

Måste man köra bil för att komma till stallet?

Hästnäringens behov av transporter¹

© Susanna Hedenborg¹, Gabriella Torell Palmquist², Anna Sätre¹, Petra Andersson³ & Aage Radmann^{1,4}

¹ Malmö universitet; ² Karlstad universitet; ³ Göteborgs universitet;

⁴ Norges idrettshøgskole

Författarkontakt <susanna.hedenborg@mau.se>

Publicerad på idrottsforum.org 2025-06-09

I Sverige och Norge erbjuder hästnäringen många fritidsaktiviteter och arbeten. Men hästnäringen påverkar även miljön genom exempelvis sitt beroende av transporter, konsumtion av foder, produktion av gödsel och sopor samt behov av energi.

I denna artikel utforskas och analyseras hur aktörer inom hästnäringen förhåller sig till transportberoendet. Analysen baseras på 697 enkätsvar och 22 djupintervjuer med personer inom hästnäringen samt sju observationer av ridskolor i Sverige och Norge. Resultaten presenteras som fem berättelser

om hur personer med olika roller i näringen förhåller sig till transportbehovet och analyseras med hjälp av den så kallade COM-B-modellen. Sammanfattningsvis kan vi konstatera att näringens kunskapsbehov ser olika ut för olika grupper. Vidare ser vi att möjligheterna att förändra näringen är delvis beroende av andra aktörers handlingar. Exempelvis behöver kommuner och regioner se över hur barn och vuxna kan ta sig till ridskolor på andra sätt än med bil. Slutligen visar vår studie på att motivationen varierar, men att de som deltagit i denna studie önskar en förändring.

¹ Studien är finansierad av Stiftelsen hästforskning samt Stiftelsen för miljöstrategisk forskning (Mistra).

Inledning

I Sverige och Norge erbjuder hästnäringen många fritidsaktiviteter och arbeten. Antalet hästar är cirka 355 000 i Sverige och 125 000 i Norge. Inom idrotten är ridsporten en av de stora barn- och ungdomsidrotterna – i Sverige är ridsportförbundet ett av de tio största och i Norge är ridsporten det elfte största förbundet. Men det finns aktiviteter med hästar långt utanför idrotten. Hästar används i trav och galopp, hästunderstödda aktiviteter och ridning som sker utanför ridsportförbundens verksamhet. Hästar används även av poliser, i skogen och för att hämta sopor. Beräkningar för Sverige visar att hästnäringen omsätter ungefär 32 miljarder kronor per år. En stor del av detta handlar om spel, men även inackordering, foder och strö, varor och utrustning, tjänster (som ridlektioner och hovslageri) utgör en stor del av omsättningen. I Sverige skapar hästnäringen cirka 18 500 helårssysselsättningar.¹ Men hästnäringen påverkar även miljön. Journalisten Arne Müller skriver i sin bok *KliMat: på jakt efter den hållbara maten*² att hästnäringen släpper ut mer koldioxid än inrikesflyget. Müller drar slutsatsen, även om forskningen är knapp, att hästnäringens beroende av foder och transporter är bekymmersamt.

Liknande slutsatser dras i andra studier, som visar hur näringsläckage från gödselhögar, hagar och betesmarker leder till miljöproblem, vid sidan av foder och transporter.³ Som svar på Müllers bok har flera betonat att personer i näringen är medvetna om utmaningarna och att arbetet med att motverka miljöpåverkan har påbörjats och pågår. Det finns exempelvis texter om hästar och hållbar utveckling som givits ut för att informera och inspirera intressenter inom hästnäringen⁴ samt policydokument och lokala rekommendationer rörande hantering av stall ur ett miljöperspektiv. Samtidigt saknar vi kunskap om hur hästnäringens aktörer själva ser på sina möjligheter att agera mer miljövänligt. Vi har i andra artiklar kartlagt och analyserat hur aktörer inom hästnäringen i Sverige och Norge definierar näringens miljöutmaningar samt undersökt vilka möjligheter näringen har att bedriva förändringsarbete inom flera områden genom att använda den så kallade COM-B-modellen.⁵ I denna artikel ska vi utforska och analysera hur aktörer inom hästnäringen förhåller sig till transporter. För att

