



GÖTEBORGS
UNIVERSITET

MOTORCYKLISTERS SYN PÅ NYA DIGITALA TRAFIKSÄKERHETSTJÄNSTER

Kalle (Karl-Olof) Ekdahl

Examensarbete i socialantropologi

Uppsats/Examensarbete:	15 hp
Program och/eller kurs:	SA1511 V22 Socialantropologi: Examensarbete
Nivå:	Grundnivå
Termin/år:	Vt/2022
Handledare:	Steffen Jöhncke, Universitetslektor
Examinator:	Johan Wedel
Antal ord	11605

ABSTRACT

I denna applicerade studie har nya tjänster för en mobil-app för svenska hobby-motorcyklister undersökts. Appens nya funktioner är tänkta att ge motorcyklisterna återkoppling på körbeteende och trafiksäkerhet. För en djupare förståelse har under tiden undersökningen pågått föreställningar kring meningsskapande värden kopplade till deras intresse undersökts. Tre olika metoder för datainsamlingen har använts; intervjuer, användartest och fokus-intervju vilka alla har gett liknande resultat. Datainsamlandet har legat till grund för en iterativ process ihop med utvecklarna av mobiltjänsten och antropologens resultat har därmed bidragit till designen av appen. Den reflexiva dialog som under studien fördes mellan designers, antropologen och användarna synliggjorde nya möjligheter och gjorde att ogrundade och felaktiga antagande kunde undvikas.

Motorcyklisterna upplever att deras hobby ger dem positiva effekter som avkoppling från och en möjlighet att fokusera på annat än det man vanligtvis möter i det vardagliga samhället i form av monoton och produktivitetsskrav.

Precis som i alla sociala kontexter där man utför aktiviteter som man anser önskvärda eller som nödvändiga definierar förarna risken av att åka motorcykel som hanterbar och inte som att man utsätter sig för slumpmässiga eller okontrollerbara risker. Man ser inte denna hantering som något nödvändigt ont för att hålla olyckan borta, utan själva tränandet av sin förmåga till en högre kompetens som motorcykelförare ses som meningsfullt i sig. I denna fortbildningsprocess kan digitala appar medverka genom att ge feedback om körbeteende som då leder till en validering av den egna förmågan.

Som dedikerade hobby-motorcyklister ser de motorcykelåkandet som lustfyllt men vill samtidigt utveckla sin körskicklighet. Här krävs en känslighet i utformandet av feedbacken från appen för att den skall uppskattas. Kommunikationssättet för återkopplingen av körningen är betydelsefull då råden kan förkastas om de inte förstås eller inte upplevs stämma med den egna upplevelsen.

Med det antal av informanter som studien är baserad på kan resultatet knappast betraktas som statistiskt signifikant, vilket heller varit målet, utan syftet har varit att nå en djupare förståelse för motorcyklisternas värderingar och behov för att kunna utveckla användbara app-funktioner som blir uppskattade.

För de MC-förare som deltagit i studien kan man säga att de tre fenomenen att köra säkert, träna sig på att bli en skickligare förare och att ha kul med sin hobby är förenliga.

Nyckelord: Motorcyklar, Mobilappar, Design antropologi, Riskkommunikation, Identitet.

FÖRORD

Periodvis sedan 2019 har jag varit tjänstledigt från min tjänst som ingenjör på Autoliv Sverige AB för att studera och ta en examen i socialantropologi vid Göteborgs Universitet, institutionen för Globala studier. Jag vill här tacka alla lärarna på institutionen för inspirerande föreläsningar och diskussioner samt min handledare för examensarbetet, Steffen Jöhncke, Universitetslektor, för konstruktiva råd under arbetet med studien.

Jag vill även tacka de personer från näringslivet som varit under studien:

Tobias Goldman och Niklas Ohlsson, grundare Detecht

Pernilla Arnell, Global Director Digital Services and Sales, Autoliv

Ludvig Klasman, Product Design Consultant, Columbia Road

Christian-Nils Boda, Senior Research Engineer, Autoliv

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

ABSTRACT	2
FÖRORD.....	3
INNEHÅLLSFÖRTECKNING	4
FIGURER	4
1.0 INTRODUKTION.....	5
2.0 PROBLEMFÖRMULERING.....	5
3.0 SYFTE	6
4.0 FORSKNINGSPRÅGOR	6
5.0 BAKGRUND.....	6
6.0 METOD.....	9
6.1 Metodik.....	9
6.2 Applicerad metod	11
6.3 Centrala intervjufrågor	13
7.0 MATERIAL.....	14
8.0 ETIK.....	15
9.0 FÖRUTSÄTTNINGAR	15
10.0 RESULTAT OCH ANALYS.....	15
10.1 Analytiska teman	16
10.1.1 Tema: värden i MC-åkning.....	16
10.1.2 Tema: MC-åkningens materiella villkor.....	18
10.1.3 Tema: den reflexiva MC-föraren	22
10.2 Användartest.....	24
11.0 SLUTSATSER.....	29
LITTERATURFÖRTECKNING	32
FIGURER	
Figur 1 Prototypen (mock-up ver 2) av mobilappen som använts i studien	17

1.0 INTRODUKTION

Det finns en mobil-app för motorcyklister med ungefär trehundra tusen användare. Appen har idag navigationstjänster, en säkerhetsfunktion som gör att appen kan detektera en olycka och meddela kontaktpersoner samt funktioner för sociala medier. Företaget som utvecklat appen har bitt ett annat företag med kompetens inom trafiksäkerhet att ge förslag på ny funktionalitet med syfte att ge individuell återkoppling av körbeteende till användarna. Företaget som står för utvecklingen av ursprungliga appen har sedan tidigare en referensgrupp bestående av ca 100 MC-åkare som använder och ger feedback till utvecklarna av appen. Nämnade referensgrupp har ingått i denna kvalitativa studie som med etnografisk datainsamlingsmetod och antropologisk analys av testsituationer där försökspersonerna använder prototyper av appen där dessa nya digitala tjänster ingår. Förutom själva användartesten av appen har även intervjuer gjorts med deltagarna med syfte att uppnå förståelse för vad motorcyklister får ut av sin hobby som socialt och kulturellt fenomen. För den tekniska utvecklingen av appen ansvarade en projektgrupp med experter från de båda inblandade företagen. Under studiens gång har antropologen deltagit som en medlare mellan användarna och utvecklarna av appen. Bidraget har varit en ökad förståelse för användarna, deras preferenser och hur de uppfattat appen, vilket har förmedlats och diskuterats med projektet i en iterativ process där förslag på nya funktioner tagits fram.

2.0 PROBLEMFÖRMULERING

I denna studie undersöktes motorcykelåkarens körupplevelser och hur man med hjälp av en digital tjänst, en mobil-app, kunde ge dem feedback kring sitt eget körbeteende. I appens funktioner fanns sedan tidigare GPS-navigering med möjligheter att spara resor på liknande sätt som flera träningsappar på marknaden idag kan spara träningspass. Appen sparar då ner viss statistik i form av hastighetsprofil, körsträcka och körtid. Den har även en säkerhetsfunktionalitet där appen, med hjälp av mobiltelefonens sensorer, vid händelse av en olycka larmar till SOS eller till en anhörig. Appen i dess nuvarande form användes redan av alla deltagarna. De nya tilltänkta funktionerna som skulle studeras var bland annat lutningsvinkel i kurvor, notifieringar vid trafikstörningar och feedback till föraren om denne manövrerat fordonet på ett avvikande sätt.

Ansatsen har varit motorcykelåkande utifrån aspekter som meningsfull fritidsaktivitet snarare än motorcykeln som transportfunktion.

Att åka motorcykel är en riskfylld hobby. Det är, baserat på svensk olycksstatistik från 2020, en 32 gånger högre risk att råka ut för en dödlig olycka om man åker motorcykel jämfört med om man åker bil. Enligt statistiken har bilisterna i genomsnitt färdats 122 gånger fler

personkilometer men trots detta är antalet döda enbart fyra gånger högre jämfört med motorcyklisterna (Transportstyrelsen 2022, Trafikanalys 2022). Därför är det intressant att undersöka förarnas syn på vilka fördelar de förknippar med MC-åkning samt vilka risker de föreställer sig att denna aktivitet medför.

En stor utmaning vid framtagning av nya digitala tjänster är att man på förhand inte vet vad som är attraktivt för de tilltänkta användarna. I detta fall, som berör området trafiksäkerhet, vill man att den feedback som appen skall ge kommer att upplevas som positiv och inte övervakande eller begränsande. Genom att använda antropologiska undersökningsmetoder kan man nå en djupare förståelse för användarperspektivet vilket gör att rätt problemformuleringar kan komma med under utvecklingen av designen. Detta bidrog till att skapa förutsättningar för att företagen i slutändan ska kunna erbjuda en tjänst som blir uppskattad.

3.0 SYFTE

Syftet är att studera motorcykelförarens intresse av nya digitala tjänster för körbeteende och trafiksäkerhet. För en djupare förståelse kommer förarnas föreställningar kring värdet av motorcykelåkning och hur utövandet av denna fritidssysselsättning görs meningsfullt att undersökas.

4.0 FORSKNINGSFRÅGOR

- Vilka föreställningar och meningsskapande värden kopplar motorcykelförarna till sitt intresse för motorcykelåkning?
- Hur uppfattar informanterna sig själva i trafiken och hur påverkar detta deras upplevelser av MC-körning?
- Hur upplever motorcyklisterna de digitala tjänsterna i mobil-appen?

5.0 BAKGRUND

Denna studie berör flera olika områden när den söker förståelse kring hur motorcyklister uttrycker sig om sin hobby och motorcykeln som objekt, de trafiksituationer som motorcyklisterna möter och deras upplevelser av dessa samt hur de ser på den återkoppling de får från appen och appens nya funktioner. Studien är således både undersökande och prövande. På grund av motorcyklisternas utsatthet i trafiken, vilket inte minst visar sig i skadestatistiken och som en del av studiens syfte, kommer även hur motorcyklister hanterar, accepterar och

kommunicerar risker att beröras

Passionen för motorcykeln som objekt har tidigare studerats i andra forskningsstudier. De speciella förmågor som krävs för att köra den, jämfört med att köra bil, och hängivenheten hos de som ser det som en seriös hobby gör att det går att förstå anknytningen till motorcykeln som materiellt objekt i en subkultur, både som konsumenter och användande (Austin, 2009, s. 84). I en konsumtionskultur förhandlas värden av objekten och praktiken kring dem så att en diskurs skapas. Produkten, alltså motorcykeln, beundras och åtnjuts bortom dess funktion som transportmedel och den enskilda motorcykelföraren beskriver sin motorcykel i termer av individualism (Austin, 2009, s. 83).

