

Lunds universitet
Sociologiska institutionen

Det är så här vi vill rulla

- en kvalitativ studie av cyklingens utopier och proto-praktiker

Författare: Fredrik Björklund

Kandidatuppsats: SOCK07, 15 hp

VT 22

Handledare: Mikael Linell

Abstract

Författare: Fredrik Björklund

Titel: Det är så här vi vill rulla - en kvalitativ studie av cyklingens utopier och proto-praktiker

Kandidatuppsats: SOCK07, 15 hp

Handledare: Mikael Linell

Sociologiska institutionen, vårterminen 22

Att det finns ett behov av ett nytt transportsystem som ej bygger på (den fossildrivna) bilen är nästintill konsensus i större delen av den moderna världen idag. Det är också konsensus att cykeln kommer att vara en viktig del i denna omställning. Ett problem med vår samtids insatser för att främja cykling är dock att de sker i en kontext präglad av bilens hegenomi. Utformning av ny infrastruktur och påverkanskampanjer utgår från idéer och principer som präglas av ett ”bilmässigt” tänkande - där cykeln fortfarande spelar en underordnad roll. Bilen är oundviklig och cyklingen marginaliserad.

I denna uppsats undersöker jag vad cyklingen skulle kunna vara. Det övergripande syftet är att försöka teckna konturerna av cykelns möjliga roller i ett framtida transportsystem genom att undersöka frågeställningen: *Hur ser cyklisters utopiska föreställningar om cykeln som transportmedel ut?* Denna frågeställning undersöks genom en kvalitativ enkätstudie. Det insamlade materialet har analyserats med hjälp av det teoretiska ramverket *social practice theory* och åtta olika s.k proto-praktiker har identifierats. Jag tecknar i uppsatsen även en bild av en önskad framtida relation/maktordning mellan bilen och cykeln. Uppsatsens resultat kan förhoppningsvis tjäna som utgångspunkt för både framtida cykelfrämjande insatser och vidare forskning.

Nyckelord: mobilitet, cykling, social practice theory, utopisk sociologi

Innehållsförteckning

Figurförteckning	3
Inledning	4
Syfte och frågeställning	6
Teoretiska utgångspunkter	7
<i>Social practice theory</i>	7
Tidigare forskning	10
Metod	15
<i>Enkäten</i>	16
<i>Missivbrev och etiska riktlinjer</i>	16
<i>Pilotundersökning</i>	16
<i>Urval</i>	17
<i>Analysarbetet</i>	17
<i>Studiens kvalitet samt forskarens förförståelse</i>	18
Resultat	19
<i>Undersökningens deltagare</i>	19
<i>Cykelns generella relation till bilen</i>	21
<i>Cyklingens proto-praktiker</i>	22
Avslutande diskussion	31
<i>Förslag till vidare forskning</i>	32
Referenser	33
Bilagor	35
<i>Bilaga A</i>	35
<i>Bilaga B</i>	36

Figurförteckning

Figur 1. Proto-praktik, praktik och praktik som har upphört.	9
--	---

Inledning

Att bedriva sociologi är (förenklat) att koppla den individuella biografien och upplevelsen till större sociala och historiska kontexter. Det är, som Zygmunt Bauman uttrycker det; ”att se det sociala i det individuella och det allmänna i det enskilda” (Bauman, 1990, s. 18). Jag vill därför inleda denna uppsats med ett brottstycke individuell biografi och upplevelse. Den tjänar som ingång och fond till mitt valda uppsatsämne:

I Februari 2021 tog jag upp en ny vana och började pendla med cykel till mitt arbete. Tidigare hade jag förflyttat mig den dryga milen enkel resa med bil, men jag hade nu nått en punkt då jag av bland annat ekonomiska, miljömässiga och hälsomässiga skäl såg cykeln som ett alternativ värt att prova. Min utgångspunkt var att rakt av ersätta bilen med cykeln för den praktiska transporten mellan punkt A och B. Efter en periods cyklande upptäckte jag (i en större utsträckning än vad jag hade förväntat mig) att cyklandet hade betydligt fler dimensioner än den praktiska transporten. Jag upplevde hur min subjektivitet förändrades - jag kände en större autonomi och frihet med cykel än med bilen. Själva färden förändrades också och fick en ny mening. Istället för att vara en sträcka som i ett lätt avtrubbat tillstånd snabbt skulle tillryggaläggas, blev det en resa med upptäckter/ upplevelser och fler möjliga avstickare på vägen. Staden (och även mina sinnen) öppnade upp sig på ett nytt sätt. Självklart upptäckte jag också begränsningar och problem med mitt nya transportsätt. Dels de som hade mer individuell karaktär, som exempelvis mina egna tekniska kunskaper och färdigheter. Men främst så skärptes mitt sinne för de olika strukturella begränsningar som cyklisten ställs inför - som den maktordning där bilen är överst i hierarkin av transportslag och samhället är byggt på och kring automobilitet (Urry, 2004, s. 28). Jag började i större utsträckning att umgås med frågor och funderingar av karaktären; ”hur skulle infrastruktur och samhälle se ut om fler cyklade?” och ”vad skulle krävas för att fler skulle välja cykel?”. Mina ”tänk-om-funderingar” hade oftast en utopisk och kontrafaktisk anstrykning - vad skulle kunna vara istället?

För vår samtids stadsplanerare, politiker, cykelaktivister m.fl. - som i sitt arbete för att begränsa bland annat klimatförändringar, trängsel och luftföroreningar lägger möda och tankekraft på att få fler invånare att välja cykel istället för bil som transportmedel - är min metamorfos till cykelpendlare något av ett önskescenario. Den är självklart också ett önskat utfall av de typiska cykelfrämjande insatser som vanligen görs runt om i världens städer, men som oftast når blygsamma och osäkra resultat (Yang et al, 2010, s. 9). Ett problem och en begränsning med många insatser är att de nästan alltid sker i en kontext präglad av bilens hegenomi (Cox, 2020, s. 5). Utformning av ny

infrastruktur och kampanjer utgår från idéer och principer som präglas av ett ”bilmässigt” tänkande - där cykeln fortfarande spelar en underordnad roll. De insatser som ger bäst resultat är istället de som i större utsträckning innebär en förändring i cykelns underordning visavi bilen (Pucher & Buehler, 2008, s. 521). Ytterligare ett problem är att de kampanjer som görs i syfte att åstadkomma beteendeförändringar ofta har en svaghet i att de ensidigt fokuserar på individen. En individ, som i alldeles för enkla modeller, ses som en aktör som fritt och rationellt kan förändra sitt beteende (Hargreaves, 2011, s. 81).

Förvandlingen till vanemässig cyklist är med andra ord komplex - jag kan här jämföra med min egen metamorfos. Min utgångspunkt var att se på cykeln som transportmedel utifrån mina erfarenheter som bilist. Allteftersom jag började färdas med cykel, så förändrades min subjektivitet. Jag upptäckte att min transportupplevelse med cykel var avsevärt kvalitativt annorlunda. Jag såg nya möjligheter och mitt tänkande kring mobilitet fick en mer transformativ prägel.

Just ett transformativ tänkande och en transformativ politik - istället för ett tänkande och en politik som ägnar sig åt att justera befintliga strukturer - är vad sociologen och mobilitetsforskaren John Urry menar krävs för att vi ska kunna lämna automobilitetsparadigmet bakom oss. Han skriver:

”Any post-car system must become an object of consumer fashion and not only involve loss and nostalgia for the previous regime. It may not involve the affordances of the current car system but it will need to provide others, a new kinaesthetic intertwining of motion and emotion... The new system should be fashionable and faddish, that wins hearts and minds as it is more fun.” (Urry, 2016, s. 85).

Att det finns behov av ett nytt transportsystem som inte bygger på (den fossildrivna) bilen är nästintill konsensus i större delen av den moderna världen idag. Det är också konsensus att cykeln kommer att vara en viktig del i denna omställning. För Sveriges del har exempelvis regeringen bland annat gett i uppdrag till Statens väg- och transportforskningsinstitut att ta fram förslag ”som ska syfta till att främja ökad cykling inom alla åldrar och socioekonomiska grupper i hela landet och ta hänsyn till cyklingens samhällsekonomiska effekter” (Regeringskansliet, 2021).

Men hur skulle då ett ”post-car system” kunna se ut? Och mer specifikt och intressant för denna uppsatsen vidkommande - vad skulle cykelns roll i det kunna vara? I min inledning skrev jag att sociologi är ”att koppla den individuella biografien och upplevelsen till större sociala och historiska kontexter”. D.v.s sociologin kan hjälpa oss att få syn på hur kontextens ramar påverkar det liv vi

lever. I detta ligger också en möjlighet med sociologin - den har en potentiell anti-fixerande makt och kan göra världen/kontexten föränderlig på nytt. Sociologen Michael Burawoy skriver:

”Sociology excavates the often-repressed desire for a different world, a better world, and explores the conditions of and obstacles to its realization. Sociology is caught between the possible and impossible ..” (Burawoy, 2021, s. 2).

Med detta är jag så framme vid denna uppsats syfte och frågeställning. När jag själv satt uppflugen på min sadel, dök ofta olika tankar och föreställningar om hur framtida cykelutopier skulle kunna se ut. Det är liknande föreställningar hos andra cyklister jag vill utforska i denna studie. Jag vill ”gräva fram längtan efter en annorlunda värld” och se hur den kan se ut. Finns måne John Urrys ”fashionable post-car system” där?