1 Hästnäringen i Siffror (2018)

2 Müller & Kireeva (2021)

3 Blomberg & Välimaa (2016)

4 Blomberg & Välimaa (2021); Regjeringen.no (2018)

5 Hedenborg, Kronborg, Sätre, Radmann, Torell Palmquist & Andersson (2023); Hedenborg, Kronborg, Sätre, Radmann, Torell Palmquist & Andersson (2024)

komma vidare och förstå hur personer inom hästnäringen resonerar, och därigenom kunna bidra till förändring, vill vi studera hur personer inom hästnäringen uppfattar dess transportbehov. De transporter som sker inom hästnäringen handlar om att människor tar sig till stallen, hästar och människor flyttar sig mellan olika aktiviteter och att foder, strö samt andra varor kan behöva transporteras från producenterna till stallen. Dessutom behöver sopor och gödsel transporteras från stallen.

Transporter och (o)hållbarhet

Transporter binder samman människor, och binder samman dem med olika aktiviteter. Samtidigt som transporter bidrar till att höja vår livskvalitet orsakar de stora negativa effekter på miljön, klimatet och på människors hälsa. Inom EU står transporterna för cirka en fjärdedel av de totala utsläppen av växthusgaser. Transporterna skapar dessutom luftföroreningar och buller.⁶ Utsläppen från transporterna har ökat sedan 1990-talet. I Sverige står transporterna för en tredjedel av utsläppen av växthusgaser.⁷ Våra fritidsresor står för en stor del av dessa utsläpp, då 43 procent av resta sträckor i perioden 2011–2014 utgjordes av sådana resor.⁸ På fritiden reser vi till exempel för att hälsa på släkt och vänner, och en stor andel av dessa resor sker med bil. Denna typ av resor är svåra att avstå från, då de ofta bidrar positivt till vår livskvalitet. Andra faktorer som gör att fritidsresorna är svåra att förändra är att de kan vara viktiga för vår identitet, våra värderingar och vår livsstil. De flesta vill dessutom öka sin fritid snarare än att minska den. En lösning på problemet med de ökande transporterna kan med andra ord inte vara att minska fritiden för att på så vis begränsa fritidsresorna. Hur mycket fritid man har är därtill inte den enda faktor som påverkar hur mycket man reser med bil. Bilåkandet ökar med högre inkomst, om man bor på landet, och i hushåll med flera barn sker fler av fritidsresorna med bil.⁹

När det gäller bilresor, idrott och friluftsliv finns särskilda utmaningar att ta i beaktande. Forskning visar exempelvis att en idrottsidentitet och medlemskap i en idrotts- eller friluftslivsorganisation ger en högre sannolikhet för att någon använder bilen – även när man kontrollerat för utbild-

6 European Environment Agency (2025)

7 Naturvårdsverket (2024)

8 Strömblad (2021)

9 Strömblad (2021)

ningsnivå och ekonomi.¹⁰ Men även i denna grupp finns skillnader. Kvinnor och yngre personer använder bilen i lägre utsträckning. Huruvida någon reser till en idrotts- eller friluftaktivitet handlar även om vilken aktivitet som avses. Här spelar samhällsplanering roll. En studie av resmönster i Uppsala visar exempelvis att det var stora skillnader mellan hur människor reste till *olika* idrotter. Medan många gick och cyklade till sina fotbollsaktiviteter, behövde de som sysslade med idrottsaktiviteter som utövades utanför centrum resa längre. Det finns helt enkelt fler fotbollsplaner och de är placerade över hela staden, medan det inte gäller för exempelvis ishallar. En slutsats från studien är att kommunerna behöver se över sin urbana planering om fritidsresorna ska kunna minska.¹¹ Resmönster har även förändrats med tiden. I en artikel om resmönster i relation till barns aktiviteter efter skolan i USA visar författarna att samhällsplanering spelar stor roll för hur vi reser.¹² Författarna understryker att sedan 1950-talet har platser för idrott hamnat i utkanten av samhällen, vilket lett till att fler föräldrar skjutsar sina barn och tillbringar en stor del av sin tid i bil till och från aktiviteterna.¹³ I studien simuleras även hur utsläpp skulle kunna minskas genom exempelvis samåkning.

