



# LUND UNIVERSITY

## På cykel mot friheten

### cykelkurser för vuxna

Hagström, Charlotte

*Published in:*  
Kultur X

2019

*Document Version:*  
Förlagets slutgiltiga version

[Link to publication](#)

*Citation for published version (APA):*

Hagström, C. (2019). På cykel mot friheten: cykelkurser för vuxna. I V. Höög, S. Kärrholm, & G. Nilsson (Red.), *Kultur X: 10-talet i kulturvetenskaplig belysning* (s. 145-159). (Lund Studies in Arts and Cultural Sciences; Vol. 24). Department of Cultural Sciences, Lund University.

*Total number of authors:*  
1

#### General rights

Unless other specific re-use rights are stated the following general rights apply:

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal

Read more about Creative commons licenses: <https://creativecommons.org/licenses/>

#### Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

LUND UNIVERSITY

PO Box 117  
221 00 Lund  
+46 46-222 00 00

## På cykel mot friheten. Cykelkurser för vuxna.

*Charlotte Hagström*

Vid femtiotre års ålder bestämmer sig den amerikanska suffragetten och nykterhetskämpen Frances Willard för att lära sig cykla. Det är i slutet av 1800-talet och omgivningen har en hel del invändningar. Men hon tränar ihärdigt varje dag och blir allt skickligare på att hantera Gladys, som hon kallar sin cykel. Den 20 januari ger hon sig så för första gången av på egen hand. Hon är äventyrslysten och känner sig nu fri att röra sig, utan att hindras av konventioner. I boken *A Wheel within a Wheel: How I learned to Ride the Bicycle* förklarar hon att det är bra att kvinnor lär sig cykla eftersom ju fler intressen kvinnor och män delar, i tankar, ord och handling, desto bättre. Hon beskriver sin egen väg till målet och avslutar med orden ”Go thou and do likewise!” (Willard 1895:75).

### Cykelkurser för vuxna

Drygt hundra år senare står jag på en skolgård i Malmö och instruerar en grupp kvinnor som deltar i en cykelkurs. Det är sista gången på kursen och alla har lärt sig hålla balansen och cykla en bit. De ska nu visa mig att de kan bromsa, göra tecken när de svänger och följa trafikskyltar.

För vissa går det ganska lätt att köra slalom mellan konerna och de kan också bromsa när jag håller upp en skylt. För andra är det svårare. De glömmer att bromsa och sätter ner fötterna eller kör in i väggen bredvid banan, eller så bromsar de med handbromsen när jag ropar fotbroms.

En runda till, säger jag, och de börjar om [...] De cyklar runt, runt och fram och tillbaka och det är mycket skratt men också koncentration [fältanteckningar, hösten 2018].

Att kunna cykla ses som närmast självklart i Sverige. En vuxen människa som inte kan cykla avviker från normen och från föreställningen om vilka kunskaper och kompetenser som följer med vuxenblivandet. Att inte kunna cykla blir också ett problem för individen, som riskerar att begränsas och utestängas. Men de som inte kan är många och att lära sig på egen hand är svårt. Under 2010-talet startades därför alltfler cykelkurser. Syftet med denna artikel, som bygger på ett fältarbete kring cykelkurser för vuxna, är att diskutera varför det ses som så viktigt att kunna cykla.<sup>1</sup> Vilka konsekvenser får det för den som inte kan? Vilka är det som går kurserna och vilka är deras motiv för att lära sig? Delar de Frances Willards upplevelser?

Cykelkursen i Malmö är en av flera kurser runt om i landet som drivs av den ideella organisationen Cykelfrämjandet, inom projektet ”Frihet på cykel”.<sup>2</sup> Projektet startade 2016 efter att både behovet och intresset för cykelkurser för vuxna ökat under 2010-talet. Under årens lopp har många kurser genomförts i olika delar av landet, från Malmö till Luleå, och bara år 2018 hölls över 60 kurser. Även andra organisationer och föreningar, som Röda Korset och cykelklubbar, arrangerar kurser. Ibland sker samarbete mellan olika aktörer. I de kurser jag haft kontakt med under fältarbetet har till exempel bostadsbolag och kommuner deltagit och stått för cyklar och samlingslokal eller deltagaravgifter. Alla kurser som ges inom projektet ”Frihet på cykel” följer en gemensam pedagogik och har samma upplägg med sex tillfällen fördelade på tre veckor.<sup>3</sup> Praktik blandas med teori och för varje kurstillfälle finns en handledning som huvudinstruktören ska utgå från. Denna har dock möjlighet att själv modifiera upplägg och innehåll

---

<sup>1</sup> Fältarbetet har utförts i Malmö och Stockholm och är en del av forskningsprojektet *Cykeln och friheten. Att överskrida fysiska, rumsliga och kulturella gränser*, finansierat av Vetenskapsrådet, som jag bedriver tillsammans med Lars-Eric Jönsson.