Syfte och frågeställning

Ett problem med samtidens stadsplanering och insatser för att främja cykling är att det sker i en kontext präglad av bilens hegenomi. Utformning av ny infrastruktur och kampanjer utgår från idéer och principer som präglas av ett ”bilmässigt” tänkande - där cykeln fortfarande spelar en underordnad roll. Bilen är helt enkelt oundviklig och cykeln marginaliserad. Peter Cox skriver:

”.. to imagine what cycling practices could be is necessarily an exercise in utopian thinking, an imaginative exercise in creating worlds of ”What if” (Cox, 2020, s. 5).

Med denna uppsats har jag som ambition att göra just en övning i ”What if” - för att se vad cykling skulle kunna vara. Det övergripande syftet är att försöka teckna konturerna av cykelns möjliga roller i ett framtida transportsystem genom att undersöka frågeställningen:

- Hur ser cyklisters utopiska föreställningar om cykeln som transportmedel ut?

D.v.s om cyklister fritt får använda sitt ”utopiska tänkande” utan att behöva ta hänsyn till samtidens strukturella begränsningar - vilka bilder av deras framtida cyklande framträder då? Vilken kollektiv bild går att teckna?

Ett delsyfte med uppsatsen är att på så sätt bidra med kunskap kring olika möjliga framtidsscenarios för samhällets mobilitet och cykelns roll som transportmedel. Det är min förhoppning att ett sociologiskt perspektiv kan ge relevanta och breda insikter bortom individen och rena

infrastruktursfrågor - insikter som också kan tjäna som utgångspunkt för planering av olika cykelfrämjande insatser.

Teoretiska utgångspunkter

Gubrium och Holstein (1997) liknar olika kvalitativa forskningsperspektiv vid olika språk eller idiom. Beroende på vilket språk forskaren väljer att tilltala "verkligheten" med svarar den tillbaka på olika sätt. I denna studie har jag valt att använda mig av social practice theory som min "vokabulär" för att tilltala verkligheten och uttolka min empiri. Social practice theory är ett teoretiskt ramverk som placerar den sociala verkligheten i den sociala praktiken och gör denna till sin analysenhet (mer om detta nedan). Detta kan jämföras med andra teorier om det sociala, som exempelvis ser handlingen, interaktionen eller diskursen som sin verklighet och analysenhet.

Social practice theory

Reckwitz (2002) har utarbetat ett ontologiskt-epistemologiskt ramverk för social practice theory genom en jämförelse med ett antal andra sociologiska perspektiv. Reckwitz utgår från en uppdelning i olika klassiska socialteoretiska skolor; rational choice theory med sitt ursprung i den skotska utilitarismen, Durkheims moralorienterade sociologi, samt kultursociologin med sina olika representanter i form av exempelvis Bourdieu, Foucault och Claude Lévi-Strauss (Reckwitz, 2002, s. 245). Reckwitz menar att social practice theory är en variant av kultursociologisk teori - d.v.s att den (liksom andra kultursociologiska teorier) förklarar/förstår aktörers handlingar genom att tydliggöra de symboliska strukturer som möjliggör och/eller tvingar agenterna att tolka världen och bete sig på vissa sätt. Social ordning ses alltså som en produkt av kollektiva kognitiva och symboliska strukturer - en "delad kunskap" som möjliggör ett gemensamt sätt att ge världen mening. Det som bildar skiljelinjen mellan de olika kultursociologiska teorierna är var de lokaliserar det sociala - och vad de därmed ser som sin minsta analysenhet (som exempelvis diskursen, interaktionen eller mentala strukturer).

För social practice theory är det den *sociala praktiken* som är analysenheten. Den *sociala praktiken* definieras som ett rutiniserat beteende som består av element kopplade till varandra. Dessa element kan vara: former av kroppsliga aktiviteter, former av mentala aktiviteter, materiella ting och deras användning, samt en bakgrundskunskap i form av förståelse, känslor och motivation (Reckwitz, 2002, s. 250). Praktiken kan alltså ses som ett block av sammankopplade element och individen är endast en "bärare" av praktiken. Individen bär alltså på både kroppsliga beteendemönster och en

rutiniserad kunskap. Elementen är inte en kvalitet hos själva individen, utan hos praktiken som individen deltar i. Praktiken existerar dels som sina element - som bildar en enhet som det går att prata om och reflektera kring. Samtidigt existerar praktiken också som ett utförande - och det är bara genom praktikens upprepade utförande som de ingående elementen binds samman/reproduceras och praktiken består. Det finns alltså ett rekursivt förhållande mellan praktiken som enhet och praktiken som utförande.

Om Reckwitz mest för ett vetenskapsteoretiskt resonemang kring social practice theory - så är Shove, Pantzar och Watson:s (2012) ambition att ta fram ett förenklat och praktiskt användbart ramverk för att förstå och påverka hur förändringar sker samhället. Detta gör de genom att sätta den sociala praktiken i centrum. Deras grundläggande utgångspunkter är att sociala praktiker består av element som integreras när praktiken utförs. Samt att sociala praktiker uppstår, består och försvinner när förbindelserna mellan deras definierande element skapas eller förstörs.

”Bärarna” (utövarna) av en praktik är en nödvändig del i hur en praktik uppstår, består och förändras. I sitt utövande av praktiken integrerar och förändrar bärarna praktikens element. Det behövs en kritisk massa av bärare för att en praktik ska fortsätta existera och sprida sig. Bärarna genomgår också något som kan liknas vid en karriär inom praktiken - som förändrar både dem själva och praktiken (Shove, Pantzar & Watson, 2012, s. 71).

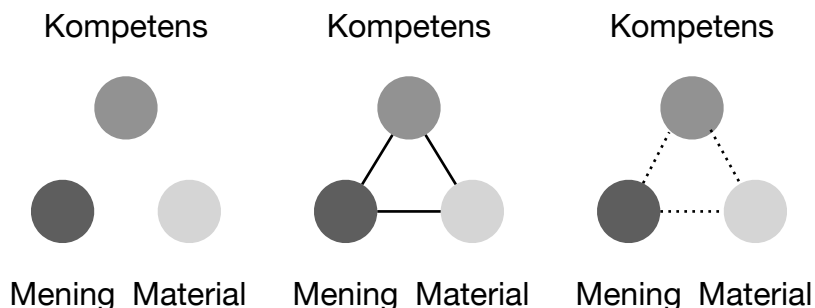
Centralt i social practice theory är elementen - som är tre till antalet; ”*material, competence and meaning*” (Shove, Pantzar & Watson, 2012, s. 22). Begreppet *material* innefattar objekt/ting, infrastruktur, verktyg, hårdvara och kroppen. Olika former av förståelse och praktisk kunskap hänförs till begreppet *kompetens*. Och slutligen representerar *mening* den sociala och symboliska betydelse som praktiken har/innebär. Ett vardagsexempel - som fotboll - kan illustrera hur elementen hänger ihop och blir till delar i en praktik. För att spela fotboll behövs material i form av själva bollen och mål. Men bara bollen (material) gör inte praktiken. Det behövs även en idé om själva spelandet (mening) och färdighet i att hantera en boll och kunskap om reglerna (kompetens).

En praktik beror alltså på en specifik kombination av material, mening och kompetens. Praktiken utvecklas genom att det sker förändringar i elementen. Vissa av dessa förändringar uppstår i det integrativa arbete av elementen som sker när praktiken utförs (Shove, Pantzar & Watson, 2012, s. 22). Ett exempel som kan illustrera inom cyklingens praktik är mountainbiking. Här har användningen av cyklar i svårare terräng (ny kompetens och ny mening) medför framväxten av mer terränganpassade cyklar och speciellt konstruerade stigar/banor (nytt material).

Elementen i en social praktik är alltså inte bara beroende av varandra utan formar också varandra. Olika sociala praktikers element kan också vara gemensamma mellan praktikerna och på så sätt kan det ske en påverkan mellan praktiker. Med hjälp av den teoretiska modellen går det dels att se en social praktik som en enhet som består av vissa element vid ett visst ögonblick i tiden. Det går också att undersöka hur en social praktik historiskt växt fram och förändrats genom att spåra förändringar i de ingående elementen.

Mest intressant för mitt arbetes del, är det som Shove, Pantzar och Watson benämner som ”proto-practices” (Shove, Pantzar & Watson, 2012, s. 25). En proto-praktik är en praktik som inte fullt ut existerar. De relevanta elementen för praktiken kan sägas existera, men själva utförandet av den sociala praktiken och därmed förbindelsen mellan elementen har ännu inte uppstått eller blivit stabil (Figur 1 nedan illustrerar en praktiks olika stadier och förbindelserna mellan element).

För mitt arbete blir elementen material, mening och kompetens intressanta hjälpmedel för att analysera min insamlade empiri - vilka tänkbara proto-praktiker går det att skönja i det insamlade materialet?



FIGUR 1. Proto-praktik, praktik och praktik som har upphört.

