



LUND UNIVERSITY

Att balansera på två hjul

en etnologisk undersökning av cykelkurser för vuxna inom projektet Frihet på cykel

Hagström, Charlotte

2019

Document Version:

Förlagets slutgiltiga version

[Link to publication](#)

Citation for published version (APA):

Hagström, C. (2019). *Att balansera på två hjul: en etnologisk undersökning av cykelkurser för vuxna inom projektet Frihet på cykel*. Institutionen för kulturvetenskaper, Lunds universitet.

Total number of authors:

1

Creative Commons License:

Ospecificerad

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

Att balansera på två hjul

En etnologisk undersökning av cykelkurser för vuxna inom projektet Frihet på Cykel

CHARLOTTE HAGSTRÖM

ETNOLOGISKA AVDELNINGEN | LUNDS UNIVERSITET



Att kunna cykla ses som närmast självklart i Sverige. Den som inte kan avviker från normen och från föreställningen om vilka kunskaper och kompetenser en vuxen människa förväntas ha. Att inte kunna cykla blir också ett problem för individen som riskerar att begränsas och utestängas. Intresset för cykelkurser är därför stort. I denna rapport om Cykelfrämjandets projekt *Frihet på cykel* undersöks förväntningar, upplevelser och erfarenheter hos kursdeltagare och instruktörer. Hur går det till att lära sig cykla på en cykelkurs, varför vill man lära sig och kan alla cykla när kursen är slut?

Charlotte Hagström är docent i etnologi vid Lunds universitet och verksam som lärare och forskare vid Institutionen för kulturvetenskaper. Denna rapport är en del av forskningsprojektet *Cykeln och friheten: Att överskrida fysiska, rumsliga och kulturella gränser*, finansierat av Vetenskapsrådet.

ATT BALANSERA PÅ TVÅ HJUL

Att balansera på två hjul

En etnologisk undersökning av cykelkurser
för vuxna inom projektet Frihet på Cykel

CHARLOTTE HAGSTRÖM



LUNDS
UNIVERSITET

ETNOLOGISKA AVDELNINGEN
INSTITUTIONEN FÖR KULTURVETENSKAPER

Publikationen är en del av forskningsprojektet *Cykeln och friheten: Att överskrida fysiska, rumsliga och kulturella gränser*, finansierat av Vetenskapsrådet.

Copyright Charlotte Hagström, 2019

Med undantag för bilden på sidan 47, som är tagen av en av instruktörerna, är författaren fotograf.

Rapport från Etnologiska avdelningen, Institutionen för Kulturvetenskaper

ISBN 978-91-88899-40-8 (tryck)

978-91-88899-41-5 (pdf)

Omslagsdesign och sättning Gunilla Albertén

Tryck i Sverige av Media-Tryck, Lunds universitet, Lund 2019



Svanenmärkt trycksak, 3041 0903

Innehållsförteckning

<i>CYKELN OCH FRIHETEN MÖTER FRIHET PÅ CYKEL</i>	7
RAPPORTENS STRUKTUR	9
ETNOLOGI OCH ETNOGRAFISK METOD	10
CYKELFORSKNING	15
CYKLING I SVERIGE DÅ OCH NU	17
ATT INTE KUNNA CYKLA	20
KUNSKAPSTÖRST OCH FRIHETSLÄNGTAN	23
FAMILJENS BETYDELSE	26
REFLEXVÄSTARNA I PARKEN	31
INTE RIKTIGT REDO	33
RÄDSLÅ, TRÄNINGSVÄRK OCH SJÄLVFÖRTROENDE	35
SYNS DU INTE FINNS DU INTE	40
GLÄDJE OCH ENGAGEMANG	43
ANPASSNING OCH FLEXIBILITET	47
SAMMANFATTNING OCH SLUTSATSER	51
KÄLLOR OCH REFERENSER	56

Cykeln och friheten möter Frihet på cykel

Under flera år har jag intresserat mig för olika aspekter av cykling. Varför vissa cyklar och andra inte gör det, liksom vilken roll cykeln har spelat för samhällsutveckling under olika tider och för olika grupper av människor, har varit frågor som jag som etnolog ställt mig. För tio år sedan, 2009, tog jag och Lars-Eric Jönsson, också han etnolog och verksam vid Institutionen för kulturvetenskaper vid Lunds universitet, initiativ till ett temanummer om cykling för tidskriften *ETN* (Hagström & Jönsson 2009). Fem år senare var vi redaktörer för ännu ett temanummer om cykling, denna gång av tidskriften *Gränslös* (Hagström, Jönsson & Nilsson 2014). Dessa arbeten blev startskottet för forskningsprojektet *Cykeln och friheten – att överskrida fysiska, rumsliga och kulturella gränser* som sedan 2016 haft finansiering från Vetenskapsrådet. Utifrån frågor som ”Vad kan en cykel användas till?” och ”Vad är möjligt och omöjligt, tänkbart och otänkbart, för vem, när och i vilka sammanhang?” undersöker vi hur betydelsen förändras och vilken mening cykeln tillskrivs i olika tider, kulturella miljöer och sociala sammanhang. Syftet är att undersöka cykelns potential som redskap för kollektiv och individuell frigörelse och samhällsomvandling.

Inom projektet har vi fokuserat olika aspekter. Lars-Eric Jönsson har främst arbetat med långfärdscyklister, såväl historiskt som idag, liksom cykelsport (Jönsson 2014, 2016). Jag har huvudsakligen inriktat mig på cykelns betydelse ur ett livshistoriskt perspektiv (Hagström 2013, 2016, 2018a). Det har då framförallt handlat om erfarna cyklister: människor som cyklat länge och ofta, som lärt sig som barn och som sett cykeln som en självklar del av vardagen. Men långt ifrån alla har ett sådant förhållande till cyklar och cykling. Synen på vem som kan och bör cykla, liksom möjligheterna att göra det, skiljer sig åt mellan såväl olika länder som mellan olika tider

(Oosterhuis 2019). Att inte kunna cykla, och att inte få chansen att lära sig, är en realitet för många personer även i dagens Sverige. Under projektets gång har det framstått som alltmer intressant och viktigt att inkludera även denna aspekt och dessa personers erfarenheter. Varför kan de inte cykla och varför vill de lära sig?

Under slutet av 2017 inledde jag ett samarbete med Cykelfrämjandet och projektet *Frihet på cykel* med syfte att undersöka dessa frågor. Det har inneburit att jag fått tillgång till forskningsmaterial samtidigt som *Frihet på cykel* fått ta del av mina resultat. Arbetet har hittills resulterat i texter i två antologier (Hagström 2019, in press), presentationer på seminarier och offentliga föreläsningar (2018b, 2018c) samt denna rapport. I slutet av 2018 höll jag även en muntlig presentation för projektledningen.

Rapportens struktur

Huvuddelen av rapporten utgörs av diskussion och analys av *Frihet på cykels* kurser baserat på det fältarbete som genomförts. Jag inleder dock med en redogörelse för de vetenskapliga och metodologiska perspektiv jag utgår från samt en kort översikt över senare års cykelforskning. Därefter görs en överblick över cyklingens utveckling i Sverige för att placera in kurserna i en samhälls- och historisk kontext. Fokus flyttats så till kurserna, deltagarna och instruktörerna. Rapporten avslutas med en sammanfattning med slutsatser.



Etnologi och etnografisk metod

Etnologer beskrivs ibland som besläktade med rumpnissarna i Astrid Lindgrens *Ronja Rövardotter* (1981): de studerar människor och ställer sig ständigt frågan ”Voffå gör di på detta viset?”. Ja, varför gör folk som de gör? Oavsett om det handlar om tillgänglighet i vården (Hansson & Nilsson 2017) eller lånekultur och delande som ideal (Salomonsson 2018), om virkning som kulturarv (Palmqvist 2017) eller den gastronomiska revolutionen (Jönsson 2012) vill etnologer veta vad, vem, hur och varför. Vi studerar kultur och kulturella processer. Vi söker mönster och strukturer, utforskar motiv och mål, undersöker vad som skapar konsensus och konflikter. Det är människan som står i centrum och ofta det vardagliga, det vanliga och det till synes ”naturliga”.

Men det som är vardag och normalt för en är det inte nödvändigtvis för en annan, och inte heller är det alltid detsamma. Det som framstod som självklart i en tid eller miljö kan i en annan tolkas helt annorlunda. Samma företeelse kan tillskrivas olika betydelser och innebörder. Vad som är rätt och fel, lämpligt och olämpligt är inte en gång för alla givet. Kultur, som ur etnologiskt perspektiv handlar om normer, värderingar, praktiker och erfarenheter, om meningsskapande och tolkningsföretreden, är aldrig statisk. Det är en process, ständigt i förändring. Om den etnologiska forskningen tidigare intresserade sig för avgränsade ”kulturer”, som tonåringar eller hamnarbetare eller turister, är den idag mer inriktad på empiriska fenomen, som till exempel cykling. Fokus ligger på vad dessa ”kan berätta om kulturella företeelser och processer i samspel med sociala ordningar, ekonomi, institutioners utformning och andra samhälleliga företeelser” (Öhlander 2011:17).

Men även om ämnets fokus delvis har förändrats är fältarbetet och den etnografiska metoden lika central för dagens etnologiska forskare som den var för dem som var verksamma i början av förra seklet. Fältet där arbetet bedrivs och där materialet skapas kan vara en specifik fysisk plats, som en danslokal eller en hundrastplats, eller en virtuell sådan, som en Facebook-grupp för trädgårdsentusiaster eller ett diskussionsforum för småbarnsföräldrar. Det kan också vara flera olika och en kombination av dessa, beroende på syftet. Det kan även vara det förflutna och något som forskaren når genom handlingar i arkiv och i minnesberättelser. I projektet *Cykeln och friheten* rör vi oss över flera fält och med olika ingångsvinklar och källor beroende på vilka frågor vi för tillfället arbetar med.