<sup>2</sup> Se vidare undersökningen *Att balansera på två hjul* (Hagström 2019).

<sup>3</sup> När detta skrivs pågår dock diskussioner inom projektet om huruvida antalet kurstillfällen bör utökas.

till viss del, till exempel beroende på deltagarnas förkunskaper eller den plats där kursen hålls. Antalet deltagare är vanligen mellan tio och sexton och förutom huvudinstruktören deltar tre till fyra medhjälpare. Alla instruktörer och medhjälpare arbetar på frivilligbasis.

Majoriteten av deltagarna är kvinnor födda utanför Norden. I en undersökning av nio cykelkurser som genomfördes i Stockholmstrakten 2012 och 2013 konstateras att 95 % av deltagarna är kvinnor. Drygt 80 % av dem som genom intervjuer och enkäter medverkat i studien uppger att de är uppväxta i länder utanför Europa. Det gäller både män och kvinnor och de flesta är i åldrarna 25 till 64 år (Aslam 2015:25f.). Förhållandena i Nederländerna, som likt Sverige är ett land där cyklingen är utbredd och där det mer eller mindre tas för givet att vuxna kan cykla, är ungefär desamma (van der Kloof et al. 2014:93).

## Att inte kunna cykla

Seren har bott länge i Sverige, men det var först i somras hon lärde sig cykla. En arbetskamrat, som själv nyligen lärt sig, inspirerade henne och hon anmälde sig till en kurs. Att inte kunna cykla har ibland varit ett problem och en källa till frustration. Hon tänker tillbaka på hur hon tyckte att ”när jag kom till Sverige så kunde alla cykla! Och jag skämdes i början att säga att jag inte kan cykla”.<sup>4</sup> Men, säger hon, ”sen tänkte jag – egentligen, det är inte mitt fel! De andra måste tänka att vi människor är från olika kulturer och har olika värderingar. Så man ska inte tänka att det är som i Sverige där alla lär sig.” Hon är kurd och menar att ”i min kultur köpte man aldrig cyklar till flickor [...] Till pojkar köpte man. Så det är en pojkgrej. Så därför jag fick aldrig någon cykel. Jag provade aldrig och lärde mig aldrig.”

Uppfattningen att en cykel är en ”pojkgrej” är något som många informanter återkommer till. Kidan, som kommer från Eritrea, ville gärna cykla som liten. ”Men”, förklarar hon, ”det var ju så här med kultur och allt.” För även om det inte fanns några ekonomiska hinder för föräldrarna

---

<sup>4</sup> Alla namn på informanter är fingerade. Citat är lätt redigerade för att underlätta läsbarheten.

att skaffa en cykel så var det ”inte lätt för dem att jag skulle gå ut och cykla”. Flickor skulle helt enkelt inte göra det. Roshan, född och uppvuxen i Nepal, berättar att hennes pappa inte gjorde skillnad på sina söner och döttrar och hade han haft pengar hade han nog köpt en cykel till henne. ”Men de flesta tänker inte så”, säger hon, utan cyklar är något som även där förknippas med pojkar.

Många studier visar att kvinnor världen över cyklar i minde uträkning än män (t.ex. Aldred et al. 2016, Bonham och Wilson 2012, Steinbach et al. 2011). Ett skäl till detta är att mobilitet kopplas samman med maskulinitet. Att som kvinna på egen hand och med egen kraft förflytta sig över större områden, vilket blir möjligt med en cykel, utmanar patriarkala normer (Arora 2013, Macy 2011, Turpin 2018). Margaret Guroff, som i boken *The Mechanical Horse* (2016) analyserar cykelns roll i det amerikanska samhällets omvandling, beskriver de farhågor och betänkligheter som uppstod då cyklandet blev allt vanligare vid slutet av 1800-talet. Även om faran, respektive nyttan, med cykling också diskuterades i relation till män var det framför allt cyklandet inverkan på kvinnors kroppar, klädsel och moral som debatterades och gav upphov till nya insikter: “Wives who had stayed close to home – venturing out only on foot, by trolley, or, if wealthy, with a driver and horse-drawn carriage – were suddenly able to travel miles on their own. Being so mobile, and so visible, was a revelation to many” (Guroff 2016:42). Men även idag framstår kvinnors cyklande som problematiskt i många delar av världen. Deras avsikter ifrågasätts och deras uppträdande kritiserar. Gina Porter, som studerat mobilitet bland kvinnor och flickor i subsahariska Afrika, har som rubrik på en artikel valt ett talande citat från en fokusgruppdiskussion med män mellan 30 och 50 år: ’I think a woman who travels a lot is befriending other men and that’s why she travels’ (Porter 2011). En konsekvens av denna föreställning kan bli att ”cultural constraints may prevent women from cycling or even traveling all together” (van der Kloof et al. 2014:90).

