

Cykelkurser för invandrarkvinnor- En väg till integration?

Bicycling courses for immigrant women- A road to integration?

Emilia Andersson

Abstract

The purpose of this study is to examine if cycling courses for beginners have an effect on integration of immigrant women in the city of Malmö. The study was conducted considering three main topics: integration, mobility and empowerment.

The analysis is based on semi structured interviews with seven women, with different backgrounds, who were participants of two separate cycling courses for beginners in the city areas of Rosengård and Nydala in Malmö.

The results of the study show that the cycling course may have a positive effect on integration. However, it is not the single solution to increased integration in the Swedish society. Furthermore, the study also showed that the participants of the cycling course experienced increased empowerment due to increased self-confidence and increased motivation to change their life situation after the accomplishment of the cycling course.

The results of the study also showed that all women experienced increased knowledge of how to handle and operate a bicycle after the course had ended. However, it is difficult to argue that the cycling courses increased the participants mobility, due to lack of time to study the effects of the women`s change of mobility. A prolong study after the courses had ended could have given a better view of whether the women experienced increased mobility or not.

Keywords: Integration, cycling, mobility, empowerment, immigrant women

Innehållsförteckning

1	INLEDNING	1
1.1	Problemformulering	1
1.2	Syfte.....	2
1.3	Frågeställningar.....	2
2	FORSKNINGSORIENTERING.....	2
2.1	Begrepp.....	3
2.1.1	Invandrare.....	3
2.1.2	Integration.....	3
2.1.3	Mobilitet	4
2.1.4	Social exkludering	5
2.2	Tidigare forskning	5
2.2.1	Statistik kring resvanor	5
2.2.2	Mobilitet och tillgänglighet.....	6
2.2.3	Kvinnor och cykling	7
3	TEORI	8
3.1	Feministisk urbanteori	8
3.2	Empowerment.....	9
3.3	Diaz integrationsmodell	10
4	METOD.....	11
4.1	Kvalitativ forskning	11
4.2	Semistrukturerade intervjuer.....	11
4.3	Tillvägagångssätt	12
4.4	Fokusgrupper	13
4.5	Urval	13
4.5.1	Cykelfrämjandets cykelkurser	13
4.6	Validitet och reliabilitet	14
4.7	Etiska reflektioner.....	14
5	UNDERSÖKNING OCH ANALYS	15
5.1	Informanterna.....	15
5.2	Tema 1- Integration	17
5.3	Tema 2: Mobilitet	19
5.4	Tema 3: Empowerment.....	20
6	RESULTAT OCH SLUTSATSER.....	22
7	AVSLUTNING.....	25
7.1	Diskussion och reflektioner	25
7.2	Förslag på vidare forskning	25
8	KÄLLHÄNVISNING.....	27
	Bilaga 1: Intervjuguide.....	30

1 Inledning

Sedan 1930-talet har Sverige varit ett invandringsland. Bara år 2021 invandrade 90 631 människor till Sverige, varav 44 163 var kvinnor (SCB, 2022). Malmö är den storstad i Sverige som ökade mest i befolkningsantalet 2021 och idag är en tredjedel av Malmös invånare födda utomlands (Malmö Stad, 2021). Trots att Sverige länge varit ett invandringsland har vi problem med segregation och utanförskap, inte minst i Malmö som har flera segregerade områden (Andersson, Bråmås & Hogdal, 2007). I rapporten *SKL:s agenda för integration* (2017) betonas hur viktigt det är att Sverige lyckas med integrationen. Om vi misslyckas finns risken att både utanförskap och motsättningar mellan olika samhällsgrupper ökar. I rapporten beskrivs att nyanlända behöver snabbare sätt att komma in i arbets- eller studielivet för att kunna bli självständiga. Även om asyl- och flyktingmottagande i första hand är statens ansvar ligger det på alla att hjälpas åt för att integrationen ska lyckas, även på civilsamhället (SKL, 2017). Statistik visar att det i genomsnitt tar längre tid för kvinnor jämfört med män att integreras i Sverige. Extra svår är integrationen för kvinnor som har invandrat från utomeuropeiska länder och som har varit bosatta i Sverige under en kortare tid. Denna grupp har i genomsnitt lägre utbildningsnivå, högre arbetslöshet och sämre hälsa än andra samhällsgrupper (SCB, 2019).

1.1 Problemformulering

Av kvinnor i Sverige som är födda i utomeuropeiska länder är det en stor andel som inte kan cykla vilket kan leda till olika besvär. Genom att inte kunna cykla bryter kvinnan mot normerna som finns i Sverige vilket gör det svårare för henne att integreras. Att inte ha den fysiska möjligheten att ta sig runt på egen hand kan leda till att kvinnorna deltar mindre i samhället vilket i sin tur kan bidra till social exkludering (Berg, Allanson, Henriksson, Lindkvist, 2019).

Runt om i Sverige bedrivs cykelkurser med målet att lära vuxna cykla. En organisation som är verksam i bland annat Malmö är Cykelfrämjandet som är en ideell organisation som arbetar för en säkrare och bättre cykelmiljö. En del i detta arbete är att bedriva cykelkurser som riktar sig mot vuxna. Dessa kurser hölls under våren och sommaren 2022 i områdena Nydala, Rosengård och Kroksbäck i Malmö (Cykelfrämjandet, 2022).

I min studie har jag valt att undersöka huruvida det finns ett samband mellan cykling och integration för kvinnor som har invandrat från utomeuropeiska länder. För att kunna undersöka detta har jag medverkat som instruktör på Cykelfrämjandets cykelkurs samt genomfört intervjuer med deltagare som genomfört cykelkurserna i områdena Rosengård och Nydala.

1.2 Syfte

Syftet är att undersöka huruvida invandrarkvinnors integration påverkas av att de lär sig cykla. Detta studeras med hjälp av intervjuer med invandrarkvinnor som har genomfört Cykelfrämjandets cykelkurser i Malmöområdena Rosengård och Nydala. Avsikten är att ta reda på om kvinnornas livssituation förändras med avseende på integration, mobilitet samt empowerment (självkänsla, egenmakt) efter genomförd cykelkurs.

1.3 Frågeställningar

- Har cykelkursen påverkat deltagarnas integration i samhället?
- Ökade deltagarnas mobilitet efter genomförd cykelkurs?
- Kan cykelkurserna fungera som ett empowerment-projekt?

2 Forskningsorientering

Det finns flera studier som berör cykling, men de flesta är skrivna inom ämnena trafik- och samhällsplanering. I min undersökning kommer jag bland annat redogöra för Aslams studie *Vuxna nybörjarcyklisters cykelanvändning efter genomförd cykelkurs* (2015) som undersöker cykelkurser för invandrarkvinnor ur ett trafikperspektiv. Jag kommer även att redogöra för studien *Bicycle Lessons, Activity Participation and Empowerment* (2014) som är skriven av genusvetaren van der Kloof som har undersökt sambandet mellan cykling och integration i Nederländerna. van der Kloofs forskning har till viss del inspirerat min undersökning då vi undersöker samma ämne, men i olika länder. Det är min förhoppning att min studie kan ge komplettering till dessa tidigare studier som gjorts inom ämnet. Inledningsvis i detta kapitel kommer jag redogöra för vissa begrepp som jag använder mig av i texten. Därefter kommer jag redogöra för statistik kring cykel- och resvanor samt redogöra för tidigare forskning som gjorts inom ämnet.

2.1 Begrepp

Flertalet av begreppen som jag använder i min studie kan tolkas och definieras på olika sätt. För att förtydliga hur jag använder begreppen har jag definierat dem nedan.

2.1.1 Invandrare

Begreppet invandrare kan lätt bli generaliserande då det används för att peka ut en grupp människor som skiljer sig från "svenskarna". Det finns även flera olika definitioner av begreppet: Ibland används det för att beskriva alla personer som har utländsk härkomst och ibland används det för att definiera personer som är födda utomlands. Ett annat problem med begreppet är att det inte beskriver hur länge en person identifieras som invandrare. En person som har bott i Sverige i ett år och en person som har bott i Sverige i tjugo år hamnar därför i samma kategori. I min studie definierar jag invandrare utifrån riksdagens definition: "*en invandrare är en person som migrerat till Sverige och blivit folkbokförd här*" (Ds 1999:48). Enligt denna definition kan det innebära att en person som bott i Sverige i majoriteten av sitt liv ändå anses vara invandrare. I min studie har jag ändå valt att använda mig av begreppet invandrare i brist på en bättre definition.

2.1.2 Integration

I min studie har jag valt att utgå från Ager och Strangs (2008) definition som beskrivs i artikeln "*Understanding Integration: A Conceptual Framework*". Ager och Strand har tagit fram 10 faktorer som de anser vara formeln för att integration ska fungera. Dessa 10 faktorer är sammanfattade till 4 huvudkategorier:

- *Markets and means:*
Denna punkt innefattar arbete, utbildning, bostad och hälsa och beskrivs som den mest centrala kategorin. Genom arbete och utbildning skaffar en sig försörjning, skapar kontakter och lär sig språket. En egen bostad bidrar till känslan av en trygg och fast punkt. Att vara frisk och ha en god hälsa är nödvändigt för att kunna uppnå de andra faktorerna.