Motorcykelförare har olika preferenser till att följa hastighetsbegränsningarna. Att hålla hastigheten i trafiken är inte bara ett sätt att köra säkert, miljömedvetet eller ekonomiskt; utan det är också en form av självreglering och ett tecken på att man är en ”normal” och ansvarsfull trafikant. När en motorcykel håller samma fart som bilar och följer trafikrytmen förstås den oftast mest som en annan trafikant, vemsomhelst som pendlar eller reser. Men åker den avsiktligt snabbare eller långsammare än normalt kan den uppfattas på annorlunda vis (Miyake, 2018, s. 24). Inom populärkultur i en av de mest ikoniska road movie-filmerna med motorcyklar, *Easy Rider* (Hopper, 1969), färdas karaktärerna makligt fram på Harley Davidsson-motorcyklar ombyggda till cruiser/custom-hojar genom landskapet (Miyake, 2018, s. 26). En replik från en av huvudpersonerna är: ”You do your own thing in your own time”. Långsamheten ställs i filmen mot frågeställningar kring tid, arbete och rörelse och motorcykeln får representera en slags timeout från sociala och ideologiska krav. Cruise-motorcykeln får på detta sätt romantisera friheten och individualismen av att vara en outsider och att färdas långsammare än andra blir ett sätt att uttrycka detta (Miyake, 2018, s. 27-28). Den mänskliga kroppen blir här både ett verktyg med subjektivt ursprung samt ett objekt när kulturella värden förmedlas (Csordas, 1990, s. 11). Att skaffa en motorcykel bygger huvudsakligen på tre skäl: vänner, familj och en romantiserande bild av motorcykelåkning med föreställningar kopplade till upprymdhet. Även om det är en individuell aktivitet kan den vara väldigt social och gemenskapen motorcyklister emellan kan uttryckas i distinkta beteenden (Stanojević, 2020, s. 402).

De användare som intervjuas i den här studien kör alla motorcykel som hobby. Inom tidigare forskning har det funnits minst tre olika teoretiska perspektiv kring synen på risk för fritidsutövare. Dels har man sett det ur ett personlighetsteoretiskt perspektiv, som ett sökande efter starka upplevelser eller som en flykt från, eller en kompensation för, aspekter man saknar i samtida samhället. Men studier visar att det fritidsutövarna söker är belönande erfarenheter och inte i första hand själva riskupplevelsen i sig (Davidsson, 2012, s. 299). Förmågan att i sin hobby kunna hantera risker ger en känsla av kompetens och blir en självvalidering i ett samhälle

där det saknas en gemensam moralisk kod (Davidsson, 2012, s. 300). Risk har också studerats utifrån ett kulturellt perspektiv där risk ses reflexivt utifrån sin sociala kontext; alla människor utsätter sig för risk men där definitionerna av vad som är riskfyllt varierar mellan grupper av individer (Davidsson, 2012, s. 299). Utifrån det perspektivet har Mary Douglas kritiserat psykologivetenskapen för att den inte tar tillräcklig hänsyn till de sociala dimensionerna i diskussionen om risk och riskacceptans (Douglas, 2003, s. 3). Trots det är alla ense om att individer tenderar att inte bedöma risker på ett objektivet sätt utifrån deras sannolikheter och i bekanta situationer underskattar man ofta sannolikheten för en dålig utgång samt att man ofta väljer att bortse från ovanliga riskutfall (Douglas, 2003, s. 29). En anledning till detta, enligt Douglas, är att det moderna samhället är väldigt komplext och följaktligen blir riskbedömningar komplexa. För en individ i dagens samhälle är det inte möjligt att skaffa sig den hela den erfarenhet som krävs för att göra korrekta bedömningar. Individer förlitar sig därför på den de kollektiva berättelser som skapats genom kulturellt tränade gemenskaper, berättelser som alltså blir kollektivt färgade (Douglas, 2003, s. 33).

Män tenderar att bedöma risker som lägre än vad kvinnor gör, även kopplat till persontrafiken (Finucane et al, 2009, s. 71); och de flesta MC-förare är också män (Frash, 2019, s. 517). I större utsträckning är det yngre MC-förare som orsakar olyckor snarare än oerfarna förare (Stanojević, 2020, s. 401). Riskabelt beteende bland MC-förare har visat sig kunna kopplas till tunga motorcyklar (över 500 kubikcentimeter), sport-motorcyklar och hastighetsöverträdelser (Stanojević, 2020, s. 402).

Eftersom syftet med denna studie är att studera användarnas intresse för nya digitala tjänster för körbeteende och trafiksäkerhet blir det viktigt att återkopplingen av feedbacken appen skall ger sker på ett sätt så att informationen uppskattas. I tidigare studier inom riskkommunikation har man sett att man behöver ta hänsyn till vilket beteende man vill påverka, att man behöver identifiera informationen som mottagaren vill ha och behöver samt man behöver ta hänsyn till hur informationen skall förmedlas (Johnsson, 2009, s. 159). Risk i ett samhällsperspektiv är svårkommunicerat då det alltid handlar om att förmedla bedömningar (Löfstedt & Boholm, 2009, s. 4) och det mänskliga psyket har en begränsad förmåga att värdera (Hansson, 2009, s. 45). Men har man stort förtroende för och delar samma värderingar som avsändaren för kommunikationen är det troligare att råden följs (Siegrist, 2009, s. 214).

Då denna studie handlar om hur de digitala platstjänsterna i en mobilapp kan uppfattas blir det också intressant att se på liknande tidigare forskning inom området användning av platsspårings-appar. Redan idag är det många som använder appar med navigationstjänster och när man bestämmer sig för att spara sina rörelser geografiskt i den digitala tjänsten är ofta ett medvetet val med syftet att nå ökad kunskap om sig själv (Gerhard, 2018, s. 684). När man

använder och återvänder till appen skapas feedback-loopar för olika beteenden (Lyall, 2018, s. 109). Bärbar digital utrustning har blivit en del av våra dagliga rutiner och liv och de tjänster vi använder oss av kan göra att den miljö vi lever och rör oss i känns och upplevs nu på ett annorlunda sätt än tidigare. Navigationstjänster som spårar det egna jaget leder till en upplevelse av närvaro där den digitala och fysiska världen sammanflätas till en ny enhet där människor kan forma sina liv (Pink, 2017, s. 221). Det är således inte teknologin i sig i platsspårings-apparna som intresserar användarna utan att aktiviteter och livsberättelser kan bilda en materiell/digital enhet. Representationerna i appen blir för användarna alltså inte meningsfulla i sig självt utan istället som kopplade till handlingar och deltagande (Pink, 2017, s. 235).

Den vidareutvecklingen av appen som skett under tiden för denna studie har skett i samarbete mellan antropologen och teamet för den tekniska utvecklingen. En sådan kollaborativ arbetsprocess har den fördelen att information som delas mellan antropologer, användare och designers leder till att nya möjligheter blir synliga snarare än att man föregår med ogrundade antaganden. Detta arbetssätt gör att den traditionella roll som designern haft kan vidareutvecklas (Murphy, 2016, s. 440).

6.0 METOD

Detta kapitel består av två delar; metodik, som är en teoretisk och historisk redogörelse för metoden, samt applicerad metod där det beskrivs hur undersökningen gått till i praktiken.

6.1 Metodik

Sedan drygt 20 år tillbaka har användandet av antropologiska metoder inom designprocessen blivit allt vanligare. Tidigare baserades marknadsundersökningar för konsumenters generella beteenden och önskemål i huvudsak på enkäter och intervjuer. Under senare delen av förra seklet börjar man även använda sig av fokusgrupper där flera användare i grupp tillsammans delar sina uppfattningar om sig själva, sina behov och vilka funktioner de värderar högst och varför (Goodman, 2012, s. 141). Fördelen med den antropologiska metoden är att man även får med den sociokulturella kontexten - Genom att studera hur människor själva väljer att tala om sig själva och hur de handlar i vardagen som det är möjligt att få med fler aspekter och en rikare förståelse. På detta sätt har antropologer studerat mänsklig samvaro och beteenden i mer än 100 år. Med denna kunskap kan man säkra att varan eller tjänsten man utvecklar i ett bredare perspektiv möter användarens verkliga behov (Otto, 2013, s. 2). Då antropologisk metod kombineras med designarbete i en sammanhållen process har det kallats design antropologi

(eng. design anthropology), (Otto, 2013, s. 1). När dessa samhällsvetenskapliga tekniker och design kombineras i kommersiella sammanhang kallas det ofta user research (Goodman, 2012, s. XI), user experiences eller förkortat enbart till UX. I sådana undersökningar försöker man lista ut hur människor tolkar och använder produkter och tjänster. Intervjuer och användartester utförda under utvecklingen kan bli skillnaden mellan en produkt som är användbar eller vad som kan bli ren frustration hos alla inblandade.

Vid ett användartest blir det synligt var produkten har problem. Det kan vara till synes självklara saker som att namngivningen av en funktion inte förstås eller att användarna inte ser nyttan. Men även det som uppskattas synliggörs. Det visar sig alltså både var man har problem och var man inte har det. När detta är kartlagt kan man ta hänsyn till det i produktens utvecklingsprocess. En god användarupplevelse är ingen garanti för framgång men en dålig leder så gott som alltid till problem. Vad som är god användbarhet kan definieras som att produkten eller tjänsten 1) är funktionell och gör vad den är avsedd att göra, 2) den gör detta på ett effektivt sätt samt 3) att den är önskvärd. Begäret efter en produkt är en känslomässig respons med kopplingar till dess ”utseende och känsla”, de reklambudskap som åtföljer den och den kulturella väv där dessa budskap tolkas och ges mening (Goodman, 2012, s. 22).

