektivet historiskt förknippat med hot, våld och vapen men har alltid mer kommit att relateras till individens anpassning till rådande normer och värderingar. Att bli någon eller något, identitet, anses därför handla om makt, självdisciplinering och påverkan som sker i interaktion i vardagen. Det krävs att flera individer tänker och agerar efter en föreställning för att tanken ska bli en kollektiv självklarhet eller något för-givet-taget. Vidare beskrivs att makt förutsätter motstånd och vice versa. Motståndet kan vara medvetet agerande mot rådande maktdiskurser men motståndet kan också förstås som en omedveten förändring av maktdiskursen genom att individer inte tänker och handlar identiskt med tidigare handlingar, ibland kan det bli fel när individen tänker eller handlar. Möjligheterna att göra fel eller förändra en diskurs beskrivs öka ju större makt diskursen har eller med andra ord ju bättre individen behärskar och förkroppsligar diskursen. Att bli någon, ett subjekt, anses innebära att bli producerad av normer, diskurser och föreställningar samtidigt som det görs motstånd mot dem (ibid.).

## Sammanfattning

Det socialkonstruktionistiska perspektivet innebär för uppsatsens del att cykling och cyklister ses som språkliga benämningar som ges mening och innebörd i interaktion. I relation till tidigare forskning får också kläder, utrustning, cykel och diverse beteenden mening och innebörd i interaktion. Det är denna mening och innebörd uppsatsen syftar till att undersöka i syfte att förstå identiteten som cyklist. Vidare bör individernas identitet som cyklist ses som starkt beroende av den kontext de befinner sig i. Identiteten anses bero på vilket perspektiv som cyklister betraktar sig själva utifrån och det perspektiv som cyklister blir betraktade utifrån av andra (självddefinierad och utifrändefinierad identitet). Språket som används för att identifiera sig som cyklist tillskrivs mening och innebörd som bör ses som producerad och reproducerad, ibland också förändrad av diskurser, föreställningar och normer om cykling och cyklister. Sättet individer talar om sig själva eller sättet de betar sig på kan då förstås som en förkroppsligande makt av rådande diskurser eller som ett motstånd mot rådande diskurser och föreställningar. Som poängterats i teoretiska utgångspunkter är individer aldrig bara en

identitet utan flera (gränsöverskridande identitet) som exempelvis cyklist, bilist och gångtrafikanter samtidigt men att vissa identiteter anses framträda i vissa kontexter medan andra identiteter står i bakgrunden. Det beskrivs bero på hur eftersträvansvärd och utmärkande identiteten är i kontexten. Det kan vara så enkelt som att individen känner sig som cyklist när han eller hon cyklar. Det kan också vara lite mer komplicerat som att individen känner sig mer eller mindre som cyklist när individen cyklar bland andra cyklister eller/och andra trafikanter. Det är det här mer eller mindre, likhet och skillnad, som den här uppsatsen kommer att studera närmare. Jag har i bakgrund och tidigare forskning tagit upp föreställningar som kan finnas och som kan ha betydelse för beteenden, identiteter och upplevelser. Även i resultat och analys (se kapitel 7) kommer rådande föreställningar att presenteras genom citat som sedan tolkas mot bakgrund av detta teoretiska kapitel. Den kunskap som jag i uppsatsen är med och konstruerar bör mot bakgrund av det socialkonstruktionistiska perspektivet inte ses som det "sanna" utan som synsätt att belysa upplevelsen att cykla, identifieringen som cyklist och förgivettagandet om cyklister och cykling i trafiken.

# 5. Syfte och frågeställningar

Cykeln ses som en universell lösning och det finns politiska ambitioner om att öka antalet cyklister och cykelresor i ett samhälle där bilen är normativ. Med utgångspunkt i det bilnormativa samhället är det intressant att undersöka upplevelsen av att cykla och identiteten som cyklist utifrån cyklisters eget perspektiv. Vilka identifierar sig cyklister med eller tar avstånd från och hur kommuniceras identitet i samspel med andra trafikanter? Det kan i sin tur bidra med kunskap om vilken roll cyklister tilldelas eller identifierar sig med i trafiken. Det har formulerats i ett syfte och tre frågeställningar:

Syftet är att få kunskap om hur cyklister upplever det att cykla i ett bilnormativt samhälle samt hur cyklister identifierar sig som cyklist, både i relation till andra cyklister och till andra trafikanter.

1. Hur upplever cyklister det att cykla?
2. Hur identifierar sig cyklister som cyklister?
3. Hur identifierar sig cyklister i samspel med andra trafikanter?

## Definition av cyklist

Med cyklist menas i den här uppsatsen alla människor som kan cykla och som har cyklat någon gång men där det inte krävs något specifikt cykelintresse, ägande av en cykel eller antal cyklade resor per år för att kallas cyklist.

Anledningen till att definitionen har valts är i syfte att fånga en bredd av perspektiv från cyklister som cyklar allt från ett par gånger per år till varje dag året runt. Problemet med att jämföra tidigare studier om cyklister är att cyklister definieras olika i olika studier (Eriksson, 2009). Det anses inte finnas några riktlinjer på vilka krav som behöver uppfyllas för att vara cyklist i en studie. De flesta individer har lärt sig att cykla sedan barnsben och skulle därför kunna ses som cyklister. En individ som äger en cykel skulle kunna uppfattas som cyklist, även om han eller hon inte har färdigheterna. Eller tvärtom, att han eller hon kan cykla men äger ingen egen cykel. En del cyklister cyklar endast under sommartid medan andra cyklar året runt. Det finns även cyklister som i andra situationer är bilister, fotgängare och kollektivtrafikresenärer. Cyklister har också olika syften med sin cykling som exempelvis arbetspendling, skolhämtning eller -lämning, pensionärsturer, turistguidning på cykel, upplevelse-cyklism eller cykling för träningens skull (Näringsdepartementet, 2017). Det beskrivs inte heller bara finnas en sorts cykel utan flera som exempelvis elcykel, hybridcykel, trehjuling, armcykel, lådcykel, liggcykel, racer, damcykel och system som låncyklar. Alla dessa cyklar och cyklister med diverse syften med att cykla definieras som cyklister i den här uppsatsen. Kritiken mot att definiera alla cyklister som ”cyklister” är, förutom att det är svårt att jämföra olika studier även att ”cyklister” inte anses vara en homogen grupp och att cyklisters preferenser skiljer sig mer mellan individer, till skillnad från bilister och gångtrafikanter (Eriksson, 2009). Den här studien syftar inte till att komma fram till en definition av ”cyklisten” utan istället hur ”cyklisten” som identitet kan förstås, vilka aspekter eller kännetecken som är viktiga för identiteten.

# 6. Metod

Det här kapitlet inleds med metodologiska utgångspunkter som beskriver vad som menas med att få förståelse för det som studeras. Vidare beskrivs hur frågeställningarna ska kunna besvaras, hur urval och datainsamling och databearbetning gått till samt etiska aspekter. Kapitlet avslutas med en metoddiskussion som tar upp frågor om uppsatsens tillförlitlighet och giltighet.

## Metodologiska utgångspunkter

I den här delen beskrivs den teori som ligger till grund för metoden. Först presenteras vad som menas med att förstå och därefter beskrivs hur förståelse sker i dialog (intervju) och därefter hur förståelse sker i text (transkriberad intervju).

### Hermeneutik

#### Förståelse

Att förstå innebär enligt det hermeneutiska perspektivet att skapa mening om fenomen (Thomassen, 2015). Enligt hermeneutisk teori anses människor befinna sig i en värld där allt har en mening. Meningen om fenomen tolkas fram utifrån människors tidigare erfarenheter och förförståelse som människor anses ha om fenomen. Människan och förförståelsen anses också vara en del av en historia, kultur och ett socialt sammanhang som beskrivs vara en förutsättning för människans tolkning och förståelse av ett fenomen. Förståelsen är enligt förespråkare av hermeneutik bunden till en kontext, människor förstår utifrån kontexten. Förförståelsen kan vara fördomar om fenomen som ibland kan vara en förutsättning för att tolka och förstå, i syfte att skapa mening. Kunskapen om olika fenomen anses inom hermeneutiskt teori vara föränderlig i och med historisk, kulturell och social förändring. Människan anses inte kunna ställa sig utanför sin förförståelse eller parantessätta den men kan (försöka) bli medveten om den och hur den formar de tolkningar som görs. Enligt förespråkare av hermeneutik går det inte heller att förstå mer än vad förförståelsen möjliggör. På så sätt beskrivs det som att det finns fenomen i den sociala omgivningen som människor inte lägger fokus på eller ser eftersom människor inte anses ha kunskap eller förståelse om fenomenen. Det är när människor ställs inför nya erfarenheter som förståelsen anses bli utmanad, ifrågasatt eller förändrad och som kan leda till ny, fördjupad eller bekräftad förståelse. Förståelsen beskrivs ske i interaktion där det behövs någon form av input för att förförståelsen ska ifrågasättas. Mötet mellan förförståelse och ny förståelse liknas vid en dialog eller ett möte med någon eller något (ibid.).

#### Förståelse som dialog

Om forskaren endast håller fast vid sin förförståelse kan det leda till att ingenting nytt förstås utan det redan förstådda bekräftas (Thomassen, 2015). Nya insikter utifrån vad den intervjuade säger kan skapa intresse hos forskaren att ställa fler frågor i syfte att förstå mer eller på ett annat sätt. Det i sin tur kan skapa reflektion hos den intervjuade och som kan leda fram till ytterligare förståelse. Det är en kontinuerlig process av att förstå varandra, där den intervjuade och forskaren har delvis olika förförståelse men möts någonstans "på mitten" även om det inte finns någon visuell mitten. Forskaren beskrivs på så sätt som medproducent och delaktig i det som berättas och i den kontext där meningsskapandet sker. För studiens del innebär det att de transkriberade intervjuerna inte bara är

intervjupersonernas svar utan resultatet av en dialog mellan forskare och intervjuperson samt ett resultat mellan olika förförståelse.

### **Den autonoma texten**

När intervjun skrivs ner i text anses texten redan för-tolkad i och med samtalet texten producerades i, samtalet mellan intervjuad och intervjuare (Thomassen, 2015). Texten bör därför ses som självständig i förhållande till den eller de som författade texten. När en intervju transkriberats beskrivs den förlora en del av sitt innehåll som exempelvis betoning på ord, pauser och uppmaningar men den förlorar även den kontext den producerades i som exempelvis på ett café, under en lunch eller under en viss tid på dygnet. För att mening ska kunna skapas om en text bör texten ses som ett självständigt objekt som beskriver världen den anses vara en del av. Syftet handlar inte om att återskapa den intention som de som författade texten, intervjuare och intervjuad, hade med en text utan istället tolka texten som sådan och hitta nya perspektiv att förstå texten på och i sin tur också ifrågasätta den sociala omgivningen som texten anses vara en del av. Det finns flera inriktningar inom hermeneutik om hur texten kan tolkas och förstås exempelvis att förstå författarens intention med texten, att förstå författaren bättre än henne eller honom själv eller att förstå den historiska bakgrund texten är skriven i. Eftersom att olika forskare kan använda olika perspektiv vid tolkning går det inte att komma fram till en tolkning som är sann utan tolkningarna bör ses som mer eller mindre rimliga och därmed heller aldrig fullständiga. I den här studien har jag valt det som benämns som den kritiska hermeneutiken i syfte att tolka underliggande budskap om sociala fenomen och maktrelationer som texten i sig själv anses synliggöra (Thomassen, 2015).

### **Hermeneutisk cirkel**

Texten som ska tolkas uppfattas ha olika delar, stycken, meningar och ord som tillsammans utgör en helhet (Allwood & Erikson, 2017). Forskarens uppgift beskrivs vara att tolka texten och ge den innebörd, att förstå delarna i relation till helheten. Denna förståelseprocess eller metod för förståelse, mellan förförståelse och ny förståelse brukar inom hermeneutiken benämnas hermeneutisk cirkel. Vad som utgör helheten av de olika delarna beskrivs inte ha någon given gräns. Exempelvis kan ett kapitel i en bok förstås i relation till hela boken, hela boken förstås i relation till den historiska kontext den skrevs i, som kan sättas i relation till en annan tidsepok där boken förstås på nytt och så vidare (ibid.). För studiens del används den hermeneutiska cirkeln i tolkningsarbetet som analysmetod för förståelse där texten från enskilda intervjuer sätts i relation till varandra och bildar en helhet som också sätts i relation till teorier, tidigare forskning och bakgrund som bildar en större helhet.

## **Tillvägagångssätt**

### **Induktiv ansats**

Den här studien har en induktiv ansats där empirin styr valet av teorier som kan belysa det empiriska materialet och ge större förståelse för empirin eller/och att empirin utvecklar teorierna (Bryman, 2011). Anledningen till den induktiva ansatsen är för att jag som forskare inte på förhand kan veta vilka svar som intervjupersonerna ger och vad som blir mest intressant. Det är en fördel för att nya perspektiv kan sökas men det kan också uppfattas som en nackdel eftersom att frågeställning och uppsats skrivs fram under och efter analysen och slutligen formar en enhetlig uppsats eller studie.

## **Semistrukturerade intervjuer**

Som datainsamlingsmetod valdes enskilda semi-strukturerade intervjuer (se Bilaga 1). Intervjuerna pågick mellan 45-60 minuter och genomfördes i en hemmiljö eller på café. Fördelen med att intervjua intervjupersonerna fysiskt istället för på telefon var att kunna läsa av kroppsspråket i kombination med vad intervjupersonerna berättade i syfte att ställa frågor eller förtydliga om det upplevdes som att det blev missförstånd. Med semi-strukturerade intervjuer beskrivs forskaren ha en intervjuguide att förhålla sig till men är fri att ställa frågorna i den ordning det faller sig naturligt under intervjun och intervjupersonen ges möjlighet att utveckla resonemang och tankar (Bryman, 2011). Genom att ha enskilda intervjuer kan forskaren säkerställa att intervjupersonen förstått frågorna och mer personliga attityder kommer till uttryck. Generella nackdelar med enskilda intervjuer är att de tar mycket tid i anspråk och svaren intervjupersonen ger beror till stor del på intervjuarens intervjuteknik, val av frågor och följdfrågor samt intervjuarens uppmärksamhet på vad som sägs och inte sägs (ibid.).

## **Tematisk analys som databearbetningsmetod**

I uppsatsen används tematisk analys som databearbetningsmetod. Den tematiska analysen beskrivs lägga fokus på vad som uttrycks mer än hur det uttrycks (Bryman, 2011). Inte heller fokuseras på vem som säger vad, när och varför. I det empiriska materialet söks teman som likheter och skillnader, repetitioner, kategoriseringar, metaforer, språkliga kopplingar och saknade data samt ses data över utifrån den eller de teorier som använts. Vid användandet av en teori för tolkning gäller det att vara uppmärksam på verkligheten och teorin (Ödman, 2007). Risken finns att forskaren väljer teori som stämmer in på verkligheten eller att verkligheten anpassas till teorin. Nackdelen med tematisering eller kodning beskrivs vara att materialet fragmentiseras och flytet i berättandet försvinner (Bryman, 2011). Tematiseringen anses också ske på olika nivåer, från detaljerad till abstraherad. Där kan jag uppleva att om kodningen blir för generell är det lätt att temat blir irrelevant, därför är det viktigt att abstraherade teman har grund i något konkret som ett citat exempelvis.