Det finns ytterligare en dimension med social practice theory som är intressant och användbart för mitt arbete i förlängningen. Shove, Pantzar & Watson (2012) menar att även om practice theory främst är ett verktyg för att förstå världen och definiera problem - så är det också ett användbart konceptuellt ramverk att bygga interventioner på, särskilt när det gäller systematiska utmaningar som att framkalla mer hållbara rutiner och vanor. Möjliga interventioner utifrån social practice theory är t.ex att förändra länkar mellan element i en praktik, länkar mellan praktiker, att försöka påverka distributionen av en praktiks element i en befolkning, att påverka vilka som är ”bärare” av en praktik och hur deras karriär ser ut o.s.v. De proto-praktiker och element jag identifierar skulle

alltså kunna tjäna som utgångspunkt för cykelfrämjande insatser - d.v.s ge en möjlighet att uppfylla delsyftet med detta arbete.

Tidigare forskning

2000-talet har sett en ökning av publicerad forskning relaterad till cykling. Denna ökning korrelerar med en generell ökning av mobilitets- och transportforskning. Jennifer Dill (2017) har gjort en inventering av forskningsläget, där hon konstaterar att tillväxttakten för cykelforskning låg på ungefär 15% mellan 1995 och 2016. Historiskt har merparten av forskningen utförts inom hälsovetenskap/preventiv medicin, trafiksäkerhet och infrastruktur. En diversifiering har dock skett på senare år, med en tydlig ökning av forskning även inom det samhällsvetenskapliga fältet. Cosmin Popan (2020) ser främst fyra områden som samhällsvetenskapen intresserat sig för:

- Cykelaktivism, identitet och kulturella representationer av cykling
- Frågor om jämlikhet, genus och gentrifiering relaterat till cykling
- Mer pragmatiskt fenomenologiska perspektiv - hur cyklister upplever omvärlden med sina sinnen och hur kunskapen om cykling förkroppsligas
- Perspektiv som bland annat fokuserar på jämförande studier mellan länder och "best-practice".
D.v.s vilka åtgärder kan få större andel av befolkningen att välja cykel?

Jag kommer här att fokusera på fyra vetenskapliga arbeten. Gemensamt för alla är att de tangerar och/eller kompletterar min egen undersökning på olika sätt (som t.ex. i teorival). Det första arbetet kan hänföras till det fenomenologiska perspektivet, medan det andra hör mer mest hemma under området kulturella representationer av cykling. Det tredje arbetet har ett "best-practice" perspektiv. Slutligen är det fjärde arbetet en studie som ligger utanför cykelforskningens område (fast inom mobilitet) - och använder sig av teoretiska begrepp och ett upplägg som är intressant för mig.

Jag vill inleda med en studie av Lee (2016) där hon undersöker ett "bike-to-work"-event i regionen Lake Tahoe (USA). Eventet är ett initiativ från regionens styre och en cykelfrämjande organisation - och har som syfte att öka cyklingen i Lake Tahoe. Tanken är att detta ska uppnås genom att deltagarna i eventet får tillfälle att prova på att cykla till sitt arbete under mer arrangerade och cykelvänliga former. Lee undersöker deltagarnas upplevelser av cyklingen under eventet och hur deras erfarenheter eventuellt främjar processen med att bli en cykelpendlare. Hon utför sin

undersökning genom en mix av deltagande observation, intervjuer och videoobservation. Lees studie har ett pragmatiskt perspektiv:

”Applying pragmatism to mobility means that the way a person learns about and reflects upon mobility is predicated upon experience gained through transporting oneself in the world. By focusing on knowing through doing, pragmatism complements the existing bicycling behavior research that usually emphasizes infrastructural solutions” (Lee, 2016, s. 404).

Lee når i sin studie fram till resultatet att det är den levda erfarenheten och den förkroppsligade kunskapen av att cykla som gör att individen kan bryta sig loss från sin omedvetna vana av bilpendling - och därmed aktivt omförhandla/omvandla sin pendlingspraktik till att också inkludera cykelpendling. Förtjänsten med arrangemang som det ”bike-to-work” event hon undersöker, är att det synliggör en normalt osynlig praktik som cykling - genom att skapa tillfälliga cykelvänliga miljöer där deltagarna kan få uppleva den kroppsliga kunskapen och levda erfarenheten av cykelpendling (Lee, 2016, s. 418). Hon menar vidare att studien tyder på att ett överraskande antal människor kan omvändas till att börja cykla till jobbet regelbundet - bara de provar det.

För mig är Lees studie intressant på flera sätt. Jag ser i den dels en spegling av min förvandling från bilpendlare till cyklist - jag kan relatera till hur utövandet av en praktik förändrar subjektiviteten. Lees och min egen undersökning har även andra beröringspunkter. Hennes studies pragmatiska perspektiv har ett teoretiskt (om än löst) släktskap till det teoretiska ramverk jag har valt att använda mig av (Reckwitz, 2002, s. 244). Vidare har Lee valt att undersöka den initiala förvandlingen till cyklist - när individen bryter sig loss från sina ”omedvetna bilbaserade mönster” och blir en ”förkroppsligad cykelpendlare” som börjar ”omförhandla sina pendlingsvanor”. Min egen undersökning kommer in i ett senare skede och undersöker istället cyklisten som börjat rikta sitt medvetande (och sin omförhandling) mot framtidens cyklande. D.v.s Lee undersöker hur praktiken initialt förändrar individen, medan min undersöknings huvudsakliga syfte är att se hur den förändrade individen vill förändra praktiken.

Den andra studien jag vill lyfta fram, är ett arbete som (likt mig) använder sig av det teoretiska ramverket social practice theory - i detta fallet för att på nytt analysera redan insamlad kvalitativ och kvantitativ data (Spotswood et al, 2015). Sekundärdatan som används är insamlad i två tidigare undersökningar av cykling med fokus på ”bilden av cykling i Storbritannien”. Den ena undersökningen använde sig av en enkät och den andra av djupintervjuer. Författarnas syfte med

studien är främst att utvärdera/visa på social practice theory:s användbarhet när det gäller att utforma interventioner för beteendeförändringar (Spotswood et al, 2015, s. 25).

Sekundärdata från den tidigare studien strukturerades om och analyserades enligt social practice theory:s tre element; material, mening och kompetens. Utifrån denna nya struktur förs sedan en diskussion kring hur social practice theory kan vara till hjälp i olika strategier/interventioner för beteendeförändring. I studiens resultatdel lyfter författarna fram en rad fördelar som de menar social practice theory:s mer kompletta bild och fokus på själva praktiken istället för individen kan ge. Det viktigaste värdet de ser med social practice theory är att ramverket förtydligar hur element är länkade till varandra och hur de påverkar varandra i en interaktion. Resultatet av en analys kan utmynna i ett komplext nät av faktorer som står i relation till varandra. En analys med social practice theory kan därmed ligga till grund för interventioner på många nivåer:

”Such an approach, which explores the connection between the societal structures (such as policy and legislation) and human behaviour, may offer an alternative to transport research which underpins ‘soft measures’; based on a psychological understanding... The evidence that cycling habits are automated and ingrained; the result of meanings embedded within and reproduced by the structure of the practice and its performance implies that simple persuasive tactics targeting the individual are unlikely to substantially overcome such understandings..” (Spotswood et al, 2015, s. 30).

Ytterligare en styrka med social practice theory som lyfts är möjligheten att i analysen röra sig bortom den enskilda praktiken och undersöka hur olika praktiker är länkade och påverkar varandra. Vi kan till exempel se hur nära besläktad cykling som praktik är med bilkörning. Det går också att tänka sig att förändringar i kopplingarna mellan elementen i endera praktiken sannolikt även kommer att förändra den andra. I sin slutsats tar författarna upp ett exempel på en insikt de fått ur sin empiri som belyser kopplingarna mellan praktiker:

”From our data, for example, we can see that travelling by car is considered normal whereas cyclists are viewed as ‘special’ and ‘committed’ and as such cycling is perceived as somewhat out of reach” (Spotswood et al, 2015, s. 30).

I denna insikt finns också möjligheter till framtida interventioner - som att försöka normalisera cyklingen som praktik samtidigt som bilkörningen blir det som görs till undantaget eller det speciella. Sammantaget är ovanstående studie intressant då den visar att social practice theory är ett

användbart teoretiskt ramverk som kan ge en bredd, tydlighet och nya perspektiv i analysen av empiri (som kan vara insamlad med olika metoder/tekniker). Studien visar på fördelarna med att ha praktiken som studieobjekt (och mål för interventioner) istället för individen.

Larsen (2017) utforskar i sin studie varför cykling som praktik har så många utövare i Köpenhamn. Ungefär femtio procent av invånarna i Köpenhamn cyklar dagligen till arbete/skola (Larsen, 2017, s. 877) och staden används ständigt som case/förebild/modell för andra städer som försöker främja cykling. Uttrycket "Copenhagenize" används ofta i dessa sammanhang - d.v.s när en stad medvetet försöker efterlikna Köpenhamn. Larsens utgångspunkt för studien är att det är viktigt att inte bara försöka efterlikna infrastrukturen i Köpenhamn utan att också förstå hur utövare av praktiken tillsammans med andra aktörer samproducerar den cykelvänliga staden i ett heterogent arbete. Han skriver om sin egen undersökning:

"Attention is given as much to the sayings and doings of everyday commuters, as to planners, physical designs and campaigns" (Larsen, 2017, s. 876).