Det är fördelaktigt om utvecklingsprocesser sker iterativt genom kortare trial-and-error-loopar snarare än att man försöker skapa en vision om den perfekta designen från början. Iterativ utveckling är en progressiv process som görs i cykler där de huvudsakliga stegen är problemformulering genom insamlade kunderfarenheter, definition av lämpliga lösningar utifrån de frågeställningar som finns samt i tredje steget skapa en förfinad lösning som kan utvärderas. Det tredje steget är ofta det mest resurskrävande för organisationen och mycket tid och pengar kan sparas om det baseras på noggrant insamlad och analyserad data. Genom att hålla cyklerna korta kan man reagera på ny information och förändringar vilket leder till produkter som är mer i linje med vad människor behöver. Alla förutsättningar är aldrig kända från ett projekts början men iterativa metoder ger en flexibilitet där det behövs som mest. Medan produkten fortfarande är i sin linda och grovhuggen så är det lättare att göra fundamentala ändringar om så skulle behövas. Allteftersom frågor besvarades under processen desto färdigare blir produkten och kraven på flexibilitet avtar. (Goodman, 2012, s. 30-33.)

Under utvecklingen av den tilltänkta produkten kan även ett kollaborativt arbetssätt där antropologer, användare och designers samverkar leda till att nya möjligheter blir synliga snarare än att man föregår med ogrundade antaganden. Detta arbetssätt gör att den traditionella rollen som designern haft utmanas och vidareutvecklas (Murphy, 2016, s. 440).

6.2 Applicerad metod

I denna studie, för att få en bild av hur informanterna upplever och talar om motorcykelåkning och app-användning, har de först intervjuats och sedan getts möjlighet att visa hur de vill använda de nya funktionerna i appen. Intervjuerna har varit semi-strukturerade (Dewalt, 2011, s. 137-139) vilket inneburit att vissa fördefinierade frågeställningar har gått igenom men att informanterna givits utrymme att utveckla sina svar.

Resultatet från intervjuerna har under analysen kodats till passande enkla begrepp som sedan kategoriserats och fördjupats i förklarande teman (Dewalt, 2011, s. 192-205).

Under tiden studien pågått har informanterna i användartesten utsatts för möjliga, ej ännu färdigutvecklade, digitala tjänster för att på så sätt med hjälp av deras feedback få input till uppdateringen av appen. Under dessa fokuserades på produktens specifika egenskaper och personens framgång, besvär, missförstånd och åsikter noterades. Här fanns möjlighet att tidigt i utvecklingsprojektet testa nya idéer (Goodman, 2012, s. 273). Det nya gränssnitt och innehåll i appen som visades för användaren var fiktiv och användaren fick tänka sig att det var efter en egen körning som grafiken och texten återkopplade. Denna del av undersökningen var i högre grad observerande för att inte med frågor leda användarna i någondera riktning utan istället låta dem fritt få interagera med och reagera på de nya funktionerna.

Förutom intervjuer och användartester med enskilda användare har resultatinsamlandet skett genom en intervju med en fokusgrupp.

Alla undersökningar har skett med hjälp av digitala videohjälpmiddel för distansmöten (Microsoft Teams Version 1.5) och inte verkliga möten eftersom användarna varit utspridda över Sverige.

Undersökningen och utvecklingen av de nya funktionerna i appen har skett iterativt ihop med utvecklingsgruppen på företagen fördelat på tre loopar.

I den första loopen gjordes enbart intervjuer med enskilda användare om deras föreställningar kring MC-körning och erfarenheter av den befintliga appen. Utifrån den generella förståelsen av intervjuerna och tidigare antaganden som gjorts av utvecklingsorganisationen har sedan innehållet i de nya funktionerna i appen konkretiserats varpå ett web-baserat (Programvara: Figma, Utgivare: Figma, Inc., Version: 112.2, släppt: April 2022) användargränssnitt som tagits fram av mjukvaruutvecklarna använts. Denna web-baserade demonstrationsprototyp som skapades kallades ”mock-up” (Wikipedia, 2022) av projektteamet och möjliggjorde för försökspersonerna att testa de nya funktionerna på en vanlig dataskärm, innan funktionerna utvecklats för mobilappen, men där grafiken var samma som på en mobil med den tänkta uppdateringen.

I nästföljande loop gjordes återigen intervjuer men även ett övervakat användartest med

användarprototypen mock-up version 1. Användaren fick själv klicka sig fram medan denne berättade vad hon eller han tänkte. Testet bestod i att användaren fick i uppgift att testa tre nya funktioner. Centralt i denna del av undersökningen var att se om de nya funktionerna upplevdes som användbara, om de var utformade så att användaren effektivt kunde navigera i dem samt om de upplevdes som meningsfulla. Resultatet användes för skapa nya frågeställningar för att möjliggöra för designteamet att ta fram nästa förbättrade mock-up version (Goodman, 2012, s. 17).

I den tredje och sista loopen gjordes användartest och en intervju med en fokus-grupp. Här gjordes nya användartester av den uppdaterade versionen av appen, mock-up version 2, enligt samma metodik som i loop två. Slutligen valdes några informanter ut för att ingå i en fokusgrupp. I denna fördes ett samtal kring ämnen utifrån frågeställningar för projektet som helhet (Goodman, 2012, s. 148).

För själva genomförandet av studien togs i januari 2022 kontakt med de inblandade företagen. En dialog startade med de ingenjörer som utvecklar appen och marknadsförare för att de ska bli införstådda med vilken typ av information som var möjlig att samla in med etnografiska metoder samt att de i sin tur förklarade vilka nya funktioner de tänkt sig och vad appen rent tekniskt skulle kunna leverera. Det företaget som ursprungligen utvecklat appen som gav tillgång till referensgruppen vilken ingår i studien. Forskningen i denna studie har gjorts i samarbete med två företag och antropologen har genomgående fört en dialog med relevanta personer inom avdelningarna för marknadsföring, forskning och teknisk utveckling på dessa. Antropologen kom på så sätt att bli en medlare mellan informanterna och utvecklingsprojektet. Varje utvecklingsloop tog tre till fyra veckor vilket gjorde att arbetet med att överföra information från intervjuerna till projektgruppen och framtagningen av de nya funktionerna skedde under tidspress. Därför kunde inte resultatet djupanalyseras under pågående arbete. För att hantera detta gjordes noteringar under varje intervju som sedan diskuterades med två av utvecklarna innan de preliminära slutsatserna redogjordes och behandlades i hela teamet under en iterativ process där idéer och tankar stöttes och blöttes emot vad som var tekniskt möjligt att implementera i appen.

För den vetenskapliga rapporten har en djupare antropologisk analys gjorts i efterhand, efter utvecklingslooparna, och dessa slutsatser har då jämförts med de preliminära slutsatserna som gjordes under projektet. Under denna analysen har grundad teori (grounded theory) enligt Harmaz et al (2001) använts som en del av analysmetodiken där data i en iterativ process speglats i ny data allteftersom undersökningen pågått. Syftet med denna reflexiva process har varit att ge förutsättningar för identifiering av meningsskapande mönster hos informanterna som annars lätt kunde ha missats om de tidiga antaganden gjorts tagits för givna.

6.3 Centrala intervjufrågor

I den första undersökningsloopen som enbart bestod av intervjuer var avsikten med frågorna att ge en djupare förståelse för de värden motorcyklisterna förknippar med sin hobby och hur appen i dess ursprungliga form uppfattades. Centrala frågeställningar för intervjuerna var:

- När brukar du åka MC (pendlar, semester, hur ofta, ensam eller i grupp)?
- Vad säger din familj/vänner/samhället om att du åker MC (och hur positionerar du dig till de föreställningar du möter)?
- Vad tycker du är bäst med att åka MC (och finns några nackdelar, varför åker du inte bil istället)?
- Vad tycker du är viktigast att tänka på som MC-förare ute i trafiken (vilka tankar har du om trafiksäkerhet, känner du dig som en säker förare och vad utmärker en sådan)?
- Hur kom du i kontakt med appen första gången (vilka faktorer avgjorde att du valde att installera den)?
- Hur använder du appen (upplevs den som funktionell, löser den ett eller flera problem du har, vad använder du appen till före, under respektive efter du åker MC)?
- Vet dina vänner om att du använder appen (kommunicerar ni via den, vill du berätta om appen för dina vänner)?
- Vilka föreställningar har du om säkerhetsfunktionerna som finns i appen (t ex SOS-larmet)?
- Är informationen du får från appen pålitlig (är den robust, vilken trovärdighet för och vilka föreställningar har man om skaparna av appen)?

I loop två genomfördes det första användartestet. De nya informanter som inte hade blivit intervjuade i första loopen fick även svara på frågorna ovan innan själva testet. Användartestet var indelat i tre uppgifter som informanten skulle utföra. Dessa uppgifter beskrivs i resultatdelen. De centrala frågeställningarna för uppgifterna var:

- Försökspersonen ombeds föreställa sig att denne precis har varit ute och kört en runda och kommer tillbaka, tittar i appen som registrerat resan och redovisat den. När informanten ser representationen från appen i form av skärmdumpar på datorskärmen ombeds denne berätta vad denne tänker. Informanten klickar själv vidare och antropologen noterar dennes intryck av de nya funktionerna och innehållet i mock-up version 1.
- I samtliga övningar ställs kontrollfrågor kring om menyerna för navigering är intuitiva och om funktionen uppfattas som man förväntat sig. Även om något speciellt drar till sig informantens uppmärksamhet noteras.
- I slutet av övningen ombads informanten att i egna ord sammanfatta användartestet med

ett par meningar och om tjänsten upplevdes som intressant eller om något kunnat utformas annorlunda.

I loop tre genomfördes det andra användartestet och intervjun med fokus-gruppen. De informanter som inte hade blivit intervjuade i loop ett eller två fick även här svara på frågorna från första loopen innan användartestet. Testet var återigen indelat i uppgifter som informanten skulle utföra på samma sätt som i loop två

I den avslutande intervjun med fokus-gruppen utvärderades tidigare antaganden som gjorts under studien samt att deltagarna fick göra en grov rangordning av de nya funktionernas relevans. De centrala frågeställningarna för fokus-intervjun var:

- Vilka huvudsakliga positiva värden ser MC-förarna med sin åkning jämfört med upplevelser från den vanliga vardagen?
- Bekymrar de sig om sin egen säkerhet i trafiken?
- Användarna fick individuellt rangordna de nya funktioner utifrån funktionernas attraktivitet.