- *Social connections:*
Den sociala interaktionen mellan invandrare och etablerade svenskar är viktig för en lyckad integration. Genom interaktion skapas förståelse för varandra och bidrar till en social harmoni mellan olika grupper. Samtidigt är det också viktigt att invandraren har interaktion med människor från samma kultur då detta skapar en känsla av samhörighet och gemenskap.
- *Facilitators:*
Att lära sig språket i mottagarlandet är viktigt för integrationen: det gör det lättare att etableras och bli en aktiv del av samhället. Språket är även viktigt för att invandraren ska få kännedom om kulturen och de sociala normer som råder i det nya samhället.
- *Foundation:*
En ha en trygg grund är viktigt för att lyckas med integration. En trygg grund kan till exempel vara uppehållstillstånd eller medborgarskap i det nya landet. Genom medborgarskapet får invandraren vissa rättigheter som ger både stabilitet och förenklar möjligheterna till övriga faktorer, exempelvis arbete och bostad (Ager och Strangs, 2008, ref i Lund, 2017).

2.1.3 Mobilitet

Mobilitet kan enkelt beskrivas som möjligheten att förflytta sig. Begreppet innefattar dock mer än så: det inkluderar även de sociala, kulturella och politiska aspekterna av transport. Mobilitet innefattar även meningen av rörlighet och att förstå sociala aspekter och relationer som finns i samhället som påverkar mobiliteten (Koglin, 2013). Wennerberg (2011) beskriver att mobilitet inte bara är den faktiska förflyttningen mellan två platser utan även möjligheten att kunna förflytta sig och kunna delta i aktiviteter utifrån ens egna behov och önskemål. För att mobilitet ska vara möjlig krävs en fungerande infrastruktur för alla oavsett vilket område en bor i.

Nära besläktat med mobilitet är begreppet tillgänglighet. Tillgänglighet kan beskrivas som stadens fysiska utformning. För att ett samhälle ska anses tillgängligt ska så många som möjligt kunna ta sig runt och ta del av det som samhället erbjuder. Tillgängligheten är inte jämnt fördelat mellan Malmös områden, vilket Malmö Stads tillgänglighetsindex (2013) visar. Indexet mäter tillgängligheten med hållbara färdmedel (gång, cykel och kollektivtrafik) utifrån en rad olika kriterier. Studien visar att området Rosengård hamnar långt ned på

tillgänglighetsindexet, på en knappt acceptabel nivå (Wennerberg, Kerttu, Runesson och Hansson, 2018).

2.1.4 Social exkludering

Social exkludering kan jämföras med begreppet utanförskap och innebär att en person utestängs från samhällets aktiviteter. Gallie (1999) skriver i *Unemployment and social exclusion in the European Union* att fattigdom och social exkludering är nära sammankopplat. Personer som är arbetslösa eller arbetar inom lågavlönade yrken löper därför hög risk att bli socialt exkluderade.

Martens beskriver i sin studie *Role of the Bicycle in the Limitation of Transport Poverty in the Netherlands* (2013) att just kvinnor från etniska minoritetsgrupper löper högre risk än andra att uppleva social exkludering. Martens har undersökt social exkludering i förhållande till transport och menar att tillgänglighetsproblem både kan leda till och vara orsaken till social exkludering. Enligt Martens kan cykeln spela en viktig roll för att förbättra kvinnors mobilitet och på så sätt bidra till att motverka social exkludering.

2.2 Tidigare forskning

2.2.1 Statistik kring resvanor

I rapporten *Utlandsföddas mobilitet och resvanor i svensk trafikmiljö* (2006) intervjuas både invandrade män och kvinnor kring deras resvanor. Författarna beskriver att det finns stora skillnader mellan mäns och kvinnors sätt att ta sig runt: endast 65 % av de utlandsfödda kvinnorna kunde cykla. Det är stor skillnad jämfört med invandrade mäns cykelvanor, där 95 % uppgav att de kunde cykla (Lewin, Gustafsson, Nyberg, 2006).

År 2018 genomförde Region Skåne en undersökning över resvanor hos Malmös befolkning. Undersökningen visar att personer som bor i Rosengård har sämre tillgång till både bil och cykel jämfört med befolkningen i övriga områden i Malmö. Av de boende i Rosengård saknar 49 % tillgång till bil och 58 % saknar tillgång till cykel (Region Skåne, 2018).

I studien *Mobilitet och tillgänglighet hos boende i socialt utsatta områden* (2018) är fokusområdet Rosengård. Studien visar att de som bor i Rosengård i genomsnitt gör kortare resor varje dag än resten av Malmös befolkning oavsett färdmedel och resmål. I Rosengård

reser befolkningen i genomsnitt 20 kilometer per dag till skillnad från hela Malmö kommun där medelsnittet är 30 kilometer per dag (Wennberg, Kerttu, Runesson, Hansson. 2018). Denna statistik visar resvanor för hela området Rosengård och är inte uppdelat mellan män och kvinnor.

Anledningen till att all statistik som jag redovisat ovan handlar om Rosengård beror på att det inte finns någon motsvarande statistik för resvanorna i Nydala. Rosengård och Nydala är dock liknande områden i Malmö och det tyder på att förhållandena torde vara lika. Både Rosengård och Nydala är klassade som särskilt utsatta områden av Polisen och både områden är lokaliserade utanför innerstan (Polisen, 2021).

2.2.2 Mobilitet och tillgänglighet

Det finns internationell forskning som visar att de fattigaste befolkningsgrupperna är de minst mobila, d.v.s. att de har minst möjlighet att ta sig runt på egna villkor (Titheridge et.al, 2014, ref. i Berg, Allanson, Henriksson, Lindkvist, 2019). Eftersom personer som tillhör denna grupp i mindre utsträckning har tillgång till bil behöver de oftare förlita sig på att gå eller cykla för att ta sig runt. I socioekonomiskt utsatta områden är även mobilitetslösningarna sämre än i socioekonomiskt starka områden. I socioekonomiskt svaga områden är ofta både kollektivtrafiken och cykeltrafiken mindre utbyggd. Det finns till exempel färre stationer för cykel-pooler i de socioekonomiskt utsatta områdena. Detta drabbar särskilt invandrarkvinnor som ofta saknar körkort och tillgång till bil- det gör kvinnorna beroende av andra för att ta sig runt och kan riskera att de deltar mindre i samhället (Berg et.al. 2019).

I Malmö, liksom i flera andra städer, har det tagits fram flera nya mobilitetslösningar de senaste åren, till exempel cykel- och bilpooler. Dessa mobila lösningar har som syfte att möjliggöra en enklare transport för stadens boende och knyta samman stadens olika områden. Trenden är dock att mobilitetslösningarna skapas utifrån en grupps behov vilket kan försämra möjligheterna för en annan grupp. I studien *Mobilitet och tillgänglighet hos boende i socialt utsatta områden* (2018) beskrivs hur människor som redan har sämre förutsättningar påverkas mer negativt av infrastrukturens nackdelar. Samtidigt får de mindre nytta av förbättringar som görs i infrastrukturen. Studien visar även att olika områden har olika behov:

Mobilitetslösningar som fungerar bra i ett socioekonomiskt starkt område fungerar ofta inte lika bra i ett socioekonomiskt utsatt område. Författarna till studien tror att det beror på olika

behov och rekommenderar att stadsplanerare lyssnar på de boendes behov för att hitta lösningar som är mer anpassade efter dem (Wennberg, Kerttu, Runesson, Hansson, 2018).

2.2.3 Kvinnor och cykling

Hagström (2019) beskriver i sin undersökning *Att balansera på två hjul* att mobilitet i många kulturer är förknippat med maskulinitet. När en kvinna cyklar och kan ta sig vart hon vill utmanar hon de patriarkala normer som styr. Trots att kvinnor i Sverige, och i flera andra europeiska länder, cyklar i lika stor utsträckning som män finns det internationella studier som visar att kvinnor världen över cyklar mindre än män.

Aslam (2015) har undersökt Cykelfrämjandets kurser i Stockholm ur ett transportperspektiv genom att intervjua kursdeltagare efter avslutad kurs. Resultatet i studien visar att deltagarna som tidigare reste kollektivt cyklar mer efter avslutad kurs. De deltagare som innan kursen körde bil har i mindre utsträckning övergått till att cykla. Kursen kan därför verka mer för social hållbarhet i stället för miljömässig hållbarhet. Resultatet visade även att fler än hälften av deltagarna uppgav att deras självförtroende ökat efter avslutad kurs. Majoriteten av dem som fått ökat självförtroende är dem som cyklar regelbundet efter avslutad kurs. Aslam beskriver att det ökade självförtroendet beror på att kvinnorna övervunnit rädslor när de lärde sig cykla.

