



Kilde: Jonas Larsen og Nils Bradtberg

Langdistancecykelpendling: Mellem transport og motion

INDLEDNING

Cykelpendling er mangelfuldt belyst i idrætsforskningen. I Laub (2013) og Pilgaard (2009) opgørelser over danskernes idrætsvaner indgår "spinning/kondicykel" og "landeveyscykling" (specificeret som, at det *ikke* er transport til arbejde), mens cykling som *transportmiddel* ekskluderes. Det begrundes med at cykelpendling er svært at opgøre, da praksissen tillægges forskellige individuelle betydninger, formål og effekter, som kan have mere at gøre med transport end motion: "Hvad én person opfatter som daglig motion, tæller en anden måske slet ikke med på trods af, at de begge cykler frem og tilbage på arbejde hver dag [...] Cykling som transport bliver først motion i det øjeblik, man er bevidst omkring den fysiske aktivitets indflydelse på kroppen" (Pilgaard, 2009, s. 17). Pilgaard åbner således op for, at cykelpendling potentielt kan have et motionsmæssigt aspekt.

Langdistancecykelpendling er ligeledes mangelfuldt belyst indenfor transportforskningen (Freudental-Pedersen, 2009) og 'mobilitetsforskningen' (Urry, 2007). Det skyldes fokus på bilisme og kollektiv trafik, hvor den fysiske akti-



Kilde: Jonas Larsen og Nils Bradtberg

vitets indflydelse på kørslen er begrænset. Det kræver tillærte kropslige evner at køre en bil, mens fysisk form og madindtag har lille indflydelse på hvordan man kører. Derimod har studier vist, at prisen for passiv pendling er høj. Nedgangen i cyklisme og tilvalget af passive transportformer skønnes årligt at koste 2880 danskere en for tidlig død (Andersen & Cooper, 2011, s. 11).

Cykling analyseres dog i stigende grad, men som et rationelt spørgsmål om at komme hurtigt og smertefrit frem. Der er i den eksisterende forskning forbavsende lidt fokus på fysiologiske og motionsmæssige aspekter ved cyklingen. Problemet er, at den store gruppe danskere, der dyrker motion/sport gennem pendling, dermed overses. Denne gruppe kunne potentielt være større, hvis forskningen synliggjorde og understøttede praksissen. I et bredere perspektiv er vi inspireret af sundhedsforskeren Ian Roberts, som argumenterer for at genskabe evnen til transportere sig selv (også over længere afstande) og sammentænke motion og transport (Roberts, 2010, s. 155).

I denne artikel synliggøres langdistancecykelpendling som motions- og sportsform. Vi er inspireret af praksisteorien og etnografien, og artiklen er derfor en kvalitativ undersøgelse af langdistancecykelpendling som praksisform.¹ Igennem kvalitative observationer og interview med langdistancependlere undersøger vi de værdier, designs, steder og kropslige kompetencer, som kendetegner fænomenet som praksis. Vi undersøger hvordan praksissen læres, og hvilke meninger den tillægges. Hermed skabes det første fundament for at inddrage cykelpendling i idrætsforskningen. Vi viser, at langdistancecykelpendling (defineret som +10 km hver vej) er fysisk anstrengende, og kombinerer motion/sport og transport. Det kommer bl.a. til udtryk

ved pendlernes sportscykler, tøj, udstyr, svedige kroppe og tidtagning. Vores fokus åbner op for en bred definition af motionsbegrebet, der indbefatter transport som motion/sport og veje/cykelstier som sportsarenaer. Hermed løses problemet med den snævre forståelse af cykling i motionsvaneundersøgelserne.

CASEN

Cykelpendling har en enorm udbredelse over korte distancer (0-5 km), men fravælges over længere distancer, som er bilens domæne. Især bilen ses som den mest komfortable, praktiske og hurtigste måde at overvinde de stigende afstande mellem arbejde, bolig og fritidsaktiviteter (Urry, 2007; Freudendal-Pedersen, 2009). Nærværende analyse af cykelpendlere kan derfor betegnes som en 'ekstrem case' (Flyvbjerg, 1991), da vi fokuserer på et bestemt mindretal af meget aktive cykelpendlere.