7.0 MATERIAL

Företaget, som utvecklat och tillhandahåller den app som skall vidareutvecklas, har tillgång till en referensgrupp på cirka hundra personer. Referensgruppen rekryterades ursprungligen genom att en av utvecklarna på företaget mailade ut en förfrågan till användarna om man var intresserad av att vara med och utvärdera och förbättra motorcykel-appen. Cirka tusen personer svarade på mailet och hade fyllt i det bifogade formuläret. Av dessa valde man på företaget ut de totalt hundra personer som fanns att tillgå. I denna studie har detta urval inte granskats men enligt företaget så speglar profilen på referensgruppen svenska motorcyklister med avseende på ålder, kön och typ av motorcykel enligt de uppgifter företaget haft tillgång till från Sverige motorcyklisters centralorganisation, SMC. Uppgifter om användarna i referensgruppen kom från deras användarprofil i appen samt det formulär där de själva angett sina personliga uppgifter. Utifrån detta valdes sedan av de hundra referenspersonerna ut tjugo personer att ingå i denna studie. Antalet bedömdes som tillräckligt för att genomföra de planerade tre looparna i studien. Informanterna valdes så att det i hög grad blev en mångfald med avseende på kön, vilket identifierades utifrån förnamnet på användaren, nationalitet, modell på motorcykel, körerfarenhet, körfrekvens, vilken årstid man kör, normal körsträcka per åktur och om man kör på enbart asfalt eller blandat underlag (till exempel grus- eller asfaltsvägar). Av dessa tjugo kontaktades totalt femton personer och för de som svarade gjordes i loop ett fyra enskilda

intervjuer, i både loop två och tre gjordes två nya enskilda intervjuer kombinerade med användartester samt två rena användartester och avslutningsvis gjordes en intervju med en fokusgrupp med fyra ingående personer. I de fall rena användartester gjordes hade personen redan varit på en intervju sedan tidigare. Alla intervjuer tog var för sig cirka en timme utom de rena användartesten som krävde något kortare tid. Totalt är det sex informanter, som alla anonymiserats, och elva intervjutillfällen på svenska som ligger till grund för resultat och analys. Det gjordes även två intervjuer med informanter från USA och Australien men dessa har inte tagits med i resultat och analys för att begränsa omfattningen av rapporten. Dock användes även denna input vid diskussioner med projektteamet för framtagningen av prototyperna.

8.0 ETIK

Undersökningen följer vetenskapsrådets etiska riktlinjer (Vetenskapsrådet 2017) genom att informanterna gett sitt samtycke till frivilligt medverkande samt att det förelåg ett samförstånd mellan de aktuella näringslivsintressenterna och universitetet kring konfidentialitet och nyttjanderätt av den färdiga forskningsrapporten.

9.0 FÖRUTSÄTTNINGAR

Antropologen har själv haft motorcykel under cirka tio år och kört tusentals mil, på egen hand och i sällskap med andra åkare, vilket gett möjligheter till ett inifrånperspektiv. Antropologen har även under tiden studien pågått själv använt appen när denne kört bil; en erfarenhet som varit användbar när resultat från informanterna samlats in.

10.0 RESULTAT OCH ANALYS

Resultat och analys är här organiserat under två rubriker. I den första, analytiska teman, görs en analys av all empiri som ingått i studien, oavsett om den inhämtats med intervjuer av enskilda användare, genom användartesten eller i fokus-intervjun. Resultatet sammanställs här i form av analytiska teman. Syftet med det första av dessa teman är att skapa förståelse för de värden motorcykelförare kopplar till sin hobby; hur de väljer att skapa mening och förverkliga sig själva i utövandet av sin fritidssysselsättning. Därefter följer ett tema om de materiella förutsättningar motorcyklisterna har att förhålla sig till under själva utövandet men också en betraktelse av motorcykeln som en materiell symbol för tillhörighet. Det sista temat handlar om olika förhållningssätt för att hantera och utveckla sin körning.

Under den andra rubriken, användartesten, redovisas och analyseras de användartest som utförts för att utvärdera appens nya funktioner. Här ges en mer specifik kunskap om hur de unika funktionerna i appen uppfattas men analytiska kopplingar görs även till framtagna övergripande teman och hur förarna hanterar risker som en naturlig och integrerad del av sin hobby och hur appens funktioner till vissa delar kan vara ett stöd för detta.

10.1 Analytiska teman

Alla utförda intervjuer och användartest har transkriberats från videoinspelningarna av intervjuerna till text. Innehållet i det som informanterna har sagt kodades i korta, enkla, men betydelsebärande koder. Denna råa data grupperades i kategorier som vid den jämförande analysen växte fram i de nedanstående teman. Det har visat sig lämpligt att sortera de analytiska teman så det för läsaren blir en progression av ökad förståelse för hur motorcyklister väljer att utöva sin hobby. Under den första rubriken beskrivs vilka positiva värden som motorcykelförarna ser i sin hobby och gör att de vill utöva den. Nästa underrubrik handlar om de materiella förutsättningar som motorcykelförarna möter när de utövar sitt intresse, både när de är ute och kör på vägen men också i form av symboliska attribut som motorcykeln representerar. Det sista temat berör hur utövarna hanterar dessa yttre förutsättningar på ett för dem meningsfullt sätt i kombination med de värden de finner i sin fritidssysselsättning av att åka motorcykel.

10.1.1 Tema: värden i MC-åkning

Alla de MC-förare som ingår i studien har valt att åka motorcykel som fritidsnöje och använder alltså inte primärt motorcykeln som ett transportmedel för att förflytta sig. För dem innebär istället MC-åkningen en möjlighet att uppnå olika positiva tillstånd och effekter. Det är i hög grad dessa positiva värden som får dem att vilja utöva sin hobby. De risker som är förenade med motorcykelåkning anses vara på en acceptabel nivå och hur de för detta resonemang kommer att behandlas senare under de efterföljande två teman nedan.

När informanterna åker motorcykel säger de sig känna en förhöjd upplevelse av att vara i nuet, en medvetenhet som är både fysisk och mental, vilket Herman ger uttryck för:

Det är nog flera delar. Dels är det... Jag vet att många säger frihet och det är nog svårt att sätta fingret på vad det innebär. Men jag skulle nog säga att min upplevelse innebär att jag kommer närmare naturen. Man känner dofter, och man känner vägen, och omgivningen på ett helt annat sätt. Än till exempel när man åker bil.

Med motorcykelåkandet erfar man en fränkoppling från det kollektiva som är fysisk, en möjlighet till individualisering utanför de normala rutinerna som ger en känsloupplevelse vilken är svårare att uppnå i den vanliga vardagens monotoni. Josefin beskriver detta när hon säger:

Men vardagen är ju en vardag. Det är ju något du gör samma-lik. Du går upp och äter frukost. Du går till jobbet och kanske har ett tråkigt jobb, vad vet jag. Och gör samma sak kanske. Måndag hela veckan. Du bryter av det kanske, med motorcykelåkning.

Att åka motorcykel kräver också denna ökade närvaro då man behöver vara fokuserad och på helspänn för att hantera de trafiksituationer man ställs inför. Trots, eller rättare sagt tack vare, att det krävs en hög nivå av uppmärksamhet och koncentration upplever informanterna att det blir möjligt att återställa balansen, och koppla/stressa av. På frågan hur alla dessa positiva effekter kan finnas samtidigt som man är på helspänn svarar Kenneth:

Ja, jo. (skrattar) Jag förstår hur du menar (kliar sig i huvudet); jag tycker ju också såhär att när man har haft en riktigt stressig dag, och då kan det vara jätteskönt på somrarna att hoppa ut på motorcykeln och dra iväg för då tömmer du huvudet totalt. För det enda du kan tänka på är att åka motorcykel och att koncentrera dig på vad du håller på med. Och då rensar man huvudet och då kan man komma tillbaka och vara människa igen. Och så är det ju intresset som gör att det är roligt att åka. Alltså, det är skönt bara, helt enkelt. Det är en frihet. Men det blir ju också adrenalin i det här. Det går ju liksom inte att komma ifrån.

Eftersom det är omöjligt att tänka på något annat än att köra motorcykel blir det avkopplande och förarna beskriver det som att känna flow eller vara i zen-mode. Antonio väljer att uttrycka sig såhär:

Men jag tror det är mycket också att hitta "flowet". Alla vill vi ha något kurvigt parti där det blir lite som slalomåkning. Komma in i flowet... Men vad känner jag... Nästan som att köra en raksträcka att hojen bara flyter med (gungar med kroppen för att visa). När man får in, inte gunget skulle jag inte säga, själva flowet att allt flyter på; det är inte för snäva kurvor, om jag säger så, men det liksom... Hojen och du är i ett, i harmoni liksom. Allting bara går som det skall.

Förarna erfar känslor av frihet och de får nya upplevelser och möjligheter till nya äventyr som för Herman:

Sedan något som hände för mig. [...] Jag har alltid varit en bekväm människa... Har jag åkt bort någonstans har jag alltid bott på hotell och så vidare. Men efter att jag började köra motorcykel så blev jag sugen på att ut och campa så att det har jag faktiskt gjort. Det blev som ett steg in i friluftslivet. Det kanske låter lite konstigt men så blev det för mig.

Som nämnts i problemformuleringen inriktar sig denna uppsats på förare som kör MC som hobby. De är dedikerade vilket gör att de anstränger sig att förfina sina färdigheter som förare. Genom MC-åkningen får utövarna ett sätt att uttrycka sig och utmana sig till äventyr bortom vardagen. Nyttan de upplever är ökat välbefinnande genom självförverkligande och förstärkt självbild vilket även tidigare studier har visat (Frash et al, 2019, s. 517). Dessutom, vilket tidigare forskning också visar, ger deras erfarenheter av åkandet upphov till nya reseambitioner och upplevelser av flow (Frash, 2019, s. 526) där flow definieras som en euforisk upplevelse av att vara helt engagerad, att handlingar sker upplevs ske nästan automatiskt och utan ansträngning samt att oro och tidsuppfattning upphör. Man väljer mindre, gärna natursköna vägar, som kräver en mer aktiv körning hellre än att transportera sig på en rakare större landsväg och för att uppnå flow behöver utmaningarna stå i proportion mot färdigheterna; vid för liten utmaning blir man uttråkad men vid för stor skulle man istället bli orolig (Frash, 2019, s. 520). Man åker själv men de flesta gör också turer tillsammans vilket ger en social dimension. I intervjuerna beskriver man implicit ett före och ett efter att man har tagit sitt MC-körkort och genom uppkörningsritualen passerar man denna gränspassage in i den upplevda gemenskapen bland andra MC-förare.

