

Denne artikel er udgivet i det elektroniske tidsskrift
Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet
(Proceedings from the Annual Transport Conference
at Aalborg University)
ISSN 1603-9696
<https://journals.aau.dk/index.php/td>

Fortællinger om cykling: Sprogets indvirkning på adfærd og udvikling på cykelstien

Ida Marie Nygaard Christensen, Q12Y@kk.dk

Cand. Soc. I Nordisk Urban Planlægning fra Roskilde Universitet, Malmø Universitet og Uit – Norges Arktiske Universitet

Abstrakt

Selvom Danmark er kendt som et af verdens bedste cykellande, har cykeltrafikken herhjemme generelt været dalende siden 90'erne (Vejdirektoratet, 2023). 2022 var Cyklens År, mange initiativer blev udrullet, Tour de Francé startede i Danmark og touren blev vundet af en dansker. Men var det nok til at vende 30 års trist udvikling?

Specialeafhandlingen *How words matter in Danish cycling development* foreslår, at en del af årsagen til den triste cykeludvikling kan tildeles måden, hvorpå der tales om cykling i Danmark. Specialets udgangspunkt er, at mobilitetsforskning rummer mere end tilbagelagt afstand, og undersøger derfor hvordan sociologiske faktorer, såsom sproget, kan være dagsordenssættende for cykeludviklingen i Danmark.

Specialet konkluderer, at vi i Danmark er eksponeret for fortællinger om cykling, der smitter af på vores hverdagspraksis og adfærd på aktør- såvel som individniveau. Det konkluderes ligeledes, at hvis denne italesættelse af cykling ikke ændrer sig, kan vi udrulle nok så mange initiativer, men det kan det blive svært at bryde ud af de vante rammer og lave nye praksisser og politikker, der reelt kan ændre de rammer, vi som planlæggere, politikere og ikke mindst cyklister skal handle indenfor. Endelig foreslår specialet, at nye fortællinger kan være med til at vende denne udvikling, men at dette kræver en skærpet indsats særligt hos de stemmer, der infiltrerer hverdagslivet. Denne artikel fremhæver specialets metodiske tilgange og teoretiske grundlag samt analysens væsentligste resultater. Herudover udpeger artiklen vigtige emner for fremtidig forskning og diskussion, samt forslag til, hvordan forvaltninger aktivt kan arbejde med sprog i kommunikation om byen og planlægning.

Baggrund: Der er et yndigt land på to hjul

For os danskere er cykling ikke noget nyt. Det er for mange ikke noget vi umiddelbart tænker over til dagligt, når vi sætter os op på den tohjulede og sætter kurs mod skole eller arbejde. Cykling er blot en hel almindelig del af mange danskeres hverdag.

I 2022 blev cykling for alvor også en del af danskernes egen bevidsthed. Tour de France Grand Départ kom til Danmark, og 5 danske byer var værter for verdens største cykelløb. Det var ganske enkelt en perfekt anledning til også at begynde at snakke om, hvor gode vi er til at cykle i Danmark. Danmark var i sommeren 2022 ikke længere bare et lille land, men et lille land på to hjul, hvor cykling er i vores hjerter og sjæle. Og det blev tilmed bevist, da cyklen fik vinger og verdens største cykelløb blev vundet af en helt almindelig dansker fra Thy.

Cykelstjerne er et ikon for Danmark, og særligt i den danske hovedstad valfarter turisterne til cykelstjerne for at se dem med egne øjne og mærke den danske hverdagsdisciplin på egen krop. Danmark er et cykelland og danskere cykler meget. Vi cykler til arbejde, vi cykler til supermarkedet, vi cykler til aftaler og vi cykler for sjovt. Vi elsker at cykle, og i 2022 var der en anledning til også at snakke om, hvor meget vi elsker at cykle. Især til resten af verden.

Ikke nok med at den danske cykel-identitet for alvor fik vinger i sommeren 2022, blev der året forinden også landet en historisk bred aftale om infrastruktur frem til 2035, som ifølge aftalens parter afsatte rekord mange penge til cykling. I sommeren 2022 underskrev 32 danske aktører også en deklaration om at styrke samarbejdet og arbejde mod en 20 % stigning i cykeltrafikken i Danmark fra 2022 til 2030. Og selv de private virksomheder løber af med sejren, når årets cykelinitiativpris skal uddeles af Transportministeriet og Dansk Industri.

Umiddelbart har vi i Danmark altså alle gode forudsætninger for at cykle. Desværre ser virkeligheden bare anderledes ud, når vi kigger på udviklingen på de danske cykelstier. Danskerne træder mindre i pedalerne og det har været tendensen siden 1990'erne. Denne afvikling af cykeltrafikken er sket på trods af politisk opmærksomhed, en traditionsrig cykelkultur og et udbredt net af cykelinfrastruktur. Derfor må vi spørge, hvorfor cykler vi mindre, og hvorfor har vi ikke været i stand til at vende denne udvikling?