Genusforskaren van der Kloof (2018) har undersökt cykelkurser för invandrarkvinnor i Amsterdam. Syftet med hennes studie är att ta reda på om det finns ett samband mellan invandrarkvinnornas mobilitet och att lära sig cykla. I Nederländerna är cykelkulturen väl utbredd och cykelkurser för vuxna har funnits i över 30 år. Hon beskriver att många som invandrar till länderna i väst kommer från länder utan en väletablerad cykelkultur där kvinnorna har fått lära sig att cyklande inte är en passande aktivitet för dem. Cykling är ofta förknippat med maskulinitet och opassande rörlighet för en kvinna. van der Kloof menar att denna föreställning ändras när kvinnan flyttar till Europa och möter nya normer där kvinnor cyklar i samma utsträckning som män. Resultatet i hennes studie kan dock inte påvisa huruvida kvinnorna i hennes studie spenderar mer tid på aktiviteter utanför hemmet efter avslutad cykelkurs. Hon menar dock att cyklandet tillsammans med andra aktiviteter kan leda till ökad mobilitet i det offentliga rummet. Resultatet visar även att kvinnorna som gått kursen känner sig mer självständiga, har fått ett ökat kontaktnät samt känner sig starkare mentalt (van der Kloof, 2018).

Porras (2011) beskriver att det finns flera fördelar för invandrarkvinnor med att lära sig cykla: Det kan leda till ökad delaktighet i aktiviteter utanför hemmet, det bryter mot kulturella stereotyper och är bra för både miljön och hälsan. Porras beskriver att anledningen till att kvinnor i vissa länder inte cyklar beror på rädsla för trafiken och för att det anses vara kulturellt olämpligt. Män har fler privilegier än kvinnor, och en av fördelarna är att de kan ta sig runt i de offentliga rummen hur de vill (Porras, Stoscheck, van der Kloof, 2011).

3 Teori

De teorier som jag har valt att använda mig av är feministisk urbanteori, empowerment-teorin samt Diaz (1993) integrationsmodell. Jag valde att använda den feministiska urbanteorin för att förklara hur kön är kopplat till makt och hur detta kan leda till att kvinnan hamnar i en underordnad ställning. Teorin förklarar även hur normer styr vilka förväntningar som finns på kvinnan och hur det påverkar hennes position och påverkar hennes rörlighet i det offentliga rummet. Den andra teorin som jag valt, empowerment, är både teori och metod.

Empowerment kan på svenska översättas till kraft eller egenmakt och innebär att en person lär sig definiera och hitta sin drivkraft för att kunna ta kontroll över sitt eget liv (Eide & Eide, 2016). Jag har använt denna teori för att undersöka huruvida cykelkurserna kan vara ett fungerande integrationsprojekt utifrån ett empowerment-perspektiv. Den tredje och sista teorin som jag har använt mig av, Diaz integrationsmodell, använder jag för att förklara hur det som Diaz kallar den individuella integrationen påverkar kvinnorna i min studie: Påverkar kvinnornas egen motivation och drivkraft integrationen?

3.1 Feministisk urbanteori

Feministiska teorier har sina rötter i 1900-talets kvinnorörelse. Inom teorin finns det flera olika inriktningar men det gemensamma är att de vill synliggöra hur kön är kopplat till maktstrukturer. Inom de flesta feministiska teorier anses könsidentitet vara något socialt konstruerat: könsidentiteten är inget biologiskt utan är i stället skapat utifrån samhällets sociala normer och de föreställningarna som finns på män och kvinnor (Svedberg & Kronsell, 2003).

Könsidentiteter är en del av den sociala maktordningen som finns i samhället. Svedberg och Kronsell (2003) kallar detta för könsordningen. Könsordningen styr individers beteenden utifrån normer och regler - könsordningen styr vad som anses vara ”normalt” och inte

”normalt”. Könsordningen kan inte skapas av sig självt utan skapas i relation till andra människor. I olika samhällen, eller i olika delar av ett samhälle, ser könsordningen olika ut beroende på de normer som råder där (Svedberg & Kronsell, 2003).

Jag har valt att fokusera på en inriktning inom den feministiska teorin som kallas feministisk urbanteori eller feministisk geografisk forskning. Liksom andra feministiska teorier belyser denna de orättvisor som finns mellan könen men med fokus på geografisk rörelse och kvinnans begränsade utrymme i det offentliga rummet. Kvinnor och mäns rörelse i de offentliga rummen ser olika ut: Genom historien har kvinnan varit förvisad till hemmet medan männen har rört sig fritt i de offentliga rummen. Även idag finns det normer för både maskulina och feminina identiteter som lever kvar på grund av den rådande könsordningen (Nayak & Jeffrey, 2011).

Kvinnor är ofta mer sårbara när de vistas i det offentliga rummet, både på grund av rådande normer och för att vissa miljöer kan upplevas som otrygga för en kvinna. På grund av rädsla för till exempel övergrepp eller otrygghet skapar män och kvinnor olika rörelsemönster för sig själva och det skapar i sin tur förväntningar på både män och kvinnor som de måste leva upp till. För en kvinna kan det till exempel innebära att vara otrygg att ta bussen eller promenera hem mitt i natten på grund av rädsla för övergrepp, vilket män i mindre utsträckning måste anpassa sig efter (Franck & Paxton, 1989).

3.2 Empowerment

Tillsammans med den feministiska teorin har jag använt mig av teorin Empowerment. Empowerment är både en teori och en metod och har flera olika definitioner och inriktningar. Världshälsoorganisationen (WHO) beskriver empowerment som: ” *I hälsofrämjande arbete syftar empowerment specifikt till en process genom vilken människor får bättre kontroll över beslut och händelser som påverkar deras hälsa*” (WHO, 1998).

Teorin empowerment grundades på 1960-talet i USA men det var först under 1990-talet som teorin började få spridning internationellt. På svenska kan empowerment översättas till ord som frigörelse och självhjälp. I boken *Empowerment, participation and social work* (2008) definierar författaren begreppet som:

“The capacity of individuals, groups and/or communities to take control of their circumstances, exercise power and achieve their own goals, and the process by which, individually and collectively, they are able to help themselves and others to maximize the quality of their lives” (Adams, 2008, s.17).

Adams beskriver empowerment som en politisk teori som analyserar makt och maktstrukturer i samhället. Genom empowerment är det möjligt att se hur samhällsliga maktstrukturer är sammankopplade med personers möjlighet att uppnå sina mål och förbättra sin livssituation (Adams, 2008).

Bracht, Kingsbury och Rissel (1999) delar in empowerment i två olika kategorier: Psykologisk empowerment och Community empowerment. Den första kategorin innebär att individen får en känsla av mer kontroll över sin egen livssituation. Den kollektiva delen innebär ett tillstånd där en viss grupp i samhället får ökad makt genom politiska insatser och att resurser omfördelas så att även utsatta grupper gynnas (ref. i Johansson Blight, 2006).

Zimmerman (1995) delar in begreppet psykologisk empowerment i tre olika komponenter: En personlighetsmässig komponent som innefattar personens uppfattning av kontroll, motivation och kompetens att hantera en specifik situation. Den andra komponenten, relationsmässiga, handlar om personens uppfattning och förståelse för sin egen omgivning och kunskap om hur en kan nå sina mål. Kunskapen kan bland annat handla om att lära sig förstå vilka regler och normer som finns i samhället. Den tredje komponenten, beteendemässiga, beskriver det aktiva beteendet, att kunna utöva kontroll över sitt eget liv och sin situation (ref. i Lexner, 2009).

3.3 Diaz integrationsmodell

Diaz (1993) beskriver integration som ett samspel mellan migranten och den etablerade befolkningen. Migranten kan behålla sin identitet, såsom sin kultur och religion, men ändå bli en jämlik del av samhället. För att lyckas med integrationen menar Diaz att det sociala livet är av stor vikt. Migranten måste följa de sociala normer och attityder som finns i samhället för att aktivt kunna delta. Det ligger på samhället att hjälpa migranten skapa nya kontakter och kunna skapa ett socialt liv.

I Diaz (1993) modell finns två huvudområden som påverkar integrationsprocessen: Den strukturella samt den sociala integrationen. Det förstnämnda området fokuserar på migrantens ekonomiska samt arbetsmässiga förutsättningar. Migrantens språkkunskap samt utbildningsnivå påverkar dessa förutsättningar. Det andra området, den sociala integrationen,

betonar sociala kontakter som en viktig faktor för integrationen. Sociala relationer mellan migranten och etablerade svenskar är viktig för att migranten ska lyckas etableras i samhället. En del av integrationsprocessen kallar Diaz den individuella integrationen. Det innebär att migranten ses som en aktiv aktör som själv påverkar integrationen - personens drivkraft, mål och självförtroende påverkar integrationsprocessen (Diaz, 1993).

4 Metod

I denna studie använder jag kvalitativ metod med semistrukturerade intervjuer. I nedan kapitel beskriver jag min metod samt mitt tillvägagångssätt.

4.1 Kvalitativ forskning

Målet med kvalitativ forskning är att söka efter den mening som informanter ger åt olika företeelser. Genom att tolka sitt material skapas förståelse för andra människor och deras livssituation: Man vill ta reda på människors attityder och se saker från deras perspektiv. Till skillnad från kvantitativ forskning går det inte att mäta resultatet eftersom det inte går att mäta mening. I kvalitativa studier försöker forskaren i stället hitta mönster och kategorier och skapa förståelse med hjälp av dessa (Gunneng, 2006).

Den kvalitativa metoden skiljer sig därför från den kvantitativa där resultatet går att mäta och föra statistik över, till exempel frågor som *hur ofta*. Den kvalitativa forskningen fokuserar i stället på frågor som *hur och varför*. Det är dessa frågor som jag fokuserar på i min studie. *Varför* cyklade inte kvinnorna i min studie i sina hemländer? *Varför* vill de lära sig cykla nu? *Hur*, och om, har kvinnornas integration påverkats av cykelkurserna?