Det fält där jag rört mig under det senaste året består av flera olika delar. Det är cykelkurserna som jag deltagit i och besökt, det är intervjuerna med de olika informanterna, det är rapporter och utvärderingar som gjorts av andra. Fältet är brett och jag har arbetat med skilda metoder. Att kombinera olika metoder, liksom att vara öppen för nya infallsvinklar och arbeta med vad som brukar benämnas ”ett rörligt sökarljus”, är kännetecknande för mycket av den etnologiska forskningen. Ett fältarbete är sällan möjligt att genomföra på det sätt som det planerades från början. Nya och oväntade insikter uppstår ofta, frågeställningarna omformuleras och nya frågor tillkommer. I mitt fall är ett exempel på detta att instruktörerna allt eftersom arbetet fortskred framstod som alltmer intressanta att inkludera. Vilka är det som blir instruktörer och varför blir de det? Från att ha planerat att enbart inrikta mig på de som går kurserna vidgades arbetet alltså till att inkludera även instruktörer.

Det finns en stor skillnad mellan kvantitativ och kvalitativ metod. Där den förra passar för frågor som hur mycket eller hur ofta, och som utgår från frågeställningar som gäller sådant som går att mäta och kvantifiera, är den senare användbar för frågor som handlar om *varför* och *hur* (Kvale & Brinkmann 2014, Silverman 2010). Det är sådant som står i fokus i denna rapport: varför vill människor lära sig cykla, varför vill de lära sig det här och nu och hur går det till? Med utgångspunkt i intervjuer och observationer utgår jag från och lyfter fram deltagares och instruktörers erfaren-



heter och upplevelser. Vad är lätt och vad är svårt, vilka hinder ska övervinnas, hur känns det att faktiskt kunna cykla? Målet är att genom detta delvis annorlunda perspektiv på *Frihet på cykel* bidra med ny kunskap och komplettera de studier och utvärderingar som tidigare gjorts av verksamheten (t.ex. Aslam 2015, Westfelt 2017).

Fältarbetet genomfördes i Malmö och Stockholm och pågick under drygt ett år; från slutet av 2017 fram till början av 2019. Det har resulterat i ett material bestående av deltagande observationer, fältanteckningar och intervjuer. Från att planen inledningsvis varit att jag skulle observera några tillfällen på en cykelkurs kom den att förändras då jag fick frågan om jag istället kunde tänka mig att vara med som assisterande instruktör. Detta visade sig vara mycket givande på flera sätt. Ett var att jag vid intervjuer med instruktörer hade en förförståelse av kursupplägg och -innehåll och egen erfarenhet av arbetet. Ett annat var att jag kom deltagarna betydligt

närmare än jag skulle ha gjort om jag suttit vid sidan om (för en utförligare diskussion om deltagande observation som metod, se t.ex. Davies 2007:77ff, DeWalt & DeWalt 2002).

Samtal och småprat under kursens gång blev en betydelsefull del av fältmaterialet. I samband med kurstillfällena förde jag en fältdagbok där jag skrev ner händelser, reflektioner och tankar. Dessa fältanteckningar, där också fotografier ingår, utgör en central del av undersökningen. Under två kurser förde jag mycket detaljerade anteckningar medan jag under andra gjorde mer övergripande. Genom att arbeta med kontrastering, perspektivering och dramatisering, vilka är vanliga kulturanalytiska verktyg, blir det "möjligt att skapa distans till det självklara och invanda, att finna grundläggande kulturella teman, samt söka efter det atypiska, eller kulturella brytpunkter och avvikelser" (Jönsson & Nilsson 2017:158). Händelser upprepade sig och situationer återkom och jag kunde se mönster (Ehn & Löfgren 1982). Samtidigt var varje deltagares upplevelser unika. Utöver detta har också 11 semistrukturerade djupintervjuer genomförts med deltagare och instruktörer (Fägerborg 2011). Intervjuerna, som spelades in och sedan transkriberades, är mellan cirka 30 och 60 minuter långa.

Vid alla kurser har jag informerat samtliga närvarande om att jag medverkar inte bara som instruktör utan också som forskare. Jag har kort berättat om projektet, redogjort för hur jag behandlar frågor kring oidentifiering och förklarat att all medverkan är frivillig. De som har undrat över något eller velat veta mer har haft möjlighet att ställa frågor. Då jag fotograferat har jag huvudsakligen undvikit bilder där personer är möjliga att känna igen. Om det inte varit möjligt har jag fått tillstånd av informanten. I texten har samtliga namn och platser ändrats för att anonymisera de medverkande. Av det skälet används "instruktör" som benämning på samtliga informanter som inte är deltagare, oavsett om de är huvudinstruktörer eller assisterande sådana. Alla intervjuer är lätt redigerade för att underlätta läsbarheten.



Vällingby	13
Sollentuna	13
Solna	6
Norrtull	3,0
S:t Eriksplan	2,0
Fridhemsplan	2,0
Odenplan	1,7
Centralstation	0,4
Stadshuset	0,4



Cykelforskning

Forskning om cykling sker inom många akademiska discipliner och med olika perspektiv. Inom trafikplanering och transportteknik står infrastruktur och trafikmiljöer för cyklister i fokus. Centrala frågor rör hur dessa kan utvecklas och göras säkrare för att därigenom öka andelen cyklister (Koglin 2013, Pucher & Buehler 2008). Miljöaspekten är framträdande i många undersökningar och cykling har en given plats i studier som rör det hållbara samhället (Parker 2012, Zhang et al. 2013). Inom sociologi och kulturgeografi studeras cyklandets roll i samhället och vilket utrymme som ges och tas av och för cyklister (Aldridge 2010, Balkmar & Summeton 2017, Cox 2015). Forskningsfältet är till sin karaktär mångvetenskapligt och det är allt vanligare att forskare rör sig över disciplingränserna och samarbetar.

Även inom humaniora har ämnet kommit att intressera allt fler och det har under senare år kommit flera studier som på olika sätt behandlar cyklar och cykling utifrån antropologiska, historiska och kulturvetenskapliga perspektiv (Männistö-Funk & Myllyntaus 2019, Vivanco 2013). I svensk kontext har cyklingens utveckling ur ett kulturellt och socialt perspektiv undersökts inom idé- och lärdoms historia och historia (Ekström 2010, Emanuel 2012, Hilborn 2018). Inom etnologi har Carina Sjöholm (2009) visat hur cykeln i folkhemmets Sverige användes för att vidga det sociala rummet och Karin Lindelöf (2014) driver ett projekt om så kallade tjejlopp där cykelloppet Tjejevättern utgör ett av studieobjekten. I ett projekt om konsumentlogistik har Helene Brembeck och Niklas Hansson undersökt hur konsumenterna transporterar vardagsinköp och då bland annat använder sig av cykel (Hansson & Brembeck 2012).

Slutligen ska nämnas att allt fler studenter i sina examensuppsatser, på såväl kandidat- som mastersnivå, väljer att fokusera olika aspekter av cykling. Detta görs inom många olika discipliner och med olika perspektiv: globala studier, tillämpad kulturanalys, pedagogik, samhällsplanering, hållbar utveckling, kulturgeografi, geovetenskap och många andra. Så finns till exempel uppsatser som med utgångspunkt i policyplaner studerar hur cykelplanering kan leda till social inkludering (Svensson 2018) respektive vilka faktorer som styr hur de implementeras (Moyssset 2018), uppsatser som är inriktade på cyklisters erfarenheter och upplevelser (Sefcik 2012) och identitet (Wetterling 2018), och uppsatser som behandlar cykelparkeeringar (Franjic 2015), lånecyklar (Larsson 2015) och elcyklar (Einarsson 2017).

Cykling i Sverige då och nu

I Sverige ses det idag närmast som självklart att vuxna människor kan cykla. Oavsett om man har en cykel eller inte, eller om den över huvud taget används, tas förmågan att kunna cykla för given. Liksom man lär sig att läsa som barn förväntas man lära sig cykla. Så har det varit under lång tid (Hagström in press). Den så kallade säkerhetscykeln, som ersatte de tidigare höghjulingarna och som till sin konstruktion i princip såg ut som dagens cyklar, introducerades på 1890-talet. Från att inledningsvis ha varit ett exklusivt och dyrt ting förbehållet ett fåtal blev den snart ett fordon för den breda befolkningen. Den svenska cykelindustrin expanderade och priset sjönk. Det var till en början främst på landsbygden som cykeln slog igenom men den kom snart att bli allt vanligare också i städerna (Österman 1967). Teknikhistorikern Martin Emanuel menar att i Stockholm hade cykeln på 1930-talet blivit ett "arbetarfordon" (Emanuel 2012:52). Transporter skötets ofta per cykel och cykelbuden var många. Antalet cyklar ökade snabbt. "Mellan 1931 och 1938 femfaldigades cykeltrafiken på stadens infartsleder" skriver han och fortsätter: "[n]är cykeltrafiken var som störst 1943 utgjorde den hela 70 procent" (Emanuel 2012:56).

Från 1950-talet minskade cyklingen till förmån för ökad biltrafik. Städerna planerades för bilar, som sågs som framtidens transportmedel (Koglin 2013). Bilarna blev fler och att de skulle fortsätta öka sågs som självklart. Den som ville cykla fick göra det på bilarnas villkor. Men även om cyklingen inte längre framstod som nödvändig eller ens önskvärd lärde sig människor fortfarande att cykla. Det var helt enkelt något man bara gjorde, något om förväntades.