När det gäller människors resande till och från stallet visar en enkät från Svenska Ridsportförbundet att en majoritet av de som svarade tog sig till stallet med bil (68%). Få åkte kollektivt (5%) och många (70%) upplevde att tillgång till kollektivtrafik var dålig eller till och med mycket dålig.¹⁴ Med detta som utgångspunkt har SvRF arbetat i ett Vinnova-projekt (Double impact – minskade utsläpp och ökad tillgänglighet inom idrottsrörelsen, 2021–2023) tillsammans med Riksidrottsförbundet, Svenska Handbollförbundet och Svenska Orienteringsförbundet. Projektets mål var att minska idrottens klimatpåverkan genom att påverka resmönster, utan att idrottens positiva hälsoeffekter minskar. Utgångspunkten var att det varje dag genomförs 150 000 träningstillfällen inom idrottsrörelsen. Därutöver ägnar sig medlemmarna åt aktiviteter så som matcher, träningsläger, cuper, evenemang och elitidrottens internationella verksamhet. Projektet handlade om att skapa medvetenhet, bryta vanor och utforska hur verksamheten kunde förändras.¹⁵ Projektet ledde till framställandet av policyer och checklistor, kampanjer och tävlingar samt informationsspridning om

10 Eriksson & Linde (2024)

11 Legeby (2024)

12 Bunds et al (2018)

13 Bunds et al (2018)

14 SvRF (2023)

15 RF (2024)

transporternas klimatpåverkan. Vidare samlade man inom projektet information om resvanor. Projektet presenteras som en framgång och inom RF minskade det totala utsläppet med 53 procent under perioden 2021–2023. Det förbund som lyckades bäst var Svenska Orienteringsförbundet genom en utsläppsminskning på 66 procent. En slutsats från projektet var att det är möjligt att ändra resmönstren i en mer hållbar riktning, utan att människor därför behöver avstå från sina idrottsaktiviteter.¹⁶

Att många tar bil till stallet visar även tidigare studier i detta projekt. I våra tidigare artiklar framkommer att de flesta av de personer som svarade på vår enkät tog bilen till stallet (67%).¹⁷ Huruvida man ser bilen som en stor miljöutmaning för hästnäringen är inte så självklart. Medan enkätsvaren pekar på att personerna ser transporter som en av de största utmaningarna när det gäller miljöarbetet i samhället (61% av respondenterna svarar det), svarar en något lägre andel, men ändå en majoritet (55%), att det var en av de största utmaningarna för just hästnäringen. Det fanns även skillnader inom gruppen, där de som hade hästen som hobby ansåg att transporterna var ett större problem än de som arbetade inom näringen.

När det gäller resor inom hästnäringen så behöver vi även ta resorna som kan kopplas till hästens välfärd och resor tillsammans med hästen i beaktande. Vi har redan påpekat att transporterna står för en stor del av utsläppen av växthusgaser när det gäller hästnäringen. Men utsläppen är inte statiska över hästens liv. I ett projekt har forskare på holländska Wageningen University & Research, i partnerskap med det europeiska ridsportförbundet, samlat in information om sporthästares klimatavtryck från stall i Sverige och Nederländerna. Resultaten visar att klimatavtrycket och vad som orsakar detta förändras under hästens liv – medan 59 procent av en ettårings klimatavtryck kommer från foder, står transporterna för 90 procent av en 12-årig hästs klimatavtryck.¹⁸ Det betyder att om vi vill att hästnäringen ska minska sitt transportberoende så behöver vi ta hänsyn till vilka hästar som finns i en verksamhet. Det är även troligt att verksamheten i sig spelar roll och att tävlingshästar reser mer än de flesta hobbyhästar

16 Miljö & Utveckling (2024). Hållbara idrottsresor: Så landade projektet. 13 juni 2024. URL: <https://miljo-utveckling.se/hallbara-idrottsresor-sa-landade-projektet/>

17 Hedenborg, Kronborg, Sätre, Radmann, Torell Palmquist & Andersson (2023); Hedenborg, Kronborg, Sätre, Radmann, Torell Palmquist & Andersson (2024)

18 SvRF (2023)

Metod, källor, analys och framställningsätt

I den här studien har vi framför allt studerat ridsporten och inte minst ridskolornas verksamhet. Samtidigt är det viktigt att framhålla att verksamhet inom ridsport och ridskola inte är lätt att definiera eftersom de personer som befinner sig i sporten kan ha många olika positioner inom hästnäringen. Exempelvis kan en person vara hobbyryttare, hovslagare och förälder på en ridskola. I de olika positionerna kan de ha varierande transportbehov. Studien bygger på material som insamlats med hjälp av en enkät, intervjuer samt observationer.

