

VIOLENT TRAFFIC

On cyclists' experiences of violations and threats in times of mass motorism

DAG BALKMAR

Keywords

Cycling, gender, mobility, risk, violence

Abstract

When cyclists begin to take up more traffic space than before, conflicts appear. In Sweden, the media has reported on hatred against cyclists when describing the antagonism between (male) cyclists and (male) car drivers, as well as between cyclists and pedestrians, in traffic-dense environments. Despite the current political renaissance of cycling in Sweden, the proportion of personal trips in which the bike is the main mode of transport has remained largely unchanged over the past fifteen years. This has in part been linked to cyclists' experiences of insecurity in traffic space. Therefore, conflicts between more or less vulnerable road users are becoming increasingly important to investigate in a society where car normativity needs to be challenged in favour of more sustainable travel.

The aim of this article is to, based on media material, policy reports, interviews and cyclists' online discussion-forums, study the situation of cyclists to discuss their situation in a car-normative environment from a gender and violence perspective. What forms of conflicts do cyclists negotiate in their everyday traffic environment? How can this be understood in relation to gender and violence? It is argued that cyclists are being positioned in contradictory ways: as vulnerable and exposed on the one hand, and as particularly dangerous road users in need of disciplining and interventions on the other. Not only do cyclists negotiate their situation by viewing themselves as drivers would, namely as more or less invisible. They are also subjected to what has been called 'hatred': discursive and even physical violence directed towards cyclists for taking up too much traffic space from motorists. Examples of (violent) resistance against and negotiation with the self-evident nature of (male) motorists' entitlement to traffic space are given. In the final part of the paper I suggest that the violence needs to be understood as deeply embedded within larger gendered structural formations of mass motorism and traffic space.

Vad är ninjacyklister, härskarcyklister och farddårar? Dag Balkmar undersöker aggressioner och konflikter i trafiken, sedda genom cyklisters och cyklismens perspektiv. Med ett diskursanalytiskt perspektiv undersöks intervju- policy- och mediematerial med en kritisk blick riktad mot bilism och normaliserad vägvrede. Cyklister berättar om egen ilska och konfrontationer med män som kör bil.

VÅLD I TRAFIKEN

Om cyklisters utsatthet för kränkningar, hot och våld i massbilismens tidevarv

DAG BALKMAR

Att få fler att välja cykeln som huvudsakligt vardagstransportmedel är en stor transportpolitisk utmaning¹. Ökad cykling är brett accepterad som en viktig samhällsfråga för effektivare transportsystem, ökad folkhälsa, bättre miljö, ekonomiskt välstånd, minskad energianvändning samt ökad jämställdhet (Naturvårdsverket 2005; Faskunger 2008; Trafikverket 2011). Eftersom storstadsregionerna förväntas växa över tid, ställs också ökade krav på transporter, med ökad trängsel som följd (Trafikverket 2011). Samtidigt är det svårt att bygga bort trängselproblemen, istället krävs överflyttningar från biltrafik till mindre utrymmeskrävande transportslag, något som kräver förbättrade förutsättningar för att gå, cykla och åka kollektivt (Cykeleko 2008; Berglin 2010; Trafikanalys 2011; Trafikverket 2011). I den mediala rapporteringen om trafiken i storstäderna Stockholm och Göteborg har det under senare år talats om hot, våld och aggressivitet mellan bilister, cyklister och gångtrafikanter (Dragic 2009; Rydhagen 2010; Diits Vikström 2012; Pehrson 2012; SvD nyheter 2012; Bax 2013; Cyklist i Stockholm 2013; Epstein 2013; Mäcks 2014; Samppala 2013; Wallner 2013). En man som intervjuas om cyklingen i Stockholm säger till SVT att ”(ö)verhuvudtaget är det en hatisk attityd. Det kastas saker på mig, sprayas på mig med spolarvätska osv. Det förekommer alldeles för ofta” (van Luik 2013). Expressen konstaterar att när masscyklismen återvänder till västerländska städer, efter decennier av ökande biltrafik, så väcker

det både ilska och hat (Kronqvist 2013). Mot bakgrund av den numera utbredda ambitionen att öka cyklingen och minska bilismen är det relevant att ställa frågor om cyklisters situation i bilsamhället och hur konflikter och våld i trafiken riktat mot cyklister kan förstås.

Ett skäl till varför cyklingen inte ökar, trots politiska ambitioner om cykelvänliga städer och ökad cykling, är upplevelser av utsatthet i trafiken.

Syftet med den här artikeln är att undersöka cyklisters situation i bilsamhället med avseende på kön och våld i trafiken. Vilka slags motsättningar förhandlar cyklister när de rör sig i det offentliga rummet, särskilt i relation till övrig trafik? Hur kan detta förstås i termer av kön och våld? Alltjämt framstår cykling som ett förhållandevis marginaliserat transportsätt i stadsrummet (Emanuel 2012; Koglin 2013). Trots att medier ibland rapporterar om en cykelboom (Berglin 2010; Giertz 2012) så har andelen personresor där cykeln är det huvudsakliga färd sättet i stort sett varit oförändrad de senaste femton åren (9 procent) (Spolander 2013). Ett skäl till varför cyklingen inte ökar, trots politiska ambitioner om cykelvänliga städer och ökad cykling, är upplevelser av utsatthet i trafiken. Undersökningar visar att upplevd osäkerhet minskar andelen cyklister (Jacobsen et al 2009; Pooley 2013). För att en ökad cykling ska

kunna ske på ett trafiksäkert sätt, något som idag främst främjas via infrastruktur och drift- och underhållsätgärder, behövs en fördjupad kunskap om cyklisters samspel med andra trafikanter i trafiken (Trafikverket 2014b:12).

Tidigare forskning visar att kvinnor i mycket högre utsträckning än män upplever otrygghet i det offentliga rummet och i trafiken (Andersson 2001; Friberg 2005; Aldred 2013; Pooley 2013; SKL 2013; Henriksson 2014). Transportforskningen har tidigare kritiserats för att främst rikta fokus mot att förbättra säkerhet mellan människor och fordon och i mindre omfattning arbeta för att de som befolkar trafikrummet inte utsätts för eller behöver oroa sig för våld (Andersson 2001: 7). Det finns dock idag en omfattande internationell forskning om genus, rum/plats och våld (se Friberg et al 2005; Nelson och Seagar 2005; Listerborn et al 2011; Ceccato 2012). Ofta är det fysiska platser som parker, tunnlar och mörka passager som förknippas med oro och rädsla i det offentliga rummet, men även trafikrummets knutpunkter, hållplatser och transportmedel har kommit att studeras med avseende på trygghet och genus (Friberg 2005; Loukaitou-Sideris och Fink 2009; Ceccato 2012).

Begreppet plats länkar mer specifikt till en viss lokalitet, medan rum (som det offentliga rummet eller trafikrummet) används i en mer generell mening (Friberg et al 2005; Koglin 2013). Plats och rum kan sägas vara "inbäddade" i sociala och politiska sammanhang, något som aktualiserar frågor om kön och makt (Friberg et al 2005: 10). Exempelvis säger de transportpolitiska

målen sedan 2001 att transportsystemet ska vara jämställt, det ska svara likvärdigt mot kvinnors respektive mäns transportbehov (SKL 2013: 25). Del i detta mål är att förbättra säkerheten och tillgängligheten i transportsystemet, här ingår även att förutsättningarna för att välja cykel ska förbättras (Trafikverket 2011). Detta aktualiserar frågor om vilka som har rätt till stadens trafikrum och under vilka premisser. Till Koglin (2013), som forskat om cyklister i Köpenhamn och Stockholm, menar att ett trafikrum som marginaliserar eller är farligt för cyklister inte heller kan betraktas som rättvist (Koglin 2013: 31). Sammanfattningsvis framstår konflikter mellan mer eller mindre utsatta trafikantgrupper som alltmer viktiga att undersöka i ett samhälle där biltrafikens normerande kraft behöver utmanas till förmån för ett mer hållbart resande (gång, cykel och kollektivt).

Nedan fortsätter artikeln med en redogörelse för mina teoretiska utgångspunkter följt av en genomgång av hur analysmaterialet genererats. I analysdelen fokuserar jag dels på cyklisters upplevelser som relativt osynliga i relation till övrig biltrafik, dels på det så kallade cykelhat som riktas mot denna trafikantgrupp. Detta följs av en diskussion om hur cyklister förhandlar kränkningar, hot och våld i trafiken. Avslutningsvis diskuteras de motsättningar som cyklister förhandlar i det offentliga rummet utifrån vad det säger om kön och våld.