Under de senaste decennierna har cyklingen återigen ökat. Alltfler väljer, åtminstone i vissa sammanhang, cykeln framför bilen eller bussen. Andra väljer bort bilen helt. Om cyklingen tidigare nedprioriterades, särskilt i städerna, uppmuntras den idag ur politiker- och planerarperspektiv. Huruvida det är för lite eller för mycket råder det dock delade meningar om, både bland cyklister och icke-cyklister. I Stockholm och Malmö, där fältarbetet genomfördes, främjas cykling på flera sätt. Cykelvägar och service för cyklister är viktiga delar i planeringen av nya stadsdelar och kvarter samtidigt som den existerande trafikmiljön byggs om för att passa dagens och framtidens resenärer och pendlare. Trafikplaneraren Till Koglin, som analyserat stadcykling och transportplanering i Stockholm och Köpenhamn, menar att det har skett stora förändringar under de senaste 25 åren både vad gäller investeringar i infrastruktur för cykling och i synen på cykling. Visserligen återstår det mycket innan det skapats en god cykelmiljö i Stockholm men mycket har ändå hänt: "since the end of the 1990s the opinion in the media and among the planners and politicians has changed quite a lot" (Koglin 2013:170).

Cyklister utgör inte längre en marginell trafikantgrupp vars behov och önskemål kan ignoreras och förbises. Tvärtom ska man sträva att underlätta för dem så att fler ändrar sina resvanor och istället för bil och kollektivtrafik väljer cykel. "Malmö är en cykelstad" slår kommunen fast på sin webbsida och upplyser besökaren om att "på dessa sidor kan du läsa spännande nyheter och fakta för dig som är cyklist i Malmö". Där finns länkar till en digital version av Malmös cykelkarta, information om cykelparkeringar och hyrcyklar, upplysningar om plats och datum för cykelauktioner, och förklaringar av vilka regler som gäller för cykelöverfarter. Den som vill fördjupa sig i det senare kan länka sig vidare till en karta över samtliga cykelöverfarter i Malmö, läsa mer på Transportstyrelsens sida eller titta på en film där Björn Ranelid kåserar om allt det goda som cykelöverfarter för med sig.¹

¹ <https://malmo.se/Stadsplanering--trafik/Trafik--hallbart-resande/Nar-du-cyklar.html> (2019-01-31)



Att inte kunna cykla

När miljövinster för såväl samhället i stort som för den enskilde, liksom hälsoaspekter och ekonomiska fördelar, lyfts fram och betonas i strategiska planer och policydokument, blir den som inte kan cykla ett potentiellt problem. En vuxen människa som inte kan avviker från normen och från föreställningen om vilka kunskaper och kompetenser omgivningen kan förvänta sig att hen har. Men att inte kunna cykla blir också och kanske främst ett problem för individen, som riskerar att begränsas och utestängas från såväl arbetsmarknad som fritidsaktiviteter.

Att alla i Sverige kan cykla stämmer alltså inte. Det finns många som inte kan. Det gäller framför allt de som inte är födda i landet. En del av dem är nyanlända, andra har bott här länge. Skälen till att de aldrig lärt sig kan vara många, liksom vilken betydelse de tillmäter det. Där det för någon varit en dröm hela livet, och något hen känt sorg eller ilska över att inte kunna, har det för någon annan varit mer eller mindre en icke-fråga: man lärde sig inte och så var det med det. Men i intervjuer och samtal med deltagare och instruktörer är det huvudsakligen fyra anledningar som återkommer.

En sådan är skador eller sjukdom. Det är skälet att till exempel Sofia, som liksom sina föräldrar är född och uppvuxen i Sverige i en miljö där det var självklart för alla barn att lära sig cykla, inte gjorde det. Född mycket för tidigt hade hon problem med balansen och motoriken. Hon minns inte att hon över huvud taget övade och funderar på om det kanske helt enkelt var för vingligt att försöka sig på att cykla? I lågstadiet skulle det så bli ett cykelprov och för detta tillfälle fick hon låna en trehjuling, anpassad för barn i hennes ålder och storlek. Men, berättar hon: ”den kunde jag ju cykla på men det vill man ju inte då. Man vill ju vara som de andra och cykla som de andra. Så jag gjorde det bara inte”.



För andra hände något skrämmande i samband med att de skulle lära sig. De blev rädda och vågade inte fortsätta. Så var det för Lamun som skulle lära sig cykla tillsammans med en kompis. Cykeln var stor, Lamun var liten och hur det gick till att bromsa hade hon inte fått kläm på. Hon for därför i hög fart rakt ut på en hårt trafikerad väg. Mirakulöst nog klarade hon sig utan fysiska skador men blev mycket rädd. Upplevelsen gjorde att hon tappade all lust att fortsätta lära sig cykla. Det fick anstå tills hon som vuxen en dag bestämde sig för att jo, nu ville hon faktiskt lära sig.

En tredje orsak som ofta lyfts fram är trafikmiljön. Många berättar om uppväxter i storstäder med tung trafik och total avsaknad av cykelvägar. Att ge sig ut på gatorna är förenat med livsfara. Drivkraften att lära sig cykla i en sådan miljö är inte stor. Eftersom de flesta andra inte heller cyklar är det vare sig ovanligt eller ses som konstigt att inte kunna. Det är först i en annan miljö och kontext som det eventuellt blir ett problem. Att inte kunna cykla är inte samma sak i Bagdad som i Malmö.

Ett fjärde skäl som många anger på frågan om varför det inte lärt sig cykla är att det är något "kulturellt" och en "pojkgrej". Tigisti, som kommer från Eritrea, ville gärna lära sig cykla men, förklarar hon, "Det var ju det här med kultur och allt". För även om det inte fanns några ekonomiska hinder för föräldrarna 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. Samma erfarenhet har Nisha som kommer från Nepal, och Pelin som är kurd från Turkiet. "I min kultur köpte man aldrig cyklar till flickor" säger Pelin och fortsätter: "Till pojkar köpte man. Så det är en pojkgrej. Så därför fick jag aldrig någon cykel. Jag provade aldrig och lärde mig aldrig". Zainab lärde sig cykla när hon kom till Sverige från Libanon i tidiga tonåren. Hon har erfarenhet också av några andra länder i Mellanöstern och menar att det i och för sig inte är förbjudet för kvinnor att cykla där men det ses som konstigt. Folk skulle nog titta om hon kom på en cykel och då inte på något snällt sätt. Cyklar är leksaker för barn, framför allt för pojkar.

Kunskapstörst och frihetslängtan

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 avslutad pekar Kerstin 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 får deltagarna berätta varför de vill lära sig cykla. Skälen kan vara många och samma person kan ange flera: det är bra för miljön och för hälsan, det är billigare än att åka buss och att betala parkering för bilen, det behövs för jobbet och gör att man själv kan bestämma över sin tid. Att cykla är praktiskt, att kunna cykla minskar beroendet av andra. Från en av de senare kurserna har jag antecknat:

Anledningarna att man vill lära sig cykla är ungefär desamma som deltagarna på tidigare kurser och i intervjuer angett: man slipper vänta på bussen, kan själv bestämma över sin tid, kan cykla med barnen och till jobbet och affären. Det är billigare och hälsosamt. En säger att hon har ont i kroppen och läkaren har sagt till henne att hon måste röra sig. Gå eller cykla är bra, så nu vill hon lära sig cykla. En annan är arbetslös och har fått frågan om hon kan cykla. Hon behöver lära sig det för att få arbete. [fältanteckningar, hösten 2018]

Dessa svar från kursdeltagarna skiljer sig därmed inte från de faktorer som framhålls när cykelns betydelse och positiva egenskaper ur ett samhällsperspektiv lyfts fram i olika sammanhang: hälsa, hållbarhet och ekonomi återkommer i rapporter över aktuella förhållanden och strategier för framtiden.

Men det finns också andra skäl, som flertalet deltagare lyfter fram och som sällan får utrymme i andra sammanhang: ett skäl att lära sig cykla är att det verkar vara så roligt! Visst är miljön och hälsan viktig, och det är klart att det är bra att slippa lägga pengar på busskort och praktiskt att kunna ta sig till jobbet och olika aktiviteter utan att behöva förlita sig på andra. Men att kunna cykla är också något man lär sig för sin egen skull, för att det är roligt och för att man vill.

För Lamun är cykelkursen en i raden av olika kurser hon gått. Hon tycker om att lära sig nya saker och berättar att innan hon lärde sig cykla gick hon en kurs som handlade om att laga olika slags soppor. Nu ska hon snart börja på en annan där hon ska lära sig baka baklava. Jag gör det för min egen skull, säger hon, för att det är utvecklande och roligt att lära sig nytt. Pelin säger att ”jag vet att cykel är mycket hälsosamt. Och jag måste tänka på miljön” men hon vill också lära sig nya saker: ”Men jag är en sån person, jag vill prova allt, vill lära mig! Jag är nyfiken”. För Nisha är ett skäl att lära sig cykla att ”alla andra” gör det där hon bor. Men, säger hon, hade hon bott någon annanstans hade hon också ”försökt lära mig för jag tycker om att lära mig nya saker!”. Hon går på danskurs på ett studieförbund och planerar sedan att lära sig simma, läsa klart svenskkurserna hon har kvar och därefter inrikta sig på att söka ett annat jobb. På frågan om det finns något som förenar dem som väljer att gå en cykelkurs, eller om de är en särskild sorts personer, svarar hon skrattande att ”de har lite eld i sig!”.

Oberoende och frihet är viktiga aspekter av cyklandet. Tigisti svarar ”Frihet!” när hon får frågan varför det är viktigt att kunna cykla. Ska hon ta bilen till jobbet på morgonen vet hon att det är mycket trafik och hur lång tid det tar. Ska hon ta bussen får hon vänta. ”Men om jag cyklar, jag kan ju cykla fritt. Så det finns ju frihet!”. Nisha utvecklar sina tankar kring detta på följande sätt:



Det är en slags frihet man får när man har en cykel. Du kan ta dig överallt. Du är inte bunden. Med bil måste du stanna någonstans, du måste oroa dig för parkering. Med en cykel är det ... väldigt lätt. Så jag ville lära mig av det skälet också, man kan ta sig runt mycket enkelt.