Formål med undersøgelsen

Hvis kultur, tradition, politik og infrastruktur ikke er nok til at få danskerne til at træde i pedalerne til hverdag, må andre faktorer spille en rolle i denne ligning. Specialet *How words matter in Danish cycling development* (Christensen, 2022) undersøger dette med udgangspunkt i, at mobilitet er mere end en bevægelse fra A til B og tilbagelagt afstand, og at også sociale, kulturelle og psykologiske faktorer spiller en rolle for mobilitet i dag (Freudental-Pedersen, 2007; Sheller & Urry, 2006). Flere forskere indenfor sociologi og planlægningsteori argumenterer ligeledes for, at der er sket et skift i samfundsvidenskaben og planlægningsteorien, som oftest er refereret til som "*the argumentative turn*", hvilket rummer, at sproget ikke kun beskriver, men også skaber sociale virkeligheder (Freudental-Pedersen & Kesselring, 2016; Healey, 1992)

Specialet har således til formål at undersøge det sprog, der bruges, når der snakkes om cykling i Danmark, samt hvordan de fortællinger kan være årsagen til, at der ikke er fremdrift på de danske cykelstier. Formålet med analysen er at styrke argumentet om, at sprog betyder noget i politik og planlægning såvel som i hverdagslivet, og at nye fortællinger om cykling er afgørende for, at Danmark ikke mister positionen som en af verdens førende cykelnationer.

Undersøgelsesspørgsmålet og de dertilhørende forskningsspørgsmål for analysen er følgende:

Hvilke fortællinger eksisterer om cykling i Danmark blandt individer, der arbejder med cykling i Danmark, og hvordan påvirker disse fortællinger cykeludviklingen?

1. *Hvilke fortællinger eksisterer om cykling i Danmark?*
2. *Hvilke konsekvenser kan disse fortællinger potentielt have for cykeludviklingen?*
3. *Hvordan kan nye fortællinger om fremtidens cykling i Danmark skabes?*

Undersøgelsesmetode: Når sprog er mere end bare snak

Interviews

Empirien, der lægger til grund for analysen, består af interviews med personer, der til daglig arbejder med cykling på forskellige institutionelle niveauer; kommunalt, regionalt, statsligt samt interesse- og erhvervsorganisationer. Interviewene blev fortaget i den indledende fase af specialeprocessen med henblik på at kunne undersøge, hvordan Danmark kunne udnytte det momentum, der måtte siges at eksistere i 2022. Det overordnede tema for interviewet var 'Cykling i Danmark' og vekslede mellem samtaler om personlige cykeloplevelser, nutidens Cykeldanmark samt fremtidens Cykeldanmark med formålet at frembringe udsagn hos informanterne, der kunne identificeres som åbninger for forandringer. Interviewene var kvalitative og inspireret af det narrative interview, hvis videnskabsteoretiske udgangspunkt er at mening skabes gennem fortællinger, hvor fortællingen bliver udgangspunktet for forståelse, handling og interaktioner. På den måde er fortællinger afgørende, når man skal analysere politikker, sociale identiteter og processer.

Bearbejdningen af interviewene viste sig at spille en afgørende rolle for resten af specialet. Det var ikke udsagn om momentum og åbninger, der var det fremtrædende i det empiriske materiale, men derimod den gennemgående tendens for hver af de informanter, at deres forestilling om cykling i Danmark ikke stemte overens med den virkelighed de oplever på cykelstierne. Herudover tegnede der sig også et billede af flere udsagn og beskrivelser, der af informanterne blev begrundet som medvirkende til den faldende cykeltrafik. Disse udsagn og beskrivelser bidrog hver især til identificeringen af en række fortællinger på tværs af interviewene:

- Der er et yndigt land
- Cykling er farligt
- De unge cykler ikke
- Cyklen prioriteres ikke som et seriøst transportmiddel i politik og planlægning
- Frygt for forandring og manglende lederskab

De identificerede fortællinger ligger til grund for specialets analyse. Informanternes udtalelser er ikke repræsentative for informanternes organisationer, men kan i stedet ses som fortællinger, der eksisterer i disse organisationer.

Kreative metoder

I et forsøg på at nuancere de udsagn og beskrivelser, som det kvalitative interview var med til at frembringe, og bringe dem udover det retoriske brug af sprog, blev interviewene suppleret af en kreativ dimension. Kreative metoder kan bestå af en bred række af ofte visuelle eller kunstbaserede metoder, som f.eks. tegninger ((Brailas, 2020); (Rainford, 2020)). Metoden kan bruges til at stimulere en diskussion om fx hverdagspraksisser, og tillader deltagerne at reflektere og lave dybere overvejelser end hvad et traditionelt 'spørgsmål og svar'-interview tilbyder (Rainford, 2020). Ved blot at stille spørgsmål omkring et problem, risikerer man blot at modtage et svar i overensstemmelse med den institutionelle linje, aktøren repræsenterer, og et sådan svar kan ikke fortælle os mere end politik alene (Rainford, 2020). Den kreative metode kan derfor siges at frembringe visuelle fortællinger og narrativer, fordi fortællinger ikke kun afhænger af sproget. Ofte er sprog komplementeret med og udviklet i relation til visuelle artefakter, hvorfor interaktionen mellem sprog og billeder kan være 'verdensdannende' og kan bidrage til at skabe vores opfattelse af og syn på virkeligheden og dens muligheder (Hajer & Versteeg, 2019)

Derfor blev informanterne i løbet af det kvalitative interview ad flere omgange udstyret med papir og farvekridt i forskellige farver og bedt om at tegne forskellige situationer i relation til interviewets overordnede tema 'Cykling i Danmark'. Interviewpersonerne blev bedt bl.a. bedt om at tegne deres forestilling om *Cykling i Danmark* for at udfordre deres gængse måde at formulere sig på. Derudover blev informanterne bedt om at tegne aktørforholdene i Cykeldanmark med udgangspunkt i deres egen organisation med det formål at få informanterne til at reflektere over deres organisations position og værdier i forhold til andre aktører. Endelig blev informanterne bedt om at tegne en cykel. Formålet var at se, om interviewet havde fået informanterne til at tænke ud af boksen, eller på anden vis reflekteret over samtalerne i interviewet.