10.1.2 Tema: MC-åkningens materiella villkor

Informanterna är väl medvetna om att de utsätter sig för risker i trafiken, risker som de måste hantera. Riskerna de nämner är framförallt av yttre orsak såsom förändringar i väglaget eller att de inte blir uppmärksammade av andra trafikanter i tyngre fordon. Men dessa risker hanteras och accepteras eftersom man vill hålla på med sin hobby. Men medvetenheten om dem som en konkret realitet finns där hela tiden i och med att motorcykeltrafikanter rent fysiskt färdas på helt andra materiella villkor än andra trafikanter på vägarna. Magnus uttrycker det såhär:

Men för mig är det landsvägskörning och njuta av det. Men ändå är det liksom säkerhet och... som man tänker mycket, mycket mer på motorcykeln än vad man gör i en bil där jag sitter i en kaross som gör att jag är ganska skyddad. Jag är kanske i en bil den farligaste på vägen men på en motorcykel är det andra som är farligare än vad jag är.

Resonemangen kring detta handlar om att de i jämförelse med de andra på vägen inte syns bra eller kan misstas för mopedister som kommer i lägre hastighet. De färdas också relativt oskyddade eftersom de inte är inneslutna som i en bil. Då motorcykeln är liten blir effekten av en krock med ett större fordon också värre. När motorcyklisten genom processer av reflektion positionerar sig själv som ett objekt i trafiken spelar dessa yttre materiella faktorer en roll i hur man uppfattar sig själv (Csordas, 1990, s. 36) och de riskbedömningar som görs.

Vägförhållanden är en annan materiell aspekt som har stor betydelse för en motorcyklist. Man söker gärna upp utmanande och kurviga vägsträckor där motorcykeln går att använda mer dynamiskt. Sådär säger Herman:

Jag skulle också säga det att... Sen vet jag inte. Det är någon känsla när man lägger motorcykeln i en kurva (svänger i kurvan)... Det är ju ett förhållandevis litet fordon i jämförelse med en bil. Och en snabbare acceleration och det är ju också en väldigt tydlig, positiv känsla.

Men man är också högst medveten om att man vid färden balanserar på enbart två hjul och att det därför är lättare att förlora kontrollen på fordonet än då man åker bil. Därför är man uppmärksam på alla yttre förhållande såsom grus, hala fläckar och position på vägen men också vilt och andra trafikanter. Informanterna menar att hög kompetens inom motorcykelkörning innebär kunskap om att identifiera dessa svårigheter. Matilda säger:

Egentligen så är de nog mest andra trafikanter. Framförallt i korsningar. Bilar som inte ser att man kommer eller bedömer en som en moped. Det har hänt flera gånger. [...] Så då kör man ju då småvägar och när man hamnar då i skymning, framförallt är det ju, då är det ju större risk med rådjur och så. Så att, vilt och andra trafikanter skulle jag vilja säga är nog det jag är mest rädd för.

Det är just i kurvor som dessa faktorer kan få störst negativa konsekvenser i form av vurpor. Men kurvor är också något av det mest positiva man ser med att åka MC; att bemästra motorcykeln i kurva efter kurva genom att bromsa lagom hårt för att ha rätt fart i ingången och allteftersom genom kurvan dra på gasen så att motorn trycker på i utgången är en härlig känsla. I ett samtal om kurvor svarar Antonio på detta sätt:

Det händer ju lite. Alltså, att åka raka vägar då händer det ju ingenting och då är det lätt att du kanske börjar tänka på annat. Och, jag vet inte... Du är aktiv i din körning på ett annat sätt.

Förutom de ovan nämnda materiella förhållanden som föreligger i trafiken är motorcykeln i sig ett materiellt objekt att förhålla sig till. Det finns många olika typer av motorcykelmodeller som har sina praktiska för och nackdelar. Sport-motorcyklar är byggda för och inbjuder till att åka i hög hastighet. Men olika modeller har också ha med sig olika identitetsmarkörer. Som Kenneth uttrycker det:

Alltså det är ju segment i motorcykelvärlden också. Det är... Sitter du och åker sport hoj då sätter du dig inte och åker custom. Och custom... du åker inte sport-hoj. Nej (skratt), det får man inte.

Sport-hojarna ses som mer ungdomliga men också som obekväma och med smalt användningsområde; man kan åka fort under gynnsamma förhållanden som sällan går att få i vanlig trafik. De som åker glidar-hojar ser det mer som ett sätt att visa på en mer avslappnad livsstil. Magnus beskriver hur hans bekanta kan ifrågasätta varför han i medelåldern har börjat åka MC:

Det finns två kommentarer: "Fan, vad roligt. Gud, vad roligt" och "Varför? Vilken kris går du igenom?" Det går inte att komma ifrån det. Och det blir ännu värre när man säger vilken hoj man har skaffat sig.

Vidare berättar Magnus om när han diskuterade sitt val av motorcykel med sin körlärare:

Jag frågade min körlärare och när han visste vilken hoj jag hade köpt och då sade han... Han berättade vad olika motorcykeltyper är bra på och vissa är bra på långfärd och vissa är bra i stan och vissa är bra på kurvtagning. Men vad är custom- och cruise-hojar bra på då? Ingenting! Sade han. Ingenting! (Skratt) De är bara snygga! [...] Han körde nån jäkla, nån sporthoj och någon touring. Men visst sport... Den (min motorcykel) har kanske inte alla de här objektiva egenskaperna men man sitter lågt, den är skitsnygg, den är härlig att köra och farten den räcker... Jag visste vad jag ville ha.

Och de som åker adventure-motorcykel påtalar mångsidigheten och valfriheten. Som Kenneth och Antonio uttrycker det i fokusintervjun:

Då när man har en adventure-hoj nu som man kan hoppa upp på och åka in på grusvägar då kan man bara svänga in varsomhelst och få se så mycket annat (Kenneth). [...] Och det är ju

att du kan ju åka överallt. Överallt! Du kan ju till och med åka på bana med dem utan problem (Antonio).

Med ökande ålder och erfarenhet är man ofta beredd att ompröva sitt val av motorcykeltyp och pröva nytt för att finna det man hittar mer körglädje i. Detta ger Antonio uttryck för:

Tidigare har jag sagt att jag kan aldrig tänka mig att sätta mig på en Harley Davidsson... Det är liksom för gubbar. Men nu börjar jag liksom överväga och jag ska på en MC-mässa nere i Skåne och provköra Sportstern (en Harley-modell) i alla fall. Det lockar lite mer nu än vad det gjorde, kanske för två år sedan. Jag ska (tänkte jag då) gå Valentino Rossi (Italiensk road racing stjärna) spåret och det skall gå så snabbt som möjligt. Men jag tror det är med åren och erfarenheterna så inser man liksom... Vad är det som gör mig glad? Jag behöver inte vara i ett fack. Jag kan vara i flera fack. Och då tror jag att det kan hamna i slutändan i det som ger mig mest glädje... där hamnar jag helt enkelt.

Och Josefin säger med ironisk humor i fokus-intervjun att:

Och jag tror att ju äldre du blir, ju mer bekvämt vill du ha det. Så det slutar ju med att man sitter på en Goldwing (som är en stor och tung motorcykel), gud förbjude (skratt).

Den motorcykel man åker på har genom sina materiella egenskaper också en inverkan på hur den används. Detta uttrycker Kenneth:

Ja, det är väl därför det finns olika typer av motorcyklar... Det är väl ganska enkelt så. Det är ju allt från custom, det är sport-hojar, det är adventure, det är glidare och... så att det... Det inbjuder ju till olika typer av motorcykelåkning.

Ovanstående citat är också från fokus-intervjun och det som diskuterades var huruvida motorcykelns design inbjuder till viss körning eller om det är så att man väljer en viss typ av hoj för att man vill köra på ett visst sätt. Från gruppdiskussionen framkommer det att det är på båda sätten. Rent fysiskt sitter man mer framåtlutad på en sportmotorcykel än om man har en bakåtlutad sittställning, som mer inbjuder till att betrakta omgivningen, som på en glidare eller adventure-hoj. Här blir det intressant att jämföra med populärkultur där man ofta kopplar ihop hög hastighet med avancerad teknologi och en förhöjd känsla av framsteg och mod (Miyake, 2018, s. 42). Och det visuella intrycket av en mänsklig kropp på en sportmotorcykel skiljer sig från hur andra motorcyklar ter sig eftersom dessa är konstruerade för en mer upprätt sittställning.

På sport-hojen lutar man sig tvärtom framåt, sadeln är ofta framåtlutad, på grund av det smala styret dras armbågarna in och benen är böjda så att kroppen mer får formen av en boll, strömlinjeformat integrerad med motorcykeln (Miyake, 2018, s. 43). Varseblivningen, genom både syn- och kroppsinttryck, påverkas här av de fysiska objekten, alltså de olika typerna av motorcyklar, på ett sätt så att de motorcyklar som är designade för snabb transport utstrålar mod och fart medan motorcyklar utformade för en mer upprätt sittställning har en design som kan ge ett intryck av en bekymmersfri hållning distanserad från ett kravfyllt samhälle. Här samverkar processen av reflektion med de båda fenomenen perception och kulturella värden (Csordas, 1990, s. 9). På detta sätt kan motorcykeln i sin fysiska design bli en orsak till hur man vill köra och förstärka det man ville uppnå från början då man valde vilken typ av hoj man ville identifiera sig med.

10.1.3 Tema: den reflexiva MC-föraren

För att kunna utöva sitt intresse med nöje behöver motorcykelåkarna hantera de besvärliga trafiksituationer som kan uppstå utan oacceptabla risker. Risk är ett oundvikligt villkor i motorcykelåkning och man menar att det är en bedömningsfråga där man poängterar vikten av mycket erfarenhet för att rätt kunna tyda tecken på dolda faror. Men denna riskhantering utförs inte för att enbart riskminimera i sig; det ses även som meningsfullt och roligt att förfina sin körteknik. Att utvecklas kompetensmässigt som förare ligger som en integrerad del i deras intresse för sin hobby, enligt Magnus sätt att uttrycka sig:

Det finns ju en körglädje i att ta kurvor på rätt sätt och hantera sin väghållning. Inte bara säkerhet utan det har med någon form av flöde att göra. Hur man planerar sin körning så man flyter och det inte blir liksom gas-broms. Så att; det är också för att förbättra sin körteknik och sin egen upplevelse liksom. Jag är inte rädd när jag går ut på vägarna men, nä, aldrig. Däremot så är jag ju medveten om och vill bli bättre på saker som kan öka min säkerhet. Men jag skulle inte drivas av att minska min oro för motorcykelåkning. Det gör jag inte.