4.2 Semistrukturerade intervjuer

Metoden som jag har använt mig av är alltså semistrukturerade intervjuer med fokusgrupper. Bryman (2018) beskriver att fördelen med kvalitativa intervjuer är dess flexibilitet. Genom att inte anpassa sig slaviskt efter ens intervjufrågor kan intervjun röra sig i olika riktningar och informanten får möjlighet att lyfta det som hen tycker är viktigt. Inför mina intervjuer skrev jag ned en intervjuguide med ämnen som jag ville ta upp under intervjuerna. Denna guide är löst formulerad och jag har endast skrivit ned vilka ämnen jag vill ta upp (se bilaga 1). Under intervjuerna ställde jag frågor utifrån min guide men lät samtalen flyta på fritt. Detta ledde till att intervjupersonerna ibland kom in på andra ämnen vilket ofta ledde till intressanta diskussioner mellan deltagarna. Bryman betonar även att det är viktigt att anpassa

språket efter vem som intervjuas (Bryman, 2018). Detta behövde jag ha i åtanke då ingen av mina informanter hade svenska som förstaspråk. Jag försökte därför prata tydligt och långsamt för det skulle bli lätt för informanterna att förstå mina frågor.

Jag valde att inte spela in samtalen eftersom jag ville skapa en fri och öppen diskussion. Genom att spela in var jag rädd att informanterna skulle bli nervösa och rädsla för att säga "fel". I stället antecknade jag stödord under tiden som vi pratade och skrev ned citat som kvinnorna sa. Direkt efter varje samtal transkriberade jag mina anteckningar på datorn medan samtalen fortfarande var färskt i minnet.

4.3 Tillvägagångssätt

För att få tillgång till informanter till min studie volontärarbetade jag på en cykelkurs i Rosengård som instruktör. Under första kurstillfället valde jag att inte genomföra några intervjuer: Jag kände att vissa deltagare var nervösa inför cyklingen och jag ville inte ta fokus från träningen. I stället fokuserade jag på rollen som instruktör och passade på att lära känna kvinnorna som deltog. Det var först vid andra kurstillfället som jag började genomföra intervjuerna. För att inte ta av kvinnornas utbildningstid passade jag på att genomföra intervjuerna under pauserna. Att vi befann oss utomhus i en avslappnad miljö tror jag hjälpte intervjuerna att bli personliga och lättsamma och jag tror att deltagarna öppnade upp sig mer tack vare det.

Dessvärre var antalet deltagarna få på cykelkursen i Rosengård och jag fick endast möjlighet att intervjua tre deltagare. Jag valde därför att även intervjua kvinnor som genomfört cykelkursen i området Nydala. Initialt var min tanke att studien enbart skulle inrikta sig på kursdeltagarna i Rosengård. Dock, på grund av brist på deltagare på cykelkursen i Rosengård, ansåg jag det nödvändigt att inkludera fler kvinnors perspektiv för att bredda min empiriska studie. Således talar resultatet för en större grupp kvinnor istället för enbart boende i Rosengård. Genom mitt arbete fick jag kontakt med fyra kvinnor i Nydala som ställde upp på en intervju. Dessa kvinnor hade genomfört cykelkursen under samma period som kursen bedrevs i Rosengård, våren och sommaren 2022. Jag träffade kvinnorna i en lokal i Nydala och genomförde intervjun över en fika.

4.4 Fokusgrupper

Mina intervjuer genomfördes i grupp, i så kallade fokusgrupper. Under cykelkurserna i Rosengård genomfördes intervjuerna under rasterna när vi satt tillsammans utomhus på bänkar. Eftersom det var korta raster hade vi flera samtal i grupp. Även intervjun med kvinnorna från Nydala skedde i grupp men endast vid ett tillfälle eftersom vi hade tid att sitta och prata längre, då intervjun skedde efter avslutad cykelkurs.

Fördelen med att genomföra intervjuer i fokusgrupper är att samtalen ofta blir mer kreativa och konversationen flyter på bättre. Tursonovic (2002) beskriver att det finns tre steg i fokusgruppsintervjuer: Forskaren bestämmer vad den helst vill veta och få ut av intervjun, gruppen konverserar kring frågorna och sedan framställer forskaren vad hen har lärt sig av deltagarna. Fokusgrupper är en bra metod för icke-hierarkisk forskning och är väl användbar i minoritets- och feministiska studier.

Vidare betonar Tursonovic att det är viktigt att intervjuaren inte blir en del av gruppen under en fokusgruppsintervju: intervjuaren ska inte vara med i diskussionen då det kan styra samtalet i en viss riktning vilket i sin tur kan påverka resultatet. Intervjuarens roll är istället att skapa en trygg miljö för diskussion så att alla deltagarna vill prata och framföra sina åsikter. Om intervjuaren berättar för mycket om sig själv och om sina egna åsikter kan även detta påverka samtalen i en viss riktning och förhindra en öppen diskussion. Vissa attribut hos intervjuaren går dock inte att dölja, såsom kön och etnisk tillhörighet, vilket också kan påverka samtalets riktning (Tursonovic, 2002).

4.5 Urval

4.5.1 Cykelfrämjandets cykelkurser

Jag fick kontakt med mina informanter på Cykelfrämjandets cykelkurs. Cykelfrämjandet är en ideell förening som startade 1935 och som arbetar för en säkrare och mer attraktiv cykelmiljö. En del i detta arbete är att bedriva cykelkurser för vuxna som inte kan cykla. I Malmö bedrivs kurserna i dagsläget i områdena Rosengård, Nydala och Kroksbäck. Kurserna är främst avsedda för vuxna men alla över 13 år är välkomna. En kurs består av sex lektioner som är två timmar långa vardera (Cykelframjandet.se, 2022). Trots att kurserna är öppna för alla oavsett kön och etniskt ursprung var det endast kvinnor från utomeuropeiska länder som deltog på kurserna som undersöks i min studie (kurserna i Rosengård och Nydala under våren

och sommaren 2022). Instruktören för kursen i Rosengård berättade att det är mycket sällan som män deltar på kurserna, vilket kan bero på att utlandsfödda män kan cykla i större utsträckning än utlandsfödda kvinnor.

4.6 Validitet och reliabilitet

I forskning ska reliabiliteten och validiteten vara sammankopplade. Validitet innebär att empirin ska vara relevant och trovärdig: Är intervjuer en lämplig metod för att undersöka det jag vill undersöka? Reliabilitet innebär att det som skrivs ska vara trovärdigt och tillförlitligt. Om samma undersökning genomförs på nytt och ger samma resultat har forskningen god reliabilitet (Patel och Davidsson, 2004). Jag anser att valet av metod, intervjuer, i min studie ger en hög validitet. Även om enkäter hade kunnat fungera för att få fram mer standardiserade svar vill jag med min studie förstå kvinnornas perspektiv och tankar, och därför anser jag att semistrukturerade intervjuer är den bästa metoden för just detta. Det är dock svårt att veta om min studie hade gett samma resultat om den gjordes på nytt med andra informanter, eftersom jag endast intervjuade sju kvinnor. Nackdelen med ett lägre antal informanter är att jag inte kan försäkra reliabiliteten - kanske hade andra kvinnor haft andra erfarenheter och tankesätt? Fördelen är att jag kunde lägga ner mer tid på att intervju just dessa sju kvinnorna och därför fick mer ingående svar. Jag anser därför att fördelarna med att inte intervju fler kvinnor väger över.

4.7 Etiska reflektioner

Samtliga kvinnor som jag har intervjuat är kvinnor som invandrat till Sverige från utomeuropeiska länder och som bor i socioekonomiskt utsatta områden. Jag var därför tvungen att fundera kring etiken i min studie innan jag påbörjade intervjuerna. Genom att skriva denna studie finns det en risk att jag själv stärker en nedvärderande diskurs. Det är därför av stor vikt att studien genomförs på ett transparent och respektfullt sätt och att jag undersöker endast det som jag har bestämt mig för att undersöka.

Vidare kan min studie anses vara av känslig karaktär: under mina intervjuer ställde jag privata frågor, till exempel om vilket land kvinnorna migrerat från och hur deras arbetssituation såg ut. För att vara säker på att de etiska riktlinjerna följs har jag utgått ifrån Vetenskapsrådets fyra huvudkrav för etisk forskning inom humaniora och samhällsvetenskap. Nedan beskrivs hur jag har använt de fyra kraven.

- *Informationskravet*
Innan jag genomförde intervjuerna berättade jag för alla informanter vad syftet med min studie är. Jag betonade även att det var frivilligt att delta och att de när som helst kunde avbryta sitt deltagande utan att ange skäl till varför.
- *Samtyckeskravet*
Kvinnorna som jag intervjuade gav sitt muntliga samtycke till att ställa upp på intervjuerna.
- *Konfidentialitetskravet*
Informanternas personliga uppgifter är konfidentiella. Jag har ändrat deltagarnas namn och inte skrivit ut deras exakta ålder.
- *Nyttjandekrav*
Materialet som jag har samlat in har endast använts för forskningens ändamål. Jag har endast undersökt det som jag skulle undersöka och inget annat (Vetenskapsrådet, 2002).