## **Selektivt urval**

Ett sätt att skapa överensstämmelse mellan forskningsfrågor och urval kan vara att använda ett målinriktat urval av intervjupersoner (Bryman, 2011). Fördelen är att forskaren kan välja ut intervjupersoner som lämpligast kan förmedla information som söks eller besvara forskningsfrågorna exempelvis vore det irrelevant att undersöka upplevelsen av att cykla hos någon som aldrig har cyklat. I den här uppsatsen har ett selektivt, målinriktat urval använts där variation i urvalet har sökts baserat på kön, ålder, cykelerfarenhet och geografisk plats. Det möjliggör en bredd av perspektiv där olika individers tankar kan komma till uttryck. På grund av tidsutrymmet begränsades antalet intervjuer till 10 personer boendes i förorter till Stockholm. Intervjupersonernas ålder varierar mellan 20-70 år och könsfördelningen är fem män och fem kvinnor. Nästan alla intervjupersoner har körkort varav tre intervjupersoner nyligen tog körkort och ungefär hälften äger en egen bil. Intervjupersonernas cykelerfarenhet varierar från att cykla varje dag året runt, till att cykla under vår, sommar och höst nästintill dagligen, till att inte cykla alls eller ytterst sällan några gånger per år. Intervjupersonerna i den här studien cyklar mestadels där det inte är särskilt hög trafik, inte som jämförelsevis en storstad utan de cyklar inom en förortskommun och på landsvägar. Det är inte heller trångt på gång- och cykelvägarna, möjligtvis i de centrala delarna av kommunerna. På flera platser saknas också gång- och cykelvägar.



## Tillvägagångssätt vid databearbetning

Intervjuerna spelades in och transkriberades i sin helhet, dock inte pauser och ord som "eh" i syfte att spara tid. Transkribering genomfördes löpande allteftersom intervjuerna hölls vilket beskrivs som ett sätt att hantera data så att den inte upplevs övermäktig (Bryman, 2011). Därefter grupperades intervjupersonernas svar grovt utifrån de olika frågorna som fanns med i intervjuguiden (Se Bilaga 1). Likheter och skillnader mellan intervjupersonernas svar samt vilka svar som inte kommit fram söktes med hjälp av jämförelse med bakgrund och tidigare forskning. Därefter skapades teman utifrån känslor i texten som exempelvis rädsla, frihet, jobbigt, kul m.fl. Samtidigt som intervjusvaren lästes igenom gång på gång söktes teorier att belysa svaren med. När teorin om identitet valts ut sågs intervjupersonernas svar över igen men med ett identitetsperspektiv och svaren grupperades efter de identiteter som framträdde eller tolkades fram. Det genomfördes genom att leta efter ledtrådar i texten där cyklisterna identifierar sig med eller tar avstånd från en identitet som exempelvis "jag är inte en snabb-cyklist" eller "jag tar mig fram". Även underliggande budskap söktes i syfte att hitta maktrelationer och eftersträvansvärda ideal som exempelvis "jag försöker visa hänsyn" och "jag anpassar mig efter bilarna". Forskningsfrågorna har preciserats efter att det empiriska resultatet skrivits fram. Det empiriska materialet som inte stämde in på forskningsfrågorna, föreställningar om cykling och identitetsperspektivet valdes bort på grund av platsutrymme; exempelvis anledningar till att cykla eller inte cykla och cykeln status samt intervjupersonernas cykelhistoria från barndomen till idag.

## Etiska aspekter

Utifrån Vetenskapsrådets (2017) riktlinjer eller rekommendationer för god forskningssed har hänsyn tagits till intervjupersonernas rätt till information om hur personuppgifter behandlas och hanteras, anonymitet, konfidentialitet samt information om syftet med studien och för vem den görs dvs. nyttoaspekten. Intervjupersonerna informerades om att det var frivilligt att delta och att de kunde välja att avböja från deltagande när de önskade. Intervjupersonerna fick godkänna att intervjun spelades in och att den sedan skulle raderas efter att uppsatsen blivit godkänd. Intervjupersonerna informerades om att citat som används ska de få godkänna och kommentera innan uppsatsen publiceras offentligt. Vidare ska inte deras citat kunna härledas till dem som personer i studien och därför beskrivs intervjupersonerna i studien som kvinna eller man och ungefärlig ålder. Anledningen till att skriva ut kön och ålder är för att göra resultatet mer levande även om inte dessa kategorier analyseras. Slutligen informerades intervjupersonerna om syftet med uppsatsen och att deras uppgifter inte kommer att lämnas till någon annan forskare utan att de lämnat sitt samtycke men att handledare och opponenter på uppsatsen kommer att läsa den innan publicering. Uppsatsen har heller inga medfinansierare.

## Metoddiskussion

Det eftersträvas inom forskning ett objektiva förhållningssätt som innebär att studien är fri från värderingar, forskaren är opartisk och tolkar det empiriska materialet förutsättningslöst och mångsidigt (Allwood & Erikson, 2017). Samtidigt beskrivs detta vara omöjligt. Precis som beskrivits tidigare bär forskaren med sig en förförståelse till det som studeras, som redan är värderat och därmed intressant att studera. Under hela processen beskrivs forskaren vara delaktig och värderande i val av problemområde, metod, urval, teorier, analys, intervjufrågor, hur tolkning gått till, slutsatser som dragits m.m. Resultatet anses bero på alla dessa aspekter. Det går inte att undgå delaktighet men

förhållningssättet till studien bör vara objektivt och de olika de val som gjorts har jag försökt beskriva i uppsatsens olika delar, även om allt inte går att få med på grund av plats- och tidsbrist. Nedan för jag en diskussion om vilka begränsningar och möjligheter till generaliserbarhet uppsatsen har och hur tillförlitligt resultatet kan anses vara.

Det kan vara intressant om studien kan replikeras och om den då återge samma resultat över tid för att bedöma om resultatet är tillförlitligt. Om en annan forskare skulle använda samma intervjuguide och ställa samma frågor är det inte säkert att lika svar hade framkommit på grund av att följdfrågorna förmodligen inte sett likadana ut. Detta för att olika forskare har olika förförståelse och ställer därmed olika följdfrågor beroende på vad som är intressant för den forskaren. Dock tror jag inte att svaren hade skiljt sig avsevärt i det stora hela om exakt samma intervjupersoner tillfrågats igen. Dock kan samma intervjupersoner ha fått nya insikter av att ha reflekterat om och kring cykling. Det är därmed svårt att reproducera studien helt likvärdigt p.g.a. eventuellt utökad förförståelse. Ett sätt att öka pålitligheten i resultatet beskrivs vara genom att använda sig av respondentvalidering (Bryman, 2011). Eftersom det finns risk att intervjupersonerna inte känner igen sig i själva tolkningen av resultatet även om resultatet i sig kan vara rättvist har jag valt att delge alla intervjupersoner den transkriberade intervjun i sin helhet i syfte att ge intervjupersonerna en chans att förtydliga, ändra eller bekräfta det empiriska materialet som producerats mellan intervjuperson och forskare.

Vilka intervjupersoner som valts ut får betydelse för svaren som presenteras i studien. Denna uppsats sökte en bredd av perspektiv men begränsade sig till Stockholms förorter, vuxna intervjupersoner som cyklade. Med hög sannolikhet kunde andra svar nåts om intervjupersoner från hela Sverige intervjuats, om barn under 18 år och vuxna äldre än 70 år intervjuats och om intervjupersonerna cyklat i storstäder med hög trafik eller på fjället i terrängmiljö, på en plats med god infrastruktur för cyklar eller inga cykelvägar alls. Den här studiens intervjupersoner cyklade på cyklar som hybrid, racercykel, damcykel, mountainbike och stadscyklar och kan inte per automatik säga hur det upplevs att cykla på armcyklar, lådcyklar, elcyklar, enhjulingar eller tandemcyklar. Intervjupersonerna sökte inte själv deltagande i studien utan blev tillfrågade vilket kan ha betydelse för hur de ser på sig själva eller inte ser på sig själva som cyklister. Om jag istället sökt cyklister till en studie hade människor som identifierat sig som ”cyklist” förmodligen ansökt i större grad om att få delta till skillnad från den här studien där ”vanliga” människor tillfrågats. Intervjupersonerna i den här studien intervjuades under månaderna januari och februari vilket innebär att det är färre cyklister i trafiken generellt samt att de cyklister som beskrev sig själva som vår-sommar-höst cyklister inte cyklat på länge och hade inte upplevelsen färsk i minnet. Om studien istället genomförts i augusti och september skulle intervjupersonerna eventuellt reflekterat annorlunda. Eftersom att uppsatsen skulle lämnas in under vårterminen föll det sig naturligt att intervjua under vinter/vår. Intervjupersonerna var generellt positiva till att cykla och till cyklister. Om mer negativt inställda intervjupersoner tillfrågats hade kanske en mer kritisk syn framhävts.

Studien begränsas av de val av perspektiv som använts och som handlar om identitet. Valet av identitetsteori har att göra med studiens pedagogiska relevans som är ett krav. De teorier som därefter valts ligger till grund för den tolkning och de slutsatser som gjorts. Detta har jag försökt tydliggöra genom beskrivning av teorier och presentation av citat i resultatet. Utifrån andra teorier om identitet eller andra teorier som berör genus, lärande eller kognition skulle andra aspekter kunnat belysas. Studiens resultat och resultatets likhet med tidigare studiers resultat kan ses som en bekräftelse på den kunskap som studien resulterar i och som är ett sätt att motivera resultatets tillförlitlighet. Det resultat som studien kommit fram till och som skiljer sig från tidigare studier kan ses som att det fortfarande finns aspekter att belysa och studera. Trots kvalitativa studiers generella begränsning gällande

generaliserbarhet anser jag att studiens resultat kan förekomma hos andra cyklister. Det går även att fundera kring hur generaliserbart resultatet är till inte bara cyklister utan andra trafikanter. Eftersom en del av intervjupersonerna i andra situationer är bilister och gångtrafikanter skulle det kunna motivera att upplevelsen att cykla, identiteten som cyklist och beteenden i trafiken inte bara är föreställningar och tankar som finns hos cyklisterna utan hos alla trafikanter. Att som gående och motortrafikant exempelvis uppleva autonomi och rädsla, att identifiera sig med ett visst bilmärke, att gå långa sträckor eller korta sträckor, promenera i mitten av vägen eller på sidan, som bilist göra en omkörning för nära eller för snabbt osv. förekommer förmodligen hos alla trafikanter. Studiens resultat som bekräftas i tidigare internationell forskning tyder på att resultatet inte är bundet till den svenska kontexten utan eventuellt till en viss sorts infrastruktur eller attityd som finns i flera länder.

Uppsatsen kan däremot inte säga hur vanligt förekommande det är med en viss upplevelse, identitet eller beteende men uppsatsen kan styrka att upplevelsen, identiteten och beteendet förekommer. Syftet är inte heller att generalisera resultatet utan att skapa reflektion och ifrågasättande av sättet att uppleva, identifiera och bete sig på. Resultatet i sig är ett sätt att förstå det undersökta på men inte det enda eller det fullständiga sättet att förstå. Det är också därför fler studier behövs för att utvidga förståelsen. För att ta reda på hur vanligt förekommande resultatet är skulle en kvantitativ studie kunna vara lämplig. Studien är genomförd i en kontext, ett sammanhang som har en historia, nutid och framtid. Resultatet är en tolkning av individers tankar och erfarenheter som kommit till uttryck i interaktion där det skapats en mening om det undersökta. Den transkriberade texten får i sig ny mening utifrån forskarens sätt att belysa och tolka texten på. När sedan läsaren till uppsatsen tar del av uppsatsen skapas vidare förståelse och tolkning, vilket är ett av bidragen som uppsatsen syftar till att skapa.

# 7. Resultat och analys

I det här kapitlet presenteras studiens empiriska material med utgångspunkt i upplevelsen av att cykla, identiteten som cyklist i relation till andra cyklister och trafikanter. Det empiriska materialet har kategoriserats utifrån de tre forskningsfrågor som uppsatsen har för avsikt att besvara vilket synliggörs genom tre delar. Efter varje del sammanfattas och analyseras resultatet.

## Del 1. Hur upplever cyklister det att cykla?

Att cykla innebär både positiva och negativa känslor, i form av autonomi och motstånd. Först presenteras den positiva upplevelsen och därefter den negativa.

### 1.1 Autonomi

Den positiva känslan handlar om frihet och att cykling är skönt, lustfyllt och avkopplande vilket benämns med kategorin autonomi. Autonomi bör förstås både som psykisk upplevelse att kunna bestämma själv över cykeln, vägval och hur snabbt eller sakta det ska rulla men också som en fysisk upplevelse som kommer av den fysiska aktiviteten, exempelvis att det går fort eller att håret fladdrar.

#### Frihet

Respondenterna poängterade många fördelar med att cykla bland annat att det är bra för miljön, ekonomiskt och hälsosamt men också hur praktiskt och smidigt det är med cykel; den frihet av vägval som cykeln erbjuder och att kunna cykla var cyklisten vill.

För på cykeln kan jag ju cykla överallt, med bilen måste jag ju följa vägarna. Cykeln kan jag ju liksom slingra mig runt allting. (man ~35)

Cykeln är bättre än bilen och man är inte beroende av, till skillnad från om man åker kommunalt, då är man beroende av bussar och tåg. Cykeln, du åker exakt när du vill och kommer fram när du planerat. Du är inte beroende av någon annan utan bara dig själv. (man ~20)

I citaten jämförs cykeln med bil och kollektiva färdssätt och anses smidigare och på cykeln känner sig respondenten fri från att passa tider och kan själv bestämma när respondenten vill åka eller komma fram. Det ser jag som autonomi; frihet eller självständighet, att det är upp till den egna individen. Vad som också illustrerar friheten att bestämma själv är känslan av kontroll över situationen. En respondent beskrev det, i samband med att hon inte använder hjälm, som att hon kan bromsa i nedförsbacken i syfte att skaffa sig kontroll.

Till exempel om jag kör i en brant nedförsbacke då kan jag bromsa för att ha lite kontroll. (kvinna ~55)

Friheten kan också beskrivas som i citatet nedan, som en känsla av ensamhet på vägen. Det kan tolkas som att respondenten inte behöver bry sig, återigen oberoende andra trafikanter utan kan cykla på i sitt eget "race".

Sätta mig på cykeln klockan sex på morgonen och det inte är speciellt mycket bilar eller speciellt mycket folk ute överhuvudtaget och bara "kkchh" dra, det är så skönt! Det är frihet. (kvinna ~50)

Andra egenskaper som cyklandet upplevs ha är likheten med meditation som respondenten nedan beskriver det. Att cykla beskrivs som en avkoppling i vardagen. Det kan tolkas som en mental frihet från alla "måsten" och "att-göra" i vardagen.

Jag måste få den där, det är en slags meditation, det är ett litet andrum innan jag kommer in i nästa affär eller om jag är hemma innan, det kan vara lite meditativt att cykla, bara trampar, trampar, trampar såhär och så får man luft. (kvinna ~55)

Vidare handlar det inte bara om att respondenterna själva kan bestämma var de vill cykla eller att de känner sig oberoende andra trafikanter, utan även att själv få bestämma hur cyklandet ska ske samt hur jobbigt det ska vara som är nästa tema.