Cykelpendling er dalet med ti pct. over 30 år (Transportvaneundersøgelsen, 2014a) (med København som undtagelsen (Københavns Kommune, 2012)) og anvendes i stigende grad på kortere stræk: 87 % af turene er under fem kilometer og blot tre pct. er over 11 kilometer (Transportvaneundersøgelsen, 2014b). Endvidere dækker cyklen blot fire pct. af transporten mod bilens 77 % (Transportvaneundersøgelsen, 2014b). Den københavnske cykelkultur kendetegnes ved dens hverdagslige præg, korte ture og rustne cykler (Larsen, 2014). Få kører på dyre cykler, er omklædte og sveder. Interview viser, at københavnere primært cykler, fordi det er hurtigere og mere bekvemt end at tage bilen, bussen eller toget på *korte* stræk (Københavns Kommune 2012, s.12).

Samtidig er mange vestlige individer slet ikke i form til langdistancecykelpendling. Roberts (2010) dokumenterer et lineært forhold i vesten



AF
JONAS LARSEN
OG NILS
BRADTBERG

mellem bilisme og fedme. Det gennemsnitlige BMI stiger, ikke kun fordi folk spiser for meget og for fedt, men fordi de kører i bil i stedet for fysisk at transportere sig selv. Desto tykkere befolkningen bliver, desto mindre disponeret er folk til gå, løbe eller cykle til arbejde. Det gælder ikke kun 'overvægtige', men den brede befolkning, som har fået forøget deres vægt og forringet deres kondition og 'mobile kompetencer' (Roberts, 2010, s. 47, 117-8).

Det synliggør begrænsninger for at fremme langdistancecykelpendling. Storkøbenhavnske kommuner søger dog at fremme *langdistance* cykelpendling gennem Supercykelstier. *Hurtige, sikre og komfortable* ruter skal skabe konkurrencedygtig cykelinfrastruktur for især langdistancependlere (mellem fem og 20 km) – heraf betegnelsen 'super' (se kritik heraf, Bradtberg & Larsen, 2014). Det afspejler, at megen cykelrelateret transportforskning og planlægning tager udgangspunkt i infrastrukturplanlægning (Dill, 2009; Pucher, Dill & Handy, 2010; Heinen, Wee & Maat, 2010).

Samtidig har der aldrig været så mange *potentielle* langdistancecykelpendlere. Politiken skriver:

Landevejscykling er den hurtigst voksende sportsgren. Hvert år sælger butikkerne ifølge Danske Cykelhandlere over 50.000 af de

kostbare fartmaskiner. Og Danmarks Cykle Union har oplevet en 40 procent stigning i medlemstallet siden 2007, så medlemstallet nærmer sig 27.000, hvoraf 90 procent er motionister. (Politiken, 17.mar. 2013)²

Samtidig eksploderer deltagerantallet til motionscykelløb og triatlonstævner (Mullan, 2013). Artiklen *Rise of the Mamils (middle-aged men in lycra)*³ ironiserer over de mange midaldrende mænd med deres dyre racercykler, tætsiddende cykeltøj og lange weekendture. Problemet er, at stigningen i motionscykling ikke har spredt sig til cykelpendling (Mullan, 2013). Polemisk sagt er det meningsløst ressourcospild at tage bilen hjem fra arbejde for derefter at cykeltræne på Strandvejen, hvis ens daglige pendlerrute kan give den samme mængde træning, og samtidig konkurrere tidsmæssigt med bilen, toget eller bussen. Herved kan der slås to fluer med ét smæk.

Nedenfor diskuteres artiklens teoretiske og metodiske udgangspunkt først. Herefter præsenteres og analyseres studiets datamateriale. Afslutningsvis diskuteres artiklens relevans for idrætsforskningen.

PRAKSISTEORI

Praksisteori (Shove et al., 2012; Pink, 2011) er kort fortalt optaget af at analysere hverdagslivets rutinerede praksisser. De undersøger praksisser ved at se på (1) de ting, der bruges og de miljøer hvor de udspilles, (2) de meninger praksisserne tillægges og (3) de nødvendige "kompetencer" for at kunne udføre praksissen i ord og handlinger (Shove et al., 2012, s. 9). I en praksisoptik omfatter cykling således kropslige kompetencer til at cykle – sikkert, ved høje hastigheder og over afstande – samt cykler og tøj, viden om færdselsregler og adfærd på cykelsti-

en, reparationsfærdigheder, lyst til udendørs aktiviteter og en aktiv pendlerform, motivationer for en sundere livsstil og mere motion. Disse forskellige elementer udgør tilsammen en "helhed", som cyklisterne kan trække på, når de skal "performe" cykling. Cykling er noget, der kan blive talt om, og det er muligt at opnå indsigt i, hvilke 'elementer' som er nødvendige for at udføre opgaven. Praksissen kan tillæres med tiden ved at forstå, anskaffe og beherske elementerne, og ved at udføre praksissen rutinemæssigt.