Man är alltså medveten om riskerna men oron tar inte över gentemot de positiva upplevelsorna av hobbyn. Detta har man också sett i andra studier kring riskhantering; att risker kan accepteras väl om de tas frivilligt (Fischhoff et al, 2009, s. 88). Känner man också att man har kontroll över situationen ger även det en högre acceptans (Fischhoff et al, 2009, s. 109) vilket Magnus också ger uttryck för i citatet ovan. Det är heller inte så att motorcyklisterna aktivt söker risk för att själva risken i sig skulle vara själva tjusningen eller syftet. Istället verkar det vara så att man kan njuta av, köra säkert och utvecklas kompetensmässigt i sin hobby på samma gång. Det

är alltså så att man finner nöje i att utvecklas erfarenhetsmässigt i sin hobby och öka sin skicklighet som man också blir en säkrare förare. Alla MC-förarna i studien är entusiastiska motorcykelförare. En annan hobby med inslag av risker som människor ägnar sig seriöst åt är bergsklättring. Davidsson som studerat bergsklättrare har också sett att de är måna om att förfinas sina färdigheter och försvarar sin hobby genom att säga att de genomför den genomtänkt grundat på riskminimering (Davidsson, 2012, s. 303, 308). Det finns alltså för förarna inga motsättningar mellan att ha roligt, att utvecklas kompetensmässigt och att köra säkert. Magnus håller med om detta när han strax efter får frågan om att bli en bättre och säkrare förare är kompatibelt med att samtidigt ha kul:

Ja, det skulle jag absolut säga. Och det jag egentligen är ute efter är glädjen att köra motorcykel och kan man göra det och samtidigt förbättra sin säkerhetsaspekt så går det hand i hand tycker jag.

Det blev tydligt i användartesten att motorcykel-appen kan användas för att återkoppla det egna kör-beteendet till olika händelser som skett på vägen. Alla motorcykel-åkare använder inte appen på detta sätt men de som inte gör det funderar på liknande sätt kring hur man utifrån olika trafikhändelser kan utveckla sin egen skicklighet och för både en inre och en yttre dialog om detta med sina motorcyklist-vänner. Kenneth förklarar att han blir bättre och lär sig genom att köra och reflektera kring händelser från körningen med sina vänner:

Ja, genom att köra helt enkelt; dela erfarenheter med kompisar och sånt här.

Att reflektera över sitt eget beteende blir till en möjlighet till att utveckla sina färdigheter. Självvalidering är ett ord från psykologin som betyder att acceptera sig själv som man faktiskt är, inte förneka svagheterna men heller inte bortse från de goda sidorna (Natur & Kulturs Psykologilexikon, www.psykologiguiden.se). Och en sådan inre, men alltså även yttre dialog, förs. Man funderar kring egna erfarenheter och vad som var bra eller kan göras bättre utan att man dömer eller fördömer sig själv. När Matilda uttrycker sig här ser man hur hon reflekterat kring sin egen kompetensutveckling:

Framförallt är det ju så att jag behöver många mil i kroppen, tror jag. För att hantera... ähm. Nämen kroppen lär sig ju, kroppsminnet behöver fyllas på. Men det händer ju faktiskt ibland att man kommer lite fel in i en kurva... man beräknar liksom kurvan, och oj... jädrar, var den så snäv eller sådär. Sådana situationer tror jag att man genom mycket körning kan bli bättre. [...]

För man är ju medveten om att bara för man har tagit körkortet så är man ju inte färdigutbildad.

Som vi sett förknippar MC-åkarna sin hobby med frihet och äventyr men är också medvetna om risker. Självvalideringen blir för förarna, som för Antonio, ett sätt att utveckla sig i sin hobby.

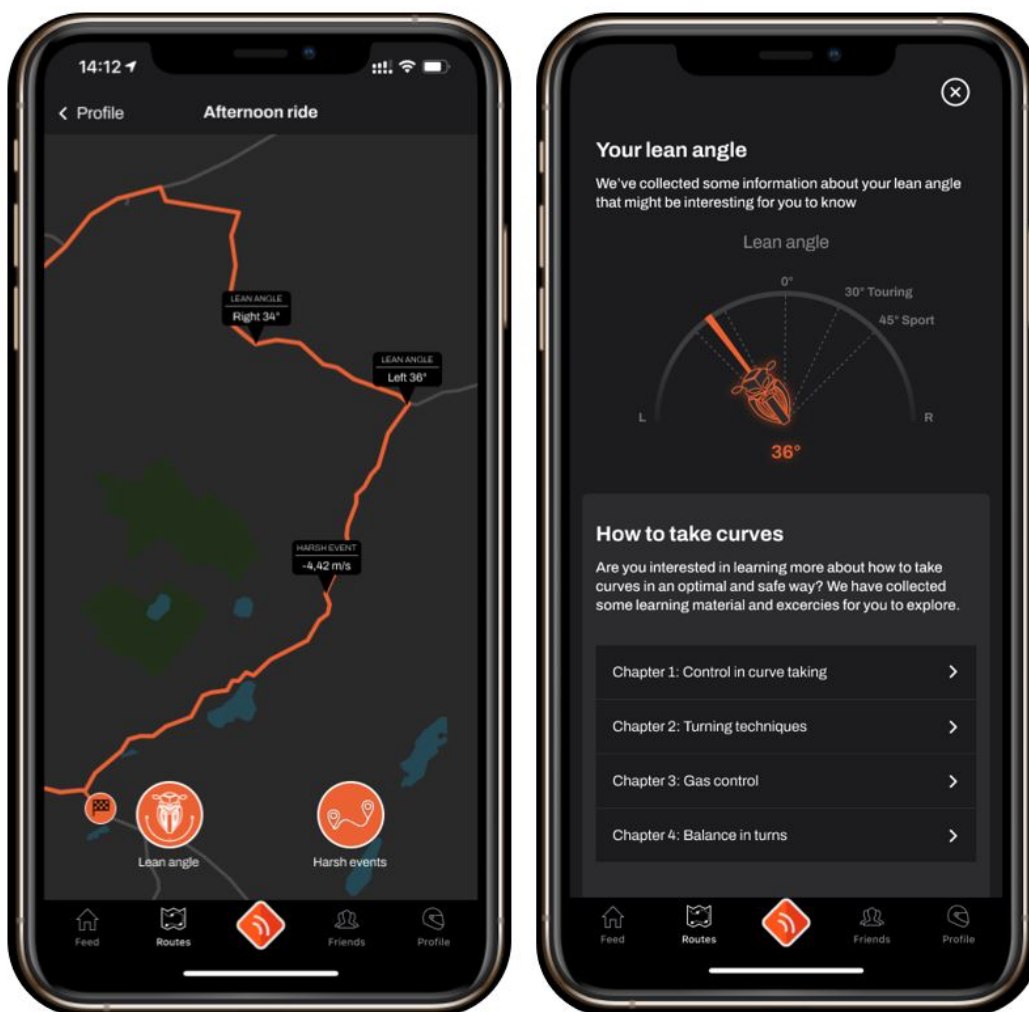
Så erfarenheter, påverkar hur man tänker. Speciellt om man har sett att där hade jag rätt sittställning, där agerade jag rätt. Annars hade jag åkt in i passagerardörren på den här bilen. Så jag tror att kanske de som kör mer kontinuerligt i början får det med tiden liksom att oj, det lönar sig inte att jag drar på här. Det vet jag, att folk tittar inte när de kör ut från den här vägen. Här är jag lite mer försiktig.

Motorcykelåkarna i studien uppskattar inte att prata om risk på ett sätt där åkningen beskrivs som farlig på ett slumpmässigt sätt. Detta skulle få dem att framstå som dumdristiga eller risksökande. Hellre ser man risk som integrerat men hanterbart där incidenter man själv varit med om eller hört från andra ses som nya möjligheter att dra slutsatser från för att utvecklas till en skickligare och därmed även säkrare förare.

10.2 Användartest

De nya tilltänkta digitala tjänsterna presenterades grafiskt i det web-baserade verktyget så att användarna kunde klicka på olika ”skärmdumpar” för att komma vidare i de olika menyerna för appens tilltänkta funktioner. Det såg alltså precis ut så som det skulle kunna göra i appen fast grafiken presenterades på datorskärmen, se Figur 1.

Det var inte alla ikoner som var klickbara, vilket användarna informerades om, men de huvudsakliga nya funktionerna gick det att navigera in i. Under användartesten förde antropologen anteckningar som sedan diskuterades med projektgruppen. Det fanns ingen tid att gå djupt i analysen utan dessa anteckningar fick ligga till grund för nästa utgåva av prototypen. I resten av detta stycke presenteras de viktigaste slutsatserna man gjorde.



Figur 1 Prototypen (mock-up ver 2) av mobilappen som använts i studien

Funktionerna i det första användartestet byggde på hypoteser från tidigt i projektet samt idéer som kommit utifrån de intervjuer som gjorts i loop ett. En tanke från projektteamet var att med analys av den data mobilappen samlar in under körning kunna göra en kvantifierad bedömning av hur säkert föraren har kört. Denna information skulle sedan kunna återkopplas till föraren som får möjlighet att utveckla sin körteknik och skulle också kunna vara grund till olika rabatter hos försäkringsbolag och på så sätt ge ett mervärde för både användaren och de inblandade företagen. Den första prototypen kallades mock-up version 1 och testet gjordes genom att användaren fick utföra ett par olika uppgifter under olika menyer i prototyp-appen. I den första uppgiften presenteras översiktlig statistik, på en menysida kallad rider profile, över alla resor man gjort och det är även denna profil som man från företagets sida hade velat använda som grund för till exempel rabatter på MC-försäkringen. Det som syns i Rider profile är dels sådant som redan funnits i appen; såsom medelhastighet, turens sträcka och tid samt stigning. Det som är nytt är att man fått ett betyg, ett "score", på hur bra man kört samt antal harsh (plötsliga/kraftfulla) och leaning (lutning) events man totalt haft. Längre ner på skärmen ser man även hur betyget har räknats ut baserat på bland annat "lawfulness" och "adaptation".