### **Skönt och lustfyllt**

Att cykla beskrivs i likhet med en promenad och som skillnad från spinning. När cykling blir spinning försvinner lusten som respondenten i citatet nedan beskriver det. Att cykla är behagligt, trevligt och det ger frisk luft, dagsljus och vardagsmotion. Citatet nedan kan tolkas som en spegling av cykling som är för nöjet och inte för träning eller transport. Exempelvis nämns att cykeln används för att cykla och bada.

Det är det absolut, och härligt, och lite såhär som att gå ut på en promenad, man får motion, man kommer ut i friska luften och allt sånt där. För om man sätter sig på en träningscykel då tycker inte jag att, det är ju inte kul. (kvinna ~30)

Först att cykla på sommaren är jätteskönt, det är fint väder, man cyklar och har vinden som såhär kyle ner en och då är det jätteskönt att cykla på sommaren med solen och allting sen om man ska åka och bada. (man~20)

För en annan respondent är hastigheten avgörande för att cykling ska kännas lustfyllt och att cykla sakta beskrivs som tråkigt. Respondenten i citatet nedan cyklar till och från jobbet och ser cyklandet som del av sin vardagliga motion eller träning vilket också förklarar varför hon inte har några problem med att bli svettig. På hennes arbetsplats finns möjlighet till dusch. Det kan tolkas som att hon till skillnad från citaten ovan ser cykeln som ett transportmedel och träningsredskap.

Grejen är ju den att jag skulle också kunna cykla hit utan att bli svettig men då skulle det ta mig typ 1,5 timme - 2 timmar kanske och då får jag ju cykla i snigelfart. Det är ju skittråkigt. (kvinna ~50)

Det är flera cyklister som poängterar fartens betydelse för upplevelsen av glädje och lust. En respondent liknar cykling med att åka karusell och en annan jämför cykling med att gå där cykeln upplevs mer fartfyllt. Kvinnan i citatet nedan använder cykling för transporter till och från affären medan mannen i citatet använder cykling som träningsredskap.

Nej, men det är roligt att cykla. Det bara svischar fram, du får en sån känsla att det går fort och det bara, ja, man känner att det går undan, lite som karusell. (kvinna ~55)

Nej men det går rätt fort med, man känner att man kommer framåt. Visst, det är väl okej att gå men när man cyklar så får du, blir ju lite annan fart. (man ~30)

Att cykla kan upplevas olika beroende på syftet med cyklingen, om det är för nöje eller för träning. De respondenter som associerar cykling med nöje betonar cyklingens härliga och trevliga karaktär medan respondenter som associerar cykling med transport eller träning tänker på cykling i relation till hastighet. Det är inte bara vid cykling som den sköna känslan beskrivs infinna sig utan flera respondenter beskrev det som att människor generellt är lata och eftersträvar att saker och ting ska vara skönt och lätt.

Det är som sagt, vi lever i en tid där det ska gå snabbt, det ska vara effektivt, det ska vara skönt, det ska inte vara jobbigt liksom. (man ~20)

[...] normen i samhället och det som är vanligt i samhället det är ju att vi är soffpotatisar mer eller mindre och alltså väldigt mycket nu ju. Och det är det som är det sjuka du vet, antingen är du en soffpotatis eller så är du en extremtränare liksom. (man ~35)

## 1.2 Motstånd

Den negativa känslan som respondenterna upplever när de cyklar beskrivs som olika motstånd de stöter på. Det handlar om två teman; självbevarelsedrift och att cykling kan bli jobbigt. Motståndet bör förstås som psykiskt motstånd, en upplevd rädsla att ramla eller bli påkörd men också som ett fysiskt motstånd i form av att cykling kan bli för jobbigt eller att den fysiska infrastrukturen upplevs dåligt utformad.

### Självbevarelsedrift

Två respondenter beskriver deras medvetenhet om att bilen kan orsaka väldigt stor skada och är i princip ett "mordvapen" (kvinna ~30) eller "stora farliga objekt" (man ~20). Trafikrummet upplevs otidligt och det upplevs inte alltid framgå var respondenterna får eller inte får cykla som cyklister. Respondenterna i citaten nedan beskriver en upplevd risk att bli påkörda av bilister och att det är cyklisten som bör vara uppmärksam och hålla sig undan.

Jag tycker det känns som att man skulle kunna bli påkörd. Att jag måste hålla mig undan och att dom (bilarna) bara svischar förbi. (kvinna ~55).

Att om jag inte tittar ordentligt när jag går över ett övergångsställe och om en bil inte tittar ordentligt så kan det ju hända någonting, så jag tror att det grundar sig i dödsångest. (kvinna ~30)

Det är inte alla respondenter som delar den upplevda rädslan för bilister, i citatet nedan beskrivs exempelvis att det finns en upplevd rädsla för att ramla på grund av dåligt underlag.

Jag cyklar egentligen mest, det är det som är lite ironiskt, jag är egentligen mest rädd för att halka, eller på annat sätt råka ut för en singelolycka, köra in i en trottoarkant eller, jag är inte jätterädd för trafiken. (man ~25)

Eftersom flera respondenter varit med om att ramla med cykeln vet de hur det känns och att det kan göra ont. Flera respondenter poängterade att det är svårt att hinna se gropar och isfläckar i marken och undviker att cykla om de upplever en hög risk för att ramla och skada sig. I citaten nedan framställs vinterdäck på cykeln som något som cyklister "offrar" sig att sätta på och som en modern företeelse. Det är inget som respondenterna nedan själva har utan de väljer istället att inte cykla. Det kan också tolkas som så att de trots vinterdäck inte upplever sig tillräckligt säkra från att ramla eller att det är för jobbigt att sätta på vinterdäck.

Jag har inte sådana dära moderna vinterdäck. Så jag försöker, jag vill inte ramla på cykeln. Så när det blir is och mörkt så vill jag inte cykla. (kvinna ~55)

Hon offrar sig att sätta på dubbdäck för att cykla på vintern, hon kanske inte vill cykla annars, det blir halt med hunden och den drar. (kvinna ~55)

En annan form av rädsla beskrivs av respondenten nedan som upplever det obehagligt att cykla i mörker ifall att någon kommer och överfaller en.

Det är otäckt att cykla i mörkret och att vara ensam i mörkret. (kvinna ~55)

Temat självbevarelsedrift berör rädsla för smärta och rädsla för att skada den egna kroppen. Det är en upplevelse som flera respondenter bär med sig när de cyklar - mer eller mindre och beroende på situationen och sannolikheten för risker.

### Jobbigt och trist

Temat jobbigt och trist bör förstås i motsats till bekvämt och skönt. Ett tidigare citat under "skönt och lustfyllt" beskrev att cykling inte är kul när det handlar om att sitta på en träningscykel. Det blir fysiskt ansträngande på ett sätt som respondenten inte relaterar till just upplevelsen av att cykla. Att behöva

bromsa in farten som cyklist beskrivs som jobbigt och likaså att behöva begränsas av en infrastruktur som inte är anpassad för cyklister. I citatet nedan beskriver respondenten att lusten försvinner när det blir för mycket ”hinder” i vägen. Jag ser det som att autonomin i form av att friheten, det behagliga och lustfyllda minskar.

[...] du måste göra det mer komfortabelt och roligt i cykelvägnätet att, här, det är inte roligt att cykla här med alla trottoarkanter och tvära kurvor, hela tiden känna dig nedprioriterad, dåligt skyltat och allt vad det är, det är liksom bara plågsamt. (man ~25)

Det poängterades tidigare av flera respondenter att det i dagens samhälle ska gå fort, vara effektivt och ingenting ska vara jobbigt bara skönt. Precis som att cykling beskrivs vara njutbart när det är fint väder upplevs cykling vara jobbigare när det är kallt, om respondenten är trött och inte har något annat alternativ än sin cykel. Det illustreras av respondenten i citatet nedan som inte upplevde sig ha något alternativ än att cykla till jobbet då bussen gick för sällan och han hade inte körkort vid den tiden. Cykeln framställs som jag ser det som ett sämre alternativ än bil när det är dåligt väder.

Jag tyckte ju liksom cykel var ju egentligen bäst, var det ju, förutom på vintern, då var det ju inte bäst då var det jäkligt jobbigt, det var ju många gånger som jag under vintern och när det regnade och allting, jag bara kände såhär alltså jag önskade jag hade körkort nu så jag slapp det här och komma helt plaskblöt till jobbet. [...] Nej, det var aldrig att det var halt, det var inte någonting så. Mer blött och kallt och liksom trött såhär. (man ~35)

Motståndet kan förstås på flera sätt än kopplat till väder och infrastruktur, motståndet har också en fysisk karaktär. Att cykla i kyla kan bära emot och att använda en mask för att omvandla kall luft till varm kan vara en smart lösning om respondenterna vill fortsätta cykla även vintertid men det kan också bli jobbigt att andas som respondenten nedan beskriver det, även för någon som cyklar ofta och längre distanser under mer än hälften av årets alla månader men väljer bort cykeln under vintertid delvis p.g.a. motståndet men mestadels för väderförhållanden.

Du får ett motstånd när du andas då. Så att det blir ju inte den hära lätta andningen. Det funkar för att det blir varm, det blir inte stoppet i lungorna. Men det blir jobbigt att andas iallafall för att det är någonting som tar emot. (kvinna ~55)

Att cykla beskrivs förutom glädje, lust och behagliga upplevelser som något jobbigt och trist när exempelvis hastigheten begränsas av dåliga vägförhållanden eller andra ”hinder” i vägen. Att cykla anses jobbigt när vädret är för dåligt utifrån de kläder respondenterna har eller för dåligt väder för att kunna cykla på det ”lätta” sätt respondenterna brukar kunna cykla på när vädret tillåter.

### **1.3: Sammanfattning och analys**

Att cykla upplevs som frihet i jämförelse med bilen i och med valmöjligheten av ”genvägar”. Att cykla går också snabbare än att gå. Att cykla är skönt när det är fint väder och jobbigt när det är dåligt väder. Att cykla är frihet så länge respondenterna inte begränsas av diverse hinder, bilar och infrastruktur. Att cykla upplevs lustfyllt när det går fort och läskigt när det finns risk att ramla. Upplevelsen av att cykla beskrivs och framställs i relation till andra trafikslag som exempelvis bil eller till fots. Beroende på vilket trafikslag respondenten jämför cykeln med kan cykling upplevas som jättejobbigt eller jätteskönt. Upplevelsen av att cykla är också beroende av den kontext respondenten cyklar i och syftet med att cykla. Om respondenten cyklar på landet under sommaren där det är ytterst lite trafik för att bada framställs cykling som härligt, trevligt och njutbart. Om cykling istället beskrivs utifrån att vara på en bilväg i dåligt väder framställs cykling som riskfyllt och farligt i och med känslan av att bli påkörd eller halka.

Jag förstår upplevelsen av att cykla som en balansgång mellan två motpoler, autonomi och motstånd, självbevarelsedrift och frihet, skönt och jobbigt. Jag tolkar upplevelserna i likhet med identitet där respektive motpol existerar i relation till den andra. Känslan av autonomi, friheten och lusten skulle kunna förstås i relation till motståndet, det jobbiga och läskiga. Precis som med identitet behövs likhet och skillnad till andra för att kunna förstå vad som är och vad som inte är, vad cykling upplevs som eller inte upplevs som. Däremot tänker jag att motpolerna inte nödvändigtvis är jämnt fördelade utan att ibland är autonomi starkare än motståndet och vice versa, beroende på kontext och person. Idén tog jag från Stiers (2003) teori om subidentiteter, att individer har flera identiteter som existerar samtidigt men att vissa identiteter framhävs beroende på kontext. En respondent beskrev att hon upplever det som en karusell när det går fort och att hon bromsar i nedförsbackar för att få kontroll och inte ramla, en balans mellan lust och rädsla. Beroende på vilken känsla som är dominant hos respondenten kommer antingen respondenten bromsa farten eller bara njuta av nedförsbackens fart. I det fallet har respondenten fortfarande kontroll och kan känna autonomi över situationen. En respondent beskrev att infrastrukturen är dålig med trottoarkanter, hål i marken, snäva kurvor m.m. och vilket jag tolkar som begränsande av autonomi och lusten. Om motståndet "tar över" och respondenterna inte ges alternativ eller känner att de kan påverka situationen exempelvis genom att välja en annan väg utan "måste" anpassa sig kan det lite långsökt tolkas som att autonomi, lusten och den sköna känslan försvinner helt. Detta tänker jag mig är vanligt när respondenter väljer bort bilvägen eftersom det inte finns cykelväg och cyklar kanske inte alls just den resan, vi återkommer till cyklande på bilväg senare i resultatet i Del 3. Identiteten har beskrivits som kroppslig som exempelvis när individen har en sjukdom och identifierar sig som sjuk (Stier, 2003). I det här sammanhanget skulle upplevelsen kunna självdefiniera respondenterna som fria och självständiga inför andra, livrädda eller fysiskt utmattade på grund av den jobbiga känslan, modiga som cyklar i trafik eller prestationsinriktade som "orkar" cykla osv. Omgivningen kan ha en annan utifråndefinierad identitet av respondenterna som cyklar beroende på hur de själva upplever cykling. Detta kommer vi in på i Del 2 och 3 av resultatet.

Sammanfattningsvis kan motståndet, det jobbiga och läskiga, existera så länge respondenterna har kontroll och autonomi över det. Det i sin tur resulterar i att cyklisten förmodligen kommer att fortsätta cykla. När motståndet dominerar kan det tolkas som att motpolen av autonomi inte finns kvar och respondenterna "tvingas" då välja bort cykeln tolkar jag det som. Förutom den egna upplevelsen finns föreställningar om bilar, de ges innebörden av att vara "mordvapen" eller "stora farliga objekt" vilket kan skapa rädsla till skillnad från om respondenten benämner bilar för "andra trafikslag". Bilarna framställs också "svischa förbi" och respondenterna upplever att de måste vara uppmärksamma på om bilen kommer, vilket jag tolkar som att respondenterna inte har kontroll på bilarna, en låg autonomi.

## **Del 2. Hur identifierar sig cyklister som cyklister?**

Identiteten som cyklist definieras utifrån aspekter som har att göra med syftet med att cykla, val av utrustning, kläder, cykel samt hastighet, frekvens och distans. Cykling värderas även olika om det handlar om motion eller prestation vilket kommer belysas i slutet av Del 2. Först presenteras identiteter som cyklist och därefter belyses olika aspekter som utmärker de två identiteterna.



## 2.1 Trafikant eller cyklist

Respondenterna identifierar sig mellan att se sig som trafikanter eller cyklister. Det som skiljer de två identiteterna baseras på syftet med att cykla, för transport eller som sport samt valet av kläder, utrustning, cykelhastighet, distans, frekvens och vilken cykel cyklisten cyklar på.

### Sport eller transport

Beroende på syftet med cyklandet, om det är för nöje, transport eller träning identifierar sig respondenterna med sporten eller transporten. Respondenten i citatet nedan uttrycker en skillnad mellan att vara vanlig trafikant som tar sig fram på cykel och att vara en cyklist som ägnar sig åt träning. Hon menar att det är självklart att hennes svärmor är cyklist men inte den sorts cyklist som hon tänker på när hon hör ordet cyklist.

Det är liksom såhär, om någon säger såhär en cyklist till mig, då tror jag att jag tänker lycramän för då ser jag nog någon som ägnar sig åt sporten, det är ju lite intressant. (kvinna ~30)

Diana - Då blir första associationen till lycra?