När hon tänker på cykling säger hon att "Jag relaterar det mer till frihet, till kunskap". Hon berättar att under sin uppväxt hade familjen det tungt ekonomiskt. Det fanns saker hon inte fick tillgång till då men som hon nu har. En sådant är hennes cykel, men också förmågan som hon tillägnat sig att kunna använda den.

Familjens betydelse

Många anger barnen som skäl till att de vill lära sig cykla. De vill kunna följa sina barn till aktiviteter, åka på utflykt tillsammans, röra sig inom större områden. Tigisti vill vara en förebild för sina barn och tycker det är viktigt att mammorna inte bara tar hand om hem och hushåll medan pap-porna gör roliga saker tillsammans med barnen. Även mammor ska göra det. Hennes barn spelar ishockey och åker konståkning och vill gärna att hon också lär sig åka skridskor. Det kan hon inte men kanske lär hon sig i framtiden: ”Jag vill ju vara en mamma som mina barn blir stolta över!”.

Ibland är barnen med vid något kurstillfälle och hjälper till eller hejar på, efter ålder och förmåga. Det kan emellanåt vara problematiskt om de inte kan sysselsätta sig själva och mamman därmed inte får möjlighet att koncentrera sig på cyklandet, som i exemplet nedan:

En av deltagarna har med sin dotter som är 5 år. Flickan vill inte släppa sin mamma och vill åka med på pakethållaren. Det går inte och hon gråter. Både mamman och jag försöker resonera med henne och ge förslag på var hon kan sitta men hon vill inte. Mamman bli tillslut irriterad och säger ”Should we go home then”? [fältanteckningar, hösten 2018]

Här löste det sig dock efter en stund och flickan blev på gott humör. Hon gungade på lekplatsen i närheten av träningsområdet och småpratade med instruktörerna samtidigt som hon följde sin mammas ansträngningar att hålla balansen: ”Ibland ropar hon uppmuntrande till sin mamma ’Go mummy, go! I love you!’” [fältanteckningar, hösten 2018]



Flera berättar att det är de som har lärt barnen att cykla och att alla i familjen kan utom de själva. Både de och resten av familjen tycker att nu behöver även de lära sig. Familjen är stöttande och det är inte ovanligt att deltagare tar hjälp av barn, syskon eller partner och tränar mellan kurstillfällena.

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]

På frågan om familjen varit uppmuntrande till att hon skulle lära sig cykla svarar Sofia att det har de verkligen. Hon berättar att ”Sista gången på kursen så kom jag hem och då hade de köpt bubbel och gjort fruktsallad och dukat upp för att fira att jag hade gått kursen! Lilltjejen då och min man tillsammans. För hon kunde ju relatera till det här”. Flickan hade själv nyligen lärt sig cykla och förstod ”att jag hade övat och det hade varit vingligt. Det var ju väldigt gulligt!”.

Om det är bra eller dåligt att släktingar är med vid kurstillfällena, eller om det inte spelar någon roll, råder det delvis delade meningar om bland instruktörerna. Men ibland kan ett besök av en familjemedlem fungera som den sista lilla knuffen som behövs för att det ska lossna:

Mannen till en av dem som ännu inte lärt sig kommer. Han har med sin cykel, en damcykel med barnsadel. Hon har kommit direkt från dagis och har med sina barn så nu är hela familjen samlad. Han hejar på och uppmuntrar på svenska och arabiska. Plötsligt bara lossnar det och hon cyklar flera meter! Vi tjoar och skrattar. Hon cyklar ytterligare några meter och sedan några till och nu bara kan hon! Nu kan ni snart cykla tillsammans hela familjen, säger jag. Ja, säger hon och ser mycket glad ut. Plötsligt bara gick det! [fältanteckningar, hösten 2018]

En del har redan köpt en cykel och flera berättar att de har fått en cykel i present. Tigistis man har till exempel köpt en cykel på Blocket till henne som nu står i källaren i väntan på bättre väder. Det finns dock också de



som inte berättar för någon att de går en cykelkurs. Det blir en överraskning för familjen när jag kommer cyklande! säger en medan en annan berättar hur hennes tonårsbarn skulle lära henne men bara skrattade: ”Då blev hon sur och ville inte fortsätta att träna med dem. Nu går hon här på kursen och sedan ska hon visa dem!” [fältanteckningar, hösten 2018].

Uppmuntran och stöd hemifrån är viktigt och positivt för den som ska lära sig. Men en av instruktörerna, som i sitt arbete huvudsakligen möter människor som har sina rötter i någon annan del av världen än Sverige, tror att det inte enbart handlar om att männen stöttar sina hustrur för deras skull. De har också ett egenintresse av att kvinnorna ska lära sig. Har kvinnan inte körkort är hon beroende av att han skjutsar henne till olika platser, som till exempel affären. Hon menar att även om kvinnan är hemmafru och har hand om hushåll och matlagning är det inköp som måste göras och ärenden som måste uträttas. Kanske har hon nyligen kommit till Sverige och är därmed mycket beroende av mannen. ”Jag tror inte det



är bra för relationen” säger hon och fortsätter: ”Det kan vara för att det förbättrar vardagen, underlättar vardagen, att han får egentid och att han slipper tänka på att skjutsa sin fru till jobbet och från jobbet. Att hon kan ta sig [runt] själv för egen maskin”.

Reflexvästarna i parken

Pelin lärde sig cykla i somras. Hon har bott länge i Sverige och att inte kunna cykla har ibland varit ett problem och en källa till frustration. Men från att först ha tyckt att alla utom hon kunde cykla, vilket gjorde att hon till en början skämdes för att berätta att hon inte kunde, insåg hon sedan att "egentligen är det 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". Men att lära sig på egen hand är inte lätt. Hon har försökt tidigare, tillsammans med sin dotter, men "ja, det gick inte riktigt bra. Jag fick en massa blåmärken överallt. Överallt faktiskt, en massa blåmärken!". Men så var det en arbetskamrat som tipsade henne om en cykelkurs i somras. Han hade själv gått en kurs och därefter blivit instruktör. Hon bestämde sig för att följa hans exempel.

Att vänner och familjemedlemmar tipsar om cykelkurser är inte ovanligt. Så var det också för Sofia. Hennes bonusbarn hade nyligen lärt sig cykla, betydligt senare än kamraterna och inte utan problem: "det var väldigt mycket tårar och stretning med att öva där". För Sofia "väckte det väl någon sån här tanke om att kan hon så kanske jag kan". Så hittade hennes man, som är en hängiven cyklist, en annons för cykelkurser för vuxna och "då tänkte jag väl att ja, men vad är det värsta som kan hända? Jag får väl sluta då om jag inte kan". Hon anmälde sig.

Nisha upptäckte cykelkurser när hon en dag gick genom en park. Hon fick där se ett antal personer iklädda färgglada reflexvästar som cyklade fram och tillbaka. Hon frågade vad de gjorde och fick veta att de deltog i en cykelskola. Hon anmälde sig genast och fick en plats på en kurs som strax

därefter skulle börja. Cykelkurserna väcker onekligen omgivningens uppmärksamhet och nyfikenhet, särskilt då de hålls på platser där det rör sig många människor.

Flera stannar upp och tittar, några är bekanta med någon och ropar hälsningar. Tre kvinnor i hijab kommer fram till mig och Stina och säger att de vill också lära sig cykla. Vi har varken broschyrer eller telefonnummer med oss så vi säger att enklast är att de går till bostadsbolagets kontor och anmäler sig där. Det ska de göra säger de och ser glada ut. Strax efter kommer ytterligare ett par personer och frågar hur de ska göra om de vill lära sig cykla. Det är ett sällskap med flera kvinnor, en man och några barn. [fältanteckningar, våren 2018]

Det händer att någon tycker att deltagarna är i vägen då de vinglar fram på cykelvägar bland vana cyklister, och det förekommer att äldre barn uppträder störigt:

Några killar i 12-årsåldern är lite störiga och kommenterar och tramsar. Till slut säger jag till dem att skärpa sig. De kan ju inte cykla! säger några och skrattar och pekar. Nej, de håller ju på att lära sig, säger jag, så var lite uppmuntrande istället! Man måste ju börja nånstans och är det inte bra att de lär sig cykla? Jo, det är det ju förstås, säger de. De ger sig iväg och det blir lite lugnare. [fältanteckningar, våren 2018]

Men detta hör snarare till undantagen. Nyfikenhet och positiva kommentarer från förbipasserande är vanligare:

En kvinna med en amstaff går förbi. Jag har sett henne gå med hunden här vid tidigare kurstillfällen. Hon säger att hon tycker det är så härligt att se cykelkursen. Hon ser glad ut när hon säger det och berättar att hon går här med hunden ofta och tycker om att se hur de övar. Det är bra att lära sig cykla! [fältanteckningar, hösten 2018]

Inte riktigt redo

Vid första kurstillfället fick alla deltagarna berätta varför de ville lära sig cykla. Har de då lärt sig det när det är dags för kursavslutning? Om ”att kunna cykla” definieras som att kunna hålla balansen, ha förmåga att förflytta sig en längre sträcka och vara kapabel att bromsa när det är nödvändigt så har de det. Men det är knappast en rimlig definition. De flesta känner sig fortfarande osäkra efter det sista tillfället och är inte redo att ge sig ut i trafiken.