Teoretiska perspektiv på trafikvåld

I den här artikeln analyseras fyra olika former av material: mediematerial, policymaterial, intervjuer med cyklister samt cyklisters diskussioner i nätbaserade cykelgemenskaper om riskförhandlingar, kränkningar, hot och våld i trafiken (introduceras mer nedan). Med våld avses i allmänhet att en eller flera personer avsiktligt tillfogar någon smärta eller skada genom att fysiskt slå någon (Listerborn 2011: 266). Våld kan dock innebära en mängd olika erfarenheter i människors liv. Förutom fysiskt våld kan våld förstås i termer av sexuella, verbala, emotionella och psykiska kränkningar (Hearn et al 2013). För att inte begränsa analysen till regelrätt fysiskt våld utgår jag från Jeff Hearn och Wendy Parkins (2001: 18) breda, socialt kontextualiserade förståelse av våld som kränkning. Våld definieras då som händelser, strukturer och upplevelser som uppfattas som kränkande i social kontext och sociala relationer. På så sätt kan våld i trafiken omfatta en ”förstörande process” snarare än enbart syfta till vissa specifika handlingar. Denna förståelse av våld som något mycket mer än fysiskt våld avgränsade till specifika handlingar öppnar för frågor om hur våld länkar till olika former av ojämlikheter och makt (Hearn et al 2013). En sådan ansats innebär dels att uppmärksamma – som jag gör i den här artikeln – vad det är för former av våldsamma och kränkande praktiker och företeelser som cyklister utsätts för, dels att situera våldet och kränkningarna i trafikrummets könade makthierarkier.

Det trafikvåldsbegrepp jag arbetar med innefattar både avsiktligt våld där motorfordon används med uppsåt att skada, skrämma, kontrollera eller kränka andra trafikanter, men också oavsiktligt och osynligt våld, där effekten kan bli skrämmande och/eller våldsamt ur den oskyddade trafikantens perspektiv. Våld i trafiken är tätt länkat till risktagande med motorfordon. Joelsson (2013) föreslår att mäns medvetna risktagande i trafikrummet, och de potentiellt skadliga effekter som risktagande kan få, bör förstås som en form av våldsam mobilitet vilket innefattar såväl rumsliga som sociokulturella dimensioner. Risktagande är något som vanligtvis förstås som ett problem för bilismen. Det analyseras dock sällan i termer av våld eller kränkningar av andra som befolkar trafikrummet (Joelsson 2013). Ett undantag är Vägverkets (sedan 2010: Trafikverket) rapport om resande och jämställdhet. Här diskuteras att unga män under perioden 1994-2001 körde ihjäl elva gånger så många fotgängare som kvinnor. Vägverket (2005) skriver att "[l]ite tillspetsat kan sägas att trafikdöden är en del av mäns våld mot kvinnor, även om männen i första hand utgör ett hot mot sig själva." Medvetet risktagande med motorfordon förstår jag i enlighet med Joelsson (2013) som en form av våldsam mobilitet.

I trafikrummet kan bilisten försättas i positioner då denne känner sig hotad, men där bilisten också kan använda bilen för att hota andra (Dery 2006). Inom trafikpsykologin och trafiksäkerhetsforskning talas om fenomenet vägvrede (Forward 1999; Björklund 2007), något som sociologen Deborah Lupton (1999) liknar vid

att förlora självkontroll. Vreden kan ta sig olika våldsamma uttryck: exempelvis att föraren skriker på andra trafikanter, gör obscena gester, tutar, ligger för nära en annan bil, blinkar med lamporna, kör på, jagar eller till och med fysiskt överfaller andra väganvändare. Lupton (1999) pekar i sin forskning om vägvrede på vikten av att gå bortom individen för att istället tänka på bilister som hybrida subjekt. Emotioner kopplade till relationen människa-maskin blir här relevant för att förstå vägvreden. Att någon kör om för nära eller ligger tätt bakom bilen, kan upplevas som kränkande för bilisten och komma att legitimera våldsamma handlingar och risktagande i trafiken (Lupton 1999). Även om vägvrede omfattar självupplevda emotioner så menar Lupton att dessa är beroende av och situerade i en kontext av sociokulturell meningsskapande, sociala relationer och förväntningar. Vägvrede och hybrida relationer mellan människor och materiella objekt kan därmed analyseras med hjälp av ett diskursanalytiskt perspektiv.

De förhandlingar och spänningar jag adresserar illustrerar att trafikrum och mobilitet genomsyras av makt (Böhm 2006). Kränkningar, hot och våld riktat mot cyklister bör situeras i massbilismens tidevarv, något som mobilitetsforskare talar om som en ideologisk och diskursiv regim genom vilken modernitet är organiserad (Böhm 2006). Bilismens ofta förgivet tagna ställning som modernitetens och individualismens krona är ur detta perspektiv ett tecken på bilismens normativitet, som trots de problem den medför i form av olyckor och miljöförstöring framstår som

grundläggande för ett modernt samhälle. Det gör det möjligt att diskutera enskilda händelser såväl som den vidare sociala kontexten inom vilken våld och kränkningar sker, i det här fallet bilismen som regim. Bilismen förstådd som regim innebär också att analysera dess subjekt- och rumsproducerande kapaciteter. Trots att både män och kvinnor idag kör bil så utgör mannen alltjämt norm för motoristen. Numerärt så står män dubbelt så ofta som ägare av bilar, män kör också bil både längre och oftare än vad kvinnor gör (Carlsson-Kanyama och Åkerström 2011). Bilen kan förstås som en symbol för maskulinitet och ett redskap med vars hjälp maskulin identitet och status konstrueras och uttrycks på, ibland, våldsamma sätt i trafiken (Balkmar 2012).

Frågan om trafik, särskilt rätten att ta upp plats i trafikrummet, är beroende av transportsätt. Bilisten besitter i och med bilens storlek, vikt och skydd en högst materiell makt att kunna kontrollera andra trafikanter, praktiker som inte skulle vara möjliga om det inte var för bilismens hegemoniska ställning i dagens samhälle. Istället för att bara medföra ”frihet” för motorister, så kontrollerar även motorister och bilismen gångtrafikanter, barn och andra vars dagliga rutiner är ”hinder” för höghastighetstrafiken i det urbana trafikrummet (Urry 2004: 29). Våld i trafiken kan därmed förstås som uttryck för sociorumsliga relationer där förhandlingar, ”kamper” och konflikter om platser är grundläggande för en förståelse av våldet som rumsligt reglerat (Listerborn et al 2011: 11). Våld i trafiken är därmed tätt sammanlänkat med föreställningar om vilka (mobila) subjekt som föreställs ha legitim rätt till trafikrummet och vilka som görs till De Andra (Koglin 2013). Med detta följer en ordning som genomsyras av en maktasymmetri baserad på bilisten som norm: en ordning som i och med ambitionen att öka cyklisterna både förhandlas och utmanas i interaktion mellan bilister och cyklister.

Material och metod

Materialet för denna studie baseras på 1) mediematerial, 2) policymaterial, 3) intervjuer och 4) internetstudier. Mediematerialet utgörs av 25 aktuella (2008-2014) artiklar om hot och våld i trafiken, främst nyhets- men även debattmaterial. Policymaterialet består av rapporter från Trafikverket om hur cykling kan göras säkrare (Trafikverket 2011, 2012, 2014). Sammantaget används policy- och mediematerialet som en kontext för att förstå vad cyklister har att hantera i termer av risker och konflikter. Det huvudsakliga materialet för analysen utgörs av två fallstudier med en kvinnodominerad och en mansdominerad grupp cyklister om den riskhantering de utför i relation till övrig trafik. Dessa material har genererats från olika sammanhang: intervjuer med kvinnor som arbetspendlar med cykel i Norrköping, samt nätbaserade konversationer mellan cykelentusiaster.

Den kvinnodominerade gruppen cyklister intervjuades under en så kallad

”fixa din cykel-dag” vid Vrinnevisjukhuset i Norrköping – en dag då anställda kan lämna in sin cykel för besiktning och översyn. Under den här dagen intervjuade jag sju kvinnor i åldrarna 35-60 medan de väntade på att få sina cyklar servade. Denna grupp kategoriserar jag som cykelpendlare, varav de flesta inte cyklade vintertid. Intervjuerna var relativt korta, mellan 10-20 minuter långa. Jag ställde frågor med fokus på cykelvanor och vad de varit med om som cyklister i Norrköping. Återkommande tematiker var cykling som njutning såväl som risk, men också sätt att hantera de risker informanterna kopplade till vardagscykling och specifika platser i staden. Dessutom har en djupintervju genomförts med en 41-årig man med lång erfarenhet av landsvägscyking i Sverige och Europa. Denna drygt två timmar långa intervju ägde rum i mannens hem. Tematikerna rörde även här upplevelser och strategier för att hantera risk, utsatthet och konflikter mellan cyklister och bilister, dock främst kopplat till landsvägscyking. Empiri har även samlats in från nätbaserade forum där erfarenheter av vardagscykling diskuteras mellan cykelentusiaster. Jag har sedan 2009 följt diskussionerna i cykelforumen *fixedgear.se* (ett mindre forum specialiserat på retro- och bancyklar) samt *happymtb.org* (Sveriges största cykelforum med 200 000 unika besökare/månad). Av användarnamnen som används i forumet att döma är medlemmarna företrädesvis män. Materialet avgränsas dock till diskussioner om våld, aggressivitet och maktdemonstrationer i trafiken från *fixedgear.se*. Sammantaget rör det sig om över 400 inlägg. Dessa

nätbaserade sammanhang utgör ett sorts arkiv för att studera hur cyklister själva diskuterar sin situation.