Enkät

Vi började vår studie brett med en enkät och bad de som svarade på enkäten att kryssa för huruvida de var hobbyryttare, hästägare, ridskoleryttare, eller professionella såsom verksamhetsansvariga, kuskar, stallarbetare, tränare, veterinärer, hovslagare, samt om de ingick i verksamhetens styrelse. Det visade sig att en och samma person kunde ingå i flera kategorier, varför vi grupperade de som svarat i följande grupper: har hästar som hobby (där ingår ridskoleryttare, hästägare och hobbyryttare), arbetar i sektorn (där ingår verksamhetsansvariga, kuskar, stallarbetare, tränare veterinärer, hovslagare) och övriga (de som själva kryssat för "övriga" och de som angivit att de är styrelsemedlemmar). Det fanns även personer som kryssade för att de hade hästar som hobby och ingick i gruppen "arbetar i sektorn" – för dem har vi skapade en egen kategori. Enkäten var tillgänglig mellan 8 december 2022 och 5 juni 2023. Den delades genom Svenska Ridsportförbundet och Norges Rytterförbund på sociala medier, samt skickades till de ridskolor som uttryckt intresse för att delta i studien. Sammanlagt svarade 697 personer på enkäten. Drygt två tredjedelar av svaren kommer från Sverige (71%) och en knapp tredjedel kommer från Norge (29%). Alla som deltog var över 16 år och majoriteten var kvinnor (96%), vilket inte är så förvånande eftersom majoriteten av de som rider i både Sverige och Norge är flickor och kvinnor (93% respektive 89%). De som svarat på enkäten är mycket aktiva inom hästnäringen. Mer än hälften av de som svarat (54%) är i stallet varje dag och de flesta är där mellan två och fyra timmar (75%). Det är intressant att notera att många av de som svarat har varit i hästnäringen under en lång tid; i genomsnitt 29 år (Sverige) respektive 19 år (Norge). Utöver bakgrundsinformation om kön, ålder och erfarenhet av ridsport ställde vi frågor om huruvida deltagarna ansåg att miljöfrågor är viktiga för

hästnäringen, vilka miljöutmaningar de tyckte var viktigast, i vilken grad de ville och trodde att de kunde påverka miljöarbetet, hur de trodde att de kunde förändra sitt eget beteende för att agera på ett mer miljövänligt sätt, samt vilka hinder och möjligheter de såg för en sådan förändring. Undersökningen innehöll flervalsfrågor i kombination med utrymme för att svara på frågorna i fritext.

Intervjuer

Inför intervjuundersökningen frågade vi specifikt personer vid olika ridskolor om de ville vara med. Intervjuerna genomfördes mellan augusti och december 2022 i Sverige och Norge, både på distans och på plats. Alla intervjuer spelades in och transkriberades. Vi intervjuade representanter från 10 ridskolor och 1 travskola i Sverige, samt från 11 ridskolor och 1 travskola i Norge. Två av dessa var styrelseledamöter, en representerade både styrelsen samt verksamheten, och resterande representerade verksamheten. Vid intervjuerna ställde vi först allmänna frågor om ridskolan, som ”Kan du berätta om ridskolan och det arbete du sysslar med?”, för att sedan gå över till frågor relaterade till miljöarbetet i stallet, som ” Hur uppfattar du miljöutmaningarna inom hästsektorn?”, ” Har ridskolan någon miljö- eller hållbarhetspolicy?”, och ”Avsätter organisationen resurser – ekonomi, personal, och kunskap – till miljöinsatser?”. Dessa frågor följdes av frågor om framtiden, som ”Hur tror du att hästnäringen kommer se ut om 10 eller 50 år?” och ”Hur ska en hållbar hästnäring se ut i framtiden?”.