Nisha säger att hon ”är fortfarande obekvämd med att bromsa, jag blir förvirrad när det kommer andra människor”. Men hon fortsätter att öva på egen hand i parken i närheten där hon bor och målet är att så småningom kunna cykla till jobbet. Pelin var en av dem som lärde sig snabbast på sin kurs men hon är osäker och vågar inte riktigt. Hon har lånat sin dotters cykel men ”jag måste hitta nån cykel som jag känner mig säker med. För min dotters cykel är jättestor!”. Sofia lärde sig inte riktigt innan kursen var slut men är fast besluten att göra det. Hon berättar hur hon tränar på sträckan från hemmet till affären genom att växla mellan att rulla fram på cykeln på samma sätt som hon gjorde i början av kursen och att ta några tramptag: ”då har jag ju 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”. Första målet är att kunna cykla hela vägen dit och hem. I framtiden kommer hon kanske sedan att kunna ta cykeln istället för bilen till en större affär längre bort.

Det är alltså många deltagare som känner att de inte fullt ut behärskar cyklandet efter avslutad kurs, vilket även är den bild instruktörerna har.

Med ytterligare ett eller ett par tillfällen skulle fler känna sig säkrare. Det är dock en balansgång att hitta rätt längd på kurserna: fler tillfällen innebär mer arbete för instruktörerna. Eftersom allt arbete utförs ideellt är det viktigt att det inte upplevs som alltför omfattande. Eva är instruktör och funderar på var gränsen går. Som pensionär kan hon ägna ganska mycket tid åt kurserna. Men engagemanget gör också att hon inte kan ta ledigt på det sätt hon kunde då hon var yrkesverksam:

Jag tror för att kunna behålla instruktörerna så kan vi inte hålla på så länge [...] Därför att, ja vi har också ett liv och vi kanske vill göra nåt på våren. Hade man ett jobb, då kunde man alltid ta en vecka och åka nånstans eller ta ledigt och göra nånting annat men nu är vi så uppbundna av det här.

Det finns dock också de som verkligen lär sig cykla mycket bra under kursens gång. Vanligen är det personer som nästan lärde sig som barn, eller som åtminstone tidigare har provat att cykla. Det är tydligt att om man en gång har lärt sig sitter det i kroppen.

Plötsligt kommer en av deltagarna susande in i garaget på en cykel. Hon ler stort när hon bromsar in framför oss. Har du cyklat hit?! säger vi och hon nickar och ser mycket glad ut. Cykeln har hennes man köpt till henne i present. Den är begagnad men i bra skick. Den ser rejäl ut och har cykelkorg. Det gick bra att cykla säger hon men det tog jättelång tid, mycket längre än hon trodde [fältanteckningar, våren 2018].

Rädsla, träningsvärk och självförtroende

Att som vuxen lära sig cykla är något annat än att lära sig det som barn. De fysiska förutsättningarna är inte desamma: lederna är stelare, orken är sämre och musklerna kommer tveklöst att protestera. När första kurstillfället är slut klagar nästan samtliga deltagare på att de har ont i rumpan, i armarna, i benen. Sedan kommer träningsvärken och det andra kurstillfället brukar inledas med kommentarer kring ont i muskler man inte visste att man hade och diskussioner kring hur länge det ska vara så här och om det finns något att göra åt det. Sofia säger att det var ”konditionen och





sittbenen, det var de kritiska punkterna” men hon gladdes också åt att ”jag upptäckte att jag kunde pusha mig själv mer än vad jag trodde faktiskt. När man gav upp det där, strunta i att det rinner svett, det får väl göra det liksom!”.

Men att det upplevs som svårt handlar framför allt om den mentala inställningen: man *vet* att det är svårt och därför blir det också det. Instruktören visar och förklarar att det gäller att trampa framåt, deltagaren nickar och förstår precis, sätter sig på cykeln – och trampar bakåt. Hjärnan säger en sak, kroppen gör en annan. För den som kan cykla är det självklart hur det går till och man tänker inte på hur man gör. Men vägen till att kunskapen satt sig i kroppen och cyklandet går av sig självt är inte rak. Det är svårt och bitvis smärtsamt och det tar tid.

Vetskapen om att man kan trilla och slå sig gör det inte enklare. Många är rädda och lite oroliga. Finns det cyklar i olika storlek att välja mellan vill alla till en början ha en liten. På frågan vilka råd hon skulle ge till någon som vill lära sig cykla säger Pelin att det viktigaste är att ”Man ska inte tänka på att man ramlar”. Hennes kompis gick på samma kurs och var hela

tiden rädd att trilla. Det blev inte bättre av att hon av religiösa skäl inte ville ha byxor utan alltid bar kjol, vilket Pelin avråder från: ”Så det var jättejobbigt för henne och samtidigt var hon rädd”.

Det händer ibland att deltagare cyklar omkull, krockar med varandra eller kör in i träd eller lyktstolpar. Ibland behövs omplåstring och en stunds vila men mer sällan sker allvarliga skador. Tigisti fick visserligen avbryta kursen för att hon skadade sig svårt i ena benet, och det förekommer att deltagare slutar för att rädslan för att slå sig väger tyngre än drömmen om att kunna cykla, men det hör till undantagen. Betydligt vanligare är att den som ramlat och kanske skrapat upp ett knä snabbt vill fortsätta. En del blir arga på sig själva och frustrerade över att de inte kan och vill genast fortsätta.

Men trots att de som ramlat i vid olika tillfällen under detta och andra träningspass ibland slagit sig så vi fått ta fram plåster är det ingen som vill sluta. Nej, jag vill inte vila, jag vill cykla! säger en av dem när jag frågar om hon vill sätta sig en liten stund. De cyklar runt, runt och fram och tillbaka och det är mycket skratt men också koncentration. [fältanteckningar, hösten 2018]

Ett liknande notering finns i fältanteckningarna från det näst sista tillfället på en kurs som hölls inomhus i ett parkeringsgarage:

För de flesta går det bra när de kör sakta i sin egen takt men händer något oförutsett blir det rörigt. De glömmer att bromsa, vinglar till, försöker stoppa cykeln genom att sätta ner fötterna. Några krockar, ett par kör omkull och någon kör in i en pelare. Ingen skadar sig dock särskilt mycket och alla sätter sig omedelbart på cykeln igen och fortsätter. [fältanteckningar, våren 2018]

Att lära sig hålla balansen och ta sig fram helt på egen hand, även om man inte känner sig redo för trafiken och helst bara rör sig på cykelvägar i parken, är en bedrift. Att kunna cykla är bra inte bara för de praktiska möjligheter som öppnar sig utan också för självförtroendet. Vetskapen om att som vuxen ha förmågan att lära sig nya saker, att kunna övervinna sina begränsningar och göra något som till en början tedde sig både svårt och farligt stärker självkänslan. Den avslutande festligheten på kursen med fika

och diplomutdelning är därför viktig: det är en betydande prestation som deltagarna har genomfört och något som är värt att uppmärksamma. Nisha berättar om diplommet hon fick efter avslutad kurs och hur hon tog en bild av det som hon postade på Instagram. Ett par av hennes vänner skratade åt henne och tyckte det var lite fånigt men, säger hon, jag sade till dem att för mig är detta en stor sak!

Nu är det dags för diplomutdelning. Kerstin ropar upp en i taget som under applåder får gå fram och hämta sitt diplom. De är stora leenden och mycket skratt. Nu ska vi ta en gruppbild. Kerstin dirigerar så att alla ska synas och vi tränger ihop oss: nyblivna cyklister, instruktörer och barn. Deltagarna håller upp sina diplom. Alla är glada och skrattar. [fältanteckningar, hösten 2018]



Syns du inte finns du inte

Som framgått ovan finns det många olika skäl till att deltagarna vill lära sig cykla. Samma person kan också ha flera motiv och mål. Tigisti arbetar med invandrare, varav många är nyanlända, och ser det som särskilt viktigt att de lär sig cykla. Jag säger alltid till dem att de måste lära sig cykla, säger hon, det är jätteviktigt. Både de vuxna och barnen ska lära sig. Att kunna cykla bidrar till att man både ses som och känner sig som en del av samhället. Det handlar om att visa att man finns, att man kan, att man är någon att räkna med. Det gäller inte minst kvinnor. Många människor har en syn på invandrarkvinnor som mindre kompetenta på alla möjliga områden, menar Tigisti. Det är viktigt för självkänslan att kunna cykla för det innebär att omgivningen måste omvärdera sin uppfattning: ”Du visar ju samhället, dina grannar som hade en annan bild av dig”. För, säger hon, som invandrare måste du ”hela tiden [visa] att du kan det här, och det här, och det här” och exemplifierar med att hon, som bott nästan 15 år i Sverige, ibland blir tilltalad på engelska på bussen av personer som utgår från att hon inte kan svenska.

Kunskaperna i svenska skiljer sig mycket mellan de deltagare som har sitt ursprung i andra länder; det finns de som behärskar det flytande och de som förstår ytterst lite. Men även om det talas många olika språk, och alla på det inledande kurstillfället förutom att säga sina namn och varför de vill lära sig cykla också berättar vilka språk de kan, är det svenska som är det gemensamma och som används mest. Kartor som delas ut och webbsidor som det hänvisas till är skrivna på svenska liksom Cykelfrämjandets tidning som visas upp och diskuteras. Instruktioner ges på svenska och det är de svenska namnen på cykelns delar som tränas:



SYNS DUINTE
FINNS DUINTE

När presentationen är avklarad pekar Kerstin på olika delar på cykeln och frågar om någon vet vad de heter. Vissa kan en hel del, andra vet inte alls. I samband med att Kerstin sagt namnet på en del upprepar vi det tillsammans: styre, handbroms, pakethållare, pedal. Pedal är nästan samma som på franska, påpekar en. Vissa ord är svåra, andra lättare. Kedjeskydd är inte så lätt, stöd är enklare. [fältanteckningar, våren 2018]

Deltagare och instruktörer måste kunna kommunicera med varandra men språket är bara ett av flera redskap. Vissa saker förstås enklast genom att själv pröva eller genom att någon visar hur det går till. Allt kan inte förklaras med ord och ett gemensamt språk är därmed inte alltid till hjälp. Men även om språket inte står i centrum blir det ändå mycket träning för den som inte kan.