Det är inte precis förbjudet för flickor och kvinnor att cykla, menar Aisha som har erfarenheter från Libanon och Syrien, men det ses som lite konstigt. Folk skulle nog titta och inte på något snällt sätt. Men att många avstår från att cykla, menar hon, beror också på att trafiken är svår och det helt enkelt är för farligt. Många män cyklar inte heller. Flera informanter

lyfter fram tung trafik, avsaknad av cykelvägar och en infrastruktur som inte främjar cykling, när de förklarar varför de inte lärt sig cykla (jfr Emanuel 2018, Oosterhuis 2018). Andra orsaker är att de råkade ut för en olycka i samband med att de höll på att lära sig cykla vilket gjorde att de blev rädda och inte vågade fortsätta, eller att de var sjuka som barn och därför inte hade möjlighet att lära sig.

Skälen att inte kunna cykla kan alltså var flera liksom skälen att ta steget att lära sig som vuxen. För Seren var den utlösande faktorn arbetskamraten som berättade om kursen och uppmuntrade henne att anmäla sig. Men det spelade också roll att hon bor i en stad där många cyklar och det finns bra cykelvägar. Där hon bodde tidigare var det inte så. Hur många som cyklar, vilka som cyklar och varför är något som skiljer sig mellan länder (Pelzer 2010, Pucher och Buehler 2008), mellan städer i samma land (Anantharaman 2017; Thomason 2018) och mellan olika tidsperioder i samma land (Harms et al. 2014, Zhang et al. 2014). De faktiska möjligheterna att cykla och andras användning av cykeln har således betydelse för uppfattningen om huruvida cykeln är ett alternativ, liksom för motivationen för att lära sig. ”Men and women, young and old are seen on their bicycle every day” skriver Angela van der Kloof i en artikel om cykelkurser i Nederländerna och fortsätter: ”The value given to the bicycle in the new homeland differs from that of the country of origin and habits are completey different” (van der Kloof 2015:94).

Även om en cykel idag ser i princip likadan ut som den gjorde i slutet av 1800-talet, och en cykel i Sverige utseende- och materialmässigt inte skiljer sig nämnvärt från en i Indien eller Kina, betyder den alltså inte samma sak (jfr Aldred 2010, Männistö-Funk och Myllyntaus 2018). En cykel är, som Luis A. Vivanco (2013) visar, ett föremål med många betydelser. Att cykla innebär också olika saker. Även om det förvisso är något som görs av individer ingår det i ett sammanhang: ”Bicycling is a collective, expressive, and culturally patterned experience, in the sense that it is organized and constrained by social and political-economic processes, symbolic meanings, and actual skills, practices and norms involved in riding a bicycle through a city” (Vivanco 2013:95). Att cykla – och att inte göra det – är inte samma sak i Bagdad som i Malmö.

## Att lära sig cykla

När alla har västar och namnlappar samlas vi runt en cykel. Vi börjar med att alla presenterar sig: vad vi heter, vilka språk vi talar och varför vi vill lära oss cykla eller, i mitt och de andra instruktörernas fall, brukar cykla [...] När presentationen är avklarad pekar Marianne på olika delar av cykeln och frågar om någon vet vad de heter. Vissa kan en hel del, andra vet inte alls [fältanteckningar, våren 2018].