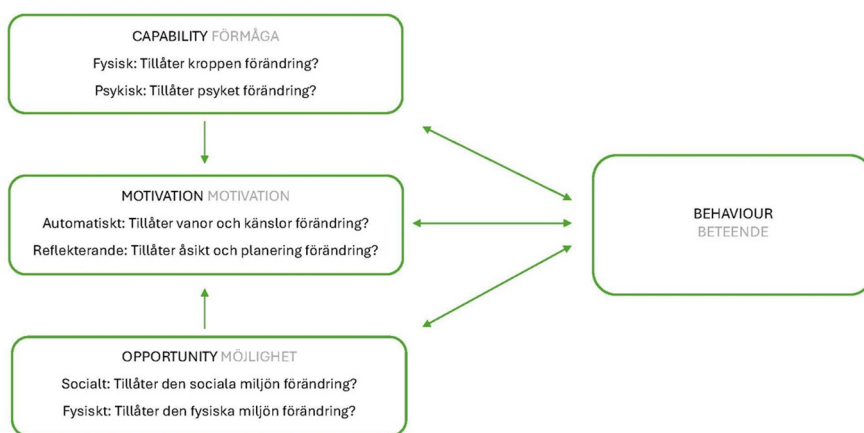
Observationer

Observationerna gjordes under år 2024 på sju olika ridskolor, fyra i Sverige och tre i Norge. Två av de svenska ridskolorna låg utanför en av de största städerna och de andra två låg utanför mindre tätorter. De norska ridskolorna låg i ett storstadsområde – nära staden och i ytterområdet. I samband med observationerna användes ett observationsschema bestående av ett diagram med följande kategorier: Anläggningen, Miljön runt anläggningen, Transport, Parkering och cykelställ, Café, Vegetariska alternativ, Sopsortering i café, Sopsortering i övrigt, Ensilageplast, Nedskräpning, Vattenförbrukning, Regnvatten, Mockning, Belysning, Andrahandsförsäljning, Sy-rum, Laga, Utlåning av utrustning, Kommunikation om återvinning, Ridlektion, Miljö-prat, Lappar med information om miljörelaterade frågor, Strö, Gödselhantering. Anteckningar gjordes på plats under de relevanta kategorierna. Alla ridskolor hade exempelvis inte kafé, och på vissa

ridskolor fick vi inte insyn i strö- eller gödselhantering. I samband med vissa observationer pågick även samtal med personal och i två fall gjordes intervjuer.

Analys

För analysera materialet har vi använt en modell som kallas COM-B-modellen. Modellen är beteendevetenskaplig och utvecklad av den brittiska hälsopsykologen Susan Michie tillsammans med kollegor. Den syftar till att tydliggöra hur beteenden styrs och kan förändras.¹⁹ Modellen bygger på 26 andra modeller för beteendeförändring och kan tillsammans med det större ramverket – the Behaviour Change Wheel – användas för att planera en intervention. COM-B-modellens komponenter är Capability (psykisk och fysisk förmåga), Opportunity (social och fysisk möjlighet) och Motivation (automatisk och reflekterad motivation) som alla påverkar Behaviour (beteende). Komponenterna påverkar varandra och en förändring i någon av dem kan ge en förändring i någon annan. Förmåga, möjlighet och motivation indelas i sin tur i två komponenter enligt modell 1 nedan.



Figur 1. COM-B-modellens olika komponenter och deras påverkan på varandra. Modellen är hämtad från Susan Michie, Maartje M. van Stralen & Robert West (2011) och översatt.