5 Undersökning och analys

I detta kapitel redogörs för samtalen som jag hade med kvinnorna. Med hjälp av mina teorier samt tidigare forskning har jag analyserat materialet utifrån tre olika teman: integration, mobilitet samt empowerment. Jag inleder kapitlet med en kort presentation av mina informanter.

5.1 Informanterna

Mina informanter är kvinnor som har genomfört Cykelfrämjandets cykelkurser i Malmöområdena Rosengård och Nydala under våren och sommaren 2022. Som tidigare nämnts volontärarbetade jag som cykelinstruktör på kurserna som bedrevs i Rosengård. Det var sex kvinnor som deltog på kurserna och jag fick möjligheten av intervju tre av dem. En av kvinnorna avböjde att delta och resterande kunde jag inte intervju på grund av språkliga barriärer. Dessa kvinnor pratade mycket begränsad svenska och engelska och jag hade inte tillgång till någon som kunde tolka på deras förstaspråk.

Jag hade hoppats på att få genomföra intervjuer med fler kvinnor för att få ett större underlag till min studie och jag sökte därför efter fler kvinnor som gått kursen. Cykelfrämjandet

bedrev under våren 2022 även cykelkursen i området Nydala och jag fick möjlighet att intervjua fyra kvinnor som gått kursen där. På grund av tidsbrist kunde jag inte medverka på själva cykelkurserna i Nydala utan jag fick istället intervjua kvinnorna ungefär 3 månader efter avslutad kurs. Samtliga informanter är kvinnor som har migrerat till Sverige i vuxen ålder från ett land i Västra Asien eller Afrika. Nedan följer en kort presentation av kvinnorna som jag har intervjuat. Eftersom intervjuerna var anonyma är namnen fingerade.

Fatima är 45–55 år gammal och flyttade till Sverige från Irak för fem år sedan. Hon bor i Rosengård och studerar grundläggande svenska på en skola i grannområdet Persborg. Som barn kunde Fatima cykla men har inte testat sedan dess och har därför glömt bort hur man gör. Hon vill lära sig cykla för att kunna ta sig runt lättare, både privat och till ett framtida jobb. Fatima deltog på cykelkursen i Rosengård.

Laila är 40–50 år gammal och flyttade till Sverige från Irak för 17 år sedan. Laila bor i Rosengård och har en tidsbegränsad anställning som lokalvårdare i samma område. Hennes mål är att få ett jobb i hemtjänsten där de ställer krav på att alla anställda ska kunna cykla. Laila försöker därför lära sig cykla så fort som möjligt. Laila deltog på cykelkursen i Rosengård.

Amina är 20–30 år gammal och kommer från Jordanien. Vid kurstillfället hade hon endast bott i Sverige i två månader. Hon studerar just nu SFI på en skola nära sitt hem i Rosengård. Amina har aldrig tidigare suttit på en cykel men vill lära sig det så fort som möjligt eftersom hon märkt att det är väldigt vanligt att cykla i Sverige. Hon tror att det är viktigt att kunna cykla i framtiden när hon söker arbete. Amina deltog på cykelkursen i Rosengård.

Jamila är 50–60 år gammal och har bott i Sverige i 24 år. Hon kommer ursprungligen från Afghanistan. Jamila har ett vikariat som lokalvårdare men hoppas på att få ett nytt jobb med tillsvidareanställning. Hon cyklade aldrig i Afghanistan men har försökt lära sig vid några olika tillfällen sedan hon flyttade till Sverige. Jamila valde att hoppa av kursen efter några veckor eftersom hon fick ont av en gammal knäskada. Hon vill gärna fortsätta träna på cyklingen när hennes skada har läkt. Jamila deltog på cykelkursen i Nydala.

Huda är 50–60 år gammal och har bott i Sverige i 30 år. Hon är född och uppvuxen i Somalia och bor nu i Nydala. Hon är just nu arbetslös men vill lära sig cykla för att lättare kunna få jobb. Hennes mål är att få jobb inom hemtjänsten. Hon lärde sig cykla under kursens gång

och berättade att hon nu cyklar nästan varje dag. Hon har inget körkort och anser därför att det är extra viktigt att hon kan cykla. Huda deltog på cykelkursen i Nydala.

Halil är 20–30 år gammal, kommer från Somalia och har bott i Sverige i 9 år. Halil bor idag i Nydala. Hon har nyligen blivit klar med sina studier i grundläggande svenska och fokuserar nu på att få en anställning. Hon har aldrig cyklat tidigare men valde att lära sig det nu eftersom hon tror att det ökar chanserna till en anställning. Halil vill även kunna cykla för att det är bra för hälsan och klimatet. Halil deltog på cykelkursen i Nydala.

Waris är 20–30 år, kommer från Somalia och har bott i Sverige i 8 år. Hon är just nu arbetslös men söker aktivt jobb. Hon hade aldrig tidigare suttit på en cykel när kursen startade men beskriver att hon nu cyklar ofta, framför allt när hon ska besöka arbetsförmedlingen eller utföra andra ärenden. Hon valde att gå på cykelkursen eftersom hennes kompis övertalade henne att följa med. Waris deltog på cykelkursen i Nydala.

5.2 Tema 1- Integration

Cykelfrämjandets cykelkurser är inte definierade som ett integrationsprojekt: kurserna är öppna för alla och inte endast för invandrare. Trots det är majoriteten av kursdeltagarna kvinnor som har invandrat till Sverige från utomeuropeiska länder, vilket inte är så anmärkningsvärt då forskning visar att just denna samhällsgrupp kan cykla i mindre utsträckning än andra (Lewin, Gustafsson, Nyberg, 2006). Trots att cykelkurserna inte beskrivs som ett integrationsprojekt vill jag i min studie undersöka huruvida kurserna kan verka integrationsfrämjande: deltagarna utvecklar både sin svenska, skapar nya kontaktnät och lär sig en ny färdighet som är användbar i det svenska samhället.

Språknivån bland deltagarna var olika: vissa pratade obehindrad svenska medan vissa endast kunde några ord. Trots det skedde hela utbildningen på svenska och instruktören lyckades förklara instruktioner genom en kombination mellan muntligt språk och kroppsspråk. Under första kurstillfällena fick deltagarna i uppgift att lära sig svenska glosor. Samtliga ord var relaterade till cykling, till exempel ord som sadel och broms. Kvinnorna skulle kunna orden och även peka ut på en cykel vart delarna satt. Detta ledde till mycket skratt när kvinnorna försökte uttala orden och förstå vad de betydde. Eftersom kvinnorna hade olika förstaspråk behövde de hjälpa varandra och förklara för varandra på svenska, och på så sätt övade de också på sin svenska.

En annan viktig faktor för integration är arbete. Det är dock svårt att visa om cykelkurserna kan leda till arbete då det är flera faktorer som påverkar om en person får en anställning, bland annat utbildningsnivå och språkkunskaper. Det var ingen av kvinnorna som jag intervjuade som hade en fast anställning men några av dem hade tillfälliga anställningar och vissa gick i skolan. Alla kvinnor beskrev dock att en fast anställning var deras mål. Laila berättade:

“Jag tror att jag kan få jobb i hemtjänsten. Jag har varit på en intervju och det gick bra men de sa att jag måste lära mig cykla innan jag kan få jobbet. Så nu går jag denna kurs för att lära mig så fort som möjligt”.

En annan viktig faktor för integration är att lära sig samhällets normer: Diaz (1993) menar att invandraren måste följa de normer och attityder som finns i det nya samhället för att kunna integreras. Normer var ett ämne som vi diskuterade flitigt under intervjuerna. Svenska normer och regler var även en stor del av cykelkurserna: kvinnorna fick lära sig om trafiksäkerhet och svenska vägmärken, hur man ska klä sig när man cyklar och hur man förväntas uppföra sig i trafiken. Just klädsel var ett ämne som togs upp under första lektionen i Rosengård. Cykelinstruktören visade deltagarna hur man lättast knyter sin sjal för att få på en cykelhjälm och hur man kan knyta sin kjol så att den inte fastnar i hjulen.

Vi diskuterade även normerna i kvinnornas hemländer och hur de skiljer sig mot svenska normer. Under både mina fokusgruppsintervjuer i Rosengård och i Nydala frågade jag deltagarna varför de inte hade lärt sig cykla som barn. Alla kvinnor hade olika erfarenheter men de var alla överens om att de inte lärt sig cykla eftersom kulturen inte tillät det. En av deltagarna, Fatima, beskrev att det finns en skam kopplat till en kvinnas cyklande i hennes hemland Irak: ”Kvinnor kan cykla i Irak men man gör det inte. Det är skam att göra det där. Men det finns ingen lag som säger att kvinnor inte får”. Jamila höll med och berättade: ”Det är skam att cykla i Afghanistan också, folk hade skrattat åt en. Jag vet inte varför men det är en kulturell sak”. Amina berättade att det bröt mot de kulturella normerna att cykla även i hennes hemland Jordanien, men beskrev att hon känner skam även nu när hon flyttat till Sverige över att inte kunna cykla. ”Jag vet inte varför kvinnor inte cyklar i Jordanien. Det är vanligare där att köra bil. Jag vill lära mig cykla nu för det känns som en skam i Sverige att inte kunna”- Amina.