För att fånga detta bredare perspektiv använder sig Larsen av etnografiska metoder (observationer och intervjuer) som han sen strukturerar och analyserar utifrån social practice theory. Studiens resultat och slutsats landar i att arbetet med att skapa en "cykelstad" är en långsam och komplex process som kräver mer än nybyggda cykelbanor. Det krävs också en noggrann planering av själva praktiken och praktikens element och att de nuvarande bärarna av praktiken ses som en resurs att använda sig av:

"Of equal importance are practices-as-performances by devoted and vocal practitioners that may be attracted to cycling for very different reasons: the promotion of any urban bicycle practice depends as much upon supportive everyday users as engaged planners and politicians" (Larsen, 2017, s. 889).

En viktig del i Köpenhamns lyckade resultat är att cykling framställs som "normalt" och en del av det övergripande transportsystemet (snarare än en fritidsaktivitet eller krävande sport). Dessutom framhålls cykling som "allmännyttigt" och en väg till en hälsosammare och trevligare stad. En annan insikt i studiens resultatdel är att det varken är lätt heller lämpligt för en aspirerande cykelstad att rakt av "importera" Köpenhamnsmodellens infrastruktur m.m. Detta eftersom praktiker är högst lokaliserade prestationer som beror på den lokala kontexten. Det finns ingen

”quick fix” och det tar många år att bygga upp en praktiks nödvändiga material, meningar och kompetenser (Larsen, 2017, s. 889).

För mig är Larsens emfas på att bärarna av cyklingens praktik ska lyssnas på och involveras i praktikens utveckling särskilt intressant - det är en uppfattning och ett upplägg jag delar i detta arbete.

Slutligen vill jag vända mig till ett arbete som också använder sig av social practice theory, men som inte har cykling som studieobjekt. I en studie inriktad på användandet av bilpooler undersöker Julsrud och Farstad (2020) bildelningens tillblivelse/framväxande som social praktik hos norska hushåll. Författarna använder sig i sin studie av (det ur social practice theory hämtade) begreppet proto-praktik (ett begrepp som jag också använder i mitt arbete). Ur ett material insamlat med hjälp av en enkät använder de sig först av en statistisk analys för att induktivt definiera ett antal användarmönster som de menar kan beskrivas som proto-praktiker. Utifrån dessa användarmönster/proto-praktiker utför de sen ett urval djupintervjuer för att få en mer fullständig bild av praktikerna. Resultatet studien landar i är en identifikation av tre specifika proto-praktiker: ”*the active green approach*”, ”*the long-distance holiday approach*” och ”*the local flexible approach*”.

Författarna skriver vidare om sitt resultat och upplägg:

”We suggest that car sharing, as it is used today, has evolved into three slightly different types of mobility practices involving different sets of activities. These practices are, however, currently at an early stage where their configurations are still “in the making”, and we will use the term proto-practices to refer to them.” (Julsrud & Farstad, 2021, s. 6).

Denna studie visar även den social practice theory:s användbarhet - och för mig är studiens framåtblickande ambition att identifiera proto-praktiker intressant - det är en ansats jag delar i mitt arbete. Författarna framhåller också att identifierade proto-praktiker lämpligen kan/bör ha politiska implikationer: ”*Following a social-practice approach, policies should seek to develop measures based on an understanding of existing and emerging practices*” (Julsrud & Farstad, 2021, s. 16).

Metod

I arbetet med att ta fram en lämplig forskningsdesign utifrån min frågeställning och syfte insåg jag att de metoder/tekniker som oftast behandlas i standardintroduktioner till sociologisk metod inte riktigt passade mitt syfte och mina förutsättningar. Åtminstone inte i den traditionella ”renodlade” uppdelningen i kvalitativ respektive kvantitativ användning. För att nå mitt tänkta kunskapsmål ville jag att min metod skulle uppfylla följande krav:

- Den skulle involvera respondenterna i framställningen av data - i form av författandet av en fiktiv berättelse. Jag ville fånga en redogörelse som var kvalitativ, fiktiv och subjektiv.
- Jag ville även samla in en del bakgrundsfakta om mina respondenter av kvantitativ natur. Detta för att kunna säga något mer deskriptivt; vilka var det som hade svarat på min enkät? Eller med social practice theory:s terminologi - hur såg mina ”bärare” av praktiken ut?
- Jag ville nå människor som kunskapsmässigt var rätt positionerade och kunde ge information av rätt kvalitet. D.v.s jag ville göra ett strategiskt och teoretiskt riktigt urval.
- Jag ville uppnå en teoretisk mättnad - mitt urval skulle vara tillräckligt stort för att respondenternas redogörelser skulle ge en tillräckligt omfattande bild. Jag ville nå fram till en punkt där lämnade redogörelser till slut hade samma andemening - att inget nytt framkom.
- Jag ville att respondenternas redogörelser skulle vara så fria från påverkan av mina egna antaganden som forskare som möjligt. Det var den personliga redogörelse jag ville fånga. Kanske ville deltagarna berätta annorlunda historier än jag hade tänkt mig?

Efter övervägande kring ovanstående kravprofil och en jämförelse mellan olika metoders styrkor och svagheter, landade jag i en webbaserad enkät som instrument. De viktigaste fördelarna jag såg med denna insamlingsmetod var till att börja med att den skulle vara lätt att distribuera till mina tänkta respondenter. Den skulle förhoppningsvis också kunna ge mig en volym av svar som jag inte såg att jag skulle kunna uppnå med intervju som metod. Den skulle vidare, genom en öppen fråga, kunna fånga respondentens redogörelse utan intervjuarpåverkan. Användandet av en enkät skulle också bespara mig arbetet med att transkribera (som hade varit fallet med intervju som metod).

En osäkerhet jag kände inför mitt val av enkät som insamlingsmetod var ifall jag skulle få tillräckligt många och utförliga svar - min öppna fråga ställde trots allt krav på en viss arbetsinsats

av respondenterna. Under insamlingsprocessen övergav jag därför inte intervjun helt som tänkbar metod - den kvarstod som en reservplan att falla tillbaka på/komplettera med om jag skulle märka att svaren som kom in inte uppnådde den kvalitet/omfattning jag föreställt mig.

Enkäten

Webbenkäten (se bilaga A) utformades med en första sektion bestående av ett litet antal slutna frågor i syfte att fånga en kortfattad bakgrundsinformation om respondenterna (kön, ålder, storlek på närmsta tätort, främsta användningsområde av cykel och frekvens av cyklande). Syftet med dessa frågor var att jag skulle få med mig en bild av vilka typer av cyklist som valt att delta i undersökningen.

Därefter följde en andra sektion med en inledande text som beskrev vilken typ av redogörelse jag ville att respondenterna skulle lämna (en utopisk berättelse om framtidens cyklande). Den inledande texten till den öppna frågan etablerade en tematisk struktur - i form av att respondenterna uppmuntrades att tänka i termer av material, mening och kompetens (d.v.s social practice theory:s element) när de föreställde sig sin cykelutopi.

I min utformning av enkäten försökte jag säkerställa att enkäten hade en logisk struktur och jag använde mig av överskrifter i form av ”nedan följer frågor om..” för att frågorna skulle hamna i rätt sammanhang skilda från varandra (Trost & Hultåker, 2016, s. 93).

Missivbrev och etiska riktlinjer

Tillsammans med enkäten tog jag även fram ett missivbrev (se Bilaga B). Jag såg till att mitt missivbrev var kort, lättläst och samtidigt innehöll all relevant information som: avsändare, undersökningens syfte, hur urval skett, att undersökningen är anonym och konfidentiell samt hur resultatet kommer att användas (Trost & Hultåker, 2016, s. 110). Det fanns också med kontaktuppgifter för eventuella frågor deltagaren kunde ha. I arbetet med missivbrevet beaktade jag även etiska riktlinjer som anonymitet och informerat samtycke och säkerställde att dessa upplysningar var tydliga.

Pilotundersökning

Innan enkäten och missivbrevet distribuerades utfördes en pilotundersökning för att få synpunkter på enkäten. Jag valde fem deltagare i min bekantskapskrets som fick fylla i enkäten. De blev

ombedda att beakta språk, tydlighet och formuleringar. Alla fann enkäten tydlig och uttryckte att de förstod vad undersökningen gick ut på.

Urval

För undersökningen använde jag mig av ett strategiskt urval - d.v.s jag ville hitta deltagare som hade anledning (och kunskap) att förhålla sig till undersökningens ämne (Fangen & Sellerberg, 2011, s.16). Enkäten, tillsammans med missivbrevet, distribuerades därför till fyra olika intressegrupper för cykling på Facebook. Två av dessa var av mer allmän karaktär, medan en var specifikt inriktad på elcykling och en på s.k ”bikepacking” (tänk backpacking med cykel). Jag hade under en tidsperiod varit medlem i alla grupperna och utifrån min förförståelse hade jag uppfattningen att det skulle finnas relevanta respondenter som kunde ge mig ett bra teoretiskt urval i dessa grupper. Enkäten delades direkt i grupperna som länk och låg tillgänglig i tio dagar. Totalt inkom 99 svar.