För att illustrera hur modellen kan förstås kommer här ett exempel. Tänk dig att du vill arbeta med att förändra ett beteende i syfte att minska fri-

¹⁹ Michie, Van Stralen & West (2011); Michie, Atkins & West (2014)

tidsresornas klimatavtryck när det gäller att ta sig till en idrottsplats. Den specifika utmaningen kan ligga i att många spelar ishockey eller åker konst-åkning. Många åker bil till idrottshallen som ligger i utkanten av stan. För att kunna ändra detta beteende måste du ta reda på vad som skulle behövas för att de som tar bilen ska ändra sitt resande. Kan de som ska åka till idrottshallen cykla? I så fall, har dessa de *förmågor* som krävs för att ändra beteendet. Men det räcker inte att kunna cykla – har de en cykel? Och hur långt bort ligger hallen? Finns det cykelbanor? Kan de cykla året om? Om de svarar ja på de här frågorna så har de *fysiska möjligheter* att cykla. Svarar de nej, så saknas en viktig komponent för att de ska ändra sitt beteende. Cyklar många andra i föreningen? Då ökar sannolikheten att ytterligare fler ska cykla – då finns det *sociala möjligheter*. Hur är det då med motivationen? Gör de som de alltid har gjort – och tar bilen? Det skulle kunna kallas en *automatisk motivation*. Eller har personerna efter att ha reflekterat över sina beteenden kommit fram till att det kanske kunde vara klokt att prova cykeln några gånger - ja, då är deras *motivation reflekterad*.

Framställningssätt

Vi har använt narrativ för att presentera våra resultat.²⁰ I forskargruppen har vi läst och diskuterat enkätsvaren, intervjuerna och observationerna. Inför denna artikel började försteförfattaren med att skapa fyra narrativ som speglar resultaten. Därefter har alla författare läst, kommenterat och byggt på narrativen. Tanken med ett narrativt framställningssätt är att man genom att använda en litterär form kan göra analysen mer tillgänglig. Genom narrativen kan resultaten engagera läsaren känslomässigt. Genom narrativen vill vi även tydliggöra den komplexitet som kännetecknar synen på hållbarhet, den egna aktiviteten och hästnäringen i stort. Berättelserna är inte neutrala – de berättas på ett visst sätt eftersom vi har velat tydliggöra vissa specifika utmaningar och möjligheter för hästnäringen.

Vi har låtit fem fiktiva personer återge berättelserna: en verksamhetschef från Sverige (Maja), en verksamhetschef från Norge (Kari), en styrelsemedlem från Sverige (Matilda), en hobbyryttare från Sverige (Elin) och en förälder från Norge (Solweig). En majoritet av de som svarade på enkäten, de vi intervjuat och observerat var kvinnor – därför har vi låtit våra fiktiva personer vara kvinnor. Vi har även valt att ge dem olika po-

20 Jämför: Larneby et al (2023); Larneby et al (2022); Hedenborg & Larneby (2016); Thing & Ottesen (2015); Linghede (2014); Denzin & Lincoln (2011); Dowling (2004); Dowling, Garrett, Hunter & Wrench (2015); Dowling, Fitzgerald & Flintoff (2012); Barker-Ruchti (2008); Denison & Markula (2003); Richardson & Adams St. Pierre (2005); Ellis (2004); Sparkes (1997)

sitioner eftersom vårt enkätmaterial pekar på att miljöfrågorna hanteras lite olika beroende på vilken position någon har. De som har hästar som hobby anser, som redan påpekats, att transportererna är ett större problem än de som arbetar inom näringen. Det motsatta gäller energiförbrukning och gödselhantering – där de som arbetar inom näringen upplever att det är ett större problem, än de som har hästar som hobby. Vi har även försökt skriva fram de skillnader och likheter vi har sett i det svenska respektive norska materialet.

Resultat

Maja (Verksamhetschef)

Just nu har styrelsen stort fokus på miljöfrågorna. Och ja, visst är det viktigt, men att driva en anläggning som har några år på nacken är inte helt enkelt och en ridskola är verkligen något annat än en vanlig idrottsanläggning. Det är så mycket som handlar om hästen. Hästen måste komma i första hand och hästen måste ha det så bra som det går. Det innebär särskilda utmaningar – exempelvis klarar sig ju inte hästar utan grovfoder, och det måste vara ett bra grovfoder. Det kan betyda längre transporter – och transportererna är ett problem när det handlar om foder, strö och gödsel. På några andra ridskolor talar de om att de försöker tänka på att handla närodlat, men det är viktigt att fodret är av god kvalitet och näringsmässigt anpassat för våra skolhästar. Här är det inte så lätt med närodlat. Det är nog lättare söderut i Sverige. Det gäller även det strö hästarna står på i boxarna. Vi måste tänka på priset, men även vad som fungerar bäst för hästarna och vår personal. Mockningen måste fungera för personalen, eftersom personalkostnaderna i sig är dyra. Och om mockningen blir för tung – och det kan ju variera beroende av strö – så håller inte personalen. Men såklart kan inte heller strö transporteras för långt och kosta för mycket. Det finns många frågor som är svåra att lösa just nu.