Formålet med at få deltagerne til at tage del i en kreativ proces, var derfor at udfordre og udvikle deres tanker om hverdagskoncepter og være med til at bringe dem ud af deres standardiserede svar og fortællinger herom.

Teoretiske koncepter

Den teoretiske ramme i specialet dækker over vigtigheden af ord og sprog i planlægning og politikker. Hele rammen er socialkonstruktivistisk i dens videnskab, hvor der argumenteres for at sprog ikke bare beskriver, men konstruerer virkeligheder. Derfor lægger teorien sig særligt op ad koncepterne i diskursanalyser, da diskursanalysens udgangspunkt er, at sproget til en vis grad former vores syn på verden snarere end at det blot er et neutralt medium der afspejler den (Hajer, 2006). Dog skal det understreges, at specialets analyse ikke er en diskursanalyse, men blot er med til at illustrere hvorfor brugen af ord er vigtig i planlægning og politik.

Følgende beskriver nogle af de teoretiske koncepter, der spiller en vigtig rolle for forståelsen af de fortællinger, analysen frembringer.

Framing – fortællinger som ramme for forståelse

Et vigtigt koncept for analysen er *framing*. *Frames* eller *rammer*, kan refereres til som værende de mentale strukturer, der former den måde vi ser verden på (Lakoff, 2004). På den måde former *rammerne* de mål vi søger, de planer vi laver, den måde vi handler på og måden hvorpå vi opfatter resultatet af vores handlinger som enten gode eller dårlige (Lakoff, 2004).

I dette speciale kan rammerne forstås som de fortællinger, der er identificeret i interviewene. Rammer kan nemlig forstås gennem sproget, fordi sprog bidrager til en konceptuel ramme, fordi hjernen aktiverer den rette *ramme*, som visse ord hører til. Og jo mere rammen aktiveres, jo stærkere bliver den (Lakoff 2004). Dette betyder også at nogle rammer kan få lov at blive stærkere og stærkere med tiden, jo mere de bliver aktiveret. Men selvom rammen skulle vise sig ikke længere at afspejle virkeligheden, kan den ikke umiddelbart ændres. Dette kræver at nye rammer skabes, aktiveres og styrkes. Det vil altså sige, at fortællingerne i dette speciale skal forstås som den overordnede ramme for det sprog og den adfærd, der giver genklang i fortællingerne.

Det er dog muligt at skabe nye rammer, og altså også nye fortællinger. Det kræver dog et nyt sprog og en forandring af den fælles forståelse, hvis man med succes vil *reframe* en offentlig diskurs, da dette vil betyde en forandring af den måde offentligheden ser verden på (Lakoff, 2004). En sådan forandring er derfor ikke en simpel proces. Den kræver gentagelse, fokus og dedikation. Grunden hertil er, at denne proces skal kunne tilgå noget ubevidst og gøre det bevidst, og herefter gentage det, indtil det er normal offentlig diskurs.

Refleksivitet

Et andet teoretisk begreb, som ligeledes er vigtigt for specialet i relation til framing, er *refleksivitet*. Verden kan beskrives som en refleksion af, hvordan vi indrammer den og agerer inden for de rammer. Verden

eksisterer på den måde ikke uafhængigt af måden vi forstår den på, fordi vores forståelse er en del af den fysiske verden. Refleksivitet er derfor, når den verden, som er struktureret af vores indrammede handlinger og fortællinger, forstærker disse rammer og genskaber rammerne i andre, efterhånden som de fødes, vokser og modnes i disse verdener (Lakoff, 2004).

Denne forståelse er særlig vigtig, når der i specialet argumenteres for, at sproget påvirker adfærd og derfor også en udvikling i en bestemt retning. Refleksivitet i specialet kan derfor forstås som den proces, der sker når handlinger, adfærd og måden vi snakker om igen og igen, er med til at styrke en fortælling.

Forandringer i hverdagslivet og planlægning

Ligesom fortællinger og rammer styrkes ved gentagne aktiveringer, kan hverdagslivet beskrives også som det liv vi lever, opretholder, fornyer, reproducerer og genskaber hver dag (Bech-Jørgensen, 1994). Hverdagslivet er fyldt med selvfølgeligheder, som bedst beskrives som upåagtede aktiviteter, ”*det vi gør, men ikke lægger mærke til vi gør*” (Bech-Jørgensen, 1994, s. 147). Det er de upåagtede aktiviteter der opretholdes, fornyes, reproduceres og genskabes i hverdagslivet.

Hverdagslivet kan dog godt forandres, og faktisk ændrer hverdagen sig hele tiden. Når hverdagslivet forandres, kan det ske gennem tre typer af forandringer af forskellig grad; *forskydninger, brud og skred* (Bech-Jørgensen, 1994). *Forskydninger* er den mindst indgribende forandring i livet. De sker ofte og kontinuerligt, men mærkes oftest ikke. Når der er sket tilstrækkeligt mange forskydninger i hverdagslivet over tid, sker der et brud, og med tiden skred, som er den mest mærkbare forandring i hverdagslivet.