Praksisser studeres ofte etnografisk, da metoden muliggør *in situ* observationer og interviews med de praktiserende. Når man er interesseret i hvordan folk *gør* ting, er etnografiske observationer af 'virkelige' begivenheder på selve scenen den ideelle metode, idet metoden forpligter til at være i nærhed af de mennesker, som man studerer. Det undersøges, hvordan folk *gør* ting, med bestemte objekter og på specifikke steder, igennem interviews og ved multisensoriske observationer. Vores tilgang ligger i forlængelse af etnografiske studier af specifikke sportspraksisser (Hockey, 2006; Sparkes, 2009; Wacquant, 2006). De er fænomenologiske, multisensoriske undersøgelser af hvordan konkrete sportslige aktiviteter tillæres, opleves og perfektioneres kropsligt i bestemte sociale og geografiske sammenhænge.

Idrætsforsker Andrew Sparkes (2009) beskriver, hvordan sanseindtryk udgør uundværlige input til at forstå ens bevægelse og kroppens kapacitet. Med referencer til multisensoriske studier af løb (Hockey, 2006) beskrives, hvordan løbere lytter til deres puls, vejtrækning og løbrytme for herigennem at bestemme kroppens fart og flow. Sparkes plæderer for at analysere idræt igennem multisensoriske, fænomenologiske og etnografiske studier, der har analytisk

fokus på, hvordan udøvernes sanser aktiveres og tillægges værdi gennem narrativer.

Flere kulturgeografer benytter sig af en lignende fænomenologisk tilgang til at studere cykling som en unik kropslig praksis. De viser, hvor vigtig kroppen og omgivelserne er for at forstå cykling. Med udgangspunkt i egne oplevelser beskriver Jones (2012) og Larsen (2014), hvor svært og angstprovokerende det er for en 'novice' at cykle i bildominerede byer. De bruger begge begrebet 'affektiv kapacitet', der bedst kan beskrives som de kropslige og mentale evner, der tilegnes ved kropslig erfaringsdannelse. Beherskelse af trafikale sanseindtryk, motorisk tilegnelse, bedre køreegenskaber, øget muskelmasse og mental indstilling øger den affektive kapacitet. Spinney (2006) beskriver op-

bygningen af affektiv kapacitet blandt motionister på det legendariske *Mont Ventoux*. I tæt kontakt med andre cykelryttere, analyserer Spinney, hvordan kampen om at nå til tops internaliseres gennem en indre kamp og fælles træning og regler, hvor rytter og cykel beskrives som ét stykke. Her er det især den personlige bedrift og kollektive fortælling i *lidelsen* undervejs, der får betydning frem for selve øjeblikket, hvor toppen nås.

METODE OG EMPIRI

Konkret undersøger vi i denne artikel langdistancecykelpendlingens praksisser gennem egne observationer og kørsler samt interviews – korte såvel som dybdegående – med sådanne cykelpendlere på Supercykelstierne (Albertslund-



Kilde: Jonas Larsen og Nils Bradtberg

ruten og Farumruten) samt Roskildevejen (RV), som indtil efteråret 2013 var i spil som en fremtidig Supercykelsti. Supercykelstierne er valgt, da de er designet til længere distancer og øget cykelhastighed. Vi har lavet 60 korte interviews med personer, der cykler mere end 10 km hver vej, men særligt trækker vi på 14 dybdegående (mellem 1 og 2½ time) interviews af cykelpendlere (primært på Roskildevejen) mellem København og Roskilde Universitet (RU) (ca. 27-30 km hver vej). De førstnævnte blev rekrutteret på selve ruten, mens de sidstnævnte er studerende og ansatte på RU (anonymiseret gennem numre), som vi er blevet introduceret til igennem en snowball sampling og en Facebook cykelgruppe på RU. Der er en generel overvægt af yngre mænd.