Analysarbetet

Merparten av analysarbetet utfördes i statistikmjukvaran SPSS. Enkätsvaren från Google Forms lästes över i SPSS i ett CSV-format. Mitt analysarbete av det insamlade materialet inleddes därefter med att ta fram en övergripande deskriptiv statistik utifrån enkätens inledande slutna frågor - detta för att få svar på vilken typ av cyklister som hade valt att delta i undersökningen. Därefter tog analysarbetet av enkätens öppna fråga vid. Detta arbete skedde enligt följande process (Johannessen et al, 2020, s. 167):

- Materialet lästes igenom för att etablera ett helhetsintryck och en första bild av centrala teman.
- En mer systematisk genomgång av materialet gjordes, där texterna fick koder som främst var teoretiskt härledda (d.v.s en deduktiv kodning utifrån social practice theory:s element). Kodningen skedde i olika variabler jag lade till i ursprungsfilen. Jag arbetade iterativt med att identifiera och koda olika förekomster av de olika elementen (material, mening, kompetens).
- Utifrån koderna aggregerades och sorterades materialet för att få fram mönster och gemensamma/särskiljande drag. Detta material blev till underlag för en induktiv analys där proto-praktikerna identifierades och knöts ihop med sina element.
- Det sorterade materialet analyserades och förtätades ytterligare och en beskrivning av identifierade proto-praktiker och tillhörande element sammanställdes.

Studiens kvalitet samt forskarens förförståelse

Att använda sig av begrepp som reliabilitet och validitet är sällan relevant i kvalitativa undersökningar - det handlar många gånger om en annan logik när en kvalitativ undersöknings kvalitet ska bedömas. Istället kan begrepp som *pålitlighet*, *trovärdighet*, *överförbarhet*, *överensstämmelse* och *bekräftelsebarhet* tjäna som mått på kvalitet i kvalitativa studier (Johannessen et al, 2020, s. 220).

En forskare kan stärka sin studies *pålitlighet* genom att ge läsaren en beskrivning av de tillvägagångssätt och beslut som styr forskningsprocessen - detta är något jag försökt göra löpande i min text - bland annat i min redogörelse av de metodval med tillhörande överväganden jag gjort.

En studies *trovärdighet* avser i vilken utsträckning forskarens tillvägagångssätt och resultat på ett korrekt sätt speglar syftet med studien samt om studien kan representera verkligheten. Här handlar det mycket om att bedöma ifall forskaren har kunnat bli tillräckligt bekant med fältet och därmed har kunnat skilja mellan relevant och irrelevant information. Här kan min inledande redogörelse av min förförståelse som cyklist vara av värde för den bedömande läsaren.

Överförbarheten handlar om ifall forskaren lyckats ta fram ett resultat som är användbart på andra områden än det som har undersökts. Slutligen så är *bekräftelsebarhet* ett slags mått på objektivitet - återigen handlar det om att en läsare ska kunna följa forskningsprocessens olika beslut. Detta är något jag försökt göra på ett tydligt sätt i den löpande texten.

Resultat

I följande avsnitt kommer jag att presentera resultatet av min undersökning. Jag inleder med en beskrivning av undersökningens deltagare för att sen redogöra för vilka proto-praktiker jag har identifierat i mitt kvalitativa material.

Undersökningens deltagare

Inledningen av min enkät bestod av ett antal slutna frågor som samlade in en kort bakgrundsinformation om respondenterna. Denna sektion fanns med för att jag ville få en bild av respondenterna och deras cykelvanor. Jag inleder här med en översikt av resultatet på dessa frågor. Totalt inkom 99 svar på enkäten och det fanns inget bortfall p.g.a ofullständiga svar. Jag redovisar svarsfrekvenser på de olika frågorna tabellvis nedan. Jag har valt att endast ange frekvenser då det totala antal svar (99) ligger så nära 100. (D.v.s. den procentuella fördelningen blir nästan densamma som frekvenserna).

Medelåldern på deltagarna var 48 år med en standardavvikelse på 11.4. Yngsta deltagaren var 23 år och den äldsta 73 år. Frekvensen respondenter som identifierade sig som kvinna respektive man var 36 respektive 61. Två inkom med alternativet ”annat”.

<i>Kön</i>	<i>Frekvens</i>
Kvinna	36
Man	61
Annat	2
<i>Totalt</i>	99

Deltagarna i undersökningen kan anses vara flitiga cyklister - 92% av respondenterna cyklar mellan 1-3 gånger/vecka till dagligen.

<i>Hur ofta cyklar du?</i>	<i>Frekvens</i>
Varje dag	21
Nästan dagligen	45
Ungefär 1-3 gånger i veckan	25
Ungefär 1-3 gånger i månaden	7
Mindre än 1 gång i månaden	1
<i>Totalt</i>	99

”Transport/pendling” är det främsta användningsområdet för cykel hos respondenterna. Kategorin ”annat” blev något av en slaskkategori för de som inte kunde bestämma sig för sitt främsta användningsområde. Svaren var till större del: ”Jag använder cykeln till alla tre.”

<i>Hur använder du främst cykel?</i>	<i>Frekvens</i>
Transport/Pendling	65
Träning/Sport	15
Rekreation	7
Annat	12
Totalt	99

Betydligt fler svar inkom från deltagare som bor i/nära en större tätort. Detta kan ses som ett naturligt utfall då cykling är mer förekommande i större städer.

<i>Storlek på närmsta tätort</i>	<i>Frekvens</i>
Mer än 200000 invånare	42
50000 - 200000 invånare	36
15000 - 50000 invånare	10
Mindre än 15000 invånare	11
Totalt	99

Om jag jämför mitt urval med Trafikverkets publikation ”Nationellt cykelbokslut” (2019) som presenterar statistik över cykelvanor på populationsnivå så avviker mitt urval främst i åldersfördelning. Gruppen 6-24 åringar är de som cyklar mest i Sverige (36% av alla cykelresor) och de saknas till stor del av naturliga skäl i min undersökning. Män cyklar 25% mer än kvinnor - vilket kan förklara att jag har fler män i mitt urval. När det gäller geografi så står befolkningen i storstäder och större städer (och kommuner nära dessa) för 82% av alla cykelresor - vilket avspeglar sig i mitt urval. Vidare så sker en tredjedel av alla cykelresor till och från arbetet och snittet cykelresor per dag är 2,3. Detta rimmar både med att jag har en stor andel som anger pendling som sitt främsta användningsområde samt den angivna frekvensen av cyklande i mitt urval.

Sammantaget får jag en bild av att det inte finns någon större ”skevhet” i mitt urval - jag har nått en relativt blandad grupp typiska cyklister som i grova drag avspeglar cykelvanorna på

populationsnivå. Även om jag gör en kvalitativ undersökning med ett strategiskt urval som inte ska generaliseras, så vill jag ändå kunna luta mig mot ett någorlunda representativt urval.

När det gäller den kvalitativa frågan, där respondenterna skulle lämna en redogörelse på en öppen fråga, tog jag fram deskriptiv statistik över antal tecken i svaren. Här var medelvärdet på antal tecken 473 st med en standardavvikelse på 531. Maxvärdet var 2812 tecken och minvärdet 18 tecken. Medianen var 289 tecken - d.v.s hälften av deltagarna har lämnat längre redogörelser än så. För att illustrera så har följande svar (som är fullt användbart i en analys) 280 tecken:

”Bättre infrastruktur för cykling. Cykelleder ska vara snabba och utan en massa stopp. Jag vill att cykling prioriteras framför motortrafik på fler ställen i tätorterna. Separera cyklande och gående i tätorter. Jag vill kombinera cykel med allmänna färdmedel såsom buss och tåg.”

Jag går nu vidare och redogör för resultatet av min faktiska analys av undersökningens kvalitativa material. Jag börjar nedan med hur respondenterna ser på den generella relationen mellan cykel och bil i framtiden. Därefter följer ett avsnitt med de proto-praktiker jag har identifierat.

Cyklens generella relation till bilen

På en övergripande nivå är bilen och dess relation till cykeln ständigt närvarande i materialet. Det är tydligt att respondenterna ser bilen som det svåraste hindret på vägen mot deras cykelutopier (både bokstavligt och bildligt). Det finns i materialet olika önskningar om hur detta hinder ska hanteras - vissa respondenter vill se en större förståelse trafikslagen emellan - utan att nödvändigtvis förändra maktordningen mellan cykeln och bilen. Andra respondenter vill se en mer jämlik ordning. Den största gruppen vill dock radikalt förändra hur cykeln och bilen prioriteras i samhället. För dessa ska cykeln vara norm och bilen undantaget. Ett citat från en respondent kan sammanfatta denna inställning:

”Cykeln har blivit sinnebilden av ett fordon och det normala sättet att förflytta sig inom sin tätort; motordrivna fordon betraktas som specialfordon med ett särskilt syfte. Personbilar betraktas som vi idag ser på hyrbilar och lastbilar: något man använder när man inte har andra alternativ på grund av sträcka eller last.”

Klart är att cyklingens och bilens praktik är hårt sammanlänkade och att önskade förändringar i cyklingens praktik också måste medföra förändringar i bilens praktik. Ett försök till att teckna hur relationen bil och cykel kan förändras görs i tabellen nedan. Detta är alltså hur respondenterna ser

att den övergripande relationen mellan cyklingens praktik och bilens praktik skulle se ut i framtiden. En stor del handlar om materiella förändringar men det finns även idéer om att fordonens symboliska mening måste förändras.