Når større forandringer kan forstås ud fra et hverdagsperspektiv, som små forandringer, der med tiden vil have ændret de upåagtede aktiviteter tilstrækkeligt nok, kan vi også forstå forandringer i relation til reframing og ændringer i fortællinger. Fælles for de teoretiske koncepter er, at forandring kan ske, men over tid, da det er aktiviteterne inden for den ramme man handler indenfor, der først må forandres.

Det er også muligt at sammenligne det hverdagslige med planlægningsprocesser (Hartmann-Petersen & Bennetsen, *Mobilities policies: Exploring momentums as urban tipping points in practice*, 2020). På samme måde som hverdagslivet er planlægningsprocesser også fyldt med rutiner og aktiviteter vi bare gør. Måske har der været tradition for denne praksis, og således er procedurer blevet gentaget og blevet den gængse planlægningspraksis. Men også her kan der ske forandringer. Muligheden for forandringer er størst, når der opstår f.eks. usikkerhed eller uforudsigelighed som følge af politiske uenigheder, pludseligt opståede situationer, eller når man indgår i nye samarbejder og konstellationer.

Når disse usikkerheder og uforudsigeligheder skal dealles med, sker der, som i hverdagslivet, mindre forskydninger og brud, som skaber ændrede dagsordener, ændringer i sprogbrug eller nye former for samarbejder i en organisation (Hartmann-Petersen & Bennetsen, 2019)

Således understreger den teoretiske baggrund, hvordan adfærd, handlinger, ord og reproduktionen af disse er med til at skabe og styrke en overordnet ramme, fortælling eller praksis. Samtidig understreger de teoretiske begreber og koncepter også, at disse overordnede rammer, fortællinger og praksisser kan forandres, men at dette kræver små og kontinuerlige ændringer i den adfærd, de handlinger og de ord, man bruger inden for den givne ramme. Teorien bruges derfor i analysen til at begrunde, hvorfor nogle af de fortællinger interviewene har frembragt, kan være årsagen til, hvorfor danskerne har cyklet mindre gennem de seneste tre årtier. Samtidig er teorien også med til at underbygge muligheden for at nye fortællinger og praksisser kan opstå.

Resultater

På baggrund af interviewene og informanternes tegninger var det muligt at identificere i alt fem fortællinger, som det kunne konstateres, eksisterer omkring cykling i Danmark. De fem fortællinger eksisterer hver især på forskellige institutionelle niveauer såvel som individniveau men fælles for dem alle er, at de repræsenterer en praksis, som forstærkes af disse fortællinger. Fortællingerne er nødvendigvis

ikke objektive sandheder, men det faktum at de eksisterer, skaber reel risiko for at disse fortællinger udvikler eller har udviklet sig til en offentlig diskurs som danner ramme for vores handlinger.

Idealet og det der var en gang: Der er et yndigt land

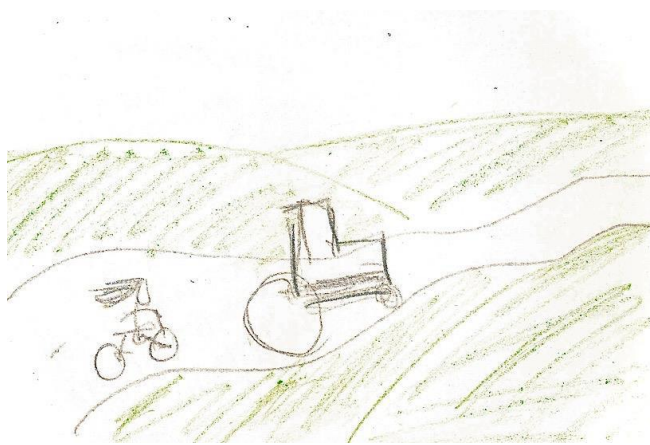
Den første fortælling blev identificeret gennem samspillet mellem den kreative metode og det kvalitative interview, hvor informanterne blev bedt om at tegne *cykling i Danmark*. Resultatet af tegningerne var farverige, og motiverne var karakteriseret ved glæde, frihed, fred, natur, kærlighed og ungdom. Motiver der gik igen i tegningerne var hjerter, regnvejr, solskin, bakker og blå himmel.

Informanterne blev efter tegneøvelsen bedt om at beskrive deres tegning, og her var det tydeligt at tegningerne var illustrationer af minder.



Billede 1 Informanttegning af *Cykling i Danmark*, Christensen (2022)

Én informant havde tegnet en landevej i kuperet terræn med en traktor og informanten selv på cykel med vind i håret. Informanten beskrev at hun som barn og teenager boede på landet og hvis hun ville steder hen, var cyklens hendes eneste mulighed. På den måde kunne hun mærke friheden, i bogstavelig forstand, hvor hun ikke var afhængige af forældre, der skulle hente og bringe hende i bil. På cyklen kunne hun forestille sig, at hun var med i en musikvideo, hvor hun var forsanger. På den måde var cyklen også et sted hun fik lov at drømme.



Billede 2 Informanttegning af *Cykling i Danmark*, Christensen (2022)

Flere informanter nævnte uafhængigheden af deres forældre som en stor del af deres oplevelse med cykling. Altså, dét at de ikke kunne blive kørt af deres forældre, når de skulle til fodbold, fest eller andre fritidsaktiviteter. På den måde havde de lært, at cyklen gav med frihed til at gøre hvad de ville.