Nästa fråga som deltagarna diskuterade var huruvida männen cyklar i deras hemländer. Samtliga deltagare berättade att männen får cykla, även om det inte är lika vanligt som i Sverige. Jag frågade om cykling på något sätt var sammankopplat med kroppen och sexualitet i deras hemländer vilket några av kvinnorna svarade ja på. Halil som kommer från Somalia berättade: "Vissa i Somalia säger att man kan förlora oskulden om man cyklar. För cykeln kan spräcka mödomshinnan". Alla fyra kvinnor som jag intervjuade i Nydala berättade att de känner till denna myt men att de inte själva trodde på det. Att det finns ett samband mellan cykling och den fysiska kroppen har även van der Kloof (2018) påvisat i sin studie: cykling är sammankopplat med maskulinitet eftersom det handlar om fart, rörelse och om att använda sin kropp.

5.3 Tema 2: Mobilitet

Ett ämne som diskuterades i fokusgrupperna var mobilitet och tillgänglighet i kvinnornas hemländer. Huda, som är född och uppvuxen i Somalia, berättade att cykelkulturen skiljer sig åt markant mellan Sverige och Somalia. I Somalia är det ovanligt att använda cykeln som transportmedel både för kvinnor och män. Huda tror att anledningen är avsaknaden av cykelbanor och sämre infrastruktur. Männen i Somalia åker i stället bil eller moped. Jag frågade Huda om kvinnor kunde köra bil och moped och fick svaret:

"Det var nyligen som kvinnor tilläts skaffa körkort i Somalia så det är jätteovanligt att kvinnor kör bil. Det finns inga kvinnor som kör moped. Det är farligt för en kvinna att åka själv eftersom vägarna är dåliga och det är farligt att åka runt själv."- Huda.

Samtliga deltagare höll med om att den svenska cykelkulturen skiljer sig åt mycket från deras hemländer. Laila berättade: "Det är farligt för kvinnor att cykla i Irak för det finns inga cykelbanor. Man måste cykla på gatan". Efter Lailas svar frågade jag om det inte var farligt för männen att cykla då det saknas cykelbanor även för dem. Laila svarade att det inte var lika farligt för män men kunde inte förklara varför. Franck & Paxton (1989) beskriver att kvinnor är mer sårbara när de vistas i det offentliga rummet: när en kvinna vistas i det offentliga rummet bryter hon mot de förväntningarna som finns på kvinnliga identiteter. Det kan även vara fysiskt farligt för en kvinna att vistas i det offentliga rummet på grund av risk för övergrepp eller andra otrygga situationen. Män och kvinnor har därför skapat olika rörelsemönster (Franck & Paxton, 1989). Dessa rörelsemönster skiljer sig dock åt mellan

länderna: Att cykla anses farligt och opassande för kvinnorna i deras hemländer medan det i Sverige uppmuntras.

Under gruppintervjun i Rosengård bad jag deltagarna berätta om sina rörelsemönster: var spenderar kvinnorna den mesta av sin tid och hur tar de sig runt i stan? Samtliga kvinnor som jag intervjuade i Rosengård bor även i området och går i skolan och jobbar inom gångavstånd. Som transportmedel promenerar de oftast. Fatima berättade:

“Jag går till skolan i Persborg, det är nära. Och jag kan promenera till affären. Så jag är oftast i Rosengård. Men ibland på helgen åker jag till Folkets Park med min man och mina barn när min man kör bil”.

Deltagarna i Nydala berättade liknande historier: de spenderar majoriteten av sin tid i Nydala och tar sig runt främst genom att promenera. Detta beror troligtvis inte endast på problem med transport, men det är möjligt att det är en bidragande faktor. Det finns forskning som visar att de som bor i Malmös socioekonomiskt utsatta områden är mindre mobila än resten av Malmös befolkning (Wennberg, Kerttu, Runesson, Hansson, 2018). Särskilt drabbas invandrarkvinnor om de både saknar körkort och inte kan cykla: om kvinnan är beroende av andra för att ta sig runt riskerar hon att bli mindre delaktig i samhället. Att inte kunna ta sig runt fysiskt kan i sin tur leda till social exkludering eftersom personen inte har den fysiska möjligheten att ta sig till och delta i samhällets aktiviteter (Berg, Allanson, Henriksson, Lindkvist, 2019). Porras (2011) beskriver att det är bra för invandrarkvinnor att lära sig cykla då det kan leda till fler aktiviteter utanför hemmet, vilket några av kvinnorna som jag intervjuade känner igen sig i. Två av kvinnorna som jag intervjuade i Nydala beskrev att de efter kursen cyklar nästan varje dag. Huda berättade: “Jag cyklar nästan varje dag, det är jättekul. Jag cyklar till arbetsförmedlingen, när jag ska handla, till möten och till stan för att träffa kompisar”.

5.4 Tema 3: Empowerment

Under både intervjuerna i Rosengård och i Nydala diskuterade vi självkänsla och personliga mål. Som en observatör till cykelkurser i Rosengård var det tydligt hur glada kvinnorna blev när de äntligen lyckades cykla, och en kan tänka sig att detta också påverkade deras självkänsla. Amina lärde sig cykla flera meter redan under andra kurstillfället och berättade efteråt: ”Jag trodde inte att jag skulle klara det så fort, jag var jättenervös igår för jag trodde

att jag skulle ramla. Men det var inte så svårt, det var jätteroligt”. Övriga kursdeltagare hejade på Amina och de utbytte tips med varandra för att göra det enklare att lära sig. För att klara av svåra situationer är det viktigt med stöd och uppmuntran från andra: Det är i relationer med andra som ens självkänsla stärks och personer upplever empowerment (Tengqvist, 2017).

När deltagarna lärde sig cykla kan det jämföras med det som Zimmerman (1995) kallar den personlighetsmässiga komponenten i empowerment: deltagarna skaffade sig kompetens att klara av en specifik situation, i det här fallet cykling. Under kursens gång fick kvinnorna även mer kunskap om hur de kan uppnå sina mål, vilket Zimmerman kallar den relationsmässiga komponenten. En del av denna komponent innebär att lära sig vilka regler och normer som finns i samhället vilket deltagarna till viss del utvecklade under kursen: de lärde sig mer om svenska trafikregler och trafiksäkerhet men även om normer som finns i Sverige kring cykling som transportmedel. Den tredje komponenten, som Zimmerman kallar den beteendemässiga, beskriver hur en person aktivt kan utöva kontroll över sin egen livssituation (Lexnen 2009). Genom att lära sig cykla menar jag att kvinnorna fick bättre kontroll över sin egen mobilitet vilket också påverkar deras livssituation. Flera av deltagarna berättade att den främsta anledningen till att de gick cykelkursen var för att lättare få ett jobb, vilket också är ett sätt att ta kontroll över sin livssituation. Två av kursdeltagarna ville lära sig cykla just för att få jobb i hemtjänsten där det finns cykelkrav. I deras fall kan därför cykelkursen ha en stor inverkan på deras livssituation.

I samhället finns maktstrukturer som påverkar människors livssituationer. Adams beskriver att dessa maktstrukturer är sammankopplade med en persons förutsättningar och möjligheter att uppnå sina egna livsmål. Deltagarna i min studie står alla på något sätt utanför samhället: samtliga saknar en fast anställning och en högre utbildning i Sverige. För denna grupp är det svårare att uppnå sina mål jämfört med för en person som är född i Sverige och som redan kan språket och har en grundläggande utbildning. På grund av de maktstrukturer som finns måste kvinnorna i min studie arbeta hårdare för att uppnå sina mål och lyckas förbättra sin livssituation (Adams, 2008). Till exempel måste dessa kvinnor lära sig cykla som vuxna vilket är något som de flesta vuxna svenskar redan kan och inte behöver anstränga sig för.

Det mest anmärkningsvärda var hur mycket kvinnornas självkänsla ökade när de lärde sig cykla. Under de första lektionerna uppfattade jag de flesta kvinnorna som nervösa. Vissa berättade att de var rädda för att cykla på grund av farten och vissa var rädda för att ramla och skada sig. När deltagarna väl hade lärt sig cykla uppfattade jag dem som mer utåtriktade och

glada. Under mina sista intervjuer med deltagarna frågade jag om de själva upplevde att deras självförtroende blivit bättre, vilket samtliga höll med om. Waris, som jag intervjuade i Nydala, berättade att hon blivit motiverad av cykelkursen och nu var öppen för att testa och lära sig fler nya saker:

“Jag är jätteglad att jag lärt mig cykla. Nu kan jag besöka vänner och familj som inte bor så nära och behöver inte vänta på att min man kommer hem från jobbet och kan köra mig. Nu vill jag lära mig ännu fler saker.”- Waris.

6 Resultat och slutsatser

I denna studie har jag undersökt huruvida cykelkurser påverkar invandrarkvinnors integration utifrån tre olika teorier: Diaz integrationsmodell, feministisk urbanteori samt empowerment. I detta kapitel kommer jag redogöra för mina resultat och slutsatser utifrån mina frågeställningar.

- Har cykelkursen påverkat deltagarnas integration i samhället?