Sammantaget omfattar materialet vardags- och motionscyklister förstådda som en diversifierad grupp med olika ambitioner och cykelstilar. Materialitet är genererat under olika omständigheter och sammanhang. Att skriva i ett forum med likasinnade är inte samma sak som att vid ett cykelställ bli ombedd att prata med en forskare om sina cykelerfarenheter. Jag skiljer dock inte mellan texternas status, huruvida de är generade genom intervjuer utförda av mig eller genom nätbaserade diskussioner, utan ser dem som lika bidragande till analysen (Orgad 2009: 46). Analysen syftar inte till att dra generaliserande slutsatser om alla cyklisters situation. Materialet formerar dock konturerna av en trafikvåldsdiskurs som möjliggör att utifrån ett köns- och våldsperspektiv peka på vissa återkommande problem som förefaller vara knutna till cyklisters (könade) situation i en bilnormativ omgivning.

Analysen inspireras av Carol Lee Bacchis (1999) diskursanalytiska ansats för att studera problemrepresentationer – hur, vad och vilka som görs till problem och lösning i trafikvåldsdiskursen. En sådan ansats gör det möjligt att diskutera uttalade eller uttalade föreställningar om problem, aktörskap, ansvar och vilka möjliga lösningar som därmed skapas. Jag tar i analysen utgångspunkt i de spänningar och konflikter som i materialet knyts till cyklistpositionen i ett försök att tentativt analysera hur kränkningar, hot och våld mot cyklister kan förstås. Konkret har en närläsning av

materialet genererat en analys av cyklisters situation, särskilt med avseende på vilka situationer och sammanhang som diskuteras som problematiska och hur de relateras till andra väganvändare, främst bilister. Föreställningar om säkerhet och risk har varit särskilt viktiga att analysera, inte minst i frågor som rör ansvar för cyklisters säkerhet.

Osynliga cyklister

För att förstå våld riktat mot cyklister behöver cyklisters relation till bilister ringas in. Ett genomgående tema i intervjuerna med kvinnorna var att cykling framförallt förknippades med positiva värden kopplade till njutning, miljö och vardagsmotion (se även Andersson 2001: 37). En kvinna menar att cykling innebär en ”jättebra känsla, det finns inget bättre sätt att färdas”. Men cykling är samtidigt förknippad med fara och otrygghet. Samma kvinna menar att ”det är många som skäller och skriker på cyklister, att de är i vägen” (Kvinna, 57 år). En central dimension i otryggheten är kopplad till cyklisters upplevda osynlighet i relation till bilister.

Frågan om cyklisters osynlighet i trafiken går som en röd tråd genom samtalen med kvinnorna vid Vrinnevisjukhuset. En 46-årig sjuksköterska exemplifierar hur hon upplever sig som osynlig för bilister när hon passerar vältrafikerade rondeller på väg till jobbet. I en av rondellerna har en kurskamrat några år tidigare blivit ihjälkörd, vilket hon menar innebär att dagligen påminnas om sin egen utsatthet i trafiken. Hon säger: ”Jag måste utgå från att de inte ser mig så jag får hålla koll på dem” (Kvinna, 46 år). Hon bär därför alltid reflexväst och söker ögonkontakt med bilister innan hon korsar vägar (se även Balkmar 2014).

Exemplet visar på hur cyklister utvecklar strategier för att hantera sin egen osynlighet och utsatthet i blandtrafik genom rollövertagande – att se sig själv som en bilist skulle – nämligen som osynlig (Aldred 2013: 268). Just frågan om synlighet/osynlighet för bilister har i andra studier visat sig vara central för kvinnors upplevda säkerhet i det offentliga rummet. Andersson (2001: 39) visar i sin studie om cykelpendlande kvinnor i Malmö att vissa av informanterna kvällstid valde bort ”trafiksäkra” cykelbanor av rädsla för manliga förövare och sexuellt våld. Vissa av kvinnorna cyklade då hellre på bilvägarna eftersom det gjorde dem mer synliga för bilister och därmed upplevde de sig som tryggare. Cyklisterna jag talade med förhandlade istället sin relativa osynlighet för bilister dagtid, och gjorde det på delvis olika sätt. En menade att de skrämmande upplevelserna från att cykla i blandtrafik gjorde att hon inte skulle cykelpendla alls om det inte fanns cykelbana hela vägen hem. En 57-årig kvinna, som till skillnad från de övriga kvinnorna identifierar sig som året-runt-cyklist, relaterar till cyklistens relativa osynlighet när hon på följande vis berättar om de cykelolyckor hon varit med om under sitt liv:

Första olyckan var 1976, han såg mig inte och körde bara på mig, den andra var en olycka där jag blev påkörd på bakhjulet, någon som smet och stannade inte. Det var här på Vrinnnevi, någon som förmodligen jobbat natt och inte såg mig, en trött sjuksyrra. Den tredje var en ung kille ute vid Ingelsta köpcentra, han körde rakt på mig och jag höll upp armen för att skydda huvudet såhär, jag lämnade en stor böggla i motorhuven på hans Saab. Han var tvärförbannad och skällde ut mig för att jag inte sett mig för, men han var väl chockad och sur över att det blivit en böggla i huven (Kvinna, 57 år).

Här berättar cyklisten om tre allvarliga trafikolyckor där hon som cyklist farit illa. Vems det faktiska felet var är mindre relevant i sammanhanget, istället slås jag av hur hennes tal genomsyras av ett rollövertagande och uttryck av förståelse. Trots att hon lämnats påkörd av en smitare, och av en man skällts ut för materiella skador på hans bil, uttrycker hon också förståelse för att hon körts på. Trötthet och osynlighet förklarar den föreställda "sjuksyrrans" smitning, och mannens vrede kopplas till hans upprördhet över materiella skador på bilen. Utskällningen kopplas i hennes tal till skador på bilkroppen snarare än till sitt eget kroppsliga välbefinnande. Uttalandet exemplifierar därmed hur cyklisters riskutsatthet normaliseras. Hon har inte i något av fallen anmält olyckorna till varken polis eller sitt försäkringsbolag, detta eftersom "jag var glad att jag inte var skadad, att jag klarat mig".

Även cykelforskaren Anna Niska (2007) beskriver i en studie av cyklisters riskhantering hur cyklistpositionen är kopplad till osynlighet och utsatthet för risk. Informanterna (ingen uppdelning på kön gjordes) i hennes studie menar att tänkbara orsaker till olyckor vid cykling beror på "att cykla är en enda stor säkerhetsrisk" (Niska 2007: 36). Och det som de flesta informanter i studien upplevde som den största säkerhetsrisken var när de tvingades ut i blandtrafik eller när de måste korsa bilvägar. Att flera trafikantgrupper möts ger en extra osäkerhets känsla för cyklister eftersom cyklisterna måste vara uppmärksamma på andra trafikanters agerande "för att undvika konflikter" (Niska 2007: 35). Cyklisterna upplever att de själva måste ta ansvar för samspelet med andra trafikanter och "att framförallt bilisterna sällan visar hänsyn eller är uppmärksamma på cyklisternas närvaro" (ibid). I Niskas undersökning, liksom i min, tillskrivs cyklisten ansvaret att hantera bilisters nyckfullhet genom att "ha koll på allting" (ibid).

Det här talet om ansvar för sin egen säkerhet som cyklist, eftersom bilister inte förväntas ta ansvar, känns också igen från officiell trafiksäkerhetspolicy. I Trafikverkets broschyr *Cykelliv - om cyklar, hälsa och utrustning* från 2012 informeras cyklister om hur säkerheten för cyklister kan förbättras: "I en vägkorsning tittar bilförare främst efter andra bilar, inte efter cyklister. Därför kan du inte vara helt

säker på att de uppmärksammat dig.” (Trafikverket 2012: 20). Utifrån Bacchis (1999) ansats kan trafikvårdande myndigheter här förstås som medskapare till föreställningar och antaganden om vad som utgör problem för trafiksäkerhet och hur dessa kan motverkas. Bilistens ansvar att uppmärksamma cyklister blir här otydligt. Istället läggs ansvar för den egna säkerheten i praktiken på cyklisten, något som också exemplifierar den maktasymmetri som präglar interaktioner mellan bilister och cyklister i trafikrummet.