Billede 3 Informanttegning af *Cykling i Danmark*, Christensen (2022)



Billede 4 Informanttegning af *Cykling i Danmark*, Christensen (2022)

Det var tydeligt, at informanternes egne beskrivelser af deres tegninger var gennemsyret af gode følelser og for flere var det et billede af en oplevelse de engang havde – en tid der engang var – men også et ønske eller en drøm om, at det en dag igen vil blive virkelighed. Informanterne blev efterfølgende spurgt, om de

synes, deres tegning afspejler cykling i dag. Svarene var 'nej'. For virkeligheden er ifølge informanterne noget andet. Cykling i Danmark er ikke denne romantiske idé om at køre på de bakkede landeveje side om side med en traktor, hvor en smule regn og vind i håret ikke er et problem, som informanterne ellers havde tegnet.

Dermed illustrerer denne tegneøvelse tydeligt, at informanterne er med til at reproducere denne romantiske forestilling om, hvad cykling i Danmark er, mens de dog er bevidste om, at dette ikke er den virkelighed vi møder til hverdag. Men det var den fortælling de gerne ville fortælle. Det er samtidig den samme fortælling, som blev fortalt, da Danmark var værter for Tour de France i 2022. Det er den fortælling vi gerne vil portrættere udadtil, men i virkeligheden ved vi også godt, at kæden er hoppet af.

Fra ideal til skræmmebillede for nye generationer: Cykling er farligt og de unge cykler ikke

Efter identificeringen af denne overordnet romantiske fortælling om, hvad vi forestiller os cykling i Danmark er, og erkendelsen af at cykling i Danmark i virkeligheden slet ikke er så romantisk, blev der derfor også identificeret en mere praksisrelateret fortælling om cykling i Danmark. Fortællingen om, at cykling er farligt.

Forstår man dét, at cykling er farligt, som en ramme og en mental struktur, der former den måde vi ser verden på, forstår vi også, at denne fortælling former den måde vi handler på. De talemåder, der giver genklang i denne ramme, styrker rammen for handlingerne. Nogle af de talemåder kan f.eks. være, når vi omtaler cyklister som *bløde eller sårbare* trafikanter. Når man taler om cyklister som bløde eller sårbare, tillægger man dem en vis usikkerhed og anerkender, at den situation, de befinder sig i som trafikanter på cykel, er en utryk situation, hvor de er den udsatte.

Problemet med denne fortælling er imidlertid at den er med til at lægge ansvaret for sikkerhed over på den enkelte cyklist. Det er cyklisterne, der må iføre sig refleksvest, lygter, lys og cykelhjelm fordi de f.eks., er nødsaget til at begå sig på de nogle gange snævre cykelstier, i store trafikerede lyskryds og på de mørke landeveje, fordi det nu engang er de forhold, der tilbydes dem. Udover ansvaret der pålægges det enkelte individ, er fortællingen desværre også med til at gøre cykling mindre attraktivt. Når vi forstår, at cykling er farligt, er vi mindre tilbøjelige til at sende vores børn ud i trafikken, og nogle fravælger cyklen som deres transportmiddel, fordi de får fortalt, at det er farligt. Modsat tidligere, hvor informanterne i deres barndom oplevede cyklen som kilden til frihed og uafhængighed, fordi det var de vilkår deres forældre havde givet, anses cyklen nu som kilden til ulykker og utrykke situationer.

Fortællingen får desuden lov at leve på forskellige måder. Ud over at særligt medierne skriver nyheder om cyklisters involvering i uheld, og om hvor aggressiv cykelkulturen er blevet, og nogle forældre kører deres børn i skole, fordi de synes det er for farligt at cykle, så er der også mere individuelle handlinger, der er med til at styrke denne fortælling. Informanterne beskrev, hvordan brugen af hjelm er med til at styrke fortællingen om, at cykling er farligt. Det blev beskrevet, at hver gang man tager en cykelhjelm på, har man accepteret og anerkendt, at der er en risiko for, at den pågældende cykeltur kan ende med et uheld. På samme måde er man med den gule refleksvest også ubevidst med til at styrke fortællingen, mens fortællingen omvendt er med til at forme den måde, vi handler på. Alligevel er brugen af hjelm og refleksvest for mange måske en rutine og selvfølgelighed, og denne handling begrundes ikke nødvendigvis direkte med at cykling er farligt. Dét at tage hjelm på kan i stedet være begrundet med trafikikkerhedsmæssige årsager, men som alligevel vil falde inden for samme fortælling om at cykling er farligt.