Ja det blir det, såhär landsvägar med sån här blöja, byxblöja, för det är liksom såhär, till exempel min svärmor som har cyklat hela livet det är klart att hon är cyklist men jag tror inte att jag tänker på det på det sättet, jag tänker att hon tar sig fram med sin cykel. (kvinna ~30)

Det är tydligt att hastigheten har betydelse för respondenternas identitet exempelvis i de två citaten nedan där cykling handlar om att transportera sig från A till B, det ses som en transportsträcka snarare än en upplevelse för nöjet eller som sport.

Jo, men jag är väl en ganska snabb cyklist är jag. Alltså jag försöker ju bara såhär, jag vill ju ta mig från A till B på snabbaste sätt. (man ~30)

Jag cyklar inte speciellt fort, jag har en ganska matlig, jag tar mig från A till B liksom utan att tänka så mycket på det. Som vanlig trafikant (man~70)

Både respondenterna talar om att ta sig från A till B men en av respondenterna framställer det som att det går fort medan den andra har ett lite lugnare tempo. Oavsett hastigheten är syftet detsamma. Jag tolkar det som att respondenterna ovan skiljer sig från sportcyklisten i kvinnans citat ovan som cyklar på landsväg i träningssyfte. I det sista citatet säger till och med respondenten att han ser sig själv som vanlig trafikant. Ett intressant citat som jag tolkar som att han ser likheter mellan sig och andra trafikanter; bilister och gångtrafikanter till skillnad från att se sig själv som cyklist vilket skulle kunna tolkas som ett sätt att skilja ut sig från andra trafikanter.

### Kläder, utrustning och hastighet

Valet av kläder, utrustning och hastighet kan signalera sportighet där en sportig cyklist kopplas ihop med utrustning som cykelbyxor, cykelskor, hjälm, racercykel, långa distanser, höga hastigheter och någon som ägnar sig åt just sporten cykling till skillnad från den som tar sig fram som istället inte har någon särskild utrustning, vilket illustrerats med tidigare citat. Respondenten i citatet nedan likställer sig som "svensson, svensson" vilket jag tolkar som helt normal och vanlig cyklist.

Svensson, svensson, det är det jag vill vara, tror att jag är, jag har liksom inga, jag har inte hjälm, inga lycra eller reflexer, och jag cyklar inte speciellt snabbt eller långt jag ska liksom bara fram. (man ~25)

Respondenten nedan har noterat en ökning av sportiga cyklister och lyfter fram hastighet, kläder och dyra cyklar som kännetecknen för sportiga cyklister. Att vara en sportig cyklist upplever respondenten kravfyllt även om hon också sade att det säkert är roligt.

Jo, dom kommer där med sina cykelkläder och sportiga, ja sådana specialskor som sitter fast i tramporna och cykelhjälm och så måste dom låsa in cykeln för den är så dyr, så tar dom upp den i omklädningsrummet. Duschar dom, för det går ju så fort, dom är så varma när dom kommer fram. (kvinna ~55)

Diana - skulle du kunna vara en sån snabb cyklist?

Nej men då måste man ju ha koll på allting. Nej men fy, då måste man ha hjälm och hela köret och man ska ha dom där kläderna och dom där skorna, haha, vad jobbigt. Det blir lite mera krav runtomkring. (kvinna ~55)

De respondenter som väljer att ha cykelkläder och cykelutrustning samt en racercykel beskriver att det är en helt annan upplevelse att cykla på en racercykel än en hybrid och att anledningen till att ha diverse utrustning handlar om bekvämlighet, säkerhet i trafiken och ergonomiska aspekter och inte i syfte att försöka identifiera sig som en specifik cyklist, vilket tidigare studier visat ha varit en anledning.

Det är litegranna som att sätta sig i en bil som har mer power i sig och köpa en sån cykel det händer lite mera när man trycker på pedalerna. Visst det sitter ju i bena också men hela upplevelsen blir en annan och sitta på en racercykel när man bara kör landsväg än att sitta på en hybrid. (kvinna ~50)

Huruvida respondenterna har utrustning eller inte varierar med var cyklisten cyklar t.ex. landsväg, cykelväg, gångväg, belysta eller obelysta platser och syftet med att cykla t.ex. motion, träning, transport eller nöje. Anledning att inte ha utrustning beskrivs vara för att cyklisten redan upplever sig tillräckligt säker, synlig och inte blir så varm att han eller hon behöver byta kläder, alternativt har reflexer i syfte att bli mer synlig. Respondenten i citatet nedan ser sig själv som osynlig ur bilistens perspektiv när det är mörkt och väljer därför att ha reflexer.

För nu när jag själv kör bil så inser man också, man ser verkligen inte människor om dom inte har reflexer på sig. Det är inte så jobbigt att ta på en reflex, sen om man inte behöver använda sig av den det gör ingenting. (kvinna ~20)

Valet av klädsel beskrivs oftast bero på praktiska skäl, exempelvis träningskläder om det är en träningsrunda och vanliga kläder om respondenten är på väg till jobbet. Eftersom det finns en risk att bli smutsig undviker respondenten i citatet nedan finkläder.

Jag undviker väl att cykla i typ finare kläder om det kommer typ olja och grejer från kedjan och sånt. (man ~35).

Andra anledningar till att ha diverse utrustning upplevs vara i syfte att uppfylla lagliga krav, bland annat när det gäller reflexer, belysning och ringklocka. Dessutom är det ett sätt att synliggöra cyklister som regelrätta och inspirera till mer cykling. Respondenten i citatet nedan ser sig själv utifrån andra trafikanters perspektiv:

Jag tänker att folk då blir mer irriterade på mig och jag vill ju sprida inspiration när jag cyklar så därför har jag reflex och lampor enligt kraven och ringklocka. (man ~25)

Det upplevs finnas en förväntan från omgivningen att respondenterna men även cyklister generellt ska ha hjälm när de cyklar som respondenterna beskriver det.

Jag tänker ofta när jag cyklar att nu tänker dom där "var har han hjälmen?". (man ~25)

Samma respondent beskriver hjälmanvändningen utifrån att det finns en diskurs om att hjälm förknippas med bra cykling och säkerhet:

Allting kommer från en diskurs att cykling är farligt och att man egentligen ska ha hjälm. I Holland där i princip ingen har hjälm då tror jag inte dom tankarna finns, det är ingen som tänker jag vågar inte cykla, det där kommer från decennier från kampanjande kring hjälm och att cykling är farligt och

det har tyvärr blivit att det är accepterat att man är bra om man har hjälm, bra cykling är hjälmcykling. (man ~25)

Bland respondenterna själva är de flera som ser hjälm som en livförsäkring och speciellt användbart när respondenterna cyklar i höga hastigheter och ifall att de ramlar eller råkar ut för en olycka. När respondenterna ska till affären eller cykla korta sträckor är de flera som inte tar hjälmen och menar att de exponerar sig så kort tid för olyckor, de cyklar sakta, har kontroll eller cyklar inte i trafikerad miljö. När respondenterna upplever miljön de cyklar i osäker ökar sannolikheten för att de väljer hjälmen. I citatet nedan ges exempel på den yttre förväntan:

Ja. Gruppträck. Ja, jag får skäll hela tiden. Av alla runt omkring. Jag cyklar inte så fort. Dom här snabba cyklarna då måste man ju ha hjälm, jag cyklar aldrig på väg, men det är ingen bortförklaring. Men att inne i stan då måste man ha hjälm, absolut, och sen bland trafiken... (kvinna ~55)

Till en början kan hjälmen upplevas som en tönt-stämpel men med tiden blir det en vana. Den kan också förstöra frisyren eller var bökigt att bära med sig. En respondent började sent med hjälm men har nu vant sig:

Men det var ju jättejobbigt när jag började med hjälm för jag kände ju mig såhär, jag kände mig som värsta tönten, jag ba "nej, kan inte ha hjälm" såhär det känns ju skitjobbigt gör det ju, jag har ju aldrig cyklat med hjälm under hela mitt liv liksom. Men sen vart det såhär, sen vande jag mig jättefort. (man ~35)

## Val av cykel

Förutom klädsel, utrustning och hastighet kan valet av cykel få betydelse för identiteten. Flera av respondenterna har varit med eller ska vara med på cykellopp som exempelvis Vätternrundan. Respondenterna beskriver att de cyklar på gamla stadscyklar eller hybrider för att det duger bra, det fungerar att ta sig igenom loppet på. En del respondenter har inte ens tänkt tanken att köpa en ny cykel, inte ens för att komma fram fortare. Att köpa en racercykel är något som respondenten köper på sikt när det inte är lika kul längre med en "vanlig" cykel.

Jag hade ju haft min den hära hybridcykeln, den köpte jag när jag skulle köra tjejklassikern så jag cyklade ju tjejjättern på den och sen så cyklade jag ju Vätternrundan på den också. Och så tyckte jag att jag ville ha en lite roligare cykel helt enkelt, någon som det händer lite mera i. (kvinna ~50)

Återigen handlar cykling för en del respondenter om att "ta sig fram" till skillnad från att ta sig fram snabbast, som i citatet nedan:

Alla lopp, jag ska ju med på tjejklassikern. Men då tar jag min gamla cykel ingen sån här speedcykel. Nej men jag frågade någon och dom ba nej men det är bara 10 mil så det går bra. Annars är det många som har fina, sportcyklar och anmält sig till lopp. Den rullar bra, den duger bra. (kvinna ~55)

Förutom att respondenterna upplever att de "tar sig fram" med sin cykel är det också en ekonomisk fråga att köpa en ny cykel.

[...] det andra huvudsakliga skälet är cykeln, att jag inte har en cykel som är rolig att cykla långt på, jag har en tung stadscykel. Så om jag köpte en racercykel eller en elcykel. (man ~25)

Diana - vad hindrar dig?

Just nu är min plånbok tom. (man~25)

Flera respondenter sade att de skulle föredra att ha en flerväxlad och lättare cykel om de cyklade längre distanser och på landsväg. Eftersom respondenterna cyklar inom kommunen och till grannkommuner anser de att det fungerar bra med hybrid, damcykel, tantcykel, mountainbike och gamla stadscyklar. Det handlar om distans och hastighet.

Men dom sätter sig på sån hära snabbcykel och hjälm och ska komma fram i 120 ungefär. Och jag har bara en liten, det är bara en kvart eller vad det är för någonting. (kvinna ~55)

Återigen identifierar sig respondenter i relation till sportcyklisten. Anledningen till att ha damcyklar eller stadscykel är för att de är bekväma, sköna, snälla och inte så farliga som respondenterna nedan bland annat beskrev det:

Att det är en sån här, jag ser det som en snäll cykel, den har liksom såhär, max tre växlar, och liksom är snäll. (kvinna ~30)

Det är en sån där tant-cykel som jag alltid velat ha, du vet som man sitter såhär lite högre upp, har 5 växlar så det är ju inte så farligt och den är jätteskön. (kvinna ~20)

Förutom att cyklarna är sköna och bekväma signalerar cykeln ett budskap som också når ut till omgivningen och andras tolkning om respondenterna som cyklister.

### **Distans och frekvens**

Det beskrivs som att det finns något häftigt och imponerande med att cykla långt och länge, att det sker varje dag och året runt. Respondenterna gör skillnad på att cykla lite och ibland till att cykla hela tiden och långa distanser. En del respondenter berättade om sina vänner som tar cykeln överallt och till udda platser som kanske inte är normativt att cykla till som exempelvis fester. Det är dock inte lika imponerande om det "bara" är till affären eller "bara" är under en period utan det tycks krävas någon sorts uppoffring för att det ska vara imponerande. Exempelvis att cykla mitt i natten efter ett par öl upplevs vara en uppoffring:

Jag själv var så imponerad när min kompis *Namn* gjorde det från Vallentuna så cyklade han till Sollentuna och så satt han där och tog ett par öl och sen på morgonkvisten så cyklade han hem, tre-fyra på morgonen. Då var jag lite imponerad, varför ska jag ta en taxi för när jag kan cykla, sa han. (man ~30)

Speciellt om dom cyklar till jobbet, inte bara som jag cyklar till affären, det är lite för lite. Men att när dom cyklar lite längre sträckor ja, då måste jag säga att jag är imponerad. Det är tufft, det är bra. (kvinna ~55)

Som jag nämnde innan jag tycker det är coolt med dom som cyklar mycket, såhär vad bra, som cyklar kanske mil-sträckor hela tiden, inte under en viss period utan hela tiden. (kvinna ~20)

Detta bör förstås utifrån respondenternas perspektiv, att de själva inte är "såna" cyklister som cyklar långt, länge och hela tiden och därför upplevs det som imponerande. Utifrån en sportcyklists perspektiv kanske inte samma imponerande känsla hade framkommit. Den imponerande känslan kan också ha att göra med syftet cyklisten har med sin resa, vilket jag ska beskriva nedan.

### **Motion eller prestation**

En respondent som har cykeln som sitt primära transportmedel och cyklar varje dag året runt får inte den uppskattningen eller imponerande känslan som beskrivs ovan från andra. Det kan vara störande för respondenten i och med att det är en positiv gärning i form av att individen värnar om miljön och gör det mest rationella valet. I citatet nedan menar respondenten att han har ett stöd från andra cyklister som gör att han inte känner sig ensam eller utanför.

Eller det är klart att det är jobbigt att sticka ut, att känna att jag är cykelmuppen här. Att ses som den personen med avvikande beteende. [...] Jag har ju ett väldigt stöd eftersom jag hänger i andra kretsar där cykling är så väldigt accepterat och norm och sådär så känner jag ett väldigt stöd, jag känner mig inte ensam. (man ~25)

Samtidigt cyklar han av politiska skäl för att inspirera fler till att cykla och menar att omgivningen kanske ser igenom hans baktanke med att cykla, att omgivningen ser att det inte är någon uppoffring alternativt att de tycker han inte förstår hur skönt det är att åka bil.

Det är väl också, jag vet inte, folk kanske ser att det inte är någon uppoffring för mig eller så tror dom att det är en uppoffring liksom och att jag bara är dum i huvudet som inte fattar hur bekvämt det är att åka bil. (man ~25)

Detta med uppoffring, att något är jobbigt, återkommer i ett annat citat av en respondent som beskriver att cykling för henne är jobbigt men för en vältränad person är det behagligt.

För mig blir det nog lite såhär jobbigt, för dig är det ju inte det för du är sportig, du har det där inbyggt i dig, du tycker det är skönt liksom. (kvinna ~30)

En annan respondent beskrev det som positivt och hälsosamt att cykla och att människor generellt vill uppfattas som hälsosamma och aktiva. Det skulle kunna belysa ett ideal som förekommer hos en del människor i samhället och som står i motsatsrelation till den ”lathet” som människor generellt känner och som beskrevs i Del 1. Respondenten nedan beskriver hur andra skulle uppfatta honom på cykel:

Dom skulle väl se det som en bra sak för ett, det är ju bra träning. Alla vill ju liksom, man vill ju alltid vara hälsosam, man vill ju alltid kunna få den här, hur ska jag uttrycka mig, man ses som en person som tränar mycket då, vilket man såklart också vill ses som. (man ~20)

Återigen, är uppfattningen om identiteten beroende av en kontext. Mannen som känner stöd i andra kretsar där cykling är norm gör att han inte framstår som en ”cykelmupp” där medan i andra kontexter är mannen avvikande som cyklist och sticker ut som cyklist. Att framstå som sportig cyklist kan vara positivt eftersom den sportiga cyklisten följer ett eftersträvsvärt ideal men det kan också innebära att den sportiga cyklisten inte får uppskattning för sin träning eftersom det inte uppfattas som jobbigt utan behagligt.