Något som ytterligare exemplifierar synen på cyklisten som huvudsakligt ansvarig för sin synlighet/säkerhet är trafikolyckor där cyklister blivit överkörda av tunga fordon. Dessa olyckor sker framförallt i korsningar där lastbilsföraren ska svänga höger och cyklisten ska fortsätta rakt fram. Trafikplaneraren Krister Isaksson (2012a) har gått igenom denna typ av olyckor för de senaste 15 åren och menar att utredningarna, utförda av män inom polisen och Trafikverket, återkommande pekar ut cyklisterna som problemet. Händelseförloppet beskrivs som att cyklisterna ”smyger” upp bredvid lastbilen, att cyklisten ställer sig bredvid lastbilen men att de ”borde veta bättre” och rentutav förstå ”hur svårt det är för lastbilsföraren att se”. Därmed blir det cyklisten som pekas ut som problemet och som den som ska stå för lösningen trots att de inte brutit mot några trafikregler. Tvärtom, de krossade kvinnorna, som det nästan alltid handlar om, har följt trafiksignaler och placerat sig så som regelverket påbjuder. ”Straffet för att de följt reglerna är alltså döden”, konstaterar Isaksson (2012a) och frågar retoriskt om kvinnorna skulle ha överlevt om de valt att bryta mot reglerna. Att tala om de krossade kvinnorna som bristande i regelefterlevnad eller att brista i att göra sig tillräckligt synliga för föraren, innebär enligt Isaksson att indirekt hålla dem ansvariga för sin egen död. Cyklisters regelefterlevnad utgör även en viktig aspekt för att förstå vad som legitimerar hot, våld och kränkningar av cyklisters säkerhet.

Cyklister som föder cykelhat

Enligt transportforskaren Rachel Aldred (2013) är regelefterlevnad central för hur cyklisten blir positionerad och uppfattad av andra trafikanter. Utifrån studier av brittiska cyklister menar hon att cyklister förhandlar två sinsemellan motstridiga stereotyper om vad det innebär att vara cyklist: Dels den ”dåliga” cyklisten som förknippas med bristande säkerhet, dels den alltför ”ordentliga” cyklisten, förknippad med reflexförsedda kläder, hjälm och säkerhet. Att som kvinnan i exemplet ovan iföra sig reflexväst och aktivt söka ögonkontakt med bilister i de rondeller hon passerar genom, innebär att förkroppsliga trafikvårdande instansers propå om att cyklister ska ansvara för att göra sig synliga för motorister. På så sätt kan cyklisten inte bara känna sig säkrare, utan också bli igenkänd som en ”ordentlig” säkerhetsorienterad cyklist (Aldred 2013: 267). Om den ”ordentliga”

cyklistpositionen är ett sätt att både skapa utrymme för och kännas igen som en legitim trafikant så är den ”dåliga” cyklisten som inte följer reglerna dess problematiska kontrast (Aldred 2013; se även Skinner och Rosen 2007).

Den ”dåliga” cyklisten som inte följer trafikreglerna är central också när cykelhat och kränkningar av cyklister diskuteras i medier, särskilt i relation till gångtrafikanters utsatthet. I en artikel i Svenska Dagbladet intervjuas en gruppchef hos trafikpolisen i Stockholm som menar att många cyklister ”i hög grad struntar i trafikreglerna” och därmed utgör en fara för gångtrafikanter. Detta får också konsekvenser: ”[f]otgängarna hatar cyklisterna, så enkelt är det” (Pehrson 2012). Cyklister görs här till det huvudsakliga problemet genom att förknippas med vårdslöshet och lagbrott. Att det är en polis i chefsbefattning som gör uttalandet legitimerar ytterligare föreställningen att cyklister är laglösa och farliga trafikanter. Förmodad bristande regelefterlevnad hos vissa cyklister har även lyfts fram som ett problem för cyklistgruppen generellt. I bloggar, tidningar och forum (Cyklistbloggen.se 2012, 2013; Cykelkatten 2012; SvD 2012; Wolfers 2012) diskuteras cyklisters bristande laglydighet som ett allmänt problem som späder på cykelhatet. Cyklistbloggen, som också publiceras i Svenska Dagbladet, skriver:

Jag gillar cykling och tycker att fler borde cykla. Det gör att jag försöker försvara cyklister när någon rackar ned på dem. Med de som kör mot rött biter jag i sten. Hur fasen tror de att jag ska kunna framhålla cyklingens förträfflighet när de bara skiter i reglerna och gör som de själva tycker? Någon vis cykelskribent (hittar inte källan just nu) skrev att en rödljuskörning skapar 10 nya cykelhatare (Cyklistbloggen.se 2012).

Sammantaget framstår cyklisters situation i bilsamhället som tämligen motsägelsefull. Cyklisten är dels oskyddad och i behov av skydd från bilister (exempelvis genom att hållas med egna cykelbanor och göra sig synliga för bilister) något som framförs av trafikvårdande instanser. Dels utmålas cyklisten som okontrollerbar och som hot för andra (oskyddade) trafikanter, främst gångtrafikanter, genom att vara vårdslösa och hänsynslösa trafikanter. Cyklisten befinner sig i en mellanposition i trafikhierarkin, visserligen oskyddade i relation till bilister, men med kapacitet att kränka andra oskyddade trafikanters säkerhet. Cyklisten görs på så sätt både till offer och förövare för utsatthet och kränkningar i trafiken, samt förväntas skylla sig själva för det så kallade cykelhat som riktas mot dem.

I feministisk våldsforskning har den dominerande förståelseramen varit mäns våld mot kvinnor med dess indelning i kategorin män som förövare och kvinnor som offer. Det är en uppdelning som här framstår som mindre tydlig. I materialet kan både mans- och kvinnocyklister konstrueras som offer såväl som förövare. Ett

exempel är hur journalisten Jenny Strömstedt (2013) under rubriken ”Cyklistjävlar” bloggar om hur cyklister ”kör som galningar”. Detta apropå att en kvinna kört på en tvåårig flicka på en gång/cykelbana. De mest tydliga könsreferenserna i relation till förövare görs dock i diskussioner om pendlingscyklisters risktagande. Mest problematiska är så kallade *Memils* (Medelålders man klädd i cykeldräkt av lycra) framfart i städerna, där sportigt klädda män, även kallade ”Ninjacyklister”, ”härskarcyklister” eller ”fartdårar”, associeras med hänsynslös och aggressiv cykling i trafiken (Söderberg 2014). Här finns likheter med hur cyklister omtalas i brittisk media, där bilister kan se sig som offer för ”cykelmarodörer” och ”gerillacyklister” snarare än tvärtom (Fincham 2006: 211f). I en ledare för *The Guardian* beskrivs en utveckling från en föreställd cyklist som varandes äldre kvinna eller barn på väg till kyrka eller dagis till en ”hjälmprydd lycraklädd fanatiker som cyklar hur han vill” (Fincham 2006: 211). Från att ha förknippats med femininitet, sårbarhet och inordning, associeras den farliga cyklisten istället med en fanatisk, hänsynslös tävlingsmaskulinitet som hotar den normala ordningen i trafiken. Samtidigt kan konstateras att fenomenet i sig, att cyklister betraktas som oberäkneliga och farliga trafikanter, inte är något nytt i Sverige. Martin Emanuel (2012: 332f), som studerat Stockholms cykelpolitik mellan 1930 och 1980, menar att cyklister över hela denna period betraktats som både sårbara såväl som oregerliga trafikanter i behov av ovanifrån pålagd kontroll och fostran. När cyklister efter 100 år i skuggan av bilismen nu åter tar plats på vägarna aktualiseras också en kamp om trafikrummet som för cyklister kan vara både skrämmande och våldsam.

Cyklisters kamp om trafikrummet

Cykling är aldrig bara cykling, den är också förknippad med en rad föreskrivna och förbjudna uppföranden (Horton 2007). En av informanterna från Vrinnevisjukhuset ger ett vardagligt exempel om vad det kan innebära att ta upp plats som vintercyklist i Norrköping. Den 57-åriga kvinna, som ovan berättade om sina olyckserfarenheter, berättar här hur hon brukar cykla bland bilister vintertid – detta eftersom bilvägarna ofta snöröjs före cykelvägarna. Just snöröjning har uppmärksammats som en jämställdhetsfråga i vissa svenska kommuner. Tidigare har det varit kutym att bilvägarna prioriteras före cykel- och gångvägar. I Karlskoga plogas dock numera gång- och cykelvägar före större bilvägar, något som framförallt anses gynna kvinnor, då fler kvinnor än män går, cyklar och åker kollektivt (jämställ.nu 2012). Så tycks det ännu inte vara i Norrköping. ”Många gubbar skäller på mig och pekar på cykelbanan att jag ska hålla mig där, men jag kör bland bilarna ändå”. När cykelbanorna är obrukbara använder hon de vägar som är plogade, dock till priset att ”bli tutad på”.