Vid första tillfället på en ny kurs ingår att alla deltagare ska berätta varför de vill lära sig cykla. ”Jag vill själv bestämma över min tid” och ”slippa vänta på bussen” är återkommande svar liksom ”det behövs för jobbet” och ”jag vill kunna cykla med mina barn”. Praktiska och ekonomiska omständigheter lyfts fram, både av dem som oftast förflyttar sig genom att gå eller att åka kollektivt och av dem som kör bil. Busskortet är ganska dyrt tycker någon medan en annan är trött på att leta parkeringsplats. En tredje berättar att främsta skälet att hon bestämt sig för att lära sig cykla nu, vid 46 års ålder, är att hon nyligen bytt jobb. Där hon ska parkera kostar det 25 kronor i timmen och det blir alldeles för dyrt [fältanteckningar, hösten 2018]. Tid och oberoende är viktigt och för dem som har körkort är detta ofta en anledning till att de inte tar bussen. Kidan säger att hon har dåligt samvete när hon kör bil för hon känner sig lat och det är dåligt för miljön. Men det blir för krångligt med buss:

Hemifrån till Gustavsberg är det 13 minuter om jag åker bil men om jag åker buss måste jag först åka till Nacka Forum och sen bussen dit så det tar en timme. Så det blir opraktiskt! På morgonen kunde jag men på eftermiddagen måste jag hinna till mina barn. De har massor av aktiviteter.

Barnen spelar en stor roll för många deltagares beslut att lära sig cykla. De vill kunna följa med barnen till skola och olika aktiviteter, cykla med dem för att det är roligt och för att det är något hela familjen kan göra tillsammans. Flera berättar att de har lärt sina barn att cykla och att alla i familjen kan utom de själva. Både de och resten av familjen tycker att nu måste även de lära sig. Barnen är ofta mycket uppmuntrande och stöttande.

Ibland är de med vid något kurstillfälle och hjälper till eller hejar på, efter ålder och förmåga.

En kvinna berättar att hon tränat under helgen. Hon visar på sin telefon en film från när hon cyklar. Barnen har hjälpt henne: hon har cyklat på 9-åringens cykel, 14-åringen har varit tränare. Det märks att hon har tränat och hon har bra balans [fältanteckningar, hösten 2018].

För Kidan är det viktigt att som mamma vara en förebild för barnen och göra saker tillsammans med dem. Det är inte bara pappor som ska göra roliga saker medan mammorna tar hand om hemmet, menar hon. Önskemålet om en aktiv mamma kommer också från barnen: ”Mina barn ville att jag skulle kunna åka skridskor. Pojken spelar hockey och tjejen åker konståkning”. Det har hon inte lärt sig ännu men det kommer kanske senare: ”Jag vill ju vara en mamma som mina barn blir stolta över!”

Att gå på kurs, vare sig det handlar om att lära sig cykla eller något annat, tar dock tid. Tiderna ska passa med jobbet och för den som har barn, särskilt om de är små och kräver ständig passning, är det svårt att dessutom hitta utrymme för egna aktiviteter. Det händer inte sällan att deltagare kommer med andan i halsen direkt från jobbet eller måste gå tidigare för att den andra föräldern ska arbeta och barnen inte kan vara ensamma. Barnen kan således både motivera och hindra önskan om att lära sig cykla.

I en studie från Australien undersöks kvinnors cyklande och orsakerna till att de slutar och återupptar det under olika perioder i livet. Faktorer som att byta arbete, flytta, få barn, förändringar av hälsan och att barnen flyttar hemifrån spelar roll och påverkar deras benägenhet att cykla. Författarna finner att deras undersökning bekräftar det som många tidigare studier av genus och transport slagit fast: “the complexities of combining domestic, paid employment and carer responsibilities have a significant impact on women’s travel patterns and the modes they choose” (Bonham och Wilson 2012: 207). Australien skiljer sig dock mycket från Sverige både vad gäller andelen cyklister och cykelns plats i infrastrukturen. Även om det där liksom här vanligen är kvinnor som har huvudsansvaret för hemmet och barnen behöver inte det faktum att en kvinna får barn innebära att



hon slutar cykla, något de också påpekar. Att få barn kan tvärtom, som van der Kloof et al. (2014) lyfter fram, vara ett skäl att vilja börja cykla.

En förändrad livssituation och nya förhållanden skapar alltså inte ett visst beteende. Däremot kan de bidra till att beteenden ändras (jfr Davies 1996, Enevold och Hagström 2018). Enkla saker blir svåra eller tvärtom – något som tidigare inte var möjligt framstår plötsligt som både möjligt och görbart: ”En deltagare berättar att hon är 52 år. Det har varit mycket med barnen, hon har satsat på dem, hjälpt och stöttat dem med olika saker. Men nu är det dags att satsa på sig själv. Hon vill lära sig cykla” [fältanteckningar, hösten 2018].