Forud for interviewene cyklede vi med dem i deres tempo til RU. Herigennem observerede vi deres udstyr, kørestil og tempo som interviewet derefter tog udgangspunkt i (inspireret af ovenstående studier). Det giver os mulighed for at sammenholde deres ord og konkrete praksisser. Interviewene undersøger *hvorfor* og *hvordan* langdistancecykelpendling praktiseres og indlæres.

ANALYSE

Nedenstående analyseres hvordan langdistancecykelpendling *bliver* til motion og sport igennem forberedelser, køremåder, kropslige effekter og det at slå to fluer med et smæk. Vi følger til dels idrætspædagog Lars Engströms (1999) ide om, at det er intentionerne forud for aktiviteten (f. eks. omklædning og udstyr), der definerer en



Kilde: Jonas Larsen og Nils Bradtberg

aktivitet som motion. Vi går skridtet videre og argumenterer for, at høj puls, intensitet og sved samt efterfølgende endorfin-rush og ømhed ligeledes er afgørende. Analysen er særligt optaget af, hvorledes den affektive kapacitet til at mestre denne praksis opbygges ved at anskaffe udstyr, opbygge nye rutiner og ens kondition samt at lære at køre 'cykelløb'.

Forberedelse

Som så mange andre praksisser, kræver langdistancependling investeringer i udstyr. Informanterne har sports- eller racercykler, da det er for hårdt at pendle lange afstande på "rustne havelåger". Derudover kommer cykelcomputere, hjelme, cykelsko og cykeltøj. Det varierer, hvor udstyrstunge pendlere er, men de fleste kører med hjelm og cykelbukser.

At opbygge den affektive kapacitet til at pendle længere afstande forudsætter også *nye rutiner* og praktikaliteter, da de normalt tog bilen eller toget. Pendlere nævner, at "der er mange praktiske udfordringer med at komme i gang med at cykle – er cyklen nu i orden, har jeg nu det cykeltøj, jeg skal bruge, hvordan passer tiden der" (Interview, RU 4). Mange tjekker vejrudsigten aftenen inden, og flere kører ikke i regn og stærk modvind. Aftenen inden lægges cykeltøjet frem og en rygsæk med skiftetøj, håndklæde, cykelpumpe, slanger og ekstra sko pakkes (se også Mullan, 2013).

Opbygningen kræver også *selvdisciplin*, især når man er træt eller øm. Det er en overvindelse at hoppe direkte i cykeltøjet, når man kan vågne blidt med et bad, bilen står i garagen eller kaffen i toget lokker. Den gode vilje vinder ikke altid over de gamle morgenrutiner og den passive transports magelighed. Vores informanter bruger indimellem andre transportformer eller cykler kun den ene vej. Og nogen giver op.

"Køremåde"

Det handler også om at lære fra cykelsporten. Det indebærer indledende 'træning' at håndtere en hurtig og let cykel, fastspændte sko, højere fart og mange overhalinge. Informanterne fortæller om nervøsitet og mindre styr i den første tid.

De fleste tillægger deres pendling et motionsaspekt. Det kommer til udtryk ved deres udstyr, omklædning, og at de "godt kan lide, at det er lidt hårdt". De kører også stærkere end almindelige cyklister. Størstedelen benævner generelle motionskriterier: "at for pulsen op og få lidt god grundtræning", at "få en basisform på" og ikke mindst "at tabe sig". Flere nævner, at det erstatter anden (især individuel) motion såsom fitnessstræning: "Så slipper jeg også for at gå i fitness" (Interview, RV 5-62). Motion bliver således en hverdagslig mobil størrelse, der udfoldes i naturlige overgivelser og ikke på bestemte sportsarenaer (Bale, 2003), såsom fitnesscentre, hvor især bilister kæmper en ulige kamp for at smide de overflødige kilo (Roberts, 2012) Der er ikke behov for eller energi til en stillestående, forstået som cykling uden fremdrift, spinning-time. Nogen bruger dog spinning til at opbygge deres affektive kapacitet over vinteren:

Så kan jeg bare huske, at vi kørte herud, og jeg var fuldstændig smadret, da vi kom frem [...] Så begyndte jeg at gå til spinning i vinteren '10 i stedet for, og vendte tilbage i foråret '11 med lidt bedre ben og lungekapacitet (Interview RU 1).