Istället för att hålla sig ur vägen så tar denna kvinna plats och tvingar därmed

(mans)bilister att behandla henne som en (långsam) del av trafiken (DfT 2010: 27). Under intervjun gör hon en poäng av att hon klarar av att hantera aggressivitet hon möter i trafiken, något som på så sätt görs till en resurs i presentationen av en självsäker femininitet (Steinbach 2011: 1128). Priset för att ta upp bilisternas plats, och att därmed bryta mot bilistens hastighetsprivilegium, är att dra på sig tutningar. Adonia Lugo (2013: 45) menar att bilisters tutande kan tolkas både som en påminnelse om att cyklisten är odisciplinerad (en ”dålig” cyklist), men också som ett uttryck för bilisters rädsla för att skada oskyddade trafikanter. Att den 57-åriga kvinnan säger sig fortsätta cykla bland bilisterna tolkar jag som nödvändigt för att förbli ett (velo)mobilt subjekt även vintertid. Men det kan samtidigt tolkas som ett motstånd mot vissa bilisters fostrande tutningar, handlingar som i sig kan upplevas som både skrämmande och våldsamma för en sårbar cyklistkropp (Lugo 2013).

Våldsamma aggressioner riktade mot cyklister som tar plats kan ta sig olika uttryck. Tutningar är ett sådant uttryck, att använda bilen som vapen är ett annat. Trafikplaneraren Krister Isaksson säger i en intervju med SVT att:

(...) eftersom jag själv cyklat i många år har jag själv råkat ut för bilister som använder sina bilar som vapen, prejar cyklister av vägen, kastar frukt, spolar med spolarväska och så vidare (van Luik 2013).

Ett uppmärksammat exempel på hur detta kan gå till rapporteras i *Borås tidning*. Här uppges en grupp tävlingscyklister under en träningsrunda ha blivit utsatta för en bilist som avsiktligt kört på dem.

Mitt i omkörningen ska bilisten ha girat kraftigt åt höger och kört rakt in i den cyklist som låg längst fram i klungan. Samtidigt som sju-åtta cyklister hamnade i diket tryckte bilisten gasen i botten och körde på ytterligare tre cyklister som låg i en klunga längre fram – för att sedan försvinna i hög fart från platsen (Terneborn och Green 2013: 4f, se även Johansson och Forsberg 2011).

Det rapporterade avsiktliga våldet riktat mot cyklisterna har enligt skribenten föregåtts av motsättningar mellan cyklister och bilister i området. En kvinna som företräder traktens byalag fördömer händelsen men menar ändå att cyklisterna tar upp för mycket plats på vägarna och ”visar ingen hänsyn” mot bilisterna. Jag tolkar det som att cyklisterna därmed också tillskrivs skuld för det våld som drabbat dem. En central del i detta skuldbeläggande, och våldet som riktats mot dem, tolkar jag vara att cyklisterna inte ansetts anpassa sig till dominerande föreställningar om vilka mobila subjekt som hör hemma på vägarna.

Cyklister utsätts också för diskursivt våld på sociala medier. Under sommaren 2013 diskuterades särskilt det cykelmotstånd som de så kallade ”cykelhatargrupperna” på *Facebook* gav uttryck för (Kronqvist 2013). I ett facebookinlägg skriver en bilist hur han utsatt cyklister för livsfara:

Körde en härlig hämnd mot asen på sina cyklar på väg hem i dag. Dryga 100kmh med centimetrar tillgodo mellan styre och backspegel följt av en tvär gir in i vägrenen så att det rörs upp hälsosamt damm för kräken att inandas (Kronqvist 2013).

Diskursivt näthat kan tyckas höra medier och internet till och behöver inte nödvändigtvis praktiseras på vägarna. På *cyklistbloggen.se* (2013) problematiseras dock tendensen att cyklisthatet ofta avfärdas som jargong:

Det krävs bara att jag hamnar framför en enda cyklisthatande, stressad bilist som inte fått sitt morgonkaffe än och som plötsligt känner att hen ska ’visa cyklistjävlarna’ för att det ska bli livsfarligt för mig.

Min tolkning är att det diskursiva våldet utgör ett latent hot som öppnar upp för risken att utsättas för bilister som avsiktligt vill kränka cyklistens säkerhet.

När jag intervjuar en 41-årig man med mångårig erfarenhet av landsvägscyckling om utsatthet längs vägarna så framkommer i hans svar exempel på förhandlingar om hur man bäst handskas med ”bilar som ibland vill markera någonting”:

Det hände kompisen han fick en ölflaska slängd bredvid sig, jag har fått en näve ostbågar slängd på mig när jag varit ute och cyklat och ett och annat finger har man ju fått också. Men jag brukar hellre vinka än att peka finger. Det är ju klart att när man nästan blir påkörd då blir man ju livrädd. Det gäller att försöka att inte väcka någon extra ilska utan tona ner det lite (Man, 41 år).

Utsagan ger uttryck för hur mannen, som i de här fallen cyklat på landsväg, upplevt olika former av kränkningar riktade mot sig som cyklist. Hans strategi för att hantera kränkningarna är att neutralisera handlingarna genom att vinka, hellre än att konfrontera genom att ge fingret i gengäld. Att bemöta kan enligt min tolkning få till följd att ytterligare reta upp bilisten – något som skulle innebära ännu en fara för cyklisten. Det stora problemet är, menar han, att få bilisterna att inse att markeringar och bristande hänsyn utsätter cyklister för livsfara. Förutom att vinka är tillfällena till interaktion med bilister få för landsvägscyklister. I staden, där hastigheterna är lägre, finns dock fler sätt. ”Jag har jagat efter en bilist

och dunkat i plåten, men det var för att få kontakt med personen, det var inte för att buckla till bilen utan att visa att hållå, förstår du hur nära det var?” Poängen, menar han, är att få bilisten att ta konsekvenserna av sitt handlande, inte att utöva våld mot bilisten eller dennes bil. I det nätbaserade materialet diskuteras dock symboliska gester och fysiskt dunkande på bilar som en viktig del av cyklisternas upprättelsearbete gentemot bilister.

Onlinebaserat upprättelsearbete

Inom trafikpsykologin framförs förklaringsmodeller som beaktar hur bilistens relativa anonymitet i trafiken ökar sannolikheten för att utsätta andra trafikanter för risker (Björklund 2007). Vägvrrede och aggressivitet i trafiken förklaras exempelvis med möjligheten att ”slippa undan” i trafiken, eftersom det är svårt för offer att vedergälla och få upprättelse (Møller 2007, se även Forward 1999). Som jag även diskuterat i andra sammanhang (Balkmar 2014), kan cyklisters interaktion om sina upplevelser av utsatthet i trafiken tolkas som en form av onlinebaserat upprättelsearbete. Medlemmarna på *fixedgear.se* har här en arena för att dela med sig av sin rädsla för ”hatet” mot cyklisterna såväl som ”maktskillnaden” mellan bilister och cyklisterna. Vissa medlemmar beskriver trådarna som en sorts ”terapi” och möjlighet till att ”få lite medkänsla”. Forumet kan liknas vid ett rum där medlemmarna kan berätta, förhandla och orientera sig om vad det innebär att vara cyklist i trafiken. Diskussionerna behandlar alltifrån upplevelser av farliga situationer, våld och bråk i storstadstrafiken,

till de mest effektiva sätten för cyklisterna att få upprättelse gentemot bilister.

Forumintägnen berättar ofta om var cyklisten färdades och omständigheterna kring tillbudet, vem som gjorde vad och

En medlem menar att bilister blir ”helt galna” om cyklisten ”knackar lite försiktigt på deras bilar”.

med vilka konsekvenser. En medlem på *fixedgear.se* beskriver exempelvis hur han vid en trafiksignal istället för att använda den överfulla cykelbanan ställt sig i bilvägen för att där vänta bakom en bil. När ljuset sedan slår om till grönt cyklar han, varpå en bil passerar och tutar ”massivt” och ”medvetet prejar” cyklisten. När bilisten sedan stannar för att släppa över gångtrafikanter vid nästa korsning approacherar cyklisten honom igen, varpå bilisten återigen prejar cyklisten och cyklisten svarar med att banka på bilens sidoruta. Vid nästa korsning tar cyklisten bilder av registreringskylten och försöker även fotografera föraren, vilket provocerar föraren att svära mot cyklisten.