Jag tänker på hur mycket svenska vi faktiskt övar under tiden som vi grejar med pedalerna: höger, vänster, skiftnyckel, vrid, snurra framåt och bakåt, spänn, fel håll, andra hållet, ta i, vrid och byt och sväng. Det är mycket språkträning hela tiden. [fältanteckningar, hösten 2018]

Det får dock inte blir *för* mycket. Det är en kurs som handlar om att lära sig cykla, inte att lära sig svenska, betonar instruktören Eva. Framför allt är det viktigt att det inte blir *för* mycket skrivande: ”många har ett sånt motstånd mot att först sitta och skriva och sen skriva på ett språk som inte är ens eget”. Hur mycket deltagarna förväntas skriva tycks variera mellan kurserna och bero på hur huvudinstruktören lägger upp det. Det är viktigt att vara medveten om att det bland kursdeltagarna finns såväl personer med universitetsutbildning som personer med ytterst bristfällig skolgång. Möjligheterna att ta till sig skriftlig information, liksom att uttrycka sig själv i skrift, är därmed mycket olika.

Glädje och engagemang

Cyklandet står naturligtvis i fokus för kurserna och målet är att deltagarna ska lära sig cykla. Men för instruktörerna kan kurserna samtidigt också ha andra syften. På frågan varför hon blivit instruktör svarar Maria att ”framförallt är det för att jag tänker att cykla är en så himla bra grej att kunna göra och då vill jag att folk ska kunna göra det”. Men, fortsätter hon, det är också viktigt för henne själv: ”det är så mycket skit i världen och det som jag kan göra för att inte själv gå under, av att man blir deprimerad, är ju att göra bra saker själv, det som jag kan”. Hon har tidigare varit simlärare och ”alltså simma och cykla, det är såna saker jag tycker så mycket om själv”.

Cykelkurser ordnas av flera organisationer och föreningar. Att det blev just inom Cykelfrämjandet som de medverkande i denna studie kom att bli instruktörer är ibland en slump. Vänner och bekanta tipsade, det satt en lapp på anslagstavlan, det var ett reportage i tidningen. Där någon haft ett genuint cykelintresse hela livet, åkt på cykelsemestrar och dagligen pendlat långa sträckor med cykel konstaterar en annan att cykla, ja det är ju något man bara gör och därför behöver alla lära sig. Erica säger att:

Jag tror att många har en stor cykelpassion och så hör de om de här [kurserna] och tänker: självklart vill jag dela med mig av det här och dela den här friheten och glädjen och sånt. Och det är många som vill ge tillbaka på nåt sätt. Det här känns som att vi ger tillbaka.

Känslan av att ”få något tillbaka” återkommer i intervjuer och samtal med instruktörer. Det är roligt och givande att få dela med sig av något man själv kan och uppskattar samtidigt som det leder till något positivt för



andra. Maria säger att "Det kändes så fint att få dela med sig av det till någon annan så att dom också kan [...] det är helt fantastiskt att lära sig simma och det är helt fantastiskt att lära sig cykla". Zainab menar att det i detta också finns ett visst mått av självishet: "man är kanske lite egoist där för man får nånting tillbaka. Man känner att man är behövd". Men, fortsätter hon, "samtidigt tänker jag att det egentligen är att man är medmänniska. Man är medmänniska och man stimulerar den sidan av sig själv". Eva såg ett inslag på TV om cykelkurser och slogs av glädjen: "Det var leendena, glädjen, jag vill också... jag ville få dom där leendena, jag ville se lyckan för det gjorde så gott. Kan jag bidra till dom där leendena så blir jag glad".

Skratt och glädje är ett återkommande inslag i allt material som denna rapport bygger på. I samtal och intervjuer med instruktörer och deltagare liksom i mina fältanteckningar upprepas gång på gång hur roligt det är på kurserna.

Jag var inte beredd på den glädjen och samhörigheten och peppen! Vi skratade och... Det var som en glädjechock! [deltagare]

Alla kämpar hårt och sparkar sig fram på de pedallösa cyklarna. Instruktörerna visar och förklarar, kommer med uppmuntrande tillrop och peppar. Djup koncentration blandas med fniss och gapskratt. Vi har roligt! [fältanteckningar]

Det är glädjen. Det är glädjen och vad ska jag säga, samtalen som uppstår då på fiket efteråt [instruktör]

De som väljer att engagera sig som instruktörer i cykelkurser är inte någon enhetlig grupp. Flera har visserligen en bakgrund som lärare och pedagoger, och som ledare inom idrotts- och friluftsrörelsen, men långt ifrån alla. Här finns personer med olika yrken och bakgrunder, småbarnsföräldrar och pensionärer, relativt nyblivna cyklister och de som har cyklat hela livet. De har olika förutsättningar och befinner sig i olika livssituationer, vilket också styr i vilken uträkning de kan medverka.

Många engagerar sig över lång tid och deltar i kurs efter kurs, andra är bara med på enstaka kurser eller kan endast vissa veckodagar. Men gemensamt för alla är att de är intresserade av människor, att de vill göra något som är positivt för andra och att de är övertygade om att det är bra att kunna cykla, ur både ett individuellt och ett samhälleligt perspektiv.

Maria menar att det finns två kategorier av människor som blir cykelinstruktörer: den ena är de som ”halkat in på det bara såhär, man kände nån som var det eller det behövdes en instruktör [...] och sen har dom börjat och så tycker dom att det är så himla kul så dom har fortsatt”. Den andra kategorin är de ”som är som jag som ägnar väldigt mycket av sin tid på att vara engagerad i olika saker. Att det är viktigt för mig”. Hon har inga småbarn och kan själv bestämma över sin tid. Cykelkurserna är exempel på sådant hon prioriterar.

Flera poängterar att de ser cykelkurserna som en del i något större. För Zainab är det definitivt så: ”jag ser inte en cykel bara som en cykel. Att ta sig från punkt a till b, nej. Det är så mycket annat”. Hennes arbete gör att hon till stor del rör sig i en stadsdel där majoriteten av dem hon möter har sina rötter i andra länder än Sverige. Där träffar hon ofta människor, framför allt kvinnor, som inte kan cykla. Många av dem, berättar hon, är hemmafruar och väldigt beroende av sina män och bilen. De rör sig på egen hand mest i närområdet. Men genom att lära sig cykla kan de vidga rummet och ta del av hela staden, på flera sätt:

Cykeln gör att staden blir närmare om man säger så, inte bara fysiskt men även också i tankesättet. Att komma ut, till exempel låt oss säga att cykla till stranden eller till hamnen eller till torget 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 beter sig och så. Det kan vara bara nåt litet, att nån kanske äter glass men dom väljer att inte kasta pappret eller skräpet på marken. Dom väljer papperskorgen. Nån som cyklar kan se detta och ta det till sig. Det är dom här sakerna jag är ute efter. Frihet, integration [...].

Anpassning och flexibilitet

Som tidigare nämnts har instruktörerna viss frihet att anpassa kurserna och innehållet vid de olika tillfällena. Det är viktigt, betonar de. Om innehåll och upplägg är alltför styrt kommer instruktörerna inte att tycka det är roligt och tröttna med följd att det inte blir några kurser alls. Därför, menar Erica, ”så länge dom har stor passion för vad dom gör och vill göra det, tycker det är kul och det gör nytta, funkar det bra”. Hon påpekar vidare att ”Alla kurser är väldigt olika. Gruppstorlek och platsens utformning och



cykeln och vi har andra som är före detta deltagare som har lärt sig cykla förra året och allt däremellan”.

I vissa situationer kan det dock ha viss betydelse vem som är instruktör. Vid ett tillfälle höll det på att gå illa för en deltagare som var klädd i en lång kjol som trasslade in sig i hjulet. Zainab, som själv har en bakgrund från Mellanöstern, berättar hur hon sa till kvinnan att sådär kunde hon inte ha det: ”Det är bara att knyta upp, om du inte gör det då kommer du att förlora dina tänder. För det är ju det som kommer att hända, en olycka”. Kvinnan knöt upp kjolen varpå flera andra, som hade samma slags klädsel, gjorde likadant. På frågan om hon tror att det hade uppfattats annorlunda om jag, som inte har den bakgrunden, skulle säga samma sak svarar hon att det tror hon inte: ”Nej, jag tror inte det. Du vet det är kvinnor emellan [...] Men en man, absolut inte”.

Hon poängterar också att det är viktigt att skapa en relation till deltagarna och ”komma dem nära [...] man blir sårbar och det är lite skam när man som vuxen försöker lära sig cykla men man ramlar, man kan inte och ja, man skäms lite”. Då gäller det för instruktören att ”lyfta” dem. Detta kan ske på olika sätt, både verbalt och fysiskt. Vad som fungerar liksom vad som är möjligt beror dels på situationen, dels på deltagaren och instruktören och förhållandet mellan dem. Någon kramas, en annan undviker helst fysisk kontakt och en tredje förhåller sig olika till instruktörerna beroende på om de är män eller kvinnor. Att någon finner det problematiskt att knyta upp kjolen betyder inte att alla gör det. Som instruktör är det dock viktigt att förklara och inte ta för givet att det är på ena eller andra sättet. Zainab betonar att ”eftersom de aldrig har cyklat vet de inte om att långa kläder kan faktiskt vara en fara och då måste vi som har den kunskapen tala om det för dem”.