Elementen i cyklingens och bilens generella proto-praktiker

Material	Mening	Kompetens
Cykelbanor försvinner - det finns bara vägar för alla, där cykel är prio	Cykel är ej ett "lätsasfordon" utan har blivit normen	Trafikregler anpassas efter cykel
Bilar i staden begränsas i hastighet via geofence	Bilen är undantaget - ett specialfordon	Samspel och hänsyn
Alla vägar har samma status när det gäller underhåll	Bilen är något man hyr/delar med andra/bilpooler.	Trafikregler ska skrivas om, så att oskyddade trafikantgrupper skyddas, och så att bilister direkt blir av med körkortet om de inte är uppmärksamma eller är vårdslösa
Blandtrafik på mindre gator och hastigheten är naturligt låg (omkring 30 km/h)	Lägre hastigheter för biltrafik är accepterat/norm	Önskvärt om respekten hade ökat så att alla hade sett varandra i trafiken
All gatuparkering har tagits bort	Bilens krav på utrymme är inte norm	Beslutsfattare får bättre kunskap om cykelfrämjande insatser och att de har en riktig vilja att implementera dessa i beslut rörande t.ex. infrastruktur
Bilfria gator	Mindre framkomlighet för bilar är accepterat	
Befintligt transportnät av vägar främst avsedd för motoriserad trafik omfördelas så cykling underlättas	Cykelkulturen är mer pluralistisk och tolerant än idag. Alla måste inte cykla fort på sportcyklar utan kan själv välja på vad och hur man vill cykla.	
Majoriteten av bilvägar har krympt till buss/varutransporter, övrig yta har fyllts med offentliga ytor och bostäder.	Att cykla till jobbet inte ska ses som en livsstil som kollegor måste applådera, eller som cyklister måste göra en stor grej av	

Cyklingens proto-praktiker

I ett svar i undersökningen menar en respondent att "cykeln kommer att få mer tydliga användningsområden i framtiden". Det är en tanke jag delar och det är dessa användningsområden jag nu ska försöka teckna och redogöra för i specifika proto-praktiker nedan.

A. Det bekväma och säkra cykelägandet

Många inkomna svar är relaterade till ägandet, underhållet och förvaringen av cykeln. Det är tydligt att respondenterna ser en framtid där cykelägandets praktik har förenklats betydligt genom olika

förändringar i t.ex. boende, infrastruktur, privata tjänsteerbjudande och samhällets/statens tjänster och inställning till cykelägande. Jag inleder med några citat som illustrerar:

”Jag ser gärna att det finns cykelpooler för att hyra de typer av cyklar som inte alla kan köpa, t.ex. lastcyklar. Bostadsområden ska utrustas med allt som behövs för att kunna husera cyklar på ett bra sätt, t.ex. säkra utrymmen och bra cykelställ.”

En annan respondent tar upp att problemet med cykelstölder måste lösas:

”Stölder av dyrare cyklar förekommer inte tack vare ett antal administrativa åtgärder: cyklar registreras som fordon och får inte säljas eller föras ut ur landet utan den registrerade ägarens medgivande, vilket kontrolleras av tullen; försäkringsbolags möjlighet att begränsa ersättning eller kräva hög självrisk begränsas så att bolagen måste ta itu med problemet.”

Tabellen nedan visar de ingående elementen i cykelägandets proto-praktik. Även här är det många element som kan hänföras till det materiella, men en viktig förändring är att statens/samhällets syn på cykeln också har förändrats - den är nu en jämlike med bilen med lika möjligheter till olika subventioner/avdrag.

Elementen i det bekväma cykelägandets proto-praktik

Material	Mening	Kompetens
Bostadsområden har säker förvaring	Cykelstöld accepteras inte	Cyklister hjälper varandra med service och reparationer och har kunskapen
Stationer för service och cykeltvätt finns utspritt i staden	Accepterat att använda friskvårdsbidrag till cykling	Försäkringsbolag och andra aktörer har bättre kompetens att hantera cyklar och stölder
Bostadsföretag tillhandahåller utrustad cykelverkstad till boende	Accepterat att dra av kostnader även för cykel	Kunskap om alternativ till ägande
Det finns cykelpooler att hyra exempelvis lastcyklar och andra specialecyklar från	Accepterat med bidrag till cykelinköp precis som för EV	
Det finns bärgarfirmor för cyklar	Att leasa/hyra cykel är en norm	
Cykelkök är vanligt - dvs kooperativa verkstäder där cyklister hjälper varandra med reparationer		

B. Det effektiva pendlandet

Det effektiva pendlandet är en proto-praktik som är tydligt påverkad av hur bilens praktik ser ut idag - cykelpendlandet ska gå snabbt och effektivt mellan A och B. Ideér som ”cykelmotorvägar”

och ”cykelbanor som är tillräckligt breda för omkörning” märks i materialet. Cyklister ska även ha företräde och behöva stanna så lite som möjligt (som att ha grön våg vid trafikljus). Exempel på röster från materialet:

”Raka dubbelriktade cykelbanor som är tillräckligt breda för omkörning även vid möte. Inga nittiograderssvängar och andra missriktade hastighetsdämpande åtgärder. Korsningspunkter med annan trafik där det är uppenbart att cyklister har företräde, eller att det i vart fall är väldigt tydligt vem som väjer för vem.”

Även arbetsplatsen ska ha faciliteter för den effektiva pendlaren:

”På jobb är arbetsmiljön anpassad för att ta emot en svettig, skitig cyklist. Ett rum med träningsredskap och möjlighet att stretcha och varva ner och inte minst tvätta sig ren bidrar till att cykelupplevelsen blir bra.”

I tabellen nedan har jag sammanställt det effektiva pendlandets proto-praktik.

Elementen i det effektiva pendlandets proto-praktik

Material	Mening	Kompetens
Cykelmotorvägar	Cykeln är en värdig ersättare för bilen när det gäller snabbhet, effektivitet	Färdighet och teknik att cykla snabbt
Möjlighet till ombyte/hygien på arbetsplatser	Cykeln ska separeras från andra trafikslag	Kunskap/regler som ger cyklister företräde
Hinder som innebär eventuella inbromsningar tas bort: trottoarkanter, bushållsplatser, kullersten	Cykeln ska alltid ha företräde	Kunskap/regler för omkörning
Breda cykelbanor	Det ska vara snabbt och effektivt att cykelpendla	Färdighet att navigera i en snabbare cykeltrafik
Sensorer för grön våg vid trafikljus	Cyklister ska/kan differentieras efter hastighet	
Separerade banor för högre fart	Cykling som prestation	
Radar på cyklar för att få koll på omkörningar bakifrån		
Cykellift för uppförsbackar		
Elcyklar blir vanligare - driver upp hastigheter		
Säkra parkeringsplatser för cyklar - både på arbeten och vid t.ex. stationer		

Material	Mening	Kompetens
Arbetsplatser med cykelförvaring och möjlighet att ladda, personalutrymmen med dusch/omklädningsrum		

C. Upplevelsecyklandet

Upplevelsecyklandet är en proto-praktik som är något av motsatsen till det effektiva pendlandet. Här är resan målet och den unika sinnesupplevelse cykeln kan ge ska stimuleras så mycket som möjligt. Infrastrukturen är utformad för att ge en så varierad och rik upplevelse som möjligt:

”Sträckningen följer landskapets skiftningar i höjd och naturupplevelse för att bidra till en bättre, roligare, mer variationsrik cykelupplevelse. Mötet med landskapet och skiftningarna i de är vad som gör att cykelpendlaren utan att tveka väljer det färdmedlet till jobbet var dag.”

En annan respondent betonar sinnesupplevelsen:

”Att fler ska upptäcka det alldeles fantastiska med att cykla som träning och rekreation. Att fler ska förstå hur sinnena skärps när en färdas långsamt i slumrande landsbygd eller i skogen.”

Elementen i upplevelsecyklandets proto-praktik

Material	Mening	Kompetens
Vackra cykelvägar, gärna med upplevelse som ex konst	Resan är målet	Kunskap om ruttplanering
Variationsrika cykelvägar	Sinnesupplevelsen ska stimuleras	Färdigheter i cykling i naturmiljö/på stigar
Bilfria cykelleder med vindskydd för övernattnig	Att göra utflykter/resor på cykel är normalt	Kunskap i navigation
Turistmål knyts ihop med cykelinfrastruktur	Hastighet och effektivitet inte primärt	
Fler sceniska bilfria leder för cykelsemester	Cykeln som frihet	
Fler områden i skog och mark med lättcyklade stigar		
Förbättrade kartor/appar för navigation		

D. Det sociala cyklandet

En grupp respondenter har i sina svar en önskan om att cykling ska bli mer av en praktik som utförs tillsammans med andra. Sällskap och familjer av olika storlek ska kunna cykla tillsammans i bredd och samtala. Några röster från materialet följer nedan:

- ”Jag vill se cykelbanor som är tillräckligt breda för att tillåta ’social’ cykling. Dvs att man kan cykla flera i bredd i sällskap och prata.”
- ”Att ta sällskap med kollega hemåt på cykel, istället för att åka i karavan i varsin bil.”
- ”Det är helt normalt att cykla i bredd, och det är överhuvudtaget en självklarhet att man cyklar.”
- ”Jag vill kunna cykla överallt med min lådcykel med mina barn”.