## 2.2: Sammanfattning och analys

Sättet respondenterna identifierar sig själva som cyklister handlar om valet av kläder, cykel, utrustning och hastighet, distans, frekvens och syftet med att cykla för motion eller prestation. Alla de ovan nämnda kännetecknen kan förstås som Lenz Taguchis (2014) betydelsebärande tecken som cyklisterna ”klär sig i” eller väljer att ”klä av” beroende på hur cyklisten identifierar sig med utrustningen etc. Kännetecknen tillskrivs mening som formar cyklistens självdefinierade identitet, att vara en sportig cyklist eller vanlig trafikant, eller något däremellan. Det upplevs mer kravfyllt att identifiera sig som en snabbcyklist och förknippas med snabba hastigheter, långa distanser, utrustning och snabba cyklar samt att ha ett intresse för sporten. Det som är intressant är att cyklister som har all den här utrustningen och snabba cyklar inte nödvändigtvis självdefinierar sig som en snabbcyklist men blir utifrån definierad som det. Definitionen beror på betraktarens valda perspektiv. Betraktarens valda perspektiv blev också tydligt i resultatet då respondenternas användning av utrustning till viss del berodde på andra trafikanters uppfattning om respondenterna; exempelvis hade en respondent reflexer och lampor för att inspirera och minska irritation hos omgivningen samt uppfylla lagar. En annan respondent hade reflex för att hon upplevde sig osynlig i mörkret utan reflexer eftersom hon själv kört bil och förstår sin osynlighet. Detta skulle kunna förstås utifrån gränsöverskridande identitet (Stier, 2003). Respondenterna är inte bara cyklister utan andra trafikanter samtidigt och ser sig själva utifrån andra trafikanters perspektiv även om identiteten som cyklist dominerar i sammanhanget.

En del betydelsebärande tecken tillskrivs ett starkare värde eller norm än andra. Exempelvis tänker jag på hjälmen och att cyklister förväntas bära hjälm i den sociala omgivningen. Användningen av utrustning är också kontextberoende, en cyklist som cyklar i dagsljus kommer inte förväntas ha

reflexer medan en cyklist som cyklar i mörker på en obelyst väg kommer förväntas att ha det. En av respondenterna upplevde att det finns en rådande diskurs om hjälmanvändning och att det förknippas med säkerhet. En cyklist med hjälm, är en säker cyklist. Genom att cyklister använder hjälm upprätthåller de bilden av hjälmcyklister och genom att inte använda hjälm blir de ifrågasatta för sitt beteende, vilket respondenterna upplevde exempelvis fick ”de skäll” eller tänkte att andra människor undrade var deras hjälm var. Det skulle kunna förklaras med att den sociala omgivningens och samhällets normerande och värderande makt förkroppsligas, som Lenz Taguchi (2014) beskrev det och som leder till beteenden för eller emot hjälmanvändning hos individen. Cyklister som inte använder hjälm skulle kunna ses som sociala avvikare, som känner en starkare identitet som just avvikare, som icke-hjälmanvändare och identifierar sig med det. Om hjälm värderas som något eftersträvansvärt som norm kommer cyklister att bära hjälm för att känna sig accepterade och gillade i andras ögon. Om hjälm däremot uppfattas som töntigt eller motbjudande kommer cyklister att välja bort hjälmen (tills hjälmen inte uppfattas töntig längre). Dock bör påpekas att cyklisten även väger risker och konsekvenser där valet av hjälm beror på den upplevda risken att skada sig och där hjälmen inger trygghet.

Andra kännetecken är distans och frekvens. Respondenterna gör skillnad på att inte cykla särskilt långt eller länge vilket kan tolkas som det ”normala” i sammanhanget. Det anses vanligt utifrån att de inte uppmärksammas av respondenterna i hög grad medan cyklister som cyklar långt, länge och hela tiden uppmärksammas och framställs som positivt avvikande cyklister; de är coola och duktiga. Att träna och ha en god hälsa beskrevs som eftersträvansvärt i samhället av en respondent vilket också syns i sättet respondenterna ser upp till andra cyklister som cyklar långt och hela tiden. Det räcker inte med att bara cykla långt en gång eller att bara cykla hela tiden utan båda två aspekterna krävs för att få uppskattning av andra, alternativt att andra tror att det är en prestation, något jobbigt för den som gör det. Beroende på vem som betraktar cyklisten och rådande normer och värderingar till varför cyklister cyklar, kommer prestationen värderas därefter. Exempelvis om en miljömedveten individ betraktar en cyklist som cyklar varje dag kan cyklisten tilldelas en identitet som miljömedveten. Om en hälsomedveten individ betraktar cyklisten kan cyklisten tilldelas en identitet som hälsomedveten och så vidare. Cyklisten i resultatet som inte får erkännande för sitt cyklande fastän det sker varje dag tolkar jag är för att cyklisten ses som en ”vanlig trafikant” som tar sig fram i andras ögon. Cyklisten avviker på så sätt inte från det normativa. Cyklisten kanske också upplevs som sportig i andras ögon och därmed förväntas det inte vara en uppoffring för cyklisten att cykla varje dag. I och med att cyklisten får erkännande i andra sammanhang för sin cykling känner cyklisten tillhörighet och identitet med cyklister från den egna gruppen. Återigen beror identitetsskapandet på självdefinierad och utifråndefinierad identitet som bestäms i en kontext, ett sammanhang och i interaktion. När dessa två stämmer överens upplever cyklisten en bekräftelse av den egna identiteten.

Identitet handlar om likhet och skillnad till andra, utifrån andra cyklister och bilister blir cyklisten någon. Den vanliga trafikanten existerar på så sätt i relation till den sportiga cyklisten, den cyklist som cyklar långt eller kort, ofta eller sällan, som gör det för motion eller prestation. Det kanske mest intressanta är identifikationen med den större sociala kategorin trafikanter. Att identifiera sig som trafikant istället för cyklist visar på tillhörigheten och likheten till kategorin av andra trafikanter som gångtrafikanter, andra cyklister och motorfordon. Istället för vi och dem, vi cyklisterna och dem bilisterna eller gångtrafikanterna handlar identiteten om vi, *trafikanter*. I Del 3 kommer jag att återkomma till detta i relation till samspelet och interaktionen som sker i trafiken och som får betydelse för identiteten.

## Del 3. Hur identifierar sig cyklister i samspel med andra trafikanter?

Respondenterna eftersträvar att framstå som en ”bra” cyklist och undviker att bli identifierade som en ”dålig” cyklist genom att visa hänsyn och följer trafikregler vilket hanteras genom överenskommelser med andra trafikanter. Respondenterna hotas att uppfattas som ”bulldozer” eller ”bromskloss” av omgivningen vilket har att göra med cykelns identitet som fordon eller gångtrafikanter och cyklistens placering *i vägen* eller *ur vägen*. Först presenteras den bra och dåliga cyklisten samt kännetecknen för respektive identitet och därefter presenteras identiteterna som bromskloss och bulldozer och kännetecknen för dem.

### 3.1 Identitet som en bra eller dålig cyklist

Respondenterna berättar att de visar hänsyn mot andra trafikanter genom kommunikation i form av att plinga på ringklockan, hålla till sidan, bromsa farten, lämna företräde, följa regler och söka ögonkontakt. Ibland följs inte reglerna i trafiken och för att respondenterna fortfarande ska framstå som bra cyklister kan respondenterna göra en vänlig gest eller undvika situationer där de riskerar att identifieras som en dålig cyklist.

#### Visa hänsyn

Respondenterna uppfattar sig som bra cyklister genom att de följer trafikregler och visar hänsyn till andra trafikanter medan en dålig cyklist beter sig tvärtom som respondenten nedan beskriver det:

En jobbig cyklist i media det är den här personen som alltid bryter mot trafikregler, som alltid kör förbi för snabbt, för nära, som inte plingar, som inte visar hänsyn, ja allt det där, den dåliga cyklisten. (man ~25)

Respondenterna berättar att de bromsar in av hänsynsskäl för gångtrafikanter och använder ringklockan för att uppmärksamma gångtrafikanter på att de kommer.

Dom (gångtrafikanterna) är väl oftast inget problem iallafall. Sen vet jag ju också, försöker cykla lugn och sådär. Många folk går ju med hörlurar så dom hör ju inte heller. Jag plingar alltid. (man ~35)

Vidare handlar det om att vara tydlig vid möte med andra trafikanter och att hålla sig på rätt plats på vägen som cyklist. I citatet nedan beskriver respondenten sig själv som cyklist med utgångspunkt från placering på vägen:

Jag håller åt mig när jag kör på landsväg och jag ser, håller sikten när jag kör på cykelvägar och verkligen visar vilken sida jag cyklar på och såna saker. Jag håller mig ute i kanterna på cykelvägen, jag cyklar inte i mitten på cykelvägen om det inte är så att jag är ensam på cykelvägen då kan jag göra det. Annars, får jag ett möte, om det är någon som kommer gåendes då viker jag ut och visar i god tid att jag cyklar på den här sidan nu och sen så kör man. (kvinna ~55)

Att visa hänsyn handlar om placering i vägen; att hålla sig på ”sin plats”, att plinga, bromsa in och att inte cykla för nära eller för snabbt. Detta kan förklara varför respondenterna känner frihet som beskrevs i Del 1 när andra trafikanter inte är i vägen, då behöver de inte ta hänsyn till någon utan kan bara ”köra på”.

#### Följa regler

Exempel på regelefterlevnad är vid övergångsställen där en del respondenter beskriver att de stannar om det är mycket trafik eftersom de vet med sig att de ska lämna företräde om de sitter kvar på cykeln.

Är det ingen bil som är i närheten kan cyklisten cykla över övergångsstället för att behålla sitt flyt i cyklingen. Det finns också respondenter som oavsett om de förväntas lämna företräde eller inte, går av cykeln i syfte att tydliggöra situationen för bilisten, vara laglydig och inte utsätta sig själv för fara.

[...] jag står liksom inte och balanserar på cykeln för att liksom hur ska du göra du som kör bilen, utan jag går ju av då. Väldigt laglydig. (kvinna ~30)

Respondenterna beskriver att det inte alltid är lätt att veta vilka regler som gäller och en del cyklister upplever sig inte ha tillräcklig erfarenhet eller kunskap om hur de får bete sig cyklist i trafiken. Flera respondenter menar att det blivit lättare sedan de tagit körkort att veta hur bilarna beter sig eller hur de själva får cykla.

Till exempel som gående så känner jag mig mycket mindre rädd för jag vet, jag vet typ hur en bilist tänker att ja men liksom det här att, jag tycker det är väldigt skönt liksom bara det här att jag spanar in, när jag går över ett övergångsställe så spanar jag in liksom såhär bilens blinkers, liksom såhär amen du ska dit, jag ska hit, så det är lugnt innan kanske jag inte var medveten om såna saker och då vart det liksom, då kände jag mig liksom såhär, det var lite ovisst, ba men "vart fan ska du?" [...] Och typ att om man går på en parkering så blir man också såhär att nej, du får vänta, jag som gående, du har liksom väjningsplikt för mig. Så då får man ju mer självförtroende, eller känner sig säkrare tror jag. (kvinna ~30)

En respondent saknar fortfarande kunskap om hur hon får svänga i trafiken och därför undviker hon bilvägarna. På så sätt bryter respondenterna inte mot några regler på bilvägen och riskerar inte heller att uppfattas som regelbrytare.

Jag är inte så jätteinlärd som cyklist hur man ska agera i trafiken, jag är lite såhär, jag vet inte hur jag får svänga. Därför jag försöker undvika att köra på bilvägar. [...] Så jag skulle säga att jag inte är så jättejobbig i trafiken för jag försöker undvika det, sen vet jag inte om jag skulle köra mer på trafikerad väg, i stan eller du vet där det är mycket som händer hela tiden, då vet jag inte. (kvinna ~20)

Flera respondenter ser trottoaren som en trygghet när bilväg inte finns och andra respondenter ser trottoaren som en genväg eftersom cykelväg inte finns. Det anses också lättare av flera respondenter för gångtrafikanter att flytta på sig och hinna upptäcka cyklisten än att en bil ska hinna stanna och därför är gångvägen säkrare när det inte finns cykelvägar. Citatet nedan menar jag också illustrerar cykelns makt i förhållande till gångtrafikanter, att gångtrafikanter lättare kan flytta sig:

Dels för att jag tycker det är lite, du vet, bilar kan köra mer reckless, alltså du vet om en bil ser mig så tar det längre tid för den att stanna än om en människa ser mig och flyttar, det är lättare för människor än med bilar så det känns lite mer säkert att köra på gångvägar. (kvinna ~20)

Respondenter som lärt sig från barnsben att ingen ska cykla på trottoaren kan korrigera cyklister som då blir irriterade men där det egentligen är cyklisten som gör fel. Till skillnad från citatet ovan menar jag att gångtrafikanter kan "ta tillbaka" makten genom att tillrättavisa cyklister:

Det här är en trottoar, du ska vara på vägen kan jag säga till dom. Då blir dom skitgriniga. Så cyklar dom vidare. (kvinna ~50)

## Överenskommelser

Det finns också respondenter som sitter kvar på cykeln vid övergångsstället samt söker ögonkontakt med bilisten för att se om bilisten kommer att stanna eller om respondenten ska hoppa av. Det kan för en del bilister upplevas som att cyklisten inte tänker stanna medan cyklisten själv upplever att hon eller han har stannat. Anledningen till sitta kvar på cykeln beskrivs vara för att behålla flytet i cyklandet och inte behöva hoppa av dock med risken om att uppfattas som att inte ha stannat men som



kan kompletteras med en vänlig gest som tack. En annan respondent beskriver det som artigast att vinka och som ett sätt att bekräfta den andra trafikanten.

Ofta kan det vara att jag cyklar så långsamt och står nästan stilla men bilisten kanske uppfattar det som att han cyklar ju för han sitter på cykeln, han har inte satt ner foten i backen, men jag upplever att jag har stannat och bilen har stannat och bilen ger mig företräde, då vinkar jag och är trevlig. (man ~25)

Vinka alltid. Ja, det tycker jag då har man liksom kontakt. En slyst gest. Att nu jag ser dig, då säger man tack vad bra. (kvinna ~55)

Egentligen så känner jag att bara man är överens och just den hära när man kommer fram till en övergång oavsett om det är en korsning eller om det är överfart eller sådär, att man har ögonkontakt med bilisten som kommer så att man har det hära "okej, är det du eller jag som går" och då är det oftast "ja men kör du". (kvinna ~50)

Även om respondenterna enligt reglerna ska gå med cykeln över övergångsstället för att bilister ska ha skyldighet att lämna företräde menar flera respondenter att det går fortare för alla inblandade om cyklister cyklar över övergångsstället. I liknande situationer när det är cyklisten som har skyldighet att lämna företräde för gångtrafikanter kan respondenten som gångtrafikant vänta med att gå över övergångsstället eftersom att respondenten förstår att cyklisten har flyt.