Lidt under halvdelen af informanterne nævner praksisser, som vi tolker, som havende et sportselement med vægt på konkurrence og leg. Der måles tider, hastigheder og distancer, køres enkeltstarter, duelleres, resultater sammenlignes og ømme ben diskuteres.

Sportscomputere og apps som *Endomondo* og *Strava* muliggør nye individualiserede konkurrenceformer og minutløse registreringer af ruter og tider, som kan udstilles på internettet (Beiter, 2009). Ture kvantificeres, standardiseres og gøres sammenlignelige med egne og andres tidligere tider på ruten. Det muliggør, at pendlingen får et trænings- og konkurrenceelement, selv når folk kører alene: “Jeg kører gerne med cykelcomputer Så kigger jeg på min gennemsnitshastighed for at se, hvor hurtigt jeg kører... Det er fedt at ligge på Roskildevejen og se, at jeg faktisk kan slå min egen rekord” (Interview, RU 2). De fortæller, at de bruger computeren til at presse dem selv til at holde et højt tempo, slå rekorder, men også til at tilpasse deres flow og rytme (jf. Sparkes, 2009; Hockey, 2006): “det er sjovt at køre stærkt, og det har været utrolig sjovt at se, hvor meget længere jeg kan køre i høj fart nu, end da jeg startede” (Interview, RU 2). Så indimellem – med hjælp fra fantasien og deres udstyr – omformes kedelige cykelstier og pendlerture til eksplosive enkeltstarter og rekordtider.

Ofte omdannes de mange lyskryds på Roskildevejen til målstreger: “Hvis man kan se at der er grønt 200 meter fremme, og man regner med, at man godt kan nå det, så spurter man” (Interview, RU 9). Cyklister *hader* lyskryds (Fajans & Curry, 2001), da de ødelægger momentum og koster mange kræfter (Nixon, 2012). Nogle af vores informanter hader dem mindre, da de bruger dem som målstreger for spurter og intervaltræning. Erfarne pendlere, der har kørt længe på den samme rute, kender lyskrydsenes rytmer, og ved hvornår det betaler sig at køre stærkt eller sænke farten. De kender også stiernes skiftende underlag, sving og farlige stræk. Således influerer erfaringer om omgivelserne på, hvordan der køres og trænes.

Det ses også når der ‘leges cykelløb’ med fremmede og kollegaer. De fleste kører alene, men vores informanter (især dem med racercykler) kører indimellem *med* og *imod* andre. Andre cyklister læses, og det vurderes om man skal “lægge sig på hjul” eller “smide dem af”:

Noget af det der sker, er, at jeg laver en vurdering ... Er han en der burde være bedre end mig, eller er han en, der ikke burde være bedre end mig? [Man] kigger lidt på benene og lidt på, hvor fede de er, og så kigger man lidt på cyklen og hele deres måde at træde på (Interview, RU 4).

Jeg konkurrerer meget mod andre. Man bliver hurtigt trænet i at spotte de fyre, der godt kan lide at give den lidt gas. Så kører man lidt om kap (Interview, RV 9).

Det handler om at prøve sig selv af og forstå egen ydeevne. Især racercykelpendlere beretter om løb med fremmede og kollegaer. På andre tidspunkter – især i modvind – lægger de sig på hjul af hinanden for at spare energi, som lært af cykelløbstransmissioner. Her kører man mere *med* end mod hinanden, omend man stadig – i det *stille* – konkurrerer om de “bedste ben”:

Der begynder det at minde lidt om motionsløb, hvor man begynder at presse hinanden lidt. Det kunne man også se på vores tider, da vi kom frem, at det var nogle helt andre tider, end man var vant til og et helt andet tempo og flow. Der er det ikke længere transport (Interview, RU 2).

Det er ikke ufarligt at køre cykelløb sammen, og der gestikuleres på bestemte måder med hænder og albuer, som kendes fra cykelsporten:

Det der med at man på en eller anden måde inviterer til, at man skal begynde at bruge den slags tegn gør, at folk bliver opmærksomme på, at nu kører vi sammen” (Interview, RU 3).

Det nonverbale sprog og de kodificerede praksisser tilegnes gennem en læringsproces. Det kan ses som langdistancecykelpendlingens indlejring i cykelsportens ånd og ritualer om hastighed, tider, hårdt arbejde, flow og samarbejde. Den affektive kapacitet bygges op over tid gennem en fysisk og intersubjektiv tilegnelse og kropslig forståelse af sportens kodeks. Dele af denne viden er tavs. Flere finder det pinligt, at de konkurrerer med andre og leger cykelryttere, så det foregår ofte usagt og i det skjulte: “Så kører man lidt om kap, det er ikke noget, man siger åbenlyst. Det er fortroligt...(griner)” (Interview, RU 9).