Mens vi dvæler ved den dalende cykeltrafik, er særligt børn og unge i fokus. For flere undersøgelser viser, at det er de unge, der ikke længere vælger cyklen (Cyklistforbundet, 2022; Cyklistforbundet, 2023). Specialets analyse foreslår, at en af grundene hertil er, at denne generation er dem, der særligt har været og bliver eksponeret for fortællingen om, at cykling er farligt. Måske det er netop deres forældre, der har

kørt dem i skole, fordi forældrene mener, at det er for farligt at cykle. Denne handling er i sig selv med til at styrke fortællingen og er dermed med til at skabe børnenes erfaringsramme. Det er vigtigt at understrege, at de unge ikke nødvendigvis begrundes deres fravalg af cyklen med, at det er farligt. Der er blot blevet formet en erfaringsramme, som de lever deres hverdag indenfor, og hvori de har skabt deres rutiner. Og her har de lært, at cyklen ikke er det oplagte valg. Analysen peger på, at dette i høj grad skyldes, at forældrene, modsat tidligere, ikke har lært deres børn, at cyklen er en mulighed. Fortællingen om, at de unge ikke cykler, skyldes nærmere, at de unge har opbygget mentale strukturer, rammer og adfærd, der i højere grad styrker en fortælling om, at bilen er det nemmeste valg i deres hverdag. Flere informanter påpeger, at det er normen, at unge mennesker får kørekort så snart de kan, mens det ligeledes påpeges, at aldersgrænsen for at køre i bil i dag er sat ned til 17 år. Selvom man som 17-årig skal ledsages, er det stadig et vilkår, der muliggør en adfærd, der bakker op om fortællingen, at de unge ikke cykler, samt en fortælling om at de unge i stedet vælger bilen.

Når undersøgelser peger på, at det er i denne børne- og ungekategori, at kæden er hoppet af, så tegner der sig et billede af, hvem syndebukken for den triste danske cykeludvikling er: Børn og unge. Denne fortælling synes hverken opmuntrende eller motiverende. For de unge er cyklen ikke det nemme valg og absolut heller ikke det vante. De har nemlig dannet sig en erfaringsramme, en mental struktur, hvor bilen kan bringe dem nemt og hurtigt frem til skole og uddannelse, uden at regnen har gjort dem våde, uden sveden gennemtrænger deres tøj og uden hverken hår eller makeup har taget skade. Så måske skulle vi igen spørge, hvem den egentlige syndebuk er?

Den stolte cykelkultur på den nederste hylde: Cyklen prioriteres ikke som et seriøst transportmiddel i politik og planlægning

Det er ikke kun omkring selve cykelpraksissen på individniveau, der eksisterer fortællinger, der kan virke bremsende på cykeludviklingen. Specialet finder også, at der findes fortællinger i en planlægnings- og politisk kontekst, der står i vejen for, at cyklen kan prioriteres som et seriøst transportmiddel. Faktisk findes der blandt informanterne en oplevelse af at cykelplanlægning oftest er at finde på den nederste hylde og ikke behandles på lige fod med andre transportformer.

Nogle af de udsagn, der er med til at understøtte denne fortælling, peger på hvordan cykelinfrastruktur ofte er prioriteret lavere end infrastruktur for motorkøretøjer. Dette handler f.eks. om den service og information, der gives i forbindelse med infrastruktur, såsom skiltning. Et eksempel herpå er det niveau af service og information, der findes på en motorvej. Her er der konstant skiltning med afstandsangivelse til destinationer for hver afkørsel, hvad end det er byer, tankstationer, rasteplasser eller lign. Der er autoværn, der gør bilisterne opmærksomme på, at der evt. er en dyb grøft eller skrænt ved siden af vejen. Samme eller lignende service er sjældent prioriteret på cykelstierne. Her påpeger flere informanter, at der bliver givet så begrænset information til cyklister, til trods for at det forventes, at cyklister agerer intuitivt på cykelstien.

Informanterne påpegede også de ofte begrænsede ressourcer, der tildeles cykelplanlægningen. At sikre gode cykelforhold for cyklisterne er udelukkende et kommunalt anliggende, men ofte ligger denne opgave hos en enkelt medarbejder i en kommune, som også varetager flere andre opgaver. På den måde kan planlægning for cykling i en kommune virke overvældende for den enkelte medarbejder, samtidig med, at denne oftest heller ikke er blevet bedt om at varetage denne opgave f.eks. grundet manglende politisk ønske i kommunen.

Også i større infrastrukturprojekter oplever nogle af informanterne at cyklens rolle bliver glemt eller inddraget for sent i planlægningen. Dette risikerer at ende i dårlige infrastrukturløsninger eller ekstraomkostninger, når cyklen skal indtænkes på bagkant. Informanterne påpeger, at cykelinfrastruktur alligevel anses som et *add on* til den øvrige infrastruktur i planlægning, men at undskyldningen for ikke at inddrage den er, at den er dyr at anlægge når et infrastrukturprojekt allerede er realiseret. Derfor konkluderer specialet, at det er svært at give bedre forhold for cyklister, når der ikke er prioriteret

tilstrækkelige ressourcer til at sørge for, at cykelinfrastruktur indtænkes tidligt i infrastrukturprojekter. Samtidig er det også et udtryk for en planlægningstradition, der stadig centrerer sig om bilismen. Desuden kan omtalen af cyklister som bløde og sårbare også her, ses som et udtryk for infrastrukturen ikke er lavet til denne type trafikanter.

Frygt for forandring og manglende lederskab

I tråd med fortællingen om at cyklen ikke prioriteres som et seriøst transportmiddel i politik og planlægning findes også en mere overordnet fortælling om, at der på politiske niveau er en manglende vilje til, og måske endda en frygt for forandring af de gængse måder at planlægge og prioritere cykling på i praksis, samtidig med at der mangler lederskab til at lede denne forandring.