Jag kan vänta en halv sekund och sen gå över övergångsstället. Dom är i fart. Jag förstår känslan av att behöva stanna när man fått sitt flow." (kvinna ~20)

Genom förståelse för varandras färdssätt kan överenskommelser göras som syftar till att skapa bättre flyt i trafiken, så länge det görs med hänsyn och respekt och framför allt ögonkontakt. Genom ögonkontakt bekräftas vardera trafikant och som jag tolkar det skapas en överenskommelse.

### **3.2 Som bromskloss eller bulldozer**

Respondenterna riskerar att uppfattas av vad som benämns; bromskloss eller bulldozer vilket har att göra med uppfattningen om cykeln som ett fordon eller som en gångtrafikant. Det i sin tur får betydelse för hur respondenterna placerar sig i vägen eller ur vägen, att ta plats eller att ge plats, att bromsa upp eller köra över.

#### **Som fordon eller gångtrafikant**

Respondenterna vet med sig att cykeln är ett fordon men att det är roligt att kunna cykla överallt och "leka" med cykeln vilket kan återkoppla till autonomin och lusten med att cykla. Bara för att cykeln anses vara ett fordon följer alla respondenter inte precis alla regler:

Det är ett fordon det är ju cykel men man följer ju inte alla lagar och hej och hå på cykeln iallafall. Det är mer det, det är det som gör det roligt. (man ~35).

Ibland kan respondenterna behöva tänka som gångtrafikanter för att inte riskera att bli påkörda. Därför anpassar sig respondenten till bilisterna och låter bilarna passera innan cyklisten gör exempelvis en vänstersväng:

Egentligen ska dom ju göra det, egentligen ska jag ju kunna göra så (visualiserar handtecken) och sen svänga ut för jag ska inte behöva kolla bak och se om dom är där, för att jag är ju ett fordon i trafiken som har samma rättigheter som bilisterna har. Men i och med att dom kan komma där i 120 knyck så gör man inte det för man har en självbevarelsedrift. (kvinna ~50)

Detta kan återkopplas till självbevarelsedriften och upplevelsen av att cykla samt hur upplevelsen och beteenden i trafiken hänger ihop. Det kan tolkas som att självbevarelsedriften "tvingar" respondenten att anpassa sig till bilarna eftersom risken är så hög att bli påkörd. Det i sin tur kan utifrån aspekter

som makt och normer förstås som ett sätt att förkroppsliga cykelns underläge i förhållande till bilisternas framfart. I andra kontexter där bilarna inte har lika höga hastigheter är det inte säkert att cyklister förhåller sig likadant om risken att skada sig eller bli påkörd minskar.

### **Att vara i vägen**

Flera respondenter påpekade att de känner sig i vägen för bilister på bilvägen, det är främst när det inte finns en cykelväg och det kommer ett mötande fordon. Även fast respondenten ”bara” cyklar upplever hon sig i vägen:

Man förstörde typ för dom även fast man inte gjorde någonting man bara körde sitt race men det var ändå, man känner sig lite som en börda och det var lite jobbigt. (kvinna ~20).

Samma respondent beskrev det som att det sker en anpassning till bilisterna. Flera respondenter beskriver vidare att de försöker att slicka kanten eller nästan köra ner i diket för att underlätta en omkörning för bilen bakom.

Så har du en bil bakom dig och så är det en bil som kommer mötande där också så den bilen inte kan svänga ut du vet såhär, man ba, ”åh”, då har man typ lust att stanna och gå med cykeln åt sidan du vet ner i diket satt bilarna kan åka förbi liksom. (man ~35)

Nej, jag skulle nog känna mig lite i vägen för (bilarna), så ska någon om och ett möte och så är det jag som håller på och åker ner i diket. (man ~30)

Även om respondenterna inte hoppar av cykeln är känslan att han eller hon borde göra det och underlätta för trafiken. Detta menar jag illustrerar cykelns makt-position i förhållande till bilarna. Det förklaras dock annorlunda av en respondent som betonar just att som trafikant har han ett ansvar att underlätta för andra trafikanter i trafiken.

Jag tror nog att dom flesta skulle hålla sig till höger för att man har ju också som uppgift som trafikant att underlätta för sina medtrafikanter. (man ~35)

Återigen lyfter respondenter upp perspektivet som trafikant och att det handlar om flyt i trafiken, inte bara flyt för cyklisten. Flera respondenter påtalar vidare att det vore skönt om det funnits en cykelväg bredvid bilvägen som är tydligt markerad för cyklister. Att känna sig i vägen som cyklist bekräftades av respondenter som bytte perspektiv till bilist och beskrev hur det är att träffa på cyklister när de kör bil.

Så det är bra att dom cyklar så, det är klart att dom ska cykla, absolut. Men man själv tycker ”fan inte nu”, det är som att hamna bakom en traktor, det är lika otur det. Men, det är sällan så det gör inte så mycket. (Kvinna ~55)

Sen cyklister som cyklar motionscyklar på landsvägar dom kan jag tycka är lite jobbiga. [...] Dom tar upp väldigt stor del av vägen och jag tycker att dom utgör en trafikfara. (Kvinna ~30)

En del respondenter som intog ”bilist-perspektivet” såg inget problem med att möta cyklister mer än att de behövde planera en omkörning och många respondenter menade att det fungerar väldigt bra i trafiken med bilister.

Sommartid då är det mycket, många ställen vi jobbar vid, då är det ju, det gör man, mycket cyklister efter almungevägen, och som du säger, många små krokvägar. (man~30)

Diana - vad tänker man då?

Nej, men, jag vet inte, alltså, jag vet inte [...] däremot kan det vara läskigt när man kommer ibland runt kurvor och så när det är små krokvägar, ja det går rätt fort för dom med, många som har såna här ja landsvägscyklar, då är det väl lite läskigt men annars... (man ~30)

Fortsättningsvis känner en del respondenter sig i vägen på bilvägen medan andra respondenter tar kontrollen över situationen och "armbågar sig fram".

Det finns ett säkerhetsskäl i det, om jag slickar kanten då är det större chans eller risk att bilen kör om bil vid dåligt läge men om jag kör ut då kan jag hindra bilen från att köra om. Och sen är det, om jag cyklar på en landsväg, där ser man ju, man har ofta koll om det kommer en bil, om det inte är en bil i närheten då finns det inget skäl för mig att slicka kanten liksom, vissa gör ju det, jag vill ha lite kul när jag cyklar, jag vill liksom ha lite svängrum och jag vill inte ligga vid kanten så därför kör jag ut. (man ~25)

Det finns respondenter som känner sig i vägen för gångtrafikanterna, att som cyklist vara jobbig med sitt plingande på ringklockan; även fast att det är en cykelväg där det egentligen är gångtrafikanterna som gör fel som går på cykelvägen. Det är inte alltid cykelvägar som endast är avsedda för cyklister är tydligt markerade vilket resulterar i att gångtrafikanter går mitt i cykelvägen och är i vägen för cyklister:

Man själv blir lite stressad som gående såhär "gud vart kommer ljudet ifrån" och också såhär så är det jättemånga som går med hörlurar och man håller på och plingar, plingar, plingar och det är ingen som hör liksom. Och då liksom tycker jag att det blir lite jobbigt bara. Ja, men jag känner mig nog lite i vägen. (kvinna ~30)

Precis som att gående kan bli överraskade och stressade av att cyklister, kan cyklister bli överraskade av bilister. Detta kan tolkas som att det gäller flera trafikanter. Respondenten i citatet ovan vet med sig hur det är som gångtrafikanter och vill inte identifiera sig som en "jobbig" cyklist som plingar och plingar och underförstått säga "ur vägen!"

### **Ur vägen!**

Andra respondenter upplever frustration och irritation när gångtrafikanter går i cykelvägen och plingar just "överdrivet" i syfte att få gångtrafikanter ur cykelvägen:

Jag har gett folk blickar, jag plingar som fan helt överdrivet för att få dom att fatta du går i cykelbanan nu. (man ~25)

Det finns också respondenter som känner igen sig och har förståelse för gångtrafikanter som går i cykelvägen:

Det gör mig inte så mycket, jag plingar väl lite. Jag är inte sån cyklist ännu att jag blir arg. För att jag cyklar för sällan och jag känner igen mig själv. Jag tycker att det kunde lika gärna varit jag. (kvinna ~55)

Igenkännandet i andra trafikanter återkommer ständigt och spelar roll för beteenden i form av att den egna identiteten förstås utifrån andra trafikanter perspektiv. En respondent berättar om att hon själv upplever att cykelvägen är cyklisternas väg men att folk hon känner går i cykelvägen och anser att cyklisterna bara kan cykla om dem.

[...] men jag vet ju att *Namn* som har varit väldigt aktiv och cyklat mycket han är ju såhär, det skiter väl jag i, han går ju på cykelbanorna, han kunde inte bry sig mindre, men dom får väl cykla om mig då medans jag är såhär, nej det är inte vår väg. (kvinna ~30)

Att gångtrafikanter går i cykelvägen, avfallssäckar läggs som hinder eller bilar parkerar på cykelvägen kan skapa frustration vilket gör att respondenterna känner att de inte får någon respekt för sig som fordon och det kan provocera en del respondenter även om de medvetet försöker att upprätta hålla en god bild av sig själva som cyklister.

Det är lite så, när det går folk i cykelvägen eller när det parkerar bilar då blir jag ju så. Då vill jag vara en bulldozer som kör in i dom, och kör över dom liksom men jag vill hela tiden visa att cyklister det är sympatiska människor så jag försöker ju leva upp till det. (man ~25)

Trots irritation och frustration är respondenterna medvetna om hur de uppfattas av andra trafikanter och detta styr till beteendena.

### **3.3: Sammanfattning och analys**

Respondenterna porträtterar sig och identifierar sig som en bra cyklist, en cyklist som visar hänsyn, inte cyklar för snabbt, plingar på ringklockan, bromsar in, söker ögonkontakt, bromsar inte upp trafiken och följer regler. Den dåliga cyklisten gör tvärtom i jämförelse med den goda cyklisten. För att inte framstå som en dålig eller hänsynslös cyklist kompenserar respondenterna det ”dåliga” beteendet med en vänlig gest alternativt undviker att cykla på vägar som respondenterna inte känner sig tillräckligt kompetent att cykla på, för att undvika att framstå som inkompetenta. När jag skriver ”dåliga” beteendet syftar jag på, enligt mig, ganska milda överträdelser av regler och normer som exempelvis att cykla för nära en gångtrafikanter, att cykla på bilvägen, att stoppa upp trafiken och att cykla över ett övergångsställe istället för att leda cykeln. Det intressanta är hur överenskommelser sker mellan trafikanter. Att regler kan överträdas informellt om det sker med hänsyn och respekt för den andra trafikanten exempelvis vid övergångsställen. Här kan Stiers (2003) tanke om icke-identiteter vara aktuellt. Jag tolkar det som att bekräftelse av den andre trafikantens identitet sker genom ögonkontakt, att visa att jag ser dig innan jag cyklar över övergångsstället och bekräftar dig som trafikant. Medan om cyklisten kör ut i vägen utan att ha sett sig för skulle bilisten kunna känna sig oidentifierad eller osynlig och därmed också ignorerad. Samma sak menar jag gäller om bilisten bara kör utan att bromsa in och söka ögonkontakt.

Vidare beskrivs hur respondenterna har förståelse för andra trafikanter och som underlättar samarbetet i trafiken vilket kan tolkas utifrån Stiers (2003) teori om gränsöverskridande identiteter. Det kan också vara till nackdel om de olika trafikanterna värderas olika och positioneras socialt olika i förhållande till varandra. Exempelvis att som cyklist känna sig i vägen eftersom att utifrån ett bilist-perspektiv är cyklisten en bromskloss. I citaten berättade en respondent om att hon inte promenerade på cykelvägen eftersom det är inte är ”vår väg” och då syftade hon på gångtrafikanterens väg. Likaså berättade flera respondenter om att de ville cykla ner i diket när det kom en bil bakom och mötande bil framför, de upplevde sig ”i vägen”. Både de exemplen ser jag som att det finns normer, föreställning om att respektive trafikant har företräde till ”sin” väg, bilistens rätt till bilvägen eller cyklistens rätt till cykelvägen eller gångtrafikanterens rätt till trottoaren. Vidare finns det också normer om att lämna underlättat flytet i trafiken. Det finns också trafikregler som styr hur cyklister får och inte får cykla men när de inte är tydliga nog eller när cykelvägen tar slut måste respondenterna positionera sig som antingen fordon eller gångtrafikanter, som jag ser det. Precis som att människor upplever med kroppen kan platser upplevas som vår eller deras (Stensmo, 2003). Vägen eller platsen bli en del av identiteten, den tillhör trafikanten och därav de två temana ”i vägen” eller ”ur vägen!”.

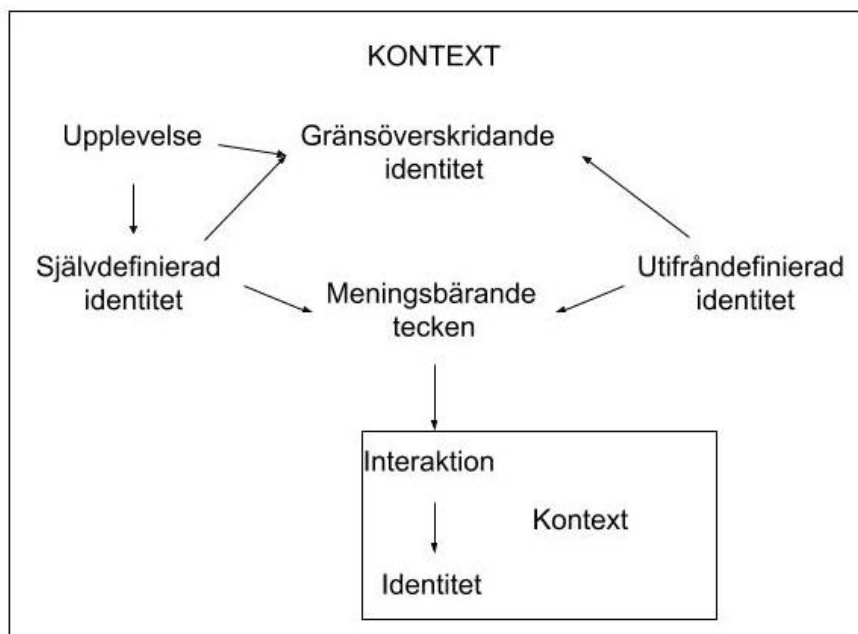
Känslan av att vara i vägen uppstår när respektive trafikant blir tvungen att inkräkta på någon annan trafikants väg då den egna vägen inte finns, exempelvis att cykelvägen tar slut och det bara fortsätter med bilväg eller trottoar. När hastigheterna ökar vill inte respondenterna riskera att bli påkörda och cyklar nära kanten, anpassar sig till bilar och väntar med vänstersvängar tills bilarna passerat. Det kan tolkas som en social positionering som visar på cyklistens underläge i relation till bilarna, en maktobalans. Även om respondenterna ser sig själva som fordon i trafiken är det självbevaringsdriften (motståndet i Del 1) som ”tvingar” cyklister till att anpassa sig till eller lämna företräde till bilen. Samtidigt som respondenterna kan känna sig i vägen på bilvägen finns det gångtrafikanter som kan känna sig i vägen på cykelvägen och samma argument gäller där, att gångtrafikanterna är rädda att bli påcyklade. Även normer och diskurser om att trafiken ska flyta på, det ska gå fort och effektivt har

betydelse för respondenternas identitet av att känna sig som en bromskloss och att vara i vägen. Andra respondenter som tar plats i trafiken och kör ut i vägen med cykeln kan förstås utifrån att de porträtterar sig just som fordon i syfte att inte bli påkörda bland annat. Respondenter som tar plats på bilvägen kan förstås som utmanare av rådande normer om bilens självklarhet på vägen, ett sätt att förändra uppfattningen om cykelns roll i vägen. Eftersom att reproducerandet av tidigare utförda beteenden upprätthåller fördelningen av makt och normer som finns om cyklister och cyklisternas samspel med andra innebär det att identiteterna inte förändras, förrän någon går emot normen och därmed påverkar förändringen av den. Som Lenz Taguchi (2014) beskrev kan tankar och beteenden inte reproduceras identiskt och därför sker förändring av identiteten som cyklist hela tiden och beroende på hur andra uppfattar beteendet. Det finns på så vis ingen cyklist bakom cyklisten utan det handlar om att respondenterna inte "är" cyklister utan gör, blir, identifieras och blir identifierade som cyklister eller annat. Det är andra trafikanter som är med och skapar identiteten som cyklist.