Det är inte ovanligt att medlemmarna, liksom exemplet ovan, skriver att de brukar ”banka” eller ”slå” på bilruta eller tak för att på så sätt påkalla bilisters uppmärksamhet. En medlem menar att bilister blir ”helt galna” om cyklisten ”knackar lite försiktigt på deras bilar”. Att knacka eller slå på bilar är även diskuterat som ett sätt att störa bilistens föreställda trygghet. Slag mot plåt eller rutor anses spräcka ”illusionen” om att bilisten inte skulle vara

sårbar. De ofta emotionella inläggen om cyklisters utsatthet kan beröra den omedelbara lusten att med cykellåset slå sönder bilen som hämnd för den upplevda kränkningen. Benämningen "U-lock revenge" är ett vedertaget uttryck bland cyklisterna, och enligt min tolkning en del av hur ett gemensamt upprättelsearbete görs gentemot bilisterna. Cykellåset utgör både symbol och regelrätt vapen varmed bilar kan slås sönder och bilförare läxas upp med våld. Ibland förekommer låshämnden som en sorts fantasi om hur vissa skulle vilja hämnas, en medlem skriver exempelvis att han både "ångrar och är glad" över att han inte använde låset för att slå sönder bilen. Men, som noterats ovan, att intervensera med våld kan också medföra ytterligare problem i form av konfrontationer med bilister.

Intensiva diskussioner förs om lämpligheten i att intervensera genom att banka på bilen. Inom gemenskapen delas berättelser om hur uppretade män hotat och utsatt cyklister för ytterligare fara genom fysisk misshandel. Manliga bilförare görs i skildringarna både oberäknliga och potentiellt livsfarliga (farliga kvinnor förekommer i princip aldrig i berättelserna). Att ge fingret eller banka på bilen för att påvisa en bilists bristande omdöme förenas därmed med livsfara: Du kan aldrig veta vad mannen som sitter bakom ratten är kapabel till. Andra föreslår därför att hellre störa bilisternas bekvämlighetszon, exempelvis genom att öppna en av bilens bakdörrar för att sedan skyndsamt cykla från platsen. Poängen med detta är enligt medlemmarna att besvära och störa bilistens föreställda trygghet i sina bilar.

I kölvattnet av diskussionerna om

cyklisters riskhantering följer resonemang om hur man som cyklist kan förhålla sig till konflikter i trafiken på ett mer kontrollerat och säkert sätt. Diskussionerna om cyklisters upprättelsearbete går här bortom den våldsamma och omedelbara hämndens njutning. Istället poängteras självkontroll för att på ett säkert sätt reda ut en konfliktfylld situation. Vissa menar att de försöker vara "accepterande" i trafiken och anpassa sig till situationen snarare än att göra verbal eller fysisk gengäld. Att som i exemplet ovan fotografera bilens registreringsnummer och förare, ger utrymme både till att lugna ner sig och visa för bilisten att han (som det oftast handlar om) inte undkommer ansvar. Vissa menar att oförätter inte behöver påtalas med fingret eller att banka på bilen: att stanna upp och titta in i bilen med "besviken min", ge "pusmun" eller att ironiskt ge "tummen upp", kan vara minst lika effektivt. Poängen med dessa mindre konfrontativa interventioner är enligt min tolkning att inte spela med i det förväntade våldsamma sättet att interagera i trafiken, bilisten kommer på så sätt "av sig".

Cyklisternas interventioner bryter på olika sätt bilistens bekvämlighetszon genom att banka på bilen, öppna bildörrar, eller med blickar och ironi påtala förares felhandlingar. Av vikt för vedergällningen är den hybrida ontologi som utvecklas i mötet mellan människa-maskin, vilken präglar hur förare relaterar till och upplever bilen, bilkörning och andra väganvändare (Lupton 1999). I Luptons (1999: 64) undersökning om mäns vägvrede så legitimerades hot och våld när någon upplevdes "invadera" bilistens utrymme i trafiken. Och det är

just detta som cyklisterna riktar in sig på i sitt upprättsarbete. Slag mot bilen tycks effektivt bryta föreställningen om bilen som en skyddad semiprivat plats i det offentliga rummet – och därmed utmanas också den rumsliga säkerhet, kontroll och status många män tycks koppla samman med bilen. Men till skillnad från hur bilisters vägvrede förknippas med att tappa självkontroll (Lupton 1999) betonar cyklisterna självkontroll i trafiken. Kontrollen bibehålls genom utvecklandet av strategier för att hantera ett potentiellt farligt möte med en bilist: notera bilnumret, fotografera bilen och kontakta sedan föraren via telefon för att under säkra förhållanden konfrontera personen. På så sätt skapar forummedlemmarna inte bara ett utrymme för att ”tala tillbaka”, utan också bättre förutsättningar för mer konstruktiva och säkra relationer mellan bilister och cyklister.

Motsättningar, kön och våld

I den här artikeln har jag utifrån ett köns- och våldsperspektiv undersökt cyklisters situation i en bilnormativ omgivning. Trots att Sverige, till skillnad från länder som Storbritannien och USA, kan kategoriseras som ett land där cykling är ”normalt” (Pooley 2013: 42), måste cyklister i Sverige fortfarande förhandla sin rätt till vägen. Att förhandla utsatthet och motsättningar i trafiken kan sägas vara en del av vad det innebär att vara cyklist också i ”cykelvänliga” Sverige. Motsättningarna som diskuterats kan placeras utefter en skala över olika händelser och handlingar som återskapar cyklister som De Andra (jämför Listerborn 2011; Koglin 2013). Dels kan motsättningarna förstås i termer av att biltrafik och dess fysiska miljö i sig utgör ett strukturellt hot mot cyklisters säkerhet, men där ansvaret för säkerhet i praktiken individualiseras till främst cyklistens ansvar, snarare än att ses som ett bredare samhällsproblem. Dels kan motsättningarna förstås i termer av explicita maktdemonstrationer där enskilda bilister tar sig rätten att hota cyklister, exempelvis genom täta omkörningar, tutningar, prejningar eller till och med påkörningar. Kränkningarna, hoten och våldet är inte bara problem som riskerar att minska andelen cyklister, utan riskerar samtidigt att reproducera könade mobilitetsmönster. Våldet återskapar inte bara (mans)bilisten som norm under vilkens premisser interaktion i trafiken ska ske, utan riskerar dessutom att minska kvinnors andel av cyklingen (Garrard et al 2006). Idag är könsfördelningen bland Stockholmscyklisterna relativt jämn, grovt generaliserat rör det sig om ”en tids- och hälsomedveten medelklass som cyklar” (Emanuel 2012: 351). I städer som London är dock bara en tredjedel av cyklisterna kvinnor, något som ska jämföras med städer i länder som Danmark och Holland där kvinnor cyklar mer än män (Steinbach et al 2011). Förklaringarna till varför kvinnor cyklar mindre beror dels på att kvinnor oftare ansvarar för barnomsorg och handling, men framförallt på

rädsla för trakasserier och faror i trafiken (Garrard et al 2006; Steinbach et al 2011; Pooley 2013).

I trafikvåldsdiskursen är det framförallt maskulina subjekt som utsätter andra för fara och kränkningar i det offentliga rummet. Motsättningarna länkar därmed till det som Joelsson (2013) talar om i termer av våldsam mobilitet, att vissa män återskapar bilistens rätt till vägen genom att på ett aggressivt och våldsamt sätt etablera sin närvaro i trafikrummet. Genom att kräva sin rätt att ta upp plats, trots att denne juridiskt inte har denna rätt, kan bilisten sägas "missbruka" sin materiella makt på bekostnad av andra väganvändares säkerhet (Koglin 2013: 79). Om plats är något som inte bara finns där, utan görs och könas genom våra handlingar och praktiker, formar trafikvåldet ett maskulint kodat offentligt rum som inkluderar och exkluderar utifrån kön (Forsberg 2005; Joelsson 2013). Det är skillnad på hur den könade cyklistkroppen är situerad i det offentliga rummet. När bilen erbjuder kvinnor ett skydd mot hotet om mäns våld i det offentliga rummet, blir den könade cyklistkroppen istället synlig och exponerad för en maskulin blick (Horton 2007: 134; Steinbach et al 2011). En kvinna som cyklar kan exempelvis bli kallad "cykelfitta", en sexistisk kränkning riktad mot henne specifikt som sårbar och riskutsatt kvinna i det offentliga rummet. Risk som associeras med den manliga cykelkroppen konnoterar istället en annan relation till risk. En "cykelmarodör" eller *Memil* står visserligen för en man som cyklar hänsynslöst och aggressivt i trafiken (Söderberg 2014), men

är därigenom allttjämt förknippad med statusomgärdat maskulint risktagande och tävlande i trafikrummet på ett sätt som sexistiska kränkningar av kvinnor inte är.