Flere informanter beskriver, at de oplever en form for stiafhængighed i de politiske institutioner, hvor det nemmeste er at gøre, det man altid har gjort. Det bliver af nogle informanter også påpeget, at det ikke nødvendigvis er fordi politikere ikke ønsker at fremme cykling eller prioritere cykling, men at det oftest handler om en forestilling om, at dette i praksis er svært. En informant påpegede, at vedkommende drømmer og lever for denne forandring, men at man som f.eks. embedsmand ikke kan (og til dels heller ikke må i kraft af sit embede) gå forrest i sådan en forandring af frygt for manglende opbakning. Og denne opbakning er ifølge teorien vigtig for at kunne skabe fremtidig forandring. I stedet må vedkommende holde passionen inde og følge den praksis der er i den pågældende institution. Og således reproduceredes denne praksis, og det lykkedes heller ikke her, at bryde de vante rammer og skabe forandringen.

Flere informanterne nævner eksempler på fremtrædende ledere, der i en vis grad har formået at skabe forandringer på cykelområdet. For disse ledere var de væsentligste karakteristika, at de var karismatiske, de havde en personlig passion for cyklen som transportmiddel, de snakkede ofte og offentligt om cykeldagsordenen, og de var ikke bange for at tage en risiko og spænde buen for cyklens sag. Men ildsjæle er sjældent nok, hvis ikke de er politikere med beslutningskompetence.

En anden ting der gør det svært at bryde ud af de vante praksisser er, at cykling anses som et transportpolitisk anliggende. Flere informanter påpeger, at cykling efterhånden også er et anliggende der bør behandles på tværs af flere politiske dagsordener, i både Transport-, Børn og unge-, Miljø og klima-, Erhvervs- og ikke mindst Sundhedsministeriet. Grunden hertil er, at der også findes mange gode fortællinger om cykling, som skal understøttes. Men disse fortællinger mangler at blive fortalt i en bred kontekst på politisk niveau. Det er netop sådanne samarbejder på tværs af sektorer, der ifølge teorien giver åbninger for forandringer.

Hvad kan vi selv gøre og hvor er der potentiale for videre forskning?

Specialet er langt fra fuldendt forskning. Det er heller ikke den fulde sandhed. Specialet påpeger fem herskende fortællinger der eksisterer på cykelområdet og understreger, at der noget med måden vi taler om cykling på i Danmark på, som vi bør kigge nærmere på. Ligeledes åbner specialets teoretiske grundlag op for den mulighed, at de fortællinger vi eksponeres for i hverdagen, har potentialet til at danne ramme for vores erfaringsgrundlag og handlinger. Specialet identificerer fortællingerne blandt personer der til dagligt arbejder med cykling i Danmark. Men hvor starter fortællingerne, og hvordan får de lov at leve videre?

Hvor lever fortællingerne?

I planlægningssammenhænge får fortællingerne lov til at leve i kraft af den planlægningstradition der findes; en planlægningstradition, der i høj grad stadig centrerer sig om bilismen. Derfor styrkes fortællingerne både i forvaltningen blandt medarbejdere, i embedsmandsarbejdet, i infrastrukturprojekter og når der skal laves politiske prioriteringer og tages politiske beslutninger.

Udenfor forvaltningerne og sektorerne skal man heller ikke lede længe efter disse fortællinger. Læser du dine nyheder eller scroller du igennem din facebookprofil bare et par gange i løbet af en uge, vil du højst sandsynligt møde nogle overskrifter, der styrker de fortællinger specialet identificerer. Der findes adskillige overskrifter i medierne, der også er med til at styrke nogle af de fortællinger specialet finder. Overskrifter i medierne skal ofte have en sensationel karakter. Og desværre ser vi tit i disse overskrifter, at det er cyklisten, der er i fokus, og denne der bliver *framet* som den skyldige, syndige eller offeret. Der findes også gode historier, men læserne tiltrækkes oftest af de sensationelle nyheder.

Medierne synes at spille en stor rolle i formidlingen og reproduktionen af de fortællinger, der desværre ikke synes at gøre cyklingen mere attraktiv og slet ikke tiltrække nye cyklister. Problemet med mediernes rolle er, at de ofte er en del af det enkelte individs hverdag. Derfor går de også ind og påvirker den enkelte cyklists eller potentielle cyklists erfaringsramme for fremtidige handlinger og adfærd.

Hvad kan vi selv gøre? Tal om byen vi gerne vil have

Fortællingerne i specialet handler om cykling i Danmark. Men hele konceptet om, at fortællinger kan være rammedannende for adfærd og udvikling kan også ses i andre sammenhænge end blot cykling. Pointen kan også bruges, når vi ønsker at fremme en adfærd eller udvikling andre steder, f.eks. i byen.

Forvaltninger såvel som øvrige fagfolk kan selv gøre en indsats for at skabe fortællinger og rammer for adfærd både for byens borgere, men også for den forvaltning eller institution, der skal fremme en udvikling. Dette gælder ikke kun i forhold til cykeludvikling, men også i forhold til byens udvikling generelt. Der er generelt øget fokus på at gøre byer grønnere og mere levende for byens borgere, men denne transformering er mere end bare politik, beslutninger og anlæg.