Problematiken som jag ser det är att respondenterna ser sig som gångtrafikanter och fordon. Respondenternas fördel och nackdel som cyklist är att de anses vara både fordon och gångtrafikanter, vilket öppnar upp för möjligheter samtidigt som de innebär större anpassning av identiteten till respektive identitet. Cykeln har på så vis ingen egen roll i trafiken, eller två roller. Respondenterna eller cyklisterna kan likställas med kameleoner som anpassar sig till den miljö de befinner sig i. För att återkoppla till *Resultat Del 2* kan benämningen av "trafikanter" skapa ett inkluderande istället för ett exkluderande av respektive trafikant, det kan förändra tanken om vem som har rätt till vägen, att vägen är trafikanternas men att respektive trafikant äger ett fordon. Det skulle också kunna ha en maktutjämnande funktion eftersom identiteten trafikanter lyfter fram likheterna istället för skillnaderna i trafiken.

## 7.1 Del och helhet: Upplevelse, identitet och samspel

I modellen nedan har jag försökt beskriva hur jag ser att de tre delarna; upplevelse, identitet och beteende hänger ihop. Vi börjar baklänges med identitet i den lilla kontext-rutan. Identiteten "blir till" under interaktion i en kontext. Det är under interaktionen diverse meningsbärande tecken (utrustning, cykel, hastighet, frekvens, distans, syfte, beteenden som att visa hänsyn, följa regler, cykla i vägen, ur vägen, att bromsa upp andra eller "köra över") tillskrivs mening och betydelse. Exempelvis är det i interaktion som racercykeln får betydelse för identiteten som sportig, eller som cyklisten får betydelse av att i vägen för bilisten. Utifråndefinierad identitet (social omgivning) och självdefinierad identitet (individ) samt gränsöverskridande identitet (individens uppfattning om sig själv utifrån andras perspektiv) har betydelse för hur meningsbärande tecken används i interaktion. Det kan finnas normer, föreställningar och diskurser om de olika meningsbärande tecknen samt individen själv kan ha föreställningar, erfarenheter och tidigare förståelse om dem. Allt detta finns i den yttre kontexten som individer bär med sig i tanke och handling. Den gränsöverskridande identiteten har betydelse för den egna upplevelsen som har betydelse för den egna identiteten samt de meningsbärande tecken som individen positionerar sig med eller använder i interaktion med andra trafikanter och cyklister.



Modell 1. Egen modell över identitetsskapandet.

## 8. Diskussion

I det här avslutande kapitlet har jag för avsikt att besvara syfte och frågeställningar samt relatera studiens resultat till tidigare forskning och ge förslag på hur resultatet kan användas av diverse samhällsaktörer. Avslutningsvis ges förslag på vidare forskning. För diskussion om tillförlitlighet och generaliserbarhet av studiens resultat, se kapitel 6 (Metoddiskussion).

### **Upplevelsen av att cykla: autonomi och motstånd**

Respondenterna i den här studien upplever autonomi; frihet och lust när de cyklar. Autonomi innefattar känslor av att själv kunna bestämma var, när och hur respondenten vill cykla utan att vara beroende av någon annan. Det innebär också en mental avkoppling eller frihet, ett flow eller ett andrum som uppstår i ensamheten med cykeln och när det inte är många trafikanter eller ”hinder” runtomkring. Att cykla är också som att åka karusell, det är fart och fläkt under kontrollerade former. Dessa känslor balanseras med upplevelsen av motstånd; självbevarelsedrift och att det blir trist om det blir för jobbigt. Motståndet innebär känslor av rädsla för att ramla och skada sig eller bli påkörd av en bil. Det handlar också om ett motstånd i form av att cykling blir jobbigt, fysiskt ansträngande eller begränsande exempelvis i en dålig infrastruktur som gör att respondenterna måste bromsa in och ”starta om” farten som förlorats, det beskrivs inte vara roligt. Det som har betydelse för en hög autonomi är: goda väderförhållanden, välplanerad och tydlig infrastruktur för cyklister, bra underhåll av cykelvägar och utbyggnad av cykelvägar, få trafikanter som cyklister måste interagera med (både andra gång- och cykeltrafikanter men också motorfordon) och hög hastighet på den egna cykeln (inklusive kontroll över cykeln) men låg hastighet på andra bilar. Vad som har betydelse för högt motstånd är ovanstående faktorer fast motsatt t.ex. dåliga väderförhållanden, dåligt planerad infrastruktur för cyklar m.m.

Detta visar bland annat på två saker; att upplevelsen är kontextberoende och att autonomi behövs för att respondenterna ska cykla. Beroende på var cyklisten cyklar kan olika känslor upplevas. Studiens kunskap kan användas av samhällsplanerare i syfte att förbättra infrastrukturen för cyklister t.ex. minska trottoarkanter, snäva kurvor, inte cykla ner i tunnlarna, tydliggöra skyldigheter i trafiken vilket också får betydelse för samspelet mellan trafikanter som kan underlätta samarbetet. Vaghållaren kan t.ex. se till att underhållet av cykelvägarna är fritt från grus, is, löv, snö vilket också indirekt förbättrar väderförhållandena. Politiker och myndigheter kan t.ex. finansiera resurser för att bygga ut cykelvägnätet alternativt också sänka hastigheten för bilar på vägar som delas med andra trafikanter. Studiens resultat om att cykling innebär glädje, frihet och rädsla bekräftas även i tidigare studier och kunskapssammanställningar (Eriksson, 2009; Aldred, 2010; Horton, 2007, Daley & Rissel, 2011). Respondenterna i den här studien upplevde dock inga hot, våld och trakasserier från bilister som Balkmar (2014) funnit. Det kan ha att göra med att respondenterna cyklar i en mindre trafikerad miljö. I tidigare studier har val av kläder, utrustning, hjälm, erfarenhet m.m. varit ett sätt att hantera rädsla för cyklisten (Daley & Rissel, 2011). Det kan alltså vara ett sätt för respondenterna att själva minska motståndet, att känna sig mindre rädda genom att använda hjälm och reflexer samt att cykla på platser som de upplever säkra. Det bör dock föras in en reflekterande fråga om ansvarsfördelningen och huruvida det är cyklister som bör anpassa sig till rådande trafikmiljö och göra sig synliga och säkra eller om trafikmiljön bör anpassas till cyklister i form av förbättrad infrastruktur?

## Identiteten som cyklist: trafikant eller cyklist

Respondenterna i den här studien identifierar sig mellan två identiteter; trafikant och cyklist. Respektive identitet kännetecknas av meningsbärande tecken i form av: valet av kläder, utrustning, cykel, distans, hastighet, frekvens och syftet med att cykla. Det är skillnad på att ta sig fram med sin cykel eller att vara cyklist, något som förknippas med att ägna sig åt sporten cykling. En ”vanlig” cyklist d.v.s. trafikant, kännetecknas av att inte ha någon speciell utrustning, ingen racercykel utan snarare stadsykel, hybrid eller damcykel, cyklar inte särskilt långt, länge eller snabbt och syftet med att cykla är för att ta sig från A till B. En ”sportig” cyklist d.v.s. cyklist, kännetecknas av att ha utrustning, racercykel, cyklar långt och länge i höga hastigheter och använder cykeln till träning/sport där cykling handlar om att förflytta sig från A till A, från hemmet (A) - ut och träna - och hem igen (A). Båda identiteterna bör förstås i relation till varandra och blir varandras motsatser vilket illustrerats i resultatet där flera respondenter blir ”vanliga” cyklister i relation till den sportiga cyklisten.

Den sportiga cyklisten förekommer i tidigare studier där den benämns som den kompetenta cyklisten och som då står i motsats till den inte tillräckligt kompetenta (Aldred, 2013). Med inspiration från Aldred (2013) skulle identiteterna ”cyklist” och ”trafikant” kunna ses som den alltför sportiga och den inte tillräckligt sportiga cyklisten. Den alltför sportiga cyklisten uppfattas för vältränad för att omgivningen ska imponeras av honom eller henne medan den inte tillräckligt sportiga cyklisten har större chans att erhålla uppskattning eftersom att han eller hon uppfattas som ”vanlig trafikant” i omgivningens ögon och därför kan omgivningen bli imponerad av cyklistens prestation, eftersom att han eller hon inte ”är sån”; sportig alltså. Den imponerande känslan över prestationer som förekommer i den här studien kan ses som en del av en allmän föreställning i samhället, att prestationer värderas och hälsosamma ideal eftersträvas mot bakgrund av att människor generellt sett är lata, vilket respondenterna i den här studien påpekat samt att ”bara” cykla till affären inte är tillräckligt för att vara bra. Det har också påpekats i tidigare forskning (Faskunger, 2008).

Anledningen till att se sportig ut i tidigare studier har varit i syfte att bli mer accepterade på vägarna alternativt undvikit att se ut som sportiga cyklister i syfte att inte framstå på ett avvikande sätt (Aldred, 2013; Füssl & Haupt, 2017). I den här studien bekräftas det delvis, även om en del respondenter förknippar sportiga cyklar och utrustning med högre krav betonar andra respondenter att användningen av cykelutrustning, snabb cykel och kläder anses vara mest ergonomiskt, bekvämt, roligt och säkert att cykla med. Vidare tillskrivs meningsbärande tecken olika stor innebörd och mening, exempelvis har respondenter i den här studien beskrivit att hjälm förknippas med en bra cyklist, vilket också bekräftas i Aldreds studie (2013). Anledningen till att hjälm beskrivs ha stor innebörd kan vara flera, i den här studien betonades säkerhet vara den största anledningen till att bära hjälm. Om hjälm används för säkerhet signalerar det (om än omedvetet) att det är osäkert utan hjälm. Om hjälmanvändning kommer av en diskurs om att cykling är farligt och osäkert kan den här studien inte besvara men frågan är inte desto mindre intressant. Det handlar förmodligen också om erfarenhet av att ramla med cykeln, erfarenhet från andra som ramlat och hur det beskrivits om hjälmanvändning i media.

I en tidigare studie av Gatersleben och Haddad (2010) presenteras identiteter som livsstilscyklisten, pendlingscyklisten, den ansvarsfulla och cyklisten som hippy-go-lucky. Respondenterna i den här studien passar in i flera av dessa identiteter vilket kan förstås som att identiteter återigen är kontextberoende och inte ”låsta” samt att det finns en mångfald av cyklister. Att identiteterna som trafikant eller cyklist presenteras i den här studien bör ses som ett av flera sätt att förstå identiteten som cyklist på men inte det enda sättet. Generellt upplever människor sig själva som bättre cyklister och bilister medan andra människor anses mindre pålitliga (Skinner & Rosen, 2007). Det har visats sig



vara en fördel att förstå flera trafikanters perspektiv eftersom det finns en större förståelse för olika trafikslag. Denna ”byta-sida-perspektiv” har dominerats av bilistens perspektiv enligt tidigare studier (Füssl & Haupt, 2017; Aldred, 2013). I den här studien har respondenterna både intagit bilisternas och gångtrafikanternas perspektiv men även betonat ”trafikant-perspektivet”, att se sig själv som trafikant och underlätta för andra trafikanter. Detta innebär som beskrivits i Resultat och Analysdelen (se Del 2.3: Sammanfattning och Analys) en identifiering med den större gruppen trafikanter. Istället för att särskiljas från andra trafikanter inkluderar sig respondenten med andra trafikanter vilket föreslås kunna jämna ut maktobalanser i trafiken. Trafikant-perspektivet är ett viktigt bidrag från den här studien. Anledningen till att se sig som trafikant och inte cyklist kan som beskrevs i metoddiskussionen (kapitel 6) ha att göra med att ”vanliga” människor tillfrågats om att delta i studien till skillnad från om urvalet gjorts utifrån att ”cyklister” sökt om att få delta i studien.

För politiker, myndigheter, reklambyråer m.fl. innebär kunskapen en förståelse för vad meningsbärande tecken kan signalera som kan ha betydelse för diverse ställningstaganden när cykling och cyklister ska representeras i policyer, broschyrer, informationskampanjer etc. Sättet att porträttera objekt och människor på får betydelse för meningsskapandet om dem. Exempelvis beskrev respondenterna bilen som ”mordvapen” eller ”stort farligt objekt” eller hjälmen som ”livförsäkring”, cykeln som ”sport” eller ”transport”, i form av en ”leksaker” eller ”fordon” och cyklisten som ”trafikant” och/eller ”cyklist”. Vilken mening som tilldelas respektive objekt kan få betydelse för hur respondenterna förhåller sig till dem. Vidare kan det handla om att lyfta fram bekvämlighet- och nöjesaspekter med cykling för att nyansera bilden av varför diverse utrustning och cyklar används, att det inte är för att se ut som en specifik cyklist utan för att det faktiskt är bekvämt att använda exempelvis en racercykel.

## **Identiteten som cyklist i samspel med andra trafikanter: bromskloss eller bulldozer**

Respondenterna i den här studien riskerar att uppfattas som en bromskloss eller bulldozer, en bra eller dålig cyklist, gångtrafikant eller fordon, att vara i vägen eller ur vägen. Respondenterna eftersträvar att uppfattas som en bra cyklist i andras ögon som visar hänsyn, följer trafikregler, plingar på ringklockan i god tid innan omkörning, inte cyklar för snabbt eller för nära andra, cyklar på ”rätt” sida om vägen, inte tar upp onödig plats på vägen så att andra trafikanter stoppas upp och den dåliga cyklisten betar sig tvärtom i jämförelse med den bra cyklisten. Respondenterna undviker situationer där de riskerar att uppfattas som en dålig cyklist och hanterar det genom en vänlig gest eller ögonkontakt. Exempel på där respondenterna framställer sig som fordon är genom att ta plats på bilvägen eller cykelvägen, genom att armbåga sig fram och placera sig ”i vägen” samt bestämma när bakomliggande bil ges möjlighet att köra om. I andra situationer när gångtrafikanter går på cykelvägen synliggör sig respondenter som fordon (till skillnad från gående) och upplever att andra gångtrafikanter ska gå ur vägen (!). Exempel på där respondenterna porträtterar sig som gångtrafikanter är genom att cykla på trottoaren som är till för gående och att inte ”vara i vägen” på bilvägen utan istället anpassa sig efter bilarna och placeras sig ”ur vägen”. Denna tvåsidighet av det ena eller det andra benämns utifrån två identiteter som respondenterna riskerar att identifieras som; bromskloss eller bulldozer, den som stoppar upp eller den som kör över.