En översikt på elementen som kan ingå i det sociala cyklandet följer nedan:

Elementen i det sociala cyklandet

Material	Mening	Kompetens
Breda cykelbanor som tillåter cykling i bredd och samtidigt möten	Cykling är något som görs tillsammans med andra	Färdighet i att cykla i grupp
Cykelbanor som är framkomliga även för lådcyklar	Cykling är socialt	Viktigt att barn kan cykla
Säkra miljöer som tillåter att uppmärksamheten glider	Cykeln ger en unik möjlighet till umgänge jämfört med bil	
	Cykling är en familjeaktivitet	
	Cykling sker i ”umgängestempo”	
	Cykling ska vara tryggt även för barn	
	Det är helt normalt att cykla i bredd	

E. Det väderberoende cyklandet

Under höst och vinter sjunker andelen cyklande generellt (Trafikverket, 2019) men i materialet går det att skönja en proto-praktik där cykling ska kunna ske oberoende av väder. Det kretsar mycket kring infrastruktur som är väderskyddad på olika vis - från snöröjning till vindskydd. Några röster från materialet:

- ”Väderskyddade pendlingsleder som ger möjlighet till året om pendling mellan huvudorter.”

- ”När det gäller cykelpendling är vind- och regnskydd en dröm.”
- ”Värmeslingor i vägen som gör att snö och is smälter bort snabbare.”
- ”Cykelspåren är i fokus. Vindskyddade, belysta, breda, snöröjs tidigt, sandas med däckvänligt grus.”

Elementen i det väderberoende cyklandet

Material	Mening	Kompetens
Vindskydd	Cykelvägar ska underhållas minst lika bra som bilvägar vintertid	Lag på vinterdäck
Regnskydd	Cykling är något man gör året-runt	
Värmeslingor i vägbanan för snösmältning		
Snöröjning med halkbekämpning		
Belysta, uppvärmda och nästintill torra cykelbanor		
Vinterdäck		

F. Landsbygdscylandet och det regionala cyklandet

Det eftersatta cyklande på landsbygd lyfts också av respondenterna i min undersökning. De ser ett nytt landsbygdscyklande och ett regionalt cyklande mellan orter som bygger på bättre infrastruktur, anslutningar till annan kollektivtrafik som tåg, övernattningsmöjligheter på vägen och attitydförändringar - boende på landet bör acceptera cykeln som transport och bilister på landet lära sig mer hänsyn.

- ”Sommarhalvåret bor jag själv (utan bil) stora delar av tiden i ett torp som ligger ca. 1 mil från närmaste tätort, och det fungerar alldeles utmärkt. Det skulle helt säkert vara möjligt även för många andra om 'på landet behöver man bil-attityden' luckrades upp lite.”
- ”Min dröm är att rejält utbyggd tåginfrastruktur kombinerat med lokala och regionala cykelstråk kommer göra att vi alla kommer kunna röra oss fritt i landet, utan bil.”
- ”Det är inte ovanligt att man genomför även längre resor på cykel, det finns bra och ändamålsmässiga övernattningsställen både av enklare och mer avancerad karaktär.”

- ”Det skall gå utmärkt att cykla även på landet. Motsvarande alla större vägar (länsvägar och större) skall det vara krav på att det skall finnas väg som det går att cykla på, cykelvägen kan gå längs med den stora vägen, men helst en liten bit ifrån. Det skall som exempel gå lika lätt att cykla från Stockholm till Linköping som det går att köra bil, oavsett årstid.”

Elementen i landsbygdscyklandet och det regionala cyklandets proto-praktik

Material	Mening	Kompetens
Separata cykelvägar längs samma sträckning som bilvägar	Cykel som transport fungerar även på landet	Bilister behöver bättre kunskap om omkörningar på landsväg
Cykelstråk i kombination med utbyggd tåginfrastruktur	Självklart att visa cyklister mer hänsyn	Krav på avstånd cyklist/bil typ 1,5 m
Bra kartapp(ar) för cykel	Vanligt att genomföra även längre resor på cykel	
Säkrare landsvägar med bred vägren	Att cykla mellan orter lika lätt och accepterat som att köra bil	
E4 fast för cyklar. Helt fri från biltrafik		
Cykelpassade övernattningsmöjligheter vid långa resor		

G. Städernas transport- och shoppingcyklande

Hur vi hanterar våra transporter och våra shoppingturer ska också förändras i framtiden enligt respondenterna. Låd/lastcykeln har förändrat transporter generellt och i synnerhet innerstäderna - som i större utsträckning blir fria från transporter med fossildrivna fordon. Precis som man idag kan ställa sin bil på en parkering i nära anslutning till en affär så ska man kunna parkera sin cykel på avsedda parkeringar i nära anslutning.

- ”Jag vill se mer bilfria stadsdelar - även fria från transporter med lastbilar m.m så att lådcyklar nyttjas för den sista sträckan istället”.
- ”Jag vill se dedikerade cykelparkeringar på restauranger och liknande platser, nära ingången.”
- ”Transporter inom städer sker betydligt mer med lastcyklar.”

Elementen i städernas transport- och shoppingscyklandets proto-praktik

Material	Mening	Kompetens
Lastcyklar / lådcyklar	Lastcyklar norm för transport istället för bilar	Kunskap om lastcyklars förmåga
Dedikerade parkeringar för cyklar nära affärsrörelser	Lastcyklar normalt för shopping	
Cykelpooler för att hyra lastcyklar	Att använda lastcykel för inköp/transport är bekvämt	
Det finns caféer etc. nära cykelbanorna. Där kan man sitta ute intill sin cykel	Hircykel givet transportsätt även för besökare och turister i en stad	
Parkeringsrutor som funkar för lådcyklar		
Möjlighet till bike-in		
Lastsläp till cykel finns att låna i städer		

H. Det kollektivanslutna cyklandet

Slutligen, så går det i materialet även att hitta svar på hur cykelns räckvidd ska förlängas i framtiden. Respondenterna efterlyser en praktik där det är självklart att kombinera cykel och kollektivtrafik på olika sätt:

- ”Kombinationsresor med cykel-kollektiv är enkelt och smidigt. Säkra parkeringar finns vid stationer och det går att ta med cykeln på alla spårbundna trafikslag och en bussar. låncyklar ingår såklart i SLs utbud.”
- ”Jag tänker mig en framtid där cykel i kombination med allmänna kommunikationsmedel är basen i vår förflyttning.”

Elementen i det kollektivanslutna cyklandet

Material	Mening	Kompetens
Utrymme på kollektivtrafik för att ta med cykel	Cykel i kombination med kollektivtrafik är det naturliga sättet att transportera sig	Kunskap om kollektivtrafikens möjligheter, anslutningar m.m
Låncyklar till och från kollektivtrafik		
Cykelboxar att hyra på centrala platser där du kan låsa in din cykel		

Material	Mening	Kompetens
Säkra parkeringar		

Avslutande diskussion

Syftet med denna uppsats var att teckna en bild av hur framtidens cykling och cykelns roll i ett framtida transportsystem skulle kunna se ut. Detta gjordes genom att undersöka frågeställningen; ”Hur ser cyklisters utopiska föreställningar om cykeln som transportmedel ut?”

Ett delsyfte med uppsatsen var att genom ett sociologiskt relevant perspektiv försöka bidra till breda insikter bortom individen och infrastruktursfrågor - insikter som också kan tjäna som utgångspunkt för olika cykelfrämjande insatser. Jag redogör nedan för hur syftet uppfyllts, samt vilket kunskapsbidrag uppsatsen har gett.

Uppsatsens resultat är dels ett porträtt av åtta olika proto-praktiker som visar olika framtida önskade/tänkbara användningsområde för cykeln. Dessa kan tjäna som utgångspunkt för både vidare forskning (se nedan) och mer praktiskt inriktade cykelfrämjande insatser. Jag har också i mitt resultat redogjort för hur cyklister önskar att den framtida relationen och maktordningen mellan bil och cykel ska se ut. I både proto-praktiker och den framtida relationen mellan bil och cykel finns en stark önskan om att normalisera cykeln som transportmedel samtidigt som bilen ”sätts på undantag”.

Genom användandet av social practice theory har ett brett och användbart sociologiskt perspektiv på den insamlade empirin kunnat ges. En materiell önskan om ”bredare cykelbanor” får olika innebörd beroende på vilka övriga element den kombineras med. Beroende på vidhäftande *mening* och *kompetens* kan en ”bred cykelbana” både bli till ”det effektiva pendlandets proto-praktik” och ”det sociala cyklandet proto-praktik”. Social practice theory kan alltså ge en tydlighet och många möjliga ingångar för interventioner. Att visa på social practice theory:s användbarhet är också ett kunskapsbidrag uppsatsen gett.

Genom att undersöka cyklisters uppfattning om sitt framtida cyklande har uppsatsen också lyft fram den viktiga roll utövarna/bärarna av en praktik spelar. Det är bärarna av en praktik som vidareutvecklar praktiken samt håller den vid liv.