En kvinna som cyklar kan exempelvis bli kallad "cykelfitta", en sexistisk kränkning riktad mot henne specifikt som sårbar och riskutsatt kvinna i det offentliga rummet.

Samtidigt är det inte nödvändigtvis så att den objektiva risken behöver vara större för kvinnor som cyklar jämfört med män (ibid). Istället är det hur risk görs betydelsefullt som framstår som könat, nämligen i hur risker i trafiken bekräftas, görs viktiga eller tonas ner (Steinbach et al 2011: 1128). Materialet rymmer exempelvis få kvinnor som talar om risker eller potentiella våldsamma situationer i termer av tillfällen att hävda sig gentemot bilister, något som ligger i linje med tidigare forskning om kvinnors strategier för att undvika farliga platser (Andersson 2005). I forummaterialet görs dock utsatthet för risk till en central del i medlemmarnas (våldsamma) motstånd mot bilistens självklara plats på toppen i trafikhierarkin. Men också i detta mellanmanliga sammanhang gavs uttryck för undvikande strategier: genom självkontroll, anpassning samt att aktivt undvika att väcka/spå på bilburna mäns ilska mot cyklisterna.

För att förstå motsättningarna mellan cyklisterna och bilister som här diskuterats

krävs att cyklisters situation relateras till en mer djupgående konflikt i hur städernas byggda miljö alltså privilegierar bilismen snarare än cykling (Koglin 2013). Trots att det i många offentliga sammanhang inte är socialt accepterat att med våld tilltvinga sig förmåner, verkar bilismen kunna skapa ett trafikrum där fysisk styrka och våld i vissa fall kan tolereras och till och med accepteras (Jain 2004, 2005, i Nixon 2014: 93). För att minska konfliktytorna mellan olika trafikslag skulle det krävas djuplodande förändring av rådande transportsystem och städernas byggda miljö. Risken är annars att stadsplanerare och trafikplanerare även framöver ägnar sig åt vad Krister Isaksson (2012b) kallar för "konfliktdesign": en infrastruktur som kommunicerar att det främst är bilisten som hör hemma i och har rätt till trafikrummet – inte cyklister. McCarthy (2011: 1445) visar exempelvis i en studie av cyklisters uppfattningar av risk i Charleston, USA, att informanterna upplevde vägarna som "tillhörande bilister", något som också ansågs legitimera kränkningar riktade mot cyklister. Det våld som diskuterats i denna artikel bör förstås som del av vidare strukturer där bilismen som regim (re-)producerar säkerhet för vissa mobila subjekt och utsatthet för andra. I förlängningen kan bilistnormen och den byggda miljön förstås som möjliggörande inte bara av vissa mäns subjektiva upplevelser att de "har rätt" till vägen, och de identitetsskapande praktiker som därmed görs möjliga, utan även dess effekter i form av kränkningar av cyklisters säkerhet (Balkmar 2014). Om cyklingen ska främjas, vilket tycks vara den politiska ambitionen, så kan ett sådant arbete inte byggas på att främst lyfta fram de positiva aspekterna av cykling (förbättrad folkhälsa, minskad miljöpåverkan, mindre trängsel) utan att också ta cyklisters upplevelser av våld i trafiken på allvar.

Noter

1. Jag vill rikta ett varmt tack till de granskare och TGV:s redaktörer som så konstruktivt och inspirerande kommenterat tidigare versioner av denna artikel.

Referenser

Andersson, Birgitta (2001) *Rädslans rum*. VINNOVA rapport VR 2001:32. Stockholm: VINNOVA.

Andersson, Birgitta (2005) "Mäns våld blir kvinnors ansvar. Riskkalkylering i det offentliga rummet", Friberg, Tora, Listerborn, Carina, Andersson, Birgitta och Scholten, Christina (red) *Speglingar av rum. Om könskodade platser och sammanhang*. Stockholm/Stehag: Symposion.

Aldred, Rachel (2013) "Incompetent or Too Competent? Negotiating Everyday Cycling Identities in a Motor Dominated Society", *Mobilities* 8(2): 252-271.

Bacchi, Carol Lee (1999) *Women, Policy and Politics: The Construction of Policy Problems*. London: Sage.

Balkmar, Dag (2012) *On Men and Cars: An Ethnographic Study of Gendered, Risky and Dangerous Relations*. Linköping: Linköpings universitet.

Balkmar (2014 accepterad) "De osynliga slår tillbaka: om cyklisters plats i en bilnormativ omgivning", *Gränslös. Tidskrift för studier av Öresundsregionens historia*. Centrum för Öresundsstudier.

Bax, Mats (2013) "De tycker att vi ska ha bättre koll på barnen", *Expressen* 25 juni 2013.

Berglin, Rickard (2010) "Cykelboom ställer krav på cykelvägar", *Mitt i Östergötland* 23 mars 2010.

Björklund, Gunilla (2007) "Driver Irritation and Aggressive Behavior", *Accident Analysis & Prevention* 40: 1069-1077.

Böhm, Steffen (red) (2006) *Against Automobility*. Malden, MA: Blackwell.

Carlsson-Kanyama, Annika och Åkerström, Janne (2011) *Genusaspekter på transporter, litteraturstudie och bearbetning av statistik om kvinnligt och manligt bilägande och bilanvändning*. Stockholm: FOI, Totalförsvarets forskningsinstitut.

Ceccato, Vania (red) (2012) *The Urban Fabric of Crime and Fear*. Dordrecht: Springer.

Cyklister i Stockholm (2013) "Misshandlad av taxichaufför", 22 augusti 2013. <http://cyklist-stockholm.se/2013/08/22/misshandlad-av-taxichauffor/> [4 november 2013].

Cykeleko (2008) "60 procent fler cyklister i Stockholm", *Cykeleko* 4. http://www.welcom.se/petter/Cykeleko_4_08.pdf [23 april 2014].

Cykelkatten (2012) "Cykelhat" 13 juni 2012. <http://cykelkatten.blogspot.se/2012/06/cykelhat.html> [2 maj 2014].

Cyklistbloggen.se (2012) "Cyklister som kör mot rött föder cykelhat", 8 juni 2012. <http://www.cyklistbloggen.se/2012/06/cyklister-som-kor-mot-rott-foder-cykelhat/> [6 maj 2014].

Cyklistbloggen.se (2013) "Sluta generalisera i trafiken", 18 januari 2013. <http://www.cyklistbloggen.se/2013/01/sluta-generalisera-i-trafiken/> [2 maj 2014].

Department for Transport (DfT) (2010) *Cycling, Safety and Sharing the Road. Qualitative Research with Cyclists and Other Road User*. London: Department for Transport.

Dery, Mark (2006) "Always Crashing in the Same Car": A Head-On Collision with the Technosphere. Böhm, Steffen (red) (2006) *Against Automobility*. Malden, MA: Blackwell.

Diits Vikström, Fredrik (2012) "Hårdare tag mot aggressiva förare", *Vi bilägare* 14 juni 2012.

Dragic, Marijana (2009) "Bilisten krossade min näsa", *Aftonbladet* 11 oktober 2009.

Epstein, Mimmi (2013) "Stockholms cyklister otrygga - och färre väljer att trampa", *Metro* 13 juni 2013.

Emanuel, Martin (2012) *Trafikslag på undantag: cykeltrafiken i Stockholm 1930-1980*. Stockholm: Stockholmia förlag.

Faskunger, Johan (2008) *Aktiv transport - på väg mot bättre förutsättningar för gång- och cykeltrafik*. Östersund: Statens folkhälsoinstitut.

Fincham, Ben (2006) "Bicycle Messengers and the Road to Freedom", Böhm, Steffen (red) (2006) *Against Automobility*. Malden, MA: Blackwell.

Forsberg, Gunnel (2005) "Den genderiserade staden", Friberg, Tora, Listerborn, Carina, Andersson, Birgitta och Scholten, Christina (red) *Speglingar av rum. Om könskodade platser och sammanhang*. Stockholm/Stehag: Symposion.

Forward, Sonja (1999) *Aggressivitet på väg*. Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut.