Sättet att placera sig i ur och ur vägen, att synliggöra sig som cyklist eller anpassa sig till bilister beskrivs i tidigare studier som strategier för att erhålla makt och hantera rädsla (Füssl & Haupt, 2017). I den här studien beskrivs det som en säkerhetsaspekt och ett sätt att få ökad kontroll över situationen,

vilket liknar tanken om minskad rädsla och ökad makt bara att de beskrivs med andra ord. Vidare förekommer ”bra” och ”dåliga” beteenden som beskrivits i den här studien i tidigare studier (Aldred, 2013; Daley & Rissel, 2011). Att bryta mot trafikregler har i tidigare studier förklarats av att trafikreglerna är dåligt anpassade för cyklister (Björklund, Forward, Janhäll & Stave, 2017). Respondenterna i den här studien upplever också otydlighet i trafiken och hanterar det genom att inte cykla alls på otydliga platser alternativt ”kommer överens” om vad som ska gälla med andra trafikanter, något som inte uppmärksammats i tidigare studier vad jag vet. Genom överenskommelser kan trafikanterna komma överens om annat än vad som gäller, så länge hänsyn och respekt visas mot varandra som trafikanter. Det sker som oftast genom ögonkontakt och en bekräftelse av den andra trafikanten. I den här studien gäller trafikregelöverträdelser främst att cykla på övergångsställe och att cykla på trottoar där överenskommelser görs med bilister och gångtrafikanter. Ibland fungerar det bra, ibland inte. Det som skulle kunna vara en förklaring till att det fungerar bra och som den här studien visar är just hänsyn och respekt, ögonkontakt och bekräftelse av den andra trafikanten. Det handlar mer om ”hur gör vi” som trafikanter i en situation än ”hur gör jag” som cyklist och ”hur gör du” som bilist/gående.

I den här uppsatsen framhåller flera respondenter identiteten som trafikant och betonar att det handlar om att underlätta flytet i trafiken som trafikant. I tidigare studier som undersökt trafikpolicyer betonas effektivitet, nytta och användbarhet när färd sätt beskrivs (Aldred, 2015). Vidare togs det i samma studie upp att syftet med cykling bestämde rätten att få cykla på vägen. Eventuellt något långtgående reflektion men det skulle kunna förklara varför flera respondenter i den här studien känner sig ”i vägen” på vägen och varför andra inte gör det, om de upplever sig ha ett berättigat syfte att cykla där de cyklar eller inte. Att transport då uppfattas ha större rätt till vägen än nöjescykling, som Aldreds (2015) studie visar.

Historiskt sett har cykeln avskilts från motortrafik vilket också är något som respondenterna berättat att de uppskattat då risken för att bli påkörd minskar och tydligheten i trafiken ökar. Att infrastrukturen kan skapa obalans i makt har tagits upp i tidigare studier (Koglin, 2015). Det kan i sin tur ha betydelse för hur cykling upplevs och identifieras men det kan också vara tvärtom i form av att uppfattningen om cykling skapar en viss trafikplanering. Exempelvis beskrevs att cyklister har tillåtits cykla på gångvägar när cykelvägar inte fanns historiskt sett (Emanuel, 2012). Så länge cyklister fortsätter cykla på gångvägar eller trottoarer kommer beteendet och normen upprätthållas. För samhällsplanerare och politikere del bör kunskapen användas i syfte att förstå hur olika trafikslag faktiskt formar sätt att placera eller positionera sig i trafiken. Reflektioner, tankar och idéer kring hur nutidens och framtidens cykling ska se ut, upplevas och ha för syfte efterfrågar jag både av organisationer men också av individer som är upprätthållare av samhällsliga idéer.

Avslutningsvis bidrar uppsatsen med en ökad förståelse för ”trafikanter” i trafiken eftersom att respondenterna inte bara är cyklister, bilister eller gångtrafikanter utan också trafikanter, även om de svarat utifrån cyklistens perspektiv. Det vore intressant i vidare forskning att ta gångtrafikanter eller bilisters perspektiv och höra hur de uppfattar de att gå och åka bil, hur de identifierar sig och samspelar med andra. Identifierar sig bilister också som trafikanter eller ”bara” som bilister, vilket utifrån-perspektiv dominerar? Vilka likheter och skillnader finns mellan olika trafikanter? Det får framtida studier undersöka. En annan intressant undersökning för framtida forskning är cyklingens upplevda effekt på psykisk hälsa och välbefinnande. Utifrån kunskap om att cykling innebär autonomi, frihet, rädsla och motstånd, rädsla, jobbigt och trist skulle idén om att cykling är hälsosamt och härligt men samtidigt farligt och besvärligt kunna problematiseras och fördjupas.

# Referenser

- Ambjörnsson, Fanny (2008). *I en klass för sig. Genus, klass och sexualitet bland gymnasietjejer*. Stockholms Universitet. Stockholm: Ordfront förlag.
- Aldred, R. (2015). A matter of utility? Rationalising cycling, cycling rationalities. *Mobilities*, 10(5), 686-705.
- Aldred, R., & Jungnickel, K. (2014). Why culture matters for transport policy: the case of cycling in the UK. *Journal of Transport Geography*, 34, 78-87.
- Aldred, R. (2013). Incompetent or too competent? Negotiating everyday cycling identities in a motor dominated society. *Mobilities*, 8(2), 252-271.
- Aldred, R. (2010). 'On the outside': Constructing cycling citizenship. *Social & Cultural Geography*, 11(1), 35-52.
- Allwood, C.G. & Erikson, M.G. (2010). *Grundläggande vetenskapsteori för psykologi och andra beteendevetenskaper*. Lund: Studentlitteratur.
- Aretun, Å., & Robertson, K. (2013). *Ökad cykling: Professionella utmaningar och hinder i den lokala transportplaneringen*. Statens väg-och transportforskningsinstitut.
- Balkmar, D. (2014). Våld i trafiken: om cyklisters utsatthet för kränkningar, hot och våld i massbilismens tidevarv. *Tidskrift för genusvetenskap*, 35(2-3), 31-54.
- Björklund, G., Forward, S., Janhäll, S., & Stave, C. (2017). *Samspel i trafiken: formella och informella regler bland cyklister*. Vti.
- Bryman, A. (2011). *Samhällsvetenskapliga metoder*. Liber.
- Daley, M., & Rissel, C. (2011). Perspectives and images of cycling as a barrier or facilitator of cycling. *Transport policy*, 18(1), 211-216.
- DN (2017, 6 maj). *Därför blir stockholmarna så irriterade på cyklister*. Hämtad 2018-03-23 kl.08:19 från: <https://www.dn.se/sthlm/darfor-blir-stockholmarna-sa-irriterade-pa-cyklister/>
- Emanuel, M. (2012) *Constructing the cyclist Ideology and representations in urban traffic planning in Stockholm, 1930–70*.
- Elvik, R., & Bjørnskau, T. (2017). Safety-in-numbers: a systematic review and meta-analysis of evidence. *Safety science*, 92, 274-282.
- Eriksson, L. (2009). *Tema Cykel-faktorer som påverkar cykelanvändning utifrån ett individperspektiv: en litteraturstudie*. Statens väg-och transportforskningsinstitut.
- Faskunger, J. (2008). *Aktiv transport: på väg mot bättre förutsättningar för gång-och cykeltrafik*. Statens folkhälsoinstitut.
- Folkhälsomyndigheten (2018). *Folkhälsans utveckling - Årsrapport 2018*.
- Füssl, E., & Haupt, J. (2017). Understanding cyclist identity and related interaction strategies. A novel approach to traffic research. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 46, 329-341.

- Gatersleben, B., & Haddad, H. (2010). Who is the typical bicyclist?. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 13(1), 41-48.
- Horton, D., 2007. Fear of cycling. In: Horton, D., Rosen, P., Cox, P. (Eds.), *Cycling and Society*. Hampshire, England, pp. 134–152.
- Jenkins, R. (2014). *Social identity*. Routledge.
- Koglin, T. (2015). Organisation does matter—planning for cycling in Stockholm and Copenhagen. *Transport policy*, 39, 55-62.
- Koglin, T., & Rye, T. (2014). The marginalisation of bicycling in Modernist urban transport planning. *Journal of Transport & Health*, 1(4), 214-222.
- Miljöbarometern (2018, 8 maj). *Var tionde fordon är en cykel*. Hämtad från <http://miljobarometern.stockholm.se/trafik/cykeltrafik/info2/>
- Niska, A., & Eriksson, J. (2013). *Statistik över cyklisters olyckor: faktaunderlag till gemensam strategi för säker cykling*. Vti.
- Niska, A. (2007). *Cyklisters syn på cykelvägars standard: fokusgrupper i Umeå och Linköping*. VTI., VTI rapport 585.
- Näringsdepartementet (2017). *En nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling – som bidrar till ett hållbart samhälle med hög livskvalitet i hela landet*. N2017.19. Regeringskansliet, Stockholm.
- Råd & Rön (2017-06-21). *Allt fler hakar på cykeltrenden*. Hämtad den 2018-04-13 från: <https://www.radron.se/artiklar/allt-fler-hakar-pa-cykeltrenden/>
- Schantz, P. (2015). *Om gång och cykling, hälsa och en hållbar utveckling*. Trafikverket.
- Skinner, D., Rosen, P., 2007. Hell is other cyclists: rethinking transport and identity. In: Horton, D., Rosen, P., Cox, P. (Eds.), *Cycling and Society*. Hampshire, England, pp. 83–96.
- Stensmo, C. (2002). *Vetenskapsteori och metod för lärare: en introduktion*. Kunskapsföretaget.
- Stier, J. (2003). *Identitet: människans gåtfulla porträtt*. Studentlitteratur.
- Lenz Taguchi, H. (2014). *In på bara benet. En introduktion till feministisk poststrukturalism och subjektivitetsteori*. Polen: Gleerups.
- Thomassen, M. (2007). *Vetenskap, kunskap och praxis: introduktion till vetenskapsfilosofi*. Gleerups utbildning.
- Thulin, H., & Niska, A. (2009). *Tema Cykel-skadade cyklister: analys baserad på sjukvårdsregistrerade skadade i STRADA*. VTI., VTI rapport 644.
- Trafikanalys (2017). *RVU Sverige - den nationella resvaneundersökningen 2015–2016 - The Swedish national travel survey 2015–2016*. Hämtad 2018-05-12 från: [https://www.trafa.se/globalassets/statistik/resvanor/2016/rvu\\_sverige\\_2016-reviderad-7-juli.pdf](https://www.trafa.se/globalassets/statistik/resvanor/2016/rvu_sverige_2016-reviderad-7-juli.pdf)?
- Trafikanalys (2015). *Cyklandets utveckling i Sverige 1995–2014 – en analys av de nationella resvaneundersökningarna*. Rapport 2015:14
- Trafikverket (2017, 12 juni). *Gång och cykel*. Hämtad 2018-04-12 från: <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/forskning-och-innovation/aktuell-forskning/gang-och-cykel/>

Trafikverket (2017a). Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029. Remissversion: 20170831. Publikationsnr: 2018:058. Hämtad från: [https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/42840/Ineko.Product.RelatedFiles/2018\\_058\\_forslag\\_till\\_nationell\\_plan\\_for\\_transportsystemet\\_2018\\_2029.pdf](https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/42840/Ineko.Product.RelatedFiles/2018_058_forslag_till_nationell_plan_for_transportsystemet_2018_2029.pdf)

Trafikverket (2017b) Utredning om allmänna cykelvägar. Ärendenr: TRV 2014/54842. Hämtad från: <http://media.sverigeforhandlingen.se/2015/01/Utredning-om-allm%C3%A4nna-cykelv%C3%A4gar.pdf>

Vetenskapsrådet. (2017). *God forskningssed*. Stockholm: Vetenskapsrådet. Från: <https://publikationer.vr.se/produkt/god-forskningssed/>

Ödman, P. J. (2007). *Tolkning, förståelse, vetande* (2: a uppl.). Stockholm: Norstedts Akademiska Förlag.

<b>Intervjupersoner:</b>	<b>Datum för intervju:</b>
Man ~20.	30 januari 2018
Kvinna ~20.	30 januari 2018
Kvinna ~55.	31 januari 2018
Man ~35.	3 februari 2018
Man ~25.	4 februari 2018
Kvinna ~55.	7 februari 2018
Man ~30.	7 februari 2018
Man ~70.	9 februari 2018
Kvinna ~30.	20 februari 2018
Kvinna ~55.	21 februari 2018

# Bilaga 1. Intervjuguide

**Bakgrundsfrågor:** Kön, ålder, utbildningsbakgrund, körkort, ägande av egen cykel

## **Cykelanvändning**

Hur ofta cyklar du? (cyklar x antal gånger i veckan/månaden/året)

När cyklar du? (årstid, tid på dygnet, helg/vardag)

När du cyklar, var brukar du cykla då?

Varför väljer du att cykla? (motion, ekonomi, miljö, roligt, effektivt)

Hur har du cyklat i olika faser i livet? Berätta din cykelhistoria (vanor som liten, cyklade till skolan, i vilken miljö cyklade du)

Vad fick dig att börja cykla? (om du börjat cykla mer)

När väljer du att inte cykla? (avstånd, väder, osäker trafikmiljö, inga cykelvägar)

Finns det något som hindrar dig idag från att cykla? (varför cyklar du inte till ICA/skolan/jobbet)

Finns det situationer där du känner dig osäker att cykla? Hur hanterar du dessa situationer?

## **Utrustning**

Vilka kläder brukar du cykla i? (tränings-, vanliga-, cykelkläder)

Brukar du ha någon utrustning när du cyklar? (reflexväst, hjälm, belysning m.m.)

Cyklar du med mobilen eller hörlurar?

## **Social omgivning**

Vad brukar din omgivning säga när du väljer cykeln?

Finns det något i din sociala omgivning som skulle få dig att cykla mer/mindre?

Om du hör någon i din omgivning prata om cykling eller cyklist, vad brukar de säga då?

Vad tänker du om personer som cyklar? (bra/dåliga)

Vilka personer är det som cyklar? (kvinnor, män, idrottare, "svenssons")

Vad tror du andra personer tänker om dig som cyklist?

Hur skulle du beskriva dig som cyklist?

Hur skulle du beskriva cyklisters status?

## **Beteenden**

Om du kommer med cykeln till ett övergångsställe hur brukar du göra då?

Brukar du cykla på vägen ibland?

Brukar du cykla på trottoaren ibland?

Hur känner du när du cyklar bredvid bilister?

Hur känner du som bilist när du kör bredvid cyklist?

Hur känner du när du cyklar bredvid gångtrafikanter?

Har du varit mer om något bra i trafiken där en eller flera cyklist var inblandade? (samma sak men fråga om dåligt)

## **Avslutande frågor**

Vad tror du skulle få fler att välja cykeln?

Är det något som jag inte har frågat men som du känner är relevant eller intressant att ta upp?

*Alla frågor följs upp av frågan "varför/varför inte" där intervjupersonen motiverar och reflekterar kring sitt svar. Det som står inom parentes är för min egen inspiration och ingenting intervjupersonerna ser eller diskuterar förrän de själva berättat om sin tanke.*

Stockholms universitet/Stockholm University  
SE-106 91 Stockholm  
Telefon/Phone: 08 – 16 20 00  
[www.su.se](http://www.su.se)



**Stockholms  
universitet**