Et sidste motionselement ses i relation til det faktum, at informanterne ankommer svedende og ønsker bad og omklædning, hvilket er kutyme ved motion og sport, men netop ikke ved transport. Nogen må nøjes med en håndvask og mangler passende steder for tørring af tøj og parkering.

Kropslige effekter

Flere informanter beskriver mental sundhed i form af bedre humør og koncentration. Nogen siger, at tog- og bilturen var en dårlig vane, der gjorde dem overvægtige, sløve og trætte, hvori mod cykelturen opvikker og skærper koncentrationen. En studerende siger: “jeg kan bedre følge med i en forelæsning[...]og sidde i nogle flere timer foran computeren” (Interview, RU 2).

Naturvidenskabelige studier konfirmerer, at cykelpendling har en generel positiv sundhedseffekt: nedsat risiko for kræft, hjertekarsyg-



Kilde: Jonas Larsen og Nils Bradtberg

domme, blodpropper, overvægt og dødelighed (Oja et al., 2011; Andersen, Schnohr & Hein, 2000). Af fysiologiske forandringer nævner vores informanter øget appetit, bedre kondition og vægttab – trods flere benmuskler. De spiser mad, som giver dem ekstra energi.

En tredje effekt er ømme ben; eftervirkningerne føles som sport og ikke som transport. Det nødvendiggør restitution især for dem, der kører de længste distancer. De arbejder hjemme eller tager bilen eller toget nogle dage om ugen: “Jeg skal ikke køre to dage i træk, det har jeg gjort meget, meget sjældent. Der skal være en dag imellem, for så hårdt er det alligevel” (Interview, RU 4). Derfor skrues der også ned for anden motion:

Det er det eneste motion, jeg foretager mig. Det er jo relativt meget alligevel, det er jo alligevel to timers sammenlagt motion om dagen. Så ja, det er krævende, men det er også rart. Det er en vild rar fornemmelse at være sådan rigtig godt træt i kroppen (Interview, RU 6).

Andre vælger dog at skrue op for cyklingen. Enkelte deltager nu i motionsløb og træner i weekenderne.

Slå to fluer med et smæk

Det attraktive ved langdistancecykelpendling er, at der ‘slås to fluer med et smæk’; den døde transporttid udfyldes med meningsfuld motion, og når man ikke skal spinne eller løbe om aftenen, er der mere fritid. Flere siger, at det er tidseffektivt at integrere motion og transport:

En genial måde at få motion på, og så sparer du jo virkelig meget tid, når du bruger din transporttid på at få motion samtidig ... Det

er lige så hurtigt at tage cykel, som det er at tage toget ... og så får jeg min daglige motion (Interview, RU 1).

Mange påpeger, at cykelturen kun må tage marginalt længere tid end turen med bilen og toget. Det skyldes, at rejsetid er vigtigt for valg af transportform (Urry, 2007). Flere af informanterne cykler derfor *stærkt*. Den positivt afledte effekt heraf er bedre form over tid og en kortere transporttid. Derimod tager bilen og toget altid den samme tid. Hvis det tager længere tid skal det være tidsbesparende i et større regnskab: “Det tager dobbelt så lang tid, som når jeg kører i bil, men det tager dobbelt så lang tid, når jeg går til spinning om vinteren” (Interview, RU 1). Langdistancecykelpendling slår to fluer med et smæk, hvis det er hurtigere end bil- og togpendling og motion hver for sig.

DISKUSSION OG KONKLUSION

Som nævnt mangler idrætsforskningen at afkode og analysere cykelpendling. Det er et problem, da vores kvalitative praksisanalyse viser, at langdistancecykelpendling har et motionselement, og at praksissen kan erstatte anden motion og idræt. Det kommer til udtryk gennem langdistancecykelpendlernes udstyr, forberedelser, intensitet i kørslen og deres høje puls, forbrænding, sved og trætte ben. De konkurrerer med sig selv og hinanden. Hvad enten man skal slå sin egen tid, vinde en spurt eller indhente en “udbryder”, så er det i dette lys, at langdistancecykelpendling kan forstås som en motions- og idrætspraksis.