## Syns du inte finns du inte

I Skåne ska andelen cykelresor år 2030 utgöra 19 % av alla resor, vilket motsvarar 690 000 resor per dag. Det och mycket annat om hur cyklingen ska öka i regionen beskrivs i *Cykelstrategi för Skåne* (2017). Det påpekas att när fler cyklar förbättras folkhälsan, livsmiljöerna blir attraktivare och näringslivet starkare. Särskilt hälsa och miljö lyfts ofta också fram av informanterna, såväl på cykelkurser som i intervjuer. Det är dock inte huvudskälen till att de vill lära sig cykla utan det finns, som diskuterats ovan, flera andra orsaker. En sådan som flera betonar är lusten att lära sig saker, att få nya kunskaper och utveckla sig. Seren säger till exempel: ”Men jag är en sån person, jag vill prova allt, vill lära mig! Jag är nyfiken.” Roshan har samma inställning: ”Jag gillar att lära mig nya saker” säger hon och berättar att hon dansar klassisk indisk dans på ett studieförbund en gång i veckan. ”Så det har jag börjat med. Ja, jag ser fram emot nya saker!” De nyblivna cyklisterna berättar att de går på datakurs, baklavabakning och dans. Kanske är de som lär sig cykla som vuxna, funderar Roshan, människor som ”har lite eld inom i sig”.

Vid ett tillfälle under en cykelkurs noterar att jag att två kvinnor, som bägge bott länge i Sverige, säger att de tycker om att lära sig nya saker. Cykla är en av flera saker de vill lära sig. ”Sedan vill jag lära mig simma”, säger en. ”Jag också!” säger den andra. Ella Johansson diskuterar simning och simkunighet i relation till medborgarskap och inkludering och menar att det att ”inte kunna simma (liksom att inte kunna cykla) innebär ett utanförskap i



Foto Charlotte Hagström

förhållande till många ideal om umgänge i grupp mellan människor” (Johansson 2011:66). Simning och cykling har många likheter. I båda fallen handlar det om förmågor som de vuxna medborgarna förutsätts ha tillägnat sig som barn. Att kunna cykla, liksom att kunna simma, är aktiviteter som kräver kroppskontroll och även ett visst mod innan man behärskar dem: skrapade knän och kallsupar är något man får räkna med. En skillnad är dock att cykling mer sällan framhävs som livsviktigt: ”Den vanligaste motiveringen till varför simkunnighet är viktig är att man bör kunna rädda sig själv, och helst också andra, vid olyckstillbud” (Johansson 2011:65).

Kidan har förutom att gå cykelkurs också gått en simkurs. Hon simmade en del som barn men det var i Röda Havet där vattnet är salt. I bassäng hade hon aldrig simmat och det visade sig vara något helt annat. Hon ser såväl simmandet som cyklandet som särskilt viktigt för invandrarkvinnor. Det handlar om att visa att man finns, att man kan, att man är någon att räkna med. Hon berättar hur hon själv ibland blir tilltalad på engelska på bussen av personer som utgår från att hon inte kan svenska. Många människor har en syn på invandrarkvinnor som mindre kompetenta inom alla möjliga områden. Hon förklarar:

[Att kunna cykla] är jätteviktigt för självkänslan. Du visar ju samhället, dina grannar som hade en annan bild av dig... Du visar att du kan svenska, du visar... Du måste ju visa hela tiden... jag menar som utländsk medborgare visar du hela tiden att du kan det här, du kan det här, du kan det här.

Hon arbetar med invandrare och många av dem är nyanlända. Jag säger alltid till dem att de måste lära sig cykla, berättar hon. Det är jätteviktigt, både att de lär sig och att deras barn gör det: ”vi hade så många elever som kommit till Sverige och de kunde inte svenska. Och jag insåg att de har ju lite äldre barn och barnen kan inte cykla. Och då blir det trycket i skolan: hur ska de känna?”. Att kunna cykla bidrar till att man både ses och känner sig som en del av samhället. Hennes resonemang och argument har stora likheter med dem som för drygt 100 år sedan framfördes i samband med kampen om kvinnlig frigörelse och rösträtt. Ofta citerat är det uttalande Susan B. Anthony, amerikansk suffragett och vän till Frances Willard, gjorde i en intervju med journalisten Nellie Bly år 1896:

Let me tell you what I think of bicycling. I think it has done more to emancipate women than anything else in the world. I stand and rejoice every time I see a woman ride by on a wheel. It gives women a feeling of freedom and self-reliance [...] the picture of free, untrammled womanhood (Bly 1896:10).