Ett annat stort problem är vad vi ska göra med gödseln. Här kommer frågor om transporter också in. Nu hämtas gödseln och vi betalar ganska dyrt för det. Men jag hörde häromdagen att det kanske kan gå att göra hanteringen mer miljövänlig. Kanske finns det till och med sätt att hantera gödseln som skulle kunna skapa mer energi för oss och andra runt oss. Tänk om vi kunde bygga något slags värmeverk och skapa energi och värme med hjälp av all gödsel! Då skulle kommunens tjänstemän bli med-

vetna om hur bra det är att ha en ridskola! Under senare år har dessutom elpriserna skenat i väg. Vi försöker verkligen hålla nere vår elanvändning, men eftersom vi snart ska få flytta till en nyare anläggning så är det alltför kostsamt att byta ut gammal armatur till ledbelysning. Men såklart skulle elen bli billigare om vi kunde byta. Vi har i alla fall satt upp lappar om att vi måste spara på elen – släck efter er och stäng dörren till sadelkammaren så att inte värmen smiter ut – har vi skrivit. Vi har även satt upp timers på utebelysning och hagarna så att inte elen står på jämt.

Elen har ju inget med transporterna att göra. Men det handlar om helheten. Transporter kan även handla om hur någon tar sig till ridskolan. Jag brukar tipsa personalen om att samåka – det är ju dyrt att ta bilen nu. Men det är ju inte konstigt att de flesta som kommer hit för att rida tar bilen. Ridskolan ligger utanför tätorten – och hit är det svårt att ta buss. Vi brukar prata om att hästen är bra för att hålla landskapet öppet och att hästen bidrar till biologisk mångfald genom sitt bete. Men jag tror inte min personal har tänkt på det där med miljöfrågan så mycket. Kanske behöver de mer kunskap för att kunna ställa om. Det behöver jag också! Ridsportförbundet kunde kanske erbjuda någon onlinekurs för personalen och så kan vi ha kurser för dem som kommer till ridskolan för att lära sig rida. Då skulle vi kunna ha ett gemensamt helhetstänk på hur vi jobbar med miljöfrågan här.

Kari (Verksamhetschef)

Heldigvis rakk jeg det i tide til morgenmatingen. Det er så mange biler i Oslo, så noen ganger er det vanskelig å komme frem i tide selv om jeg starter tidlig hjemmefra. Før var det lettere for da fikk vi som hadde elbiler kjøre i kollektivfeltet. Det får vi ikke lenger fordi det er så mange elbiler nå. Jeg tar elbilen til og fra stallen, det blir billigere fordi bompengene koster mindre for elbiler. Familien har også en dieselbil som er parkert på parkeringsplassen ved stallen slik at den er lett tilgjengelig når vi kjører hestene. Elbilen kan ikke trekke så tungt lass særlig langt.

I går hadde vi forskere på besøk. De stilte spørsmål om hvordan vi jobber med bærekraft. Og det gjør vi hele tiden. Det er ikke lett å få en virksomhet som dette til å gå rundt. Vi ligger flott til, i nærheten av Oslo, og det er mange jenter som vil lære å ri. Men det er også dyrt å ha hester så nærme byen. Strøm koster det det koster, men husleien er dyr. Hestene må spise like mye uansett hvor de bor og fôret vårt er dyrt – vi kan ikke dyrke vårt eget. Det må også fraktes en del, da det ikke dyrkes i nærheten. For å få det til å gå rundt, må vi ha mange forskjellige virksomheter.