Langdistancecykelpendling bliver herved mere end spildtid og transport. Cyklen bliver derimod et redskab til optimering, hvor pendleren rider på en ‘bølge af succes’ (Eskelund, 2013) og hverdagens kompleksiteter overvindes.

Det har vi betegnet som en effektivisering af tid, hvor der slås to fluer med et smæk.

I et bredere idrætsfagligt perspektiv passer langdistancecykelpendling ind i tidens individualiserede motionskultur (Pedersen, 2011), der udspilles på en paradoksal scene, med høje sundhedsidealer, men med stort motionsfrafald grundet travlhed. Langdistancecykelpendling er et tidseffektivt alternativ til fitnesskulturen og tidskrævende landevejscykling.

Vi mener, at vores analyse illustrerer et behov for, at idrætsforskningen beskæftiger sig med aktive former for transport og pendling, og herved synliggør motionseffekter ved langdistancecykelpendling. Denne praksis bør f.eks. indgå i opgørelser over danskernes idrætsvaner (jf. indledningen). Vi mener ligeledes, at idrætsforskningens rolle i samfundet kan indebære et forsøg på at mobilisere flere til at vælge en aktiv transportform. Pendlere og motionister kan med fordel oplyses om og lære, at transport og cykling kan kombineres og at kroppen kan bruges som transportmiddel med såvel personlige (bedre kondition og sundhed) som samfundsmæssige gevinster (fx mindre biltrafik og bedre folkesundhed) til følge.

Langdistancecykelpendling synes at revitalisere "idrættens tredje bølge" (Larsen, 2003) og ideer om, at urbane rum og naturlige omgivelser kan danne sportsscener og erstatte sportens stringente rum (Bale, 2003; Eskelund, 2013, s. 130-1). Vi slutter derfor med at spørge idrætsforskningen om aktiv pendling i form af eksempelvis løb og cykling over længere distancer udgør idrættens fjerde bølge?

LITTERATURLISTE

Andersen, L.B., Schnohr, P., Hein, H.O. (2000). All-cause mortality associated with physical activity during leisure time, work, sports, and cyc-

ling to work. *Archives of Internal Medicine*, 160 (11), 1621-8.

Andersen L.B. & Cooper, A.R. (2011). Commuter cycling and health. I: W. Gronau, K. Reiter, & R. Pressl (Red.), *Transport and Health Issues 2011: Studies on mobility and transport research* (s. 9-19) Tyskland : Verlag MetaGISInfosysteme.

Bale, J. (2003). *Sports Geography*. London: Routledge.

Beiter, M. (2009). Fagre nye løbetider. Hentet 30 april. 2014, fra <http://www.b.dk/livsstil/fagre-nye-loebetid>.

Bradtberg, N.E & Larsen, J (2014). Et designkritisk blik på Cykelsuperstjerne. *Trafik & Veje – Dansk Vejtidsskrift*, 91(1), 20-31.

Daley, D & Rissel, C. (2010). Perspectives and images of cycling as a barrier or facilitator of cycling. *Transport Policy*, 18, 211-216. doi: 10.1016/j.tranpol.2010.08.004

de Geus, B., De Smet, S., Nijs, J., Meeusen, R. (2007) Determining the intensity and energy expenditure during commuter cycling. *British Journal of Sports Medicine*, 41(1), 8–12. doi: 10.1136/bjism.2006.027615

Dill, J. (2009). Bicycling for transportation and health: The Role of Infrastructure. *Journal of Public Health Policy*, 30, 95-110. doi: 10.1057/jphp.2008.56

Engström, L.M. (1999). *Idrott som Social Markör*. Stockholm: HLS Forlåg.