Platserna där kurserna hålls skiljer sig mycket åt liksom lokalerna som används för teorilektioner. Ibland fungerar allt väldigt bra, ibland betydligt sämre. Teoridelen som ska avsluta varje kurstillfälle kan vara svår att genomföra på det sätt som är planerat. Maria berättar till exempel att ”vi följer utomhusdelen ganska mycket med vad man ska lära sig om trafik-

märken och testa och dom här övningarna och det är väldigt bra det här materialet [från Cykelfrämjandet] att utgå ifrån”. Däremot har den lokal de haft till sitt förfogande legat avsides vilket har inneburit att de haft teorin utomhus.

Det händer också med jämna mellanrum att kursdeltagare bara är med på själva cykelträningen men inte på teoripasset, eller bara enstaka gånger. Detta är problematiskt eftersom de då missar väsentliga delar av kursen. Å andra sidan är det svårt att hävda att de *måste* vara med: kursen är ju frivillig. Orsaken till att de inte kan stanna längre är vanligen att barnen inte kan vara ensamma så länge eller att barnvakten måste gå. Det är svårt att i det sammanhanget argumentera för att det är cykelteorin som ska prioriteras. Kurserna tar tid, både för deltagare och instruktörer. Kanske är det värt att fundera på om det pedagogiska upplägget kan modifieras och i så fall hur?

Sammanfattning och slutsatser

Efter att som forskare under drygt ett år ha följt *Frihet på cykel* och genomfört ett fältarbete med deltagande observationer på flera olika kurser, liksom samtal och intervjuer med kursdeltagare och instruktörer, är en av de slutsatser jag drar att det är ett mycket bra projekt. Kurserna blir snabbt fulltecknade och flertalet deltagare fullföljer dem. Visserligen är de flesta knappast redo att direkt efter avslutad kurs ge sig ut i tät trafik men de har fått en grund att stå på och bygga vidare utifrån. De har lärt sig starta, bromsa och stanna, de kan förflytta sig med cykel på egen hand åtminstone kortare sträckor och de har fått grundläggande trafikkompetenser. Utöver de praktiska kunskaperna har de också fått stärkt självkänsla och tilltro till sin egen förmåga. Att de dessutom fått mycket övning i svenska, fysisk träning och många tillfällen till skratt är bonusar. Likväl är det viktiga sådana. Att delta i en cykelkurs är ett tillfälle att få ägna sig åt något för sin egen skull, att genom stöd och hjälp av andra lära sig något man kanske drömt om hela livet och att få möjlighet att utvecklas.

De flesta deltagare på de kurser som jag följde och besökte under fältarbetet var kvinnor. Samtliga personer som intervjuades var också kvinnor, såväl deltagare som instruktörer. Att det blivit en sådan övervikt är till en viss grad en slump: bland instruktörerna liksom bland deltagarna finns även män. I de samtal som fördes under och i anslutning till kurstillfällena, och som också ingår i fältmaterialet, deltog flera män. Kvinnorna är dock i stor majoritet. Enligt en studie av Amer Aslam (2015), som baseras på material från åren 2012 och 2013, utgör de 95% av deltagarna i *Frihet på Cykels* kurser. De flesta är också uppväxta i länder utanför Europa (Aslam 2015:25f). Förhållandena är med avseende på kön och bakgrund desamma på cykelkurser i Nederländerna (van der Kloof et al. 2014).

På frågan om varför de inte lärt sig cykla är svaret ofta att där de växte upp sågs det som en "pojkgrej" och något som flickor inte skulle ägna sig åt (jfr. s. 22). Detta stämmer väl med många studier som visar att kvinnor världen över cyklar i mindre utsträckning än män (Aldred et al. 2016, Bonhamn & 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). När den amerikanska suffragetten och nykterhetskämpen Frances Willard vid 53 års ålder bestämde sig för att lära sig cykla, vilket hon beskriver i boken *A wheel within a wheel* publicerad 1895, var det i en annan miljö och under andra förutsättningar än de som råder idag. Men vem som ska ha tillgång till det offentliga rummet och på vilka villkor är något som ständigt förhandlas. Detta gäller i särskilt hög grad kvinnor.

Även i Sverige, liksom i Nederländerna, skiljer sig mäns och kvinnors mobilitet åt och deras val och möjligheter är inte desamma, vare sig det gäller cykling eller bilkörning. Men huruvida en person cyklar eller inte är inte företrädesvis kopplat till kön. Kvinnor cyklar liksom män gör det och att se dem göra det innebär att föreställningar om vad som är lämpligt och möjligt utmanas och förändras. Den nederländska cykelforskaren Angela van der Kloof menar att "The value given to the bicycle in the new homeland differs from that of the country of origin and habits are completely different" (van der Kloof 2015:94). Om det tidigare framstod som närmast otänkbart att som vuxen kvinna cykla blir det nu inte bara möjligt; det är också något som uppmuntras.

Men även om kvinnorna är i majoritet finns det också män som inte kan cykla. Några slutsatser om varför de mer sällan deltar i kurserna kan inte dras utifrån denna studie. Det är dock en fråga som är av intresse att undersöka vidare. Är det verkligen så få män som inte kan cykla? Eller upplever de som inte kan att det är problematiskt att gå en kurs för att lära sig och låter därför bli? Är det skamligt att vara man och inte kunna cykla? Vilken betydelse har faktorer som till exempel klass och uppväxtmiljö, liksom ekonomiska förutsättningar och omgivningens res- och transport-

ÖVNINGSKÖR



CYKEL

FRÄMJANDET

är frihet på cykel

vanor, för hur män förhåller sig till att lära sig cykla? Vilken roll spelar sådant för de män som kan cykla men som inte gör det?

Att som vuxen lära sig cykla är stort. Det gör skillnad, för individen men också för samhället. För individen innebär det att förmågan att kunna cykla leder till att nya möjligheter öppnas. Det gäller både på arbetsmarknaden, där till exempel hemtjänsten ofta ställer krav på att personalen måste kunna cykla, och på fritiden där cykeln gör det möjligt att snabbare och enklare röra sig över större områden utan att vara beroende av andra. För samhället innebär varje ny person som lär sig cykla ytterligare ett steg mot en hållbarare och mer attraktiv miljö. I Region Skånes *Cykelstrategi för Skåne* anges till exempel att ”Andelen cykelresor i Skåne ska öka till 19% av alla resor år 2030. Det innebär en ökning med 58% från 435 000 cykelresor per dag i Skåne år 2013 till 690 000 år 2030” (*Cykelstrategi för Skåne* 2017:10). Det innebär att fler måste välja cykeln framför bilen eller bussen. En förutsättning för det är förstås att invånarna faktiskt kan cykla.

Här fyller cykelkurserna en stor och viktig funktion (jfr. van der Kloof 2015). Men en förutsättning för dem är, i sin tur, att det finns människor som är beredda att engagera sig som instruktörer. Liksom i andra verksamheter som bygger på volontärmedverkan, och där allt arbete sker på frivillig basis och utan ersättning, måste det upplevas som meningsfullt och givande för dem som utför det. Gör det inte det kommer de att sluta, kanske för att istället engagera sig i något annat. Men risken för att detta ska ske här tycks inte överhängande, tvärtom: liksom deltagarna med stor majoritet är nöjda och positiva till kurserna är instruktörerna det. De tycker det är meningsfullt, upplever att de gör en insats som betyder något och får samtidigt något tillbaka. Det är roligt att vara cykelinstruktör.

Cykling kan vara många och olika saker. Med cykel kan man transportera sig själv och andra mellan olika platser, röra sig över större områden än till fots, slippa vänta på buss och pendeltåg, leta efter parkeringsplats, bära tunga kassar hem från affären. Att cykla är bra för miljön och för hälsan, det är billigt och enkelt. Men att lära sig cykla innebär också att rummet vidgas och världen blir större, såväl bildligt som bokstavligt. Det är för-enat med många känslor och upplevelser: det är glädje, lycka och stolthet, det är upplevelser av oberoende och självständighet, det är frihet på cykel.

Källor och referenser

- Aldred, Rachel. 2010. "On the outside': constructing cycling citizenship". In: *Social & Cultural Geography* 11 (1).
- Aldred, Rachel, Woodcock, James & Goodman, Anna. 2016. "Does More Cycling Mean More Diversity in Cycling?". In: *Transport Reviews*. 36(1).
- Aslam, Amer. 2015. *Vuxna nybörjarcyklisters cykelanvändning efter genomförd cykelkurs. En explorativ studie om effekten av utbildning på cykelanvändning*. Masteruppsats, KTH: Trafik och transportplanering.
- Arora, Anvita. 2013. "Socio-Economic Impact of the Cycle. A gendered social perspective of cycling in India". In: Dextre, Juan Carlos & Bech, Lotte (eds.). *Cyclists and cycling around the world. Creating livable and bikeable cities*.
- Balkmar, Dag & Summerton, Jane. 2017. "Contested mobilities: politics, strategies and visions in Swedish bicycle activism". I: *Applied mobilities*, nr 2(2).
- Bonham, Jennifer & Wilson, Anne 2011. "Bicycling and the Life Course: The Start-Stop-Start Experiences of Women Cycling". In: *International Journal of Sustainable Transportation* 6:4.
- Cox, Peter (ed.). 2015. *Cycling Cultures*. Chester: University of Chester Press.
- Cykelstrategi för Skåne*. 2017. Region Skåne. Tillgänglig på https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/cykelstrategi_low.pdf
- Davies, Charlotte Aull. 2008. *Reflexive Ethnography. A Guide to Researching Selves and Others*. Routledge.
- DeWalt, Katleen & DeWalt, Billie R. 2002. *Participant observation. A guide for fieldworkers*. Walnut Creek, Calif.: AltaMira Press.
- Ehn, Billy & Löfgren, Orvar. 1982. *Kulturanalys. Ett etnologiskt perspektiv*. Stockholm: Liber.
- Einarsson, Malin. 2017. *Varför välja elcykel? En studie om faktorer som står bakom val av färdmedel med fokus mot elcykel*. Masteruppsats, Stockholms universitet: Institutionen för kulturgeografi.
- Ekström, Anders. 2012. *Viljan att synas, viljan att se. Medieumgänge och publik kultur kring 1900*. Stockholm: Stockholmia förlag.
- Emanuel, Martin. 2012. *Trafikslag på undantag. Cykeltrafiken i Stockholm 1930-1980*. Stockholm: Stockholmia förlag.