Under mina intervjuer var ämnet normer ett återkommande tema: vi diskuterade hur normerna skiljer sig åt mellan kvinnornas hemländer och Sverige när det gäller cykling och mobilitet. Mina informanter berättade att de inte cyklade i sina hemländer på grund av kulturella normer. Samtidigt menade kvinnorna att det är på grund av svenska kulturella normer som de känner skam och exkludering av att inte kunna cykla i Sverige. När en person inte följer normerna i samhället är det svårare att delta i samhällets aktiviteter, vilket i sin tur leder till exkludering som försvårar integrationen (Diaz, 1993). Under cykelkurserna lärde sig deltagarna mycket om svenska normer och jag menar att kursen därför kan ha verkat integrationsfrämjande i denna fråga. En annan faktor som påverkar integrationen är språket. Diaz (1993) menar att språket är en av de viktigaste faktorerna för en lyckad integration, och under cykelkurserna hade deltagarna möjlighet att utveckla sin svenska: både genom svenska glosor som de fick i läxa och även eftersom kurserna endast bedrevs på svenska. Jag menar därför att kvinnornas språk utvecklades av cykelkurserna. En annan viktig faktor för integration är arbete. Jag kan dock inte bevisa om chansen till jobb ökar efter genomförd cykelkurs. Två av kvinnorna i min studie hade som mål att få jobb i hemtjänsten, där det finns krav på att kunna cykla, och för dem kan därför cykelkursen ha varit en viktig bidragande faktor som påverkar integrationen positivt.

Integration är ett brett ämne med flera olika faktorer som samverkar och jag menar att kursdeltagarna utvecklade vissa färdigheter som kan ha en positiv inverkan på integrationen. Att lära sig cykla är självklart inte den enda lösningen för en lyckad integration men kan tillsammans med andra faktorer bidra positivt.

-Ökade deltagarnas mobilitet efter genomförd cykelkurs?

Studier visar att invandrarkvinnor är de minst mobila i samhället. De kan både cykla och köra bil i mindre utsträckning än andra grupper (Wennberg, Kerttu, Runesson, Hansson, 2018).

Detta stämmer överens med deltagarna i min studie som alla hade låg mobilitet: de spenderade majoriteten av sin tid i sitt eget bostadsområde och tog sig främst runt genom att promenera. Inga av deltagarna i min studie hade svenskt körkort. I Aslams (2015) studie undersöker författaren om mobiliteten ökar efter avslutad cykelkurs: han kan inte bevisa att mobiliteten ökar men deltagarna i hans studie skiljer sig från mina. I Aslams studie hade mer än hälften av deltagarna körkort och de flesta hade arbete och var redan integrerade i samhället. Deltagarna i Aslams studie hade därför redan god mobilitet. Eftersom deltagarna i min studie hade lägre mobilitet från början kan cykelkurserna ha haft större påverkan på mobiliteten.

I van der Kloofs studie (2018) över cykelkurser i Nederländerna undersöker hon huruvida att lära sig cykla påverkar mobiliteten. Hon kan dock inte påvisa om cyklandet leder till att kvinnorna spenderar mer tid på aktiviteter utanför hemmet. Hennes slutsats är dock att cyklandet tillsammans med andra aktiviteter kan öka mobiliteten. Två av kvinnorna som jag intervjuade i Nydala beskrev att deras mobilitet ökat efter avslutad kurs. Innan cykelkursen beskrev både kvinnor att de oftast promenerade och spenderade majoriteten av tiden i sitt bostadsområde. Efter avslutad kurs cyklar de nu nästan varje dag, både inom området och in till centrala Malmö. Eftersom jag intervjuade deltagarna i Rosengård under kursens gång hade jag ingen möjlighet att följa upp på huruvida de fortsatt cykla. Eftersom jag endast intervjuade fyra kvinnor efter avslutad kurs och endast två av dem berättade att deras mobilitet ökat kan jag inte dra någon slutsats av detta. Det är dock möjligt att cyklingen tillsammans med andra aktiviteter ökar mobiliteten hos deltagarna, precis som van der Kloofs studie visade.

-Kan cykelkurserna fungera som ett empowerment-projekt?

Empowerment kan beskrivas som att ta kontroll över sin livssituation, förstärka sin självkänsla och lära sig definiera och uppnå sina mål (Adams, 2008). Under sista kurstillfället i Rosengård samt under intervjun i Nydala frågade jag deltagarna hur det kändes att lära sig cykla. Alla svarade att de var glada över att de gått kursen, både för att de lärt sig cykla och för att de har träffat nya människor och gjort en rolig aktivitet. Som observatör till kursen var det tydligt att kvinnornas självkänsla ökade när de lärde sig cykla. Deltagarna utvecklades väldigt mycket, från att först ha varit rädda för att slå sig till att kunna cykla i trafik. De som lärt sig cykla vågade prata mer i gruppen och vågade även hjälpa de andra kvinnorna med tips och råd. Samtliga kvinnor höll med om att deras självförtroende blivit bättre efter kursen.

Liknande resultat visar både van der Kloofs (2018) och Aslams (2015) studier kring cykelkurser för invandrarkvinnor: deltagarnas självkänsla ökar när de överkommer sina rädslor och lär sig cykla. van der Kloofs studie visar att kvinnorna som lärt sig cykla känner sig mentalt starkare. Trots att våra studier genomförts i olika städer är resultatet detsamma: att lära sig cykla visar positiva effekter på individens mående.

Syftet med min studie var att undersöka huruvida invandrarkvinnors integration påverkas av att de lär sig cykla. Jag har sammanfattat mina resultat nedan:

-Genom att lära sig cykla anpassar sig deltagarna efter svenska normer vilket kan bidra positivt till integrationen.

-Under kursernas gång övade deltagarna på sin svenska, vilket också har en positiv inverkan på integrationen.

-I min studie kan jag inte bevisa huruvida chansen till arbete ökar när en lär sig cykla men en kan ana att cyklingen tillsammans med andra faktorer kan öka chanserna för arbete. Särskilt för två av deltagarna som ville få jobb i hemtjänsten där de har krav på att kunna cykla.

- I min studie kan jag inte bevisa huruvida deltagarnas mobilitet ökat efter de lärt sig cykla, men med inspiration från van der Kloofs (2018) studie menar jag att cykling tillsammans med andra faktorer kan öka mobiliteten. En skulle tro att *möjligheten till mobilitet* har ökat av att kvinnorna lärt sig cykla, men jag kan inte besvara huruvida mobiliteten faktiska har ökat. För att besvara detta krävs en större studie som sträcker sig ett tag efter avslutad cykelkurs.

-Liksom resultatet i van der Kloofs (2018) studie samt Aslams (2015) studie visar mitt resultat att deltagarnas självförtroende ökat av kursen. För mig upplevde jag att deltagarna hade bättre självförtroende genom observationer men fick det även bekräftat under våra intervjuer. Genom bra självförtroende är det möjligt att definiera och gå efter sina mål, och jag menar därför att cykelkurserna stärkt deltagarnas empowerment.

7 Avslutning

7.1 Diskussion och reflektioner

Som jag nämnt tidigare i studien finns det risker med att göra en sådan här undersökning. Genom att undersöka en grupp människor som är står utanför samhället riskerar jag att stärka en nedvärderande diskurs. Att jag valde att studera cykelkurserna som ett integrationsprojekt kan också problematiseras: invandrarkvinnorna förväntas lära sig cykla för att anpassa sig efter majoritetsbefolkningens normer och på så sätt bli mer inkluderade i samhället. Trots detta visar resultatet av min studie att cykelkursen har varit mycket givande för mina informanter: de har bland annat lärt sig cykla, fått ökat självförtroende och har utökat sitt kontaktnät. Jag menar därför att Cykelfrämjandets cykelkurser bidrar med mycket positivt för individen som går kursen. En kan även se det positiva med cykelkurserna ut ett större samhällsperspektiv: Malmö stads mål är att öka transportererna med hållbara transportmedel och för att det ska bli möjligt måste så många som möjligt cykla (Malmö stad, 2022). Med detta som bakgrund rekommenderar jag att cykelkurser bedrivs i fler av Malmös områden så att så många som möjligt får chansen att delta.

7.2 Förslag på vidare forskning

Om fler studier görs som undersöker sambandet mellan cykling och integration hade det stärkt generaliserbarheten i min studie och bidragit till ett ämne där det behövs mer forskning. I rapporten *Mobilitet och tillgänglighet hos boende i socialt utsatta områden* (2018) beskriver författarna att stadsplaneringen ofta sker efter de socioekonomiskt starkas behov medan behoven i socioekonomiskt svaga områden glöms bort. Då Malmö stad arbetar för att öka andelen hållbara färdmedel är det viktigt att alla i staden ska kunna resa hållbart.

Det är därför viktigt att kvinnor som bor i socioekonomiskt utsatta områden kommer till tals och kan berätta om sina behov och önskemål för en fungerande infrastruktur. Kanske krävs det bättre cykelbanor och tydligare trafikskyltar för att invandrarkvinnor som saknar erfarenhet från både cykling och svensk trafik ska vilja ge sig ut i trafiken på cykel. Statistik

visar att 58 % av Rosengårds befolkning saknar tillgång till cykel (liknande statistik för Nydala saknas) och därför kan det vara bra att undersöka hur detta kan ändras: kan till exempel cykelpooler eller fler cykelaffärer i socioekonomiskt utsatta områden vara lösningen?