- Eskelund, K. (2013). *Midt i en Surfertid – Den Re-kreative By mellem Fast og Flydende Modernitet*. Aarhus: Aarhus Universitet.
- Fajans J. & Curry M. (2001). Why bicyclists hate Stop Signs. *Access*, 18, 21-22.
- Flyvbjerg, B. (1991). *Rationalitet og Magt (Bind 1)*. København: Akademisk.
- Freuendal-Pedersen, M. (2009). *Mobility in Daily Life – Between Freedom and Unfreedom*. Aldershot: Ashgate.
- Heinen, E., Wee, B.E. & Maat, K. (2010). Commuting by bicycle: An overview of the literature. *Transport Reviews*, 30 (1), doi: 10.1080/01441640903187001
- Hockey, J. (2006). Sensing the run: The senses and distance running. *Senses & Society*, 1, 183-202. DOI: <http://dx.doi.org/10.2752/174589206778055565>
- Jones, P. (2012). Sensory indiscipline and affect: a study of commuter cycling. *Social & Cultural Geography*, 13, 645-658. doi: 10.1080/14649365.2012.713505
- Københavns Kommune, Teknik- og Miljøforvaltningen (2012). København Cyklernes By. *Cykelregnskabet 2012*. København: Københavns Kommune.
- Larsen, J. (2014). (Auto)Ethnography and cycling. *International Journal of Social Research Methodology*, 17 (1), 59-71. doi: 10.1080/13645579.2014.854015
- Laub, T. (2013). *Danskernes Motions- og Sportvaner 2011*. København: Idrættens Analyseinstitut.
- Mullan, E. (2013). Exercise, weather, safety, and public attitudes: A qualitative exploration of leisure cyclists' views on cycling for transport. 3, 1-9. doi: 10.1177/2158244013497030
- Nixon, D.V. (2012). A sense of momentum: mobility practices and dis/embodied landscapes of energy use. *Environment and Planning*, 44, 1661-1678. doi: 10.1068/a44452
- Oja, P., Titze, S., Bauman, A., de Geus, B., Krenn, P., Reger-Nash, B., Kohlberger, T. (2011). Health benefits of cycling: a systematic review. *Scandinavian Journal of Medicine & Science in Sports*, 21(4) doi: 10.1111/j.1600-0838.2011.01299.x
- Pedersen, I. K. (2011). Sport – et sociologisk laboratorium. I: Andersen (red.) *Sociologi – en Grundbog til et Fag* (s. 323-339). København: Hans Reitzels Forlag.
- Pilgaard, M. (2009). *Sport og Motion i Danskernes Hverdag*. København: Idrættens Analyseinstitut.
- Pink, S. (2011). From embodiment to emplacement: re-thinking bodies, senses and spatialities. *Sport, Education and Society (SES)*, 16(3), 343-355.
- Pucher, J., Dill, J., Handy, S. (2010). Infrastructure, programs, and policies to increase bicycling: an international review. *Preventive Medicine*, 50, 106-25. doi:10.1016/j.ypmed.2009.07.028
- Roberts, I. (2010). *Energy Glut: The Politics of Fatness in an Overheating World*. London: Zed Books.

Shove, E., Pantzar, M. & Watson, M (2012) *The Dynamics of Social Practice: Everyday life and How it Changes*. London: Sage.

Sparkes, A.C. (2009). Ethnography and the senses: challenges and possibilities. *Qualitative Research in Sport and Exercise*, 1(1), 21-35. doi: 10.1080/19398440802567923

Spinney, J. (2006). A place of sense: a kinaesthetic ethnography of cyclists on Mont Ventoux. *Environment and Planning D: Society and Space* 24(5), 24, 709-732. doi: 10.1068/d66j

Transportvaneundersøgelsen (a) – Faktaark om cykeltrafik i Danmark 2013 (2014). Hentet 30. april 2014 fra: <http://www.modelcenter.transport.dtu.dk/Transportvaneundersoegelsen/TU-udgivelser/Faktaark-om-cykeltrafik-i-Danmark-2013>.

Transportvaneundersøgelsen (b) – Faktaark om pendling i Danmark 2013 (2014). Hentet 30. april 2014 fra: <http://www.modelcenter.transport.dtu.dk/TransportvaneundersoegelsenTU-udgivelser/Faktaark-om-pendling-i-Danmark-2013>.

Urry, J. (2007). *Mobilities*. Cambridge: Polity.

Wacquant, L. (2006). *Body & Soul: Notebooks of an Apprentice Boxer*. Oxford: Oxford University Press.

NOTER

- 1 Artiklen er den del af projektet Urban Cycle Mobilities, der er støttet af Det Frie Forskningsråd | Samfund og Erhverv.
- 2 <http://politiken.dk/motion/cykling/ECE1921921/dyre-cyklar-og-stramt-toej-faar-350000-danskere-op-at-ringe/>
- 3 <http://www.bbc.com/news/magazine-10965608>