- Friberg, Tora (2005) "Kvinnors upplevelser av resans rum", Friberg, Tora, Listerborn, Carina, Andersson, Birgitta och Scholten, Christina (red) *Speglingar av rum. Om könskodade platser och sammanhang*. Stockholm/Stehag: Symposion.
- Friberg, Tora, Listerborn, Carina, Andersson, Birgitta och Scholten, Christina (red) (2005) *Speglingar av rum. Om könskodade platser och sammanhang*. Stockholm/Stehag: Symposion.
- Garrard, Jan, Crawford, Sharyn, Hakman, Natalie (2006) *Revolutions for Women: Increasing Women's Participation in Cycling for Recreation and Transport*. Burwood: Deakin University.
- Giertz, Helena (2012) "MAMILs, fåfänga och träningsrapport", *Sydsvenskan* 13 september 2012.
- Hearn, Jeff och Parkin, Wendy (2001) *Gender, Sexuality and Violence in Organizations*. London: Sage.
- Hearn, Jeff, Novikova, Irina, Pringle, Keith, Šmídová, Iva, Bjerén, Gunilla, Jyrkinen, Marjut, Iovanni, LeeAnn, Arranz, Fátima, Ferguson, Harry, Kolga, Voldemar, Müller, Ursula, Oleksy, Elzbieta H., Balkmar, Dag, Helfferich, Cornelia, Lenz, Ilse, Wojtaszek, Marek M., Picukane, Elizabete och Rosa, Victoria (2013) *Studying Men's Violences in Europe: Towards a Research Framework*. Örebro University CFS Report Series 25. Örebro: Örebro universitet.
- Henriksson, Malin (2014) *Att resa rätt är stort, att resa fritt är större: kommunala planerades föreställningar om hållbara resor*. Linköping: Linköpings universitet.
- Horton, David (2007) "Fear of Cycling", Horton, David, Rosen, Paul och Cox, Peter (red) *Cycling and Society*. Aldershot: Ashgate.
- Isaksson, Krister (2012a) "Cyklisterna som följer lagen straffas med döden", *Newsmill* 7 maj 2012.
- Isaksson, Krister (2012b) "Konfliktdesign", www.kadens.se 5 september 2012.
- Jacobsen, Peter, Francesca, Racioppi och Rutter, Harry (2009) "Who Owns the Roads? How Motorised Traffic Discourages Walking and Bicycling", *Injury Prevention* 15: 369-373.
- Jain, Sarah (2004) "Dangerous Instrumentality: The Bystander as Subject in Automobility", *Cultural Anthropology* 19(1): 61-94.
- Jain, Sarah (2005) "Violent Submission: Gendered Automobility", *Cultural Critique* 61: 185-214.
- Joelsson, Tanja (2013) *Space and Sensibility: Young Men's Risk-Taking with Motor Vehicles*. Linköping: Linköpings universitet.
- Johansson, Yvonne och Forsberg, Oskar (2011) "Ändrad dom i cykeltvist", *Sydsvenskan* 16 december 2011.
- Jämställ.nu (2012) "Jämställd snöröjning i Karlskoga", 3 december 2012. <http://www.jamstall.nu/praktiska-exempel/samhallsplanering/jamstalld-snorojning-i-karlskoga/> [27 augusti 2014].
- Koglin, Till (2013) *Vélobility: A Critical Analysis of Planning and Space*. Lund: Lunds universitet.
- Kronqvist, Patrik (2013) "Cyklisthatet är livsfarligt", *Expressen* 7 juni 2013.
- Listerborn, Carina (2011) "Den våldsamma integreringen", Listerborn, Carina, Molina, Irene och Mulinari, Diana (red) *Våldets topografier: betraktelser över makt och motstånd*. Stockholm: Atlas.
- Listerborn, Carina, Molina, Irene och Mulinari, Diana (red) (2011) *Våldets topografier: betraktelser över makt och motstånd*. Stockholm: Atlas.

- Loukaitou-Sideris, Anastasia och Fink, Camille (2009) "Addressing Women's Fear of Victimization in Transportation Settings. A Survey of U.S. Transit Agencies", *Urban Affairs Review* 44(4): 554-587.
- Lugo, Adonia (2013) *Body-City-Machines: Human Infrastructure for Bicycling in Los Angeles*. Opublicerad avhandling, University of California.
- Lupton, Deborah (1999) "Monsters in Metal Cocoons: 'Road Rage' and Cyborg Bodies", *Body & Society* 5: 57-72.
- McCarthy, Deborah (2011) "'I'm a Normal Person': An Examination of How Utilitarian Cyclists in Charleston South Carolina Use an Insider/Outsider Framework to Make Sense of Risks", *Urban Studies* 48: 1439-1455.
- Mäcks, Mattias (2013) "Cykelolyckorna ökar i Stockholm", *Svenska Dagbladet* 19 april 2014.
- Møller, Mette (2007) "Vhad ved vi om vejvrede", *Dansk Vejtidskrift* Januari 2007.
- Naturvårdsverket (2005) *Den samhällsekonomiska nyttan av cykeltrafikåtgärder*. Stockholm: Naturvårdsverket.
- Nelson, Lise och Seager, Joni (red) (2005) *A Companion to Feminist Geography*. Malden, MA: Blackwell.
- Niska, Anna (2007) *Cyklisters syn på cykelvägars standard, fokusgrupper i Umeå och Linköping*. VTI rapport 585. Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut.
- Nixon, Denver (2014) "Speeding Capsules of Alienation? Social (Dis)Connections Amongst Drivers, Cyclists and Pedestrians in Vancouver, BC", *Geoforum* 54: 91-102.
- Orgad, Shani (2009) "How Can Researchers Make Sense of the Issues Involved in Collecting and Interpreting Online and Offline Data?", Markham, Annette och Baym, Nancy (red) *Internet Inquiry: Conversations About Method*. Los Angeles: Sage.
- Pehrson, Josefin (2012) "Ny lag kan ge färre bråk i trafiken", *Svenska Dagbladet* 4 september 2012.
- Pooley, Colin (2013) *Promoting Walking and Cycling: New Perspectives on Sustainable Travel*. Clifton: Policy Press.
- Rydhagen, Maria (2010) "Det blir vanligare med aggressivitet i trafiken", *Expressen.se* 31 mars 2010.
- Samppala, Sandra (2013) "Cyklist slog bilist genom fönsterruta", *Lokaltidningen Mitt i* 29 augusti 2013.
- Skinner, David och Rosen, Paul (2007) "Hell is Other Cyclists: Rethinking Transport and Identity", Horton, David, Rosen, Paul och Peter, Cox (red) *Cycling & Society*. Aldershot: Ashgate.
- SKL (2013) *Kön i trafiken, Jämställdhet i kommunal transportplanering*. LTAB: Sveriges Kommuner och Landsting.
- Spolander, Krister (2013) *Det statliga sveket mot cyklisterna. Planer utan pengar är bara papper mellan pärmar*. www.spolander.se [4 september 2014].
- 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 & Medicine* 72: 1123-1130.
- Strömstedt, Jenny (2013) "Cyklistjävlar", 18 juni 2013. <http://blogg.mama.nu/jennystromstedt/2013/06/18/cykelhelvetet/> [27 augusti 2014].
- SvD nyheter (2012) "Här är det värst att cykla", *Svenska Dagbladet* 13 juni 2012.
- Söderberg, Annie (2014) "Cykling som beteende och livsstil", 28 mars 2014. [bicycling](http://bicycling.se).

se/blogs/anniesoderberg [27 augusti 2014].

Terneborn, Erik och Green, Lars-Åke (2013) "Bilister har inte förståelse", *Borås Tidning* 10 augusti 2013.

Trafikanalys (2011) *Arbetspendling i storstadsregioner - en nulägesanalys*. Rapport 2011:3. Stockholm Trafikanalys.

Trafikverket (2011). *Ökad och säker cykling. Redovisning av ett regeringsuppdrag*. Borlänge: Trafikverket.

Trafikverket (2012) *Cykelliv - om cyklar, hälsa och utrustning*. http://publikationswebbutik.vv.se/upload/1495/100031_cykelliv.pdf [20 september 2014].

Trafikverket (2014) *Säkrare cykling - Gemensam strategi för år 2014-2020*. http://publikationswebbutik.vv.se/upload/7222/2014_030_sakrارة_cykling_gemensam_strategi_for_ar_2014_2020.pdf [20 september 2014].

Urry, John (2004) "The 'System' of Automobility", *Theory, Culture and Society* 21(4/5): 25-39.

van Luik, Collette (2013) "Cyklister utsätts för hot och våld", *Sveriges Television* 12 juni 2013.

Vägverket (2005) *Res Jämt - Tankar kring ett jämställt transportsystem*. Borlänge: Vägverket.

Wallner, Jacques (2013) "Vi gasar - för att inte får 'tokbryt'", *Dagens Nyheter* 4 november 2013.

Wolfers, Jeroen (2012) "Cyklister som kör mot rött föder cykelhat", *Svenska Dagbladet nyheter* 11 juni 2012.

Nyckelord

Cykling, genus, mobilitet, risk, våld

Dag Balkmar

Institutionen för humaniora, utbildnings- och samhällsvetenskap

Centrum för feministiska samhällsstudier

Örebro universitet

701 82 Örebro

E-post: dag.balkmar@oru.se