I kommunikationen med byens borgere såvel som internt i en forvaltning kan specialets konklusioner inspirere til andre måder at tale om cyklister og om byen generelt, og på den måde bidrage til en mere positiv fortælling om byen og den udvikling en institution ønsker at fremme. Eksempelvis kan man stoppe med at omtale cyklister og fodgængere som 'bløde' eller 'sårbare' trafikanter og i stedet bruge 'aktive' trafikanter, eller blot omtalte dem som hvad de er, nemlig borgere på cykel, eller borgere der går. På den måde bidrager man til en positiv omtale af de borgere, der vælger en mobilitetsform, som er værdsat og ønsket, og vi bevæger os væk fra at tale om cyklister og fodgængere i en udsat situation. Et andet eksempel er, at vi kan overveje, om vi vil fortælle, at vi 'fjerner' eller 'nedlægger' parkeringspladser, eller om vi i stedet vil fortælle, at parkeringspladser 'omdannes' til nye byrum for byens borgere.

Det kan lyde unødvendigt eller håbløst at lave disse små forandringer i den daglige tale og kommunikation, og nok vil medierne alligevel finde det sensationelle i en historie, som ofte er *når det går ud over nogen*. Men særligt internt i en forvaltning kan disse ændringer også være med til at skabe en større seriøsitet omkring cykling og cykelinfrastruktur, så planlægning for cykling kan prioriteres på lige fod med andre infrastrukturprojekter. Forvaltningen spiller således en stor rolle i arbejdet med at ændre og skabe de fortællinger og narrativer om den by og den adfærd, som skal være grundlaget for fremtiden. Det skal ske både opadtil til politikere og beslutningstagere, det skal ske i det daglige arbejde og det skal ske udad til borgerne.

Konklusion

Sammenfattende konkluderer specialet, at der eksisterer fortællinger om cykling i Danmark, der på hver sin måde danner ramme for måder at tale om cykling på, måder at handle på og måder at tænke om cykling på. Hver gang man som individ i enten privat eller professionel sammenhæng taler om cykling på en bestemt måde, agerer og handler på en bestemt måde, og tænker på cykling på en bestemt måde, er man med til at styrke en bestemt fortælling om cykling. Disse fortællinger er ikke altid hensigtsmæssige, og specialet identificerer 5 fortællinger, der hver især virker bremsende for en positiv udvikling på cykeltrafikken. For at gøre op med de fortællinger skal der over tid ske små ændringer i de aktiviteter, der

styrker fortællingerne. En af måderne at gøre dette ved er, ved at skabe små ændringer i måden man taler om cykling på, så man i højere grad støtter den udvikling, der ønskes. Det kan med fordel ske i forvaltningerne, hvor vi på embedsmandsniveau kan ændre små måder at tale om cykling, eller andet, der skal fremme en udvikling. Med tiden vil disse små ændringer have resulteret i en forandring, der kan lede til mere strukturelle forandringer.

Referencer

- Bech-Jørgensen, B. (1994). *Når hver dag bliver hverdag*. København: Akademisk Forlag A/S.
- Brailas, A. (2020). Using Drawings in Qualitative Interviews: An Introduction to Practice. *The Qualitative Report*, 25(12), s. 4447-4460.
- Christensen, I. N. (2022). *How words matter in Danish cycling development - A study of narratives about cycling in Denmark*. Specialeafhandling fra Roskilde Universitet.
- Cyklistforbundet. (2022). *Børns Cykelvaner*. Cyklistforbundet.
- Cyklistforbundet. (2023). *Cykelturen til gymnasiet*. Cyklistforbundet.
- Freudental-Pedersen, M. (2007). *Mellem frihed og ufrihed: Strukturelle fortællinger om mobilitet i hverdagslivet*. Roskilde: Roskilde Universitet.
- Freudental-Pedersen, M., & Kesselring, S. (2016). Mobilities, Futures & the City: Repositioning discourses - changing perspectives - rethinking policies. *Mobilities*, 11(4), s. 575-586.
- Hajer, M. (2006). Doing discourse analysis: Coalitions, practices, meaning. I M. van den Brink, & T. Metzke, *Words Matter in Policy and Planning - Discourse Theory and Method in the Social Sciences*. Utrecht, Holland: Labor Grafimedia.
- Hajer, M., & Versteeg, W. (2019). Imagining the post-fossil city: Why is it so difficult to think of new possible worlds? *Territory, Politics, Governance*, 7:2, s. 122-134.
- Hartmann-Petersen, K., & Bennetsen, N. M. (2019). Mange bække små: Momentum for (sub)urban mobilitetsplanlægning? *PLAN 74(7-8)*, s. 39-44.
- Hartmann-Petersen, K., & Bennetsen, N. M. (2020). Mobilities policies: Exploring momentums as urban tipping points in practice. I M. Büscher, M. Freudental-Pedersen, S. Kesselring, N. Kristensen, & (red.), *Handbook of Methods and Applications for Mobilities Research* (s. 231-240). Edward Elgar Publishing.
- Healey, P. (1992). Planning through Debate: The Communicative Turn in Planning Theory. *The Town Planning Review Vol. 63, No. 2*, s. 143-162.
- Lakoff, G. (2004). *Don't think of an elephant!: know your values and frame the debate : the essential guide for progressives*. Green Chelsea Publishing Co.
- Sheller, M., & Urry, J. (2006). The New Mobilities Paradigm. *Environment and Planning A*. 38, s. 207-226.
- Vejdirektoratet. (11. 08 2023). *Trafikkens udvikling i tal*. Hentet fra Vejdirektoratet: <https://www.vejdirektoratet.dk/side/trafikkens-udvikling-i-tal>