En kvinna på cykel syns och tar plats (Guroff 2016). Liksom för Kidan är cykeln och förmågan att kunna cykla även för Aisha en del i något mycket större: ”Jag ser inte en cykel bara som en cykel, att ta sig från punkt A till B”, säger hon. ”Nej, det är så mycket annat!” Hon förklarar:

Cykeln gör att Malmö blir närmare. Inte bara fysiskt men även i tankesättet. Att komma ut, till exempel låt oss säga cykla till Ribban eller Västra Hamnen eller till Möllan skapar ju nya intryck... och det finns ju så mycket som man egentligen bara kan ta till sig genom att titta på samspelet i samhället, mellan människor, hur man betar sig.

## Att kunna cykla

För att kunna delta i samhället är det nödvändigt att kunna förflytta sig. Att alltid tvingas förlita sig på andra begränsar möjligheterna. Det kan vara långt till busshållplatser och tåg- och tunnelbanestationer; avgångarna kan vara få och sträckningen sådan att resan mellan två punkter tar oproportionerligt lång tid. Är det någon annan som skjutsar, till exempel maken, bygger det på att han kan och vill. Att själv kunna bestämma när och vart man vill förflytta sig innebär frihet och oberoende. Men för att det ska bli möjligt måste individen tillägna sig nödvändiga kompetenser. I en artikel som diskuterar mobilitet som symboliskt kapital introduceras begreppet *motility* för att koppla samman rumslig och social rörlighet: "Generally, motility encompasses interdependent elements relating to *access* to different forms and degrees of mobility, *competence* to recognize and make use of access, and *appropriation* of a particular choice, including the option of non-action" (Kaufmann et al. 2004:750).

Med utgångspunkt i cykelkurser för invandrarkvinnor i Nederländerna används begreppet för att diskutera hur det går till när cyklandet blir en del av vardagen (van der Kloof 2015). Att gå en cykelkurs och där tillägna sig viss kompetens är en del i detta. Det är dock inte tillräckligt för att cyklandet ska bli en naturlig del i vardagslivet och cykeln ett självklart transportmedel. För att så ska ske måste cyklisten passera olika steg på vad som benämns "the ladder of bicycle appropriation" och som innebär att tillägna sig kompetensen att cykla, att ha tillgång till en cykel och att faktiskt använda den till vardags (van der Kloof et al. 2014:92).

På frågan om de efter avslutad kurs tycker att de känner sig säkra på cykel svarar många av mina informanter nej (jfr Aslam 2015). De har lärt sig cykla till viss del men känner sig fortfarande obekväma i trafiken och cyklar därför helst i parken. De använder inte cykeln för att ta sig till jobbet och är oroliga när de rör sig i nya områden. "Jag är fortfarande obekvämd med att bromsa", säger Roshan. "Som handbromsen ... jag blir förvirrad när det kommer andra människor." Inom projektet diskuteras om antalet kurstillfällen bör utökas eftersom också många instruktörer upplever att sex gånger är för lite. Även om deltagarna lärt sig cykla såtillvida att de kan hålla balansen är de inte redo att ge sig ut i trafiken. Så är det för Seren,

som snabbt lärde sig att hålla balansen och som det gick bra för på kursen. Hon cyklar dock ännu inte till vardags: ”Jag cyklade med min dotters cykel men fortfarande, jag vågar inte riktigt [...] jag måste hitta nån cykel som jag känner mig säker med. För min dotters cykel är jättestor!”

Osäkerheten är dock något som ska övervinnas. Kidans man har köpt en cykel till henne, en femväxlad han hittade på Blocket, men eftersom hon skadade sig illa i knäet ungefär samtidigt har hon inte använt den ännu. ”Den är i källaren nu”, säger hon. ”Jag väntar bara på vädret!” Anna, född och uppvuxen i Sverige, beskriver hur hon tränat efter kursens slut genom att ta sig till affären i närheten där hon bor:

Ja men då har jag ju då rullat dit. Småcyklat och rullat. Ungefär som när man lär sig springa eller jogga såhär, att man går och springer om vartannat. Så jag har rullat till ICA och cyklat lite och rullat så. Men jag kan inte säga att jag cyklar från mitt hem till ICA än [...]. Nu är cykeln på vinterförvaring men så fort det blir lite vår så är planen att ta upp det igen.