Vidare föreslår jag att mer forskning görs kring sambandet mellan cykling och mobilitet. Eftersom jag genomförde majoriteten av mina intervjuer under cykelkursens gång kunde jag inte undersöka huruvida kvinnornas mobilitet ökat efter avslutad kurs. Av de fyra kvinnor som jag fick möjlighet att intervjua efter de avslutat kursen var det dock två som berättade att deras mobilitet ökat (de tog sig runt mer på egen hand utifrån sina egna behov och viljor). Det hade varit intressant att undersöka detta vidare för att bekräfta om det finns ett samband mellan cyklingen och mobiliteten.

8 Källhänvisning

Adams, Robert. 2008. *Empowerment, participation and social work*. 4. uppl. London: Red Globe Press.

Aslam, Amer. 2015. *Vuxna nybörjarcyklisters cykelanvändning efter genomförd cykelkurs*. Kungliga tekniska högskolan. Arkitektur och samhällsbyggnad
<https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:839256/FULLTEXT01.pdf>

Berg, Jessica, Allanson, Jakob, Henriksson, Malin och Lindkvist, Christina. 2019. *Hur kan kollektivtrafiken bidra till tillgänglighet och social rättvisa? En studie av mobilitetsstrategier i socialt utsatta områden*. Lund; Media-tryck.

Bryman, Alan. 2018. *Samhällsvetenskapliga metoder*. 3 uppl. Malmö: Liber.

Cykelfrämjandet. 2022. *Om oss*. <https://cykelframjandet.se/om-oss/> (hämtad 2022-10-01).

Diaz, J. A. 1993. *Choosing integration: a theoretical and empirical study of the immigrant integration in Sweden*. Diss. Uppsala universitet.

Ds 1999:48. *Begreppet invandrare, användningen i lagar och förordningar*.

Eide, T. & Eide, H. 2006. *Kommunikation i praktiken: relationer, samspel och etik inom socialt arbete, vård och omsorg*. Malmö: Liber

Franck, Karen A & Paxon, Lynn. 1989. Women and Urban Public Space. Research, design and policy issues I Altman, Irwin & Zube, Ervin H. (red.) *Public Places and Spaces*. New York: Plenum, 1989. Sida 121-146.

Gallie, Duncan. 1999. *Unemployment and social exclusion in the European Union*. European Societies, Volume 1- Issue 2.

Gunneng, Vibeke. 2006. *Kvalitativ metod- vetenskap eller inte? Diss., Linköping universitet*.
<https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:23120/FULLTEXT01.pdf>

Hagström, Charlotte. 2019. *Att balansera på två hjul en etnologisk undersökning av cykelkurser för vuxna inom projektet Frihet på cykel*. Diss., Lund Universitet.
https://lucris.lub.lu.se/ws/portalfiles/portal/65003489/Att_balansera.pdf.

Johansson Blight, Karin. 2006. *Empowerment i integration och Introduktion- hur är det med makten?* Socialmedicinsk tidskrift 3/2006. Sida 230.

- Koglin, Till. 2013. *Vélobility - A critical analysis of planning and space*. Diss., Lunds universitet. <https://lup.lub.lu.se/search/files/4053475/3972519.pdf> (hämtad 2022-09-01).
- Lewin, Cathrine, Gustafsson, Susanne och Nyberg, Jonna. *Utlandsföddas mobilitet och resvanor i svensk trafikmiljö*. 2006. <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:675280/FULLTEXT01.pdf> (hämtad 2022-11-20).
- Lexner, Maris. 2009. *Psykologisk empowerment och utseendefokusering som prediktorer av självobjektivering*. Diss., Lunds universitet. <https://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordOid=1472026&fileOid=1472030>
- Lund, Maria. 2017. *En väg till integration? En kvalitativ fallstudie om empowerments påverkan för flykting-, asyl-, och migrantkvinnors lokala integration*. Diss., Umeå Universitet. <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1164356/FULLTEXT01.pdf>
- Malmö stad. 2022. *Befolkning*. <https://malmo.se/Fakta-och-statistik/Befolkning.html> (hämtad 2022-08-15).
- Martens, Karel. 2013. *Role of the Bicycle in the Limitation of Transport Poverty in the Netherlands*. Radboud University Nijmegen. Institute for management research. https://www.researchgate.net/publication/236119809_Role_of_the_Bicycle_in_the_Limitation_of_Transport_Poverty_in_the_Netherlands
- Nayak, Anoop & Jeffrey, Alex. 2011. *Geographical thought. An introduction to ideas in human geography*. Harlow: Pearson Education limited.
- Petersson, Bo och Alexa Robertson. 2003. Identitetsstudier i praktiken. Svedberg, Erika och Kronsell, Annica (red). *Feministisk metod, teori och forskning om identiteter*. Malmö: Liber, s. 53-69.
- Polismyndigheten. 2021. *Kartgränser utsatta områden i region Syd*. <https://polisen.se/siteassets/dokument/informationsmaterial/region-syd-kartgranser-utsatta-omraden-2021.pdf/download?v=2ae7e8b0287fffd9ae9a819dd291272a7> (hämtad 2022-11-19).
- Polismyndigheten. 2021. *Lägesbild över utsatta områden. Regeringsuppdrag 2021*. Stockholm: Polismyndigheten, nationella operativa avdelningen. https://polisen.se/siteassets/dokument/ovriga_rapporter/lagesbild-over-utsatta-omraden-2021.pdf (hämtad 2022-11-19).
- Porras, Ma. Fernanda, Stoscheck, Claire & van der Kloof, Angela. 2011. *Balance on the bike, an essay on the relationship between gender and cycling*. <https://www.slideshare.net/AvdKloof/balance-on-the-bike-an-essay-on-the-relationship-between-gender-and-cycling> (hämtad 2022-11-01).

- Region Skåne. 2018. *Så reser vi i Malmö kommun Resvaneundersökningen 2018*.
https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/kommunrapporter-rvu-2018/resvaneundersokning_rapport_malmo_2018.pdf (hämtad 2022-10-01).
- Svedberg, Erika & Kronsell, Annica. 2003. Feministisk metod, teori och forskning om identiteter. Petersson, Bo & Robertson, Alexa. (red) *Identitetsstudier i praktiken*. Malmö: Liber. s. 53-69.
- Sveriges Kommuner och Landsting. 2017. *SKL:s agenda för integration. Om asylmottagande och nyanländas etablering*.
<https://skr.se/download/18.31c7bff8182e8f4dedd1edd1/1662037716292/7585-467-0.pdf>
- Statistiska centralbyrån. 2019. *Integration - en beskrivning av läget i Sverige*.
Integration: Rapport 13.
https://www.scb.se/contentassets/6834eab09f2c4758bb3fd9c015e765a8/le0105_2019a01_br_be57br1901.pdf
- Statistiska centralbyrån. 2022. *Invandring till Sverige*. <https://www.scb.se/hitta-statistik/sverige-i-siffror/manniskorna-i-sverige/invandring-till-sverige/> (hämtad 2022-08-01).
- Tursonovic, Mirzet. 2002. *Fokusgruppsintervjuer i teori och praktik*. Sociologisk forskning. 2002-01-01. Sida 62-89. <https://sociologiskforskning.se/sf/article/view/19429>. (hämtad 2022-11-23)
- Van Der Kloof, 2014. *Bicycle Lessons, Activity Participation and Empowerment*. Case Studies on Transport Policy 2. Sida 89–95.
- Vetenskapsrådet 2002. *Forskningsetiska principer inom humanistisk-samhällsvetenskaplig forskning*. Stockholm : Vetenskapsrådet.
- Wennberg, Hanna. 2011. *Trygga och säkra gångmiljöer för äldre fotgängare – Jämförelse av upplevelser och objektiv säkerhetssituation*. Serie nr: 2011:27. Lund: Trivector Traffic.
https://www.trivector.se/wp-content/uploads/2019/08/2011_27_skyltfonden_trygga_och_sakra_gangmiljoer_for_aldre.pdf
- Wennberg, Hanna, Kerttu, Johan, Runesson, Helena och Hansson, Anna. 2018. *Mobilitet och tillgänglighet hos boende i socialt utsatta områden. Delrapport 1 från forskningsprojektet Inkluderande MaaS*. <https://docplayer.se/111624153-Mobilitet-och-tillganglighet-hos-boende-i-socialt-utsatta-omraden.html> (hämtad 2022-11-20).

Bilaga 1: Intervjuguide

1. Hur gammal är du?
2. Hur länge har du bott i Sverige och vilket eller vilka länder har du vuxit upp i?
3. Vad är din huvudsakliga sysselsättning?
4. Varför tror du att du inte lärde dig cykla som barn?
5. Varför vill du lära dig cykla nu?
6. Skiljer sig cykelkulturen åt mellan Sverige och där du vuxit upp? I så fall, varför tror du att det är så?
7. Var i Malmö spenderar du mest av din tid? Berätta om ditt rörelsemönster.
8. Hur tar du dig runt till vardags? T.ex. gång, kollektivtrafik, bil.

Frågor till de som har lärt sig cykla:

9. Nu när du har lärt dig cykla, hur ofta cyklar du?
10. Hur känns det att du har lärt dig cykla?