Informanterna fick tolka det de såg och att klicka sig vidare i appen för att söka mer information. Informanterna tycker detta är intressant och feedbacken från appen gör att de reflekterar över hur man kört och om det är något i ens beteende man kan förbättra. Man vill gärna utvecklas till en mer tekniskt kunnig och säkrare förare. Men man funderar också kring relevansen av betyget och om det faktiskt är tekniskt möjligt för appen att ge bedömningar/betyg utifrån insamlad data. Man blir också tveksam till att maxhastigheter visas eftersom dessa är så tydligt är kopplad till laglydighet och man är rädd att det skulle kunna leda till personliga problem beroende på vem som kan få tag i den. Även i första intervjuopen visade det sig att MC-åkarna inte är speciellt intresserade av att få sin data spårad av olika företag, även om de skulle få rabatter eller andra fördelar. Flera säger sig hellre betala lite mer för en app men att man då skulle slippa reklambudskap. Detta har man också observerat i andra studier att delningen av platsinformation kan ge en känsla av närhet eller en upplevelse av övervakning beroende på vem man uppfattar är mottagaren av informationen (Pink, 2017, s. 231). Dock har man också kunnat se att det sker en normalisering av användandet av appar med självspårande funktioner trots att insamlad data sparas av företag om användaren kan se det som en oundviklig sidoeffekt till det man själv får ut av användandet (Gerhard, 2018, s. 690).

I den andra uppgiften för mock-up version 1 provades menyn My ride. Tanken var här från utvecklingsteamets sida att bygga vidare på den kartfunktion som redan fanns i appen, där man kan gå in på redan utförda turer som sparats och se statistik över händelser i dessa. I den uppdaterade kartfunktion kunde man nu se vilka vägvagnssträckor där appen gett feedback i form av ”harsh events”, kraftiga och plötsliga inbromsningar, och ”leaning events”, händelser där lutningsvinkeln varit stor för motorcykeln vid kurvtagning. Dessa händelser presenterades på kartan som röd- eller grönmarkerade sträckor av vägen. Informanten fick föreställa sig att denne varit ute och kört en tur och när resan sparats i telefonen kom ”My ride” upp på skärmen. De flesta informanterna behövde navigera i appen en stund för att sätta sig in i vad som avses med leaning och harsh events. När de läst vidare och bekantat sig med informationen uppfattar man detta som tydliga värderingar på körbeteendet för åkturen. Man för resonemang kring varför just dessa händelser presenteras och vill förstå hur det är kopplat till det egna körbeteendet. Även i andra studier har man sett att användare av spårnings-appar jämför sina digitala avtryck för att reflektera över och forma sig i önskvärd riktning (Gerhard, 2018, s. 690).

Den analys av data insamlad med mobilens rörelsesensorer som projektteamet sedan gjorde visade att det inom projektets ram var tekniskt omöjligt att på ett vederhäftigt sätt sätta tröskelvärden för harsh eller leaning events på så sätt att man kan avgöra vad som är en dålig eller bra händelse. För detta skulle man behöva referensdata där motorcykelns rörelser på vägen uppmätts med externa sensorer och som då kunde jämföras med rörelsedata insamlad via

mobilsensorerna. Men detta kräver mer trafiksäkerhetsforskning och planeras därför att ske i ett senare skede utanför denna studie.

Vidare i loop två utvärderades en funktion i mock-up version 1 som hette trip notifications. Denna tjänst innehåller information om ändringar i väglag eller väderlek som visas upp i appen under pågående körning. Informanterna tycker det är mycket bra att man kan få reda på om det kan börja regna då det kan innebära både våta och hala vägbanor samt att man inte vill hamna i en skur och bli blöt. Även varningen om grus på vägen är uppskattad. Informanterna har flera egna förslag, till exempel att man skulle kunna varna för vägarbeten och köbildning. Vidare fanns det även utbildningsmaterial kring körteknik samt förslag på övningar. Hit kunde man klicka sig för att se vilka körtekniska färdigheter som ligger bakom harsh och leaning events. Man uppskattade att navigera fram och tillbaka mellan de olika delarna i utbildningsmaterialet och feedbacken från körningen och det blev tydligt att man gör detta då man vill utveckla sin kör-kompetens. Det blev på detta sätt lättare att relatera till feedbacken från appen när det tydlig framgick vilken teori som ligger bakom rätt utförd körteknik.

När loop två summerades i projektteamet drog man slutsatserna att feedbacken till förarna i mock-up version 2 skall framföras utan tydliga värderingar om vad som är tekniskt bra eller dåligt utförd körning. Detta eftersom det ännu inte är tekniskt möjligt ännu att avgöra tröskelvärden för när en bromsning blir "harsh" eller lutningen i en kurva blir för hög utan ytterligare datainsamling. Man antog även att användarna troligtvis ändå skulle uppskatta möjligheten att utvärdera sin egen körupplevelse mot den nya statistiken. Andra studier har också visat att om upplevelsen av färdspåret inte stämmer överens med den representation som den digitala medietjänsten förmedlar förkastas denna och kopplingen till egna minnesupplevelsen uteblir (Pink, 2017, s. 228). På så sätt kan visualiseringarna i appen i första hand inte ses som en bild av aktiviteten utan ett sätt att berätta om den (Pink, 2017, s. 229).

Inför tredje loopen ansågs trip notifications var validerat som en bra funktion ta vidare då det av användarna ansågs vara värdefullt samtidigt som det från ett tekniskt perspektiv var möjligt att implementera och därför inte ansågs behövas utvärderades ytterligare. Utifrån fynden i tidigare loop ändrades My ride så att de gröna och röda färgmarkeringarna på kartan togs bort. Det stod nu enbart lean angle och harsh event men det gick fortfarande att klicka sig vidare på dessa för att få kompletterande information. Man ville även utvärdera huruvida feedbacken för lean angle skulle presenteras i form av en bild på en motorcykel som lutar med indikerade max-vinklar i grafiken eller som en graf där lutningsvinkelns förändring visas på den vertikala axeln över tid. Informanterna använde mer tid denna gång till att själva tolka informationen och hade inledningsvis svårare att förstå vad man skulle kunna använda feedbacken till. I det nya användartestet var det med två informanter som inte varit med på intervju eller användartest

tidigare och dessa kör vanligtvis mest på grusvägar. När funktionerna tagits fram hade man mest tagit hänsyn till de åkare som kör på asfalt men för grusåkning är det andra körtekniska förutsättningar, där en låg lutningsvinkel är att föredra. Sättet att presentera informationen visade sig ändå fungera eftersom man nu tagit bort värderingarna kring för hög lutningsvinkel. Det visade sig även att det var enklare att förstå en bild där motorcykeln lutar än att tolka grafen där lutningsvinkeln återgavs som funktion av tiden. Däremot önskade man att kunna klicka på bilden och gå djupare i förståelsen och då även se lutningsvinkeln över tid.

Utbildningsmaterialet i mock-up version 2 var oförändrat men nu hade informanterna ett större intresse av att gå mellan representationerna, i form av grafer och bilder av själva åkten, och utbildningsmaterialet. På så sätt växte hos informanterna förståelsen fram för vilka körtekniska beteenden som kunnat ligga till grund för feedbacken. Det blev på detta sätt en form validering av den egna körtekniska förmågan med reflektioner om vad som var mindre bra utfört och hur det skulle kunna gå att utveckla sin körskicklighet; detta trots att appen inte presenterade några tydliga värderingar i form av röda eller gröna markeringar på kartan. Även i tidigare studier har man sett att för att appar med platsspårning skall få funktionen som rådgivare är det lämpligare att få förslag till beteenden snarare än detaljerade instruktioner att följa vilket ger en känsla av att vara övervakad snarare än coachad (Lyall, 2018, s. 119). Man har också sett att råd som appen ger tas som personliga och gör att relationen till appen vidmakthålls över tid. Och genom att jämföra med egna observationer kommer dessa användare till nya slutsatser kring vad som fungerar (Lyall, 2018, s. 114).

Det visade sig i studien att vissa facktermer på engelska inte gick att enkelt förstå och den feedback från användarna som framkom var att det hade varit bra om texten varit skriven på informantens egna språk. Liknande resultat, att man uppskattar när appen använder ett naturligt språk, har framkommit även i andra studier gällande spårnings-appar (Lyall, 2018, s. 122).

De slutsatser som drogs efter loop tre var att värderingen av händelser med gröna eller röda färgmarkeringarna inte behövdes för att ge informanterna en information om vilka körtekniska egenskaper man fick feedback på. Det verkade snarare som att intresset för att söka djupare förståelse ökade då det inte fanns tydliga yttre värderingar eller då omdömen gavs om vad som var bra eller dåligt beteende. Även de informanter som initialt inte kunde skapa sig en meningsfull tolkning av feedbacken från appen lyckades efterhand som de klickade, funderade och sökte vidare öka sin förståelse. Flera forskare har också menat att det finns nackdelar med alltför detaljerade digitala representationer som då kan uppfattas som en påtvingad objektiv verklighet. Detta leder då till en alienation när användarna inte längre ges samma utrymme att känna sina upplevelser. Denna friktion kan man motverka genom att förenkla visualiseringarna och göra dem öppnare för tolkningar och jämförelser med de egna subjektiva erfarenheterna

(Lyall, 2018, s. 110) vilket bekräftades i resultaten från användartesten när de jämfördes med före och efter uppdateringen av funktionerna från mock-up version 1 till version 2.

11.0 SLUTSATSER

I analysen har motorcykelförarnas syn på olika värden, positiva som negativa, presenterats. Vidare har en analys gjorts över hur de använder sig av olika strategier för att hantera de risker det medför att vara en relativt oskyddad trafikant. Man ser inte denna aktivitet som något nödvändigt ont för att hålla olyckan borta, utan själva tränandet av sin förmåga till en högre kompetens som motorcykelförare ses som meningsfullt i sig. I denna fortbildningsprocess kan digitala appar medverka genom att ge feedback om körbeteende som då leder till en validering av den egna förmågan.

Med det antal av informanter som studien är baserad på kan resultatet knappast betraktas som statistiskt signifikant, vilket heller varit målet, utan syftet har varit att nå en djupare förståelse för motorcyklisternas värderingar och behov för att kunna utveckla användbara app-funktioner som blir uppskattade. Det bör också ha i åtanke att de informanter som är med i undersökningen troligtvis redan från början har en positiv syn på app-användning och prioriterar säker körning då det förefaller rimligt att anta att det är just dessa av alla användare som tackat ja till att medverka.