Vad är målet sedan då, när du lärt dig? frågar jag. Hon svarar: ”Jag kanske kan cykla inte bara just till lilla ICA där jag bor utan stora ICA längre bort eller stora Coop!”

\*

I Sverige kan de flesta vuxna människor cykla. De lärde sig som barn och många cyklar dagligen till och från jobbet eller skolan och använder cykeln för att transportera varor från affären och barn från dagis (Hagström 2018). Cyklandet uppmuntras ur ett samhällsperspektiv och miljö- och hälsoaspekter lyfts fram. Budskapet är tydligt: att cykla är bra, både för individen och samhället (Horton 2006, *Cykelstrategi för Skåne* 2017, Parkin 2012). Men alla kan inte cykla. Cykeln har inte samma betydelse och cyklandet tillskrivs inte samma positiva egenskaper överallt (van der Kloof 2015, Oosterhuis 2018). Att cykla kan för människor med rötter i andra delar av världen förknippas med fara, fattigdom och förbud. I storstäder med tung trafik och obefintliga cykelvägar är cykling förenat med livsfara. I länder med stora klasskillnader är cykeln alternativet bara för dem som inte har råd med bil eller buss. Att cykla är ofta också något som är förbehållet pojkar och inget för flickor.

Men att inte kunna och att tidigare inte ha fått lov att cykla innebär inte att det måste fortsätta vara så. Tvärtom, det är många som vill lära sig och de cykelkurser för vuxna som under 2010-talet arrangeras på många olika platser i landet blir snabbt fulltecknade. Skälen att lära sig cykla kan vara olika: från att det behövs i jobbet och för att det är praktiskt till att man vill kunna cykla tillsammans med barnen och förflytta sig längre sträckor. För vissa har det varit en dröm sedan barnsben, för andra en rädsla som de nu bestämt sig för att övervinna. Men oavsett anledningen innebär förmågan att cykla mer än att bara kunna förflytta sig mellan punkt A och B. Med cykeln vidgas världen samtidigt som avstånden krymper. Det blir möjligt att röra sig på egen hand och på egna villkor. Att kunna cykla innebär att kunna överskrida fysiska, rumsliga och kulturella gränser.

## Referenser

- Aldred, Rachel (2010). 'On the Outside': Constructing Cycling Citizenship. *Social and Cultural Geography*, 11(1):35-52.
- Aldred, Rachel, Woodcock, James och Goodman, Anna (2016). Does More Cycling Mean More Diversity? *Transport Reviews*, 36(1):28-44.
- Anantharaman, Manisha (2017). Elite and ethical. The defensive distinctions of middle-class bicycling in Bangalore, India. *Journal of Consumer Culture*, 17(3):864-886.
- Arora, Anvita (2013). Socio-Economic Impact of the Cycle. A gendered social perspective of cycling in India. Dextre, Juan Carlos, Hughes, Mike och Bech, Lotte (red.). *Cyclists and cycling around the world. Creating liveable and bikeable cities*. Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Peru.
- Aslam, Amer (2015). *Vuxna nybörjarcyklisters cykelanvändning efter genomförd cykelkurs. En explorativ studie om effekten av utbildning på cykelanvändning*. Examensarbete, KTH, Trafik och transportplanering.
- Bly, Nellie (1896). Champion of Her Sex. *New York Sunday World*, 1896-02-02.
- Bonham, Jennifer och Wilson, Anne (2012). Bicycling and the Life Course: The Start-Stop-Start Experiences of Women Cycling. *International Journal of Sustainable Transportation*, 6(4):195-213.
- Cykelstrategi för Skåne* (2017). Region Skåne.
- Davies, Karen (1996). Capturing women's lives. A discussion of time and methodological issues. *Women's Studies International Forum*, 19(6):579-588.
- Emanuel, Martin (2018). Waves of Cycling: Policies of Cycling, Mobility, and Urban Planning in Stockholm since 1970. Männistö-Funk och Myllyntaus (red.). *Invisible Bicycle. Parallel Histories and Different Timelines*. Leiden; Boston: Brill.