Mitt resultat och kunskapsbidrag både tangerar och kompletterar den forskning som det refererats till tidigare i uppsatsen. Liksom Spotswood et al (2015) samt Julsrud och Farstad (2020) har även detta arbete visat på social practice theory:s användbarhet som ett ramverk att analysera empiri med och den potential för interventioner/beteendeförändringar som detta kan ge. Jag bygger därmed vidare på Spotswoods ambition att ”.. contribute to the behaviour change and travel mode shift

literature by exploring the potential for SPT in gaining insight into the practice of utility cycling” (2015, s. 31).

Som jag tidigare nämnde är ett genomgående tema i empirin och de proto-praktiker jag identifierat en önskan om att cykeln i framtiden har normaliserats som transport medel. Detta är i linje med Larsens (2017) ”best practice”-studie av cykling i Köpenhamn. Larsen framhåller just normaliseringen av cykling som en viktig del i Köpenhamns framgång som cykelstad. Larsen ser också i sitt resultat vikten av att utövarna/bärarna av en praktik involveras i praktikens utveckling - vilket mitt arbete också tagit fasta på och visar med sitt resultat.

Slutligen återkommer jag till min egen undersöknings beröringspunkter med Lee (2017). Lee nådde fram till resultatet att det är den levda erfarenheten och den förkroppsligade kunskapen av att cykla som gör att individen kan bryta sig loss från sin omedvetna vana av bilpendling och därmed aktivt omförhandla/omvandla sin pendlingspraktik till att också inkludera cykelpendling. Min egen undersökning bygger vidare på denna omförhandlande cyklist och undersöker cyklisten som börjat rikta sitt medvetande mot framtidens cyklande. D.v.s Lee såg hur praktiken initialt förändrar individen, medan min undersökning ser hur den förändrade individen vill förändra praktiken.

Förslag till vidare forskning

För min egen del väckte arbetet med social practice theory ”blodad tand” i detta arbete och jag vill därför inleda med en rekommendation till både forskare och andra aktörer som är involverade i olika studier/projekt som undersöker eller försöker åstadkomma (beteende)förändring att ta till sig och prova SPT.

Sett till min egen studies resultat kan jag se ett värde i att vidare undersöka de identifierade proto-praktikerna mer kvantitativt. Genom att mäta hur attraktiva de olika proto-praktikerna ter sig för olika individer/grupper skulle det vara möjligt att ta fram underlag som med faktiska siffror skulle kunna tjäna som argument för policys med målsättning att t.ex. förändra länkar mellan element i en praktik, länkar mellan praktiker, försöka påverka distributionen av en praktiks element i en befolkning, påverka vilka som är ”bärare” av en praktik och hur deras karriär ser ut o.s.v.

Referenser

- Bauman, Z. & Almqvist, S. (1992). Att tänka sociologiskt. Göteborg: Korpen.
- Burawoy, M. (2021). Public sociology: between utopia and anti-utopia. Cambridge, UK ; Medford, MA: Polity Press.
- Cox, P. (2020). Cycling: a sociology of vélomobility. First issued in paperback. London New York: Routledge, Taylor & Francis Group (Changing mobilities).
- Crang, M. & Cook, I. (2007). Doing ethnographies. Los Angeles: SAGE.
- Dennis, K. & Urry, J. (2009). After the car. Cambridge ; Malden, MA: Polity.
- Dill, J. (2017). The march of bicycle science (with correction). <https://jenniferdill.net/2017/04/23/the-march-of-bicycle-science/> [2022-04-10].
- Fangen, K. & Sellerberg, A.-M. (2011). Många möjliga metoder. Lund: Studentlitteratur.
- Gubrium, J.F. & Holstein, J.A. (1997). The new language of qualitative method. New York: Oxford University Press.
- Hargreaves, T. (2011). Practice-ing behaviour change: Applying social practice theory to pro-environmental behaviour change. Journal of Consumer Culture 11, 79–99. <https://doi.org/10.1177/1469540510390500>
- Johannessen, A. et al. (2020). Introduktion till samhällsvetenskaplig metod. Stockholm: Liber AB.
- Julsrud, T., Farstad, E. (2020). Car sharing and transformations in households travel patterns: Insights from emerging proto-practices in Norway. Energy Research & Social Science 66, 101497. <https://doi.org/10.1016/j.erss.2020.101497>
- Larsen, J. (2017). The making of a pro-cycling city: Social practices and bicycle mobilities. Environ Plan A 49, 876–892. <https://doi.org/10.1177/0308518X16682732>
- Popan, C. (2020). Bicycle Utopias: imagining fast and slow cycling futures. S.I.: ROUTLEDGE.
- Pucher, J. & Buehler, R. (2008). Making Cycling Irresistible: Lessons from The Netherlands, Denmark and Germany. Transport Reviews, 28(4), pp. 495–528. doi:10.1080/01441640701806612.

Reckwitz, A. (2002). Toward a Theory of Social Practices: A Development in Culturalist Theorizing. *European Journal of Social Theory*, 5(2), pp. 243–263.
doi:10.1177/13684310222225432.

Shove, E., Pantzar, M. & Watson, M. (2012). *The dynamics of social practice: everyday life and how it changes*. Los Angeles: SAGE.

Spotswood, F. et al. (2015). Analysing cycling as a social practice: An empirical grounding for behaviour change. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 29, pp. 22–33. doi:10.1016/j.trf.2014.12.001.

Trost, J. & Hultåker, O. (2016). *Enkätboken*. Lund: Studentlitteratur.

Urry, J. (2004). The ‘System’ of Automobility. *Theory, Culture & Society* 21, 25–39. <https://doi.org/10.1177/0263276404046059>

Urry, J., 2016. *What is the future?* Polity Press, Cambridge, UK ; Malden, MA.

Yang, L., Sahlqvist, S., McMinn, A., Griffin, S.J., Ogilvie, D., 2010. Interventions to promote cycling: systematic review. *BMJ* 341, c5293. <https://doi.org/10.1136/bmj.c5293>

Regeringskansliet (2021). Uppdrag att ta fram mål för ökad andel cykling. Regeringskansliet. <https://doi.org/10/uppdag-att-ta-fram-mal-for-okad-andel-cykling/>

Bilagor

Bilaga A

Enkätfrågor

1. Är du? (Man/Kvinna/Annat)
2. Vilket år är du född? (Årtal)
3. Vilken storlek har den närmaste tätorten i kommunen du bor i? (Mer än 200 000 invånare/50 000 till 200 000 invånare/15 000 till 50 000 invånare./Mindre än 15 000 invånare)
4. Vad använder du främst cykel till? (Transport/Rekreation/Träning/Övrigt)
5. Hur ofta cyklar du vanligtvis? Gör en uppskattning. (Mindre än 1 gång i månaden/Ungefär 1-3/ gånger i månaden/Ungefär 1-3 gånger i veckan/Nästan dagligen/Varje dag)
6. Nedan följer undersökningens viktigaste fråga. Jag vill att du fritt använder din fantasi utan att ta hänsyn till nutida begränsningar. Vilka bilder av ett framtida cyklande ser du? Har det skett några speciella förändringar? Finns det nya användningsområden för cykeln? Har människors inställning till cyklande förändrats? Vilka önskningar har du? En vägledning är att tänka på det materiella (t.ex. infrastruktur, tekniska lösningar, bebyggelse), kunskap/färdigheter kring cykling (din egen och andras) och meningen med/inställningen till cyklande (din egen och andras).

Skriv allt ifrån några meningar till en kort berättelse. Vad du väljer att svara och formen är fri. Tänk utopiskt och skriv ner det som först dyker upp i dina tankar.

Använd din fantasi utan att ta hänsyn till nutida begränsningar - vilka bilder av ett framtida cyklande ser du då? Vilka önskningar har du?

Länk till fullständig enkät på webben

<https://forms.gle/1nXFYLMnS5JqXqJb8>

Bilaga B

Missivbrev

"Det är så här vi vill rulla" - en kvalitativ studie av cyklingens utopier

Hej,

Jag heter Fredrik Björklund och studerar sociologi vid Lunds Universitet. Som en del av mitt kandidatarbete utför jag denna undersökning.

Undersökningen riktar sig till dig som i någon form och utsträckning cyklar. Syftet är att dina svar (tillsammans med andras) ska tjäna som underlag för att teckna en bild av hur framtidens cyklande skulle kunna se ut.

Ett delsyfte med undersökningen är att bidra med kunskap kring olika möjliga framtidsscenarios för samhällets mobilitet - där cykeln skulle kunna ha en central roll. Förhoppningsvis kan dessa scenarios också tjäna som målbilder för cykelfrämjande insatser.

Undersökningen är helt anonym och konfidentiell. Genom att delta ger du ditt samtycke till att de insamlade uppgifterna används enligt ovan. Du kan närsomhelst välja att avbryta ditt deltagande i undersökningen.

Själva undersökningen består av 6 frågor (varav en är lite mer krävande) och borde ta ungefär 5-10 minuter att besvara. Jag är tacksam om du tar dig tid att fylla i följande webbformulär och skicka in det. Har du några frågor om undersökningen vänligen kontakta:

Fredrik Björklund, E-post: fredrik_bjorklund@me.com

Tack för din medverkan!

Med vänlig hälsning

Fredrik Björklund