I denna studie har använts tre olika metoder: enskilda intervjuer, användartester och en fokus-intervju. Framtagningen av appens nya funktioner skedde inom ramen för de inblandade företagens utvecklingsprojekt och fick därför av tidsmässiga skäl göras i korta loopar. I den iterativa processen fanns det inte utrymme för att göra djupgående analyser utan initiala noteringar från intervjuer och observationer från användartest diskuterades i projektgruppen och beslut togs i rask takt för att det skulle gå att få med uppdaterade funktioner till nästa prototyp. Men eftersom alla intervjuer och användartest spelades in kunde data analyseras mer djupgående i efterhand. Den reflexiva dialog som under studien fördes mellan designers, antropologen och användarna synliggjorde nya möjligheter och gjorde att ogrundade och felaktiga antagande kunde undvikas. De tre metoderna för datainsamlingen; intervjuer, användartest och fokus-intervju har gett liknande resultat.

För de användare som deltagit i studien kan man därför säga att det är troligt att de tre fenomenen 1) att köra säkert, 2) träna sig på att bli en skickligare förare och 3) att ha kul med sin hobby för MC-förarna är förenliga med varandra.

Motorcyklisterna upplever att deras hobby ger dem positiva effekter som avkoppling från och en möjlighet att fokusera på annat än det man möts av från det vardagliga samhällets monotoni

och produktivitetsskrav. Här kan deras hobby bli en form av identitetsskapande genom olika strategier som att med sin glidar-hoj åka långsammare fram än vad som vanligtvis görs i trafiken och särskilja sig på det sättet eller genom att finslipa sin speciella skicklighet som MC-förare, till exempel som grusåkare eller genom att åka på racerbana. För många är också MC-åkningen en möjlighet att umgås socialt.

Precis som i alla sociala kontexter där man utför aktiviteter som man anser önskvärda eller som nödvändiga definierar förarna risken av att åka motorcykel som hanterbar och inte som att man utsätter sig för slumpmässiga eller okontrollerbara risker. Som dedikerade hobby-motorcyklister ser de motorcykelåkandet som lustfyllt men vill samtidigt utveckla sin körskicklighet. Här krävs en känslighet i utformandet av feedbacken från appen för att den skall uppskattas. För att appen ska uppnå detta syfte är det önskvärt att den uppfattas som en rådgivare, en slags extern auktoritet att förlita sig på, och inte förmanande. Den feedback användarna får genom appen kommer de att jämföra med egna observationer. För att uppnå syftet med appen är det önskvärt att detta leder till att man får en ökad förståelse för kopplingen mellan olika fenomen kopplade till upplevelser av att åka MC och att man efter hand kan tränas i ett mer trafiksäkert beteende. Om det appen återkopplar kring den körningen inte stämmer med den egna upplevelsen eller inte förstås upplevs detta negativt och förkastas. Det är därför olämpligt att ge feedback som kan uppfattas som tillrättavisningar om felaktigt körbeteende om dessa inte är säkerställda baserade på validerad kördata. Exempelvis blir det kontraproduktivt att återkoppla till app-användaren och föraren att denne har lutat för mycket i en kurva om det inte finns fastställda tröskelvärden för när lämplig lutningsvinkel överskrids. Det visade sig i studien vara bättre att återkoppla exempelvis enbart lutningsvinkeln, utan att vid kommunikationen till föraren värdera den som onormalt hög eller låg så att föraren själv kan göra en egen bedömning. Detta ger också föraren ett större intresse att bläddra i appen mellan mellan feedback och det utbildningsmaterial som tagits fram kring korrekt körteknik för att söka mer information och öka sin kunskap.

Förarna är känsliga för om appen skulle dela information till tredje part för att till exempel ge anpassade reklambudskap då detta skulle göra att man känner sig övervakad och minska förtroendet för appen.

När MC-förarna använder appen är det den skrivna kod, mjukvaran, som utvecklarna tagit fram som används installerad i användarnas hårdvara i form av smarta telefoner. Det är koden som specificerar appens funktionalitet och den mänskligt skapade koden ger på så sätt vid användandet av appen upphov till en reglering av användarnas beteende. Att åka motorcykel är en upplevelse i den materiella världen men att använda appen blir både en upplevelse av det materiella, genom det fysiska användandet av mobiltelefonen, och det digitala som är skapat av

de som utvecklade appen. Beroende på användarens preferenser och appens design kan den stärka eller motverka sammanflätningen av det materiella och digitala i användarens erfarenhetsvärld. Målet med kommunikationen från appen blir då att den digitala och materiella väven kopplar samman levda erfarenheter med appens digitala representationer som för användaren blir till en helhet. Det är alltså inte representationerna från appen i sig som blir meningsfulla för användaren utan istället som integrerade i handling och deltagande.

Forskning inom mobil media och spårningstjänster är på frammarsch och det finns en stor potential för applicerade antropologiska studier (Pink, 2017, s. 235).

I denna applicerade studie har antropologin tagits i näringslivets tjänst. I en ideal värld skulle produktutvecklingen syfta till att göra användarna lyckliga och leva meningsfulla och tillfredsställda liv. Men i verkligheten skapas produkter inte enbart för användarnas nytta utan även eftersom företagen strävar efter vinst. Att tjäna pengar och att tillfredsställa människors behov är två helt olika mål men de kan samverka. Att dessutom lägga till samhällsmässiga mål, såsom trafiksäkerhet, har tillfört ytterligare en dimension under arbetet med denna studie.

Eftersom jag själv tidigare har kört motorcykel, även om det var tio år sedan jag sist ägde en hoj, förenklade detta för mig att bekanta mig med informanternas upplevelser och deras levande beskrivningar av motorcykelåkning har nu gjort att jag själv har blivit sugen på att skaffa hoj igen.

LITTERATURFÖRTECKNING

- Austin, D. M. (2009). Ritual and boundary distinction in a recreational community: A case study of motorcycle rallies and riders. *Qualitative Sociology Review*, 5(2), 70-93.
- Boyne, Roy. *Risk*. Buckingham: Open UP, 2003. Print. Concepts in the Social Sciences.
- Csordas, Thomas J. (1990). *Embodiment as a Paradigm for Anthropology*. *Ethos* 18(1): 5–47.
- Davidson, L. (2012). The Calculable and the Incalculable: Narratives of Safety and Danger in the Mountains. *Leisure Sciences*, 34(4), 298-313.
- DeWalt, K., & DeWalt, Billie R. (2011). *Participant observation : A guide for fieldworkers*. Altamira press.
- Douglas, M. (2003). *Risk Acceptability According to the Social Sciences* (Vol. 11). Psychology Press.
- Finucane, M. L. Slovic, P., Mertz, C. K., Flynn, J. and Satterfield, T. A. (2009). Gender, race and perceived risk: the “white male” effect. I Löfstedt, R., & Boholm, Å. (Eds.). *The earthscan reader on risk* (s 71-86). Routledge.
- Fischhoff, B., Slovic, P., Lichtenstein, S., Read, S. and Combs, B. (2009). How safe is safe enough? A psychometric study of attitudes towards technological risks and benefits. I Löfstedt, R., & Boholm, Å. (Eds.). *The earthscan reader on risk* (s 87-112). Routledge.
- Frash Jr, R. E., & Blose, J. E. (2019). Serious leisure as a predictor of travel intentions and flow in motorcycle tourism. *Tourism Recreation Research*, 44(4), 516-531.
- Gerhard, U., & Hepp, A. (2018). Digital Traces in Context Appropriating Digital Traces of Self-Quantification: Contextualizing Pragmatic and Enthusiast Self-Trackers. *International Journal of Communication*, 12, 18.
- Hansson, Sven Ove. (2009). A philosophical perspective on risk. I Löfstedt, R., & Boholm, Å. (Eds.). *The earthscan reader on risk* (s 43-52). Routledge.
- Harmaz, Kathy och Richard G. Mitchell (2001) “Grounded Theory in Ethnography” ur Paul Atkinson, Amanda Coffey, Sara Delamont, John Lofland och Lyn Loftland (red.) *Handbook of Ethnography*. London: SAGE.
- Hopper, D. (Director). 1969. *Easy Rider*. USA: Pando Company Inc.
- Johnson, B. (2009). Accounting for the social context of risk communication. I

- Löfstedt, R., & Boholm, Å. (Eds.). *The earthscan reader on risk* (s 153-168). Routledge.
- Goodman, E., & Kuniavsky, M. (2012). *Observing the user experience: A practitioner's guide to user research*. Elsevier.
 - Lyall, B., & Robards, B. (2018). Tool, toy and tutor: Subjective experiences of digital self-tracking. *Journal of Sociology*, 54(1), 108-124.
 - Löfstedt, R., & Boholm, Å. (Eds.). (2009). *The earthscan reader on risk*. Routledge.
 - Miyake, E. (2018). *The Gendered Motorcycle: Representations in Society, Media and Popular Culture*. Bloomsbury Publishing.
 - Murphy, K. M. (2016). Design and anthropology. *Annual Review of Anthropology*, 45, 433-449.
 - Otto, T. & Smith, R. C. (2013). Design anthropology: a distinct style of knowing. I Gunn, W., Otto, T., & Smith, R. C. (Eds.). *Design anthropology: theory and practice* (s 1-29). Taylor & Francis.
 - Pink, S., & Fors, V. (2017). Self-tracking and mobile media New digital materialities. *Mobile Media & Communication*, 5(3), 219–238.
 - Siegrist, M., Cvetkovich, G. And Roth, C. (2009). Salient value similarity, social trust and risk/benefit perception. I Löfstedt, R., & Boholm, Å. (Eds.). *The earthscan reader on risk* (s 203-220). Routledge.
 - Stanojević, D., Stanojević, P., Jovanović, D., & Lipovac, K. (2020). Impact of riders' lifestyle on their risky behavior and road traffic accident risk. *Journal of Transportation Safety & Security*, 12(3), 400-418.
 - Transportstyrelsen. (2022-01-10). *Statistik över vägtrafikolyckor*. <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/statistik/olycksstatistik/statistik-over-vagtrafikolyckor/>.
 - Trafikanalys. (2022-01-10). *Gör ditt eget statistikurval*. <https://www.trafa.se/ovrig/transportarbete/?cw=1&q=t04021|ar:2020|ptrparb|trpsatt~barchart>.
 - Vetenskapsrådet (2017). *God forskningssed* [Elektronisk resurs]. (Reviderad utgåva). Stockholm: Vetenskapsrådet.
 - Wikipedia. (2022-04-03). *Mock-up*. <https://en.wikipedia.org/wiki/Mockup>