- Franjic, Stana. 2015. *Vill vi låsa in vår cykel? Erfarenheter av låst cykelparkering i Lund och Malmö*. Masteruppsats, Lunds universitet: Institutionen för miljövetenskap.
- Fägerborg, Eva. 2011. "Intervjuer". I: Kaijser, Lars & Öhlander, Magnus (red.). *Etnologiskt fältarbete*. Lund: Studentlitteratur.
- Hagström, Charlotte & Jönsson, Lars-Eric. (red.). 2009. *ETN:Höj*. Etnologisk skriftserie. 6.
- Hagström, Charlotte. 2013. *Riding through Life. Understanding life-histories through the bicycle*. Presentation at SIEF 11th Congress, Tartu. 30 June-4 July.
- Hagström, Charlotte, Jönsson, Lars-Eric & Nilsson, Fredrik (red.). *Cykelkulturer. Gränslös: Tidskrift för studier av Öresundsregionens historia, kultur och samhällsliv*. 4.
- Hagström, Charlotte. 2016. *Bicycle Biographies. Material Objects and Life Stories*. Presentation at The International Society for Cultural History, Trieste 18-22 July.
- Hagström, Charlotte. 2018a. "Livscykeln. Om ägnade, känslor och stulna cyklar". I: Salomonsson, Karin (red.). *Mitt och ditt. Etnologiska perspektiv på ägandets kulturella betydelse*. Lund: Lund Studies in Arts and Cultural Sciences. 17.
- Hagström, Charlotte. 2018b. *På cykel mot det okända*. Presentation vid Humanist- och teologdagarna, Lunds universitet, 13-14 april.
- Hagström, Charlotte. 2018c. *Genom livet på cykel*. Presentation på Lomma bibliotek, 20 september.
- Hagström, Charlotte. 2019. "Att cykla". I: Nilsson, Jenny, Nylund Skog, Susanne & Skott, Fredrik (red.). *Sånt vi bara gör*. Stockholm: Carlsson bokförlag.
- Hagström, Charlotte. (in press 2019). "På cykel mot friheten. Cykelkurser för vuxna". I: Höög, Victoria, Kärrholm, Sara och Nilsson, Gabriella (red.). *Kultur X. 10-talet i kulturvetenskaplig belysning*. Lund: Lund Studies in Arts and Cultural Sciences. 24.
- Hansson, Kristofer & Nilsson, Gabriella. 2017. "Berättade fantasier om förr, nu och framtiden i vården av barn med diabetes. I: *Socialmedicinsk tidskrift* 93(3).
- Hansson, Niklas & Brembeck, Helene 2012. "Consumover Citizens and Sustainability Discourse: Practicing Consumer Agency through Moving with Commodities". I: *Research in Consumer Behavior*. 14.
- Hilborn, Emma. 2018. "Den eleganta cyklisten. Cykling, mode och kvinnlighet i sekelskiftets svenska och danska damtidningar". I: *Historisk tidskrift*. 1.
- Horton, Dave. 2006. "Environmentalism and the bicycle". In: *Environmental Politics*. 15(1).
- Jönsson, Håkan. 2012. *Den gastronomiska revolutionen*. Stockholm: Carlsson.
- Jönsson, Lars-Eric. 2014. "Äventyrcyklisten". I: Hagström, Charlotte, Jönsson, Lars-Eric & Nilsson, Fredrik (red.). *Cykelkulturer: Gränslös. Tidskrift för studier av Öresundsregionens historia, kultur och samhällsliv*. 4.
- Jönsson, Lars-Eric. 2016. *Rolling wheels, flying stones and the need for speed*. Presentation at The International Society for Cultural History, Trieste 18-22 July.
- Jönsson, Lars-Eric & Nilsson, Fredrik. 2017. "Efterord". I: Jönsson, Lars-Eric & Nilsson, Fredrik (red.). *Kulturbistoria. En etnologisk metodbok*. Lund: Lund Studies in Arts and Cultural Sciences. 13.
- Koglin, Till. 2013. *Vélobility. A Critical analysis of planning and space*. Lund: Lund University.

- Kvale, Steinar & Brinkmann, Svend 2014. *Den kvalitativa forskningsintervjun*. Lund: Studentlitteratur.
- Larsson, Martin. 2015. *Låncykelsystem. Utvärdering av Lunds låncykelsystem Lundahoj*. Examensarbete, Lunds Tekniska Högskola: Institutionen för Teknik och Samhälle.
- Lindelöf, Karin. 2014. "Tjejvattern". I: Hagström, Charlotte, Jönsson, Lars-Eric & Nilsson, Fredrik (red.). *Cykelkulturer: Gränslös. Tidskrift för studier av Öresundsregionens historia, kultur och samhällsliv*, nr 4.
- Lindgren, Astrid. 1981. *Ronja Rövardotter*. Stockholm: Rabén & Sjögren.
- 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.
- Moysset, Adrien. 2018. *Implementing Local Cycling Policies. Barriers and Success Factors in Gothenburg*. Master's Thesis, Chalmers University of Technology: Department of Technology Management and Economics.
- Männistö-Funk, Tiina & Myllyntaus, Timo (eds.). 2019. *Invisible Bicycle. Parallel Histories and Different Timelines*. Brill.
- När du cyklar. Malmö stad. <https://malmo.se/Stadsplanering--trafik/Trafik--hallbart-resande/Nar-du-cyklar.html> (hämtad 2019-01-31).
- Oosterhuis, Harry. 2019. "Entrenched Habit or Fringe Mode: Comparing National Bicycle Policies, Culture and Histories". In: Männistö-Funk, Tiina & Myllyntaus, Timo (eds.). 2019. *Invisible Bicycle. Parallel Histories and Different Timelines*. Brill.
- Palmqvist, Anneli. 2017. "Den omoraliska virkningen". I: Jönsson, Lars-Eric (red.). *Politiska projekt, osäkra kulturarv. Kampanjer och förhandlingar i det sena 1900-talets Sverige och Europa*. Lund: Lund Studies in Arts and Cultural Sciences. 14.
- Parker, John (ed.). 2012. *Cycling and Sustainability*. Bingley: Emerald.
- Pucher, John & Buehler, Ralph 2008: "Making Cycling Irresistible: Lessons from the Netherlands, Denmark, and Germany". In: *Transport Reviews* 28(24).
- Salomonsson, Karin. 2018. "Ska vi låna grejor av varann? Om lånekultur och delandets mikropraktiker". I: Salomonsson, Karin (red.). *Mitt och ditt. Etnologiska perspektiv på ägandets kulturella betydelse*. Lund: Lund Studies in Arts and Cultural Sciences. 17.
- Sefcik, Christina. 2012. *Shifting Gears: Lived Experience in Cycling Transportation and Urban Mobility*. Master's Thesis, Lund University: Department of Arts and Cultural Sciences.
- Silverman, David. 2010. *Doing qualitative research. A practical handbook*. London: Sage.
- Sjöholm, Carina. 2009. "Med pedaler in i det moderna". I: Hagström, Charlotte & Jönsson, Lars-Eric (red.). 2009. *ETN:Hoj*. Etnologisk skriftserie. 6.
- Steinbach, Rebecca, Green, Judith, Datta, Jessica & Edwards, Phil. 2011. "Cycling and the city: A case study of how gendered, ethnic and class identities can shape healthy transport choices". In: *Social Science & Medicine*. 72.
- Svensson, Olivia. 2018. *Bicycling for social inclusion. A policy analysis of the social inclusion potential of Swedish bicycle planning*. Master's Thesis, University of Gothenburg: School of Global Studies.
- 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 & Martens, Karel. 2014. "Bicycle lessons, activity participation and empowerment". In: *Case Studies on Transport Policy*. 2.
- van der Kloof, Angela. 2015. "Lessons learned through training immigrant women in the Netherlands to cycle". In: Cox, Peter (ed.): *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.
- Westfelt, Miranda. 2017. *Cykelkurser i Nydalaparken*. Uppdrag från gatukontoret, Malmö stad. Opublicerad utvärdering.
- Wetterling, Diana. 2018. *I vägen eller ur vägen! En kvalitativ studie av identiteten som cyklist*. Masteruppsats, Stockholms universitet: Institutionen för pedagogik och didaktik.
- Willard, France E. 1895/1997. *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. & Che, Xingpeng. 2013. "Bicycle Evolution in China: From the 1900s to the Present". In: *International Journal of Sustainable Transportation*. 8(5).
- Öhlander, Magnus. 2011. "Utgångspunkter". I: Kaijser, Lars & Öhlander, Magnus (red.). *Etnologiskt fältarbete*. Lund: Studentlitteratur.
- Österman, Annika. 1967. "När cykeln om till byn". *Fataburen: Nordiska museets och Skansens årsbok*. Stockholm: Nordiska museet.

Material från fältarbete bestående av 11 intervjuer, anteckningar och fotografier från deltagande observationer vid cykelkurser samt informella samtal med deltagare och instruktörer. Fältarbetet genomfördes i Malmö och Stockholm hösten 2017 – våren 2019.