- Enevold, Jessica och Hagström, Charlotte (2017). Coming Out of the Gaming Closet: Engaged Cultural Analysis and the Life-Line as Interview Method and Consciousness-Raiser. *Cultural Analysis*, 16(2):20-41.
- Guroff, Margaret (2016). *The mechanical horse. How the bicycle reshaped American life*. Austin: University of Texas Press.
- Hagström, Charlotte (2019). *Att balansera på två hjul. En etnologisk undersökning av cykelkurser för vuxna inom projektet Frihet på Cykel*. Lunds universitet.
- Hagström, Charlotte (2018). Livscykeln. Om ägande, känslor och stulna cyklar. Salomonsson, Karin (red.). *Mitt och ditt. Etnologiska perspektiv på ägandets kulturella betydelse*. Lund: Lund Studies in Arts and Cultural Sciences 17.
- Harms, Lucas, Bertolini, Luca och te Brömmelstroet, Marco (2014). Spatial and social variations in cycling patterns in a mature cycling country exploring differences and trends. *Journal of Transport och Health*, 1(4):232-242.
- Horton, Dave (2006). Environmentalism and the bicycle. *Environmental Politics*, 15(1):41-58.
- Johansson, Ella (2011). I Sverige simmar vi tillsammans: simkunnighetens etnografi. Tolvhed, Helena och Cardell, David (red.). *Kulturstudier, kropp och idrott. Perspektiv på fenomen i gränslandet mellan natur och kultur*. Malmö: idrottsforum.org.
- Kaufmann, Vincent, Bergman, Manfred Max och Joye, Dominique (2004). Motility: mobility as capital. *International Journal of Urban och Regional Research*, 28(4):745-756.
- Macy, Sue (2011). *Wheels of change: how women rode the bicycle to freedom (with a few flat tires along the way)*. Washington, D.C.: National Geographic.
- Männistö-Funk, Tiina och Myllyntaus, Timo (red.) (2019). *Invisible Bicycle. Parallel Histories and Different Timelines*. Leiden/Boston: Brill.
- Oosterhuis, Harry (2019). Entrenched Habit or Fringe Mode: Comparing National Bicycle Policies, Culture and Histories. Männistö-Funk och Myllyntaus (red.). *Invisible Bicycle. Parallel Histories and Different Timelines*. Leiden/Boston: Brill.
- Parkin, John (red.) (2012). *Cycling and Sustainability*. Bingley: Emerald.
- Pelzer, Peter (2010). Bicycling as a Way of Life. A Comparative Case Study of Bicycle Culture in Portland, OR and Amsterdam. *7th Cycling and Society Symposium*, Oxford 6th September 2010.
- Porter, Gina (2011). 'I think a woman who travels a lot is befriending other men and that's why she travels': mobility constraints and their implications for rural women and girls in sub-Saharan Africa. *Gender, Place and Culture. A Journal of Feminist Geography*, 18(1):65-81.
- Pucher, John och Buehler, Ralph (2008). Making Cycling Irresistible: Lessons from The Netherlands, Denmark and Germany. *Transport Reviews*, 28(4):495-528.
- Steinbach, Rebecca, Green, Judith, Datta, Jessica och Edwards, Phil (2011). Cycling and the city. A case study of how gendered, ethnic and class identities can shape healthy transport choices. *Social Science och Medicine*, 72(7):1123-1130.
- Thomason, Erin (2018). China's New Kingdom of Bikes: Bicycling and the quest for modernity. *Journal of Consumer Culture*. <https://doi-org.ludwig.lub.lu.se/10.1177/1469540518806948>



- Turpin, Robert J. (2018). *First Taste of Freedom. A cultural History of Bicycle Marketing in the United States*. Syracuse: Syracuse University Press.
- van der Kloof, Angela, Bastiaanssen, Jeroen och Martens, Karel (2014). Bicycle lessons, activity participation and empowerment. *Case Studies on Transport Policy*, 2(2):89-95.
- van der Kloof, Angela (2015). Lessons learned through training immigrant women in the Netherlands to cycle. Cox, Peter (red.): *Cycling Cultures*. Chester: University of Chester Press.
- Vivanco, Luis A. (2013). *Reconsidering the bicycle. An anthropological perspective on a new (old) thing*. New York: Routledge.
- Willard, Frances E. (1997/1895). *A wheel within a wheel. How I learned to ride the bicycle; with some reflections by the way*. Bedford, Mass.: Applewood Books.
- Zhang, Hua, Shaheen, Susan A. och Che, Xingpeng (2014). Bicycle Evolution in China: From the 1900s to the Present. In: *International Journal of Sustainable Transportation*, 8(5):317-335.

### Övrigt material

Fältanteckningar och intervjuer med deltagare och instruktörer i samband med cykelkurser i Malmö och Stockholm 2017 och 2018.