På en vanlig dag kan vi ha en gruppe fra skolen om morgenen. De kjører buss fra skolen. Vi pleier å starte med å samle dem og fortelle hvordan vi tar vare på hestene og stallen. De lærer også hva de skal vurdere når det gjelder sikkerhet i stallen. Det er første gang for noen og de tror ikke at hestene kan bli redde hvis de løper rundt og er høylytte. Så får de hjelpe til i stallen – måkke hestemøkk og mate hestene. Noen ganger får de også ri. På ettermiddagene kan vi få besøk av voksne som har ulike typer funksjonsvariasjon. Noen har en CP-skade, en annen kan ha en psykiatrisk diagnose. De kommer med TT-kjøring och de har ekstra voksne som er veiledere med seg. De kan hjelpe til med å lede hestene når de rir. Ofte leder jeg disse timene, men noen ganger kommer det en fysioterapeut som har spesielt fokus på de som rir. Min oppgave blir da å holde styr på hestene. Vi har også grupper fra kriminalomsorgen som får arbeidstrening hos oss. Vi tar rett og slett et stort samfunnsansvar på rideskolen.

Forskerne stilte også spørsmål om miljø og bærekraft. Det var ikke så lett å svare på. Vi har kanskje ikke tenkt så mye over det fordi vi fokuserer på økonomisk og sosial bærekraft. Økologisk bærekraft er selvsagt viktig, men vi har egentlig ikke tid eller økonomi til å jobbe mye med det. De fleste som besøker oss kjører. Noen av dem har elbiler – og det er bra. Men selv om vi er i nærheten av Oslo, er det ikke lett å komme seg hit hvis du ikke kan kjøre bil. Vi trenger nok mer kunnskap om hva vi kan gjøre for å jobbe mer økologisk bærekraftig.

Forskeren påpekte for meg at det er flere digitale ressurser som omhandler stall og bærekraft. Vi gikk sammen på nett og så på www.Stallmestaren.no. Det ser flott ut – mange tips som som jeg og personalet må se nærmere på. Men det ser ikke helt lett ut. Vi var noen få fra stallen min som deltok på årsmøtet til Norges Rytterforbund i fjor høst, hvor de presenterte hvordan man kan jobbe med økologisk bærekraft i stallmiljøer i Sverige, og de ser ut til å ligge langt foran oss i Norge.

Matilda (Styrelsesmedlem)

Åh, vilken härlig vårdag! Tänk att få komma ut till stallet när solen skiner och det nästan är vindstilla. Och så bra att det går att cykla. Ridskolan ligger i en förort till en av Sveriges stora städer och även om det är ett ganska tätbebyggt område så har vi på ridskolan fått behålla vår plats för anläggningen, och hästarna kan fortfarande gå i stora hagar. Det känns skönt att veta att hästarna har det bra här.

Ikväll är det styrelsemöte och vi ska diskutera hur vi ska arbeta fram en ny hållbarhetspolicy. Jag har tjatat om att det måste ske, men vi börjar inte

från början. Det har det hänt mycket med hållbarhetsfrågorna på mina tio år i styrelsen. När jag kom in i styrelsen verkade ingen ha tänkt på frågorna. För mig var det självklart – jag jobbar ju med detta till vardags som miljöhandläggare på Länsstyrelsen. Kanske är det därför jag fortsatt att tjata? Det handlar såklart om transporter – som det gör i hela samhället. Det är inte alltid lätt att påverka just detta när man sitter i styrelsen. Men när det gäller styrelsens möten så lärde vi oss att hålla dem digitalt under pandemin, och det har vi fortsatt med. För många är det skönt att slippa resa en extra gång på kvällen – och på det sättet minskar vi transporterna till och från stallet.

Det har länge gått att cykla till vår ridskola och många medlemmar gör det. Men under senare år har styrelsen sett till att vi har riktigt fina bodar för alla cyklar – så att hästarna ska slippa göra sig illa och så att barnens cyklar är torra när de ska åka hem. Vi byggde och målade dem tillsammans på senaste städdagen i stallet.

Lite svårare är det med våra tävlingsarrangemang. Här är vi inte alls digitala och de tävlande kommer många gånger med egen bil och stora hästtransporter eller hästlastbilar. Funktionärer och publik däremot, de åker buss eller cyklar. På tävlingsdagarna är det svårt att hitta parkering – så att ta sig hit på andra sätt (om man inte behöver ha med sig en egen häst) är mycket bättre.

På vår ridskola arbetar vi med flera miljöfrågor samtidigt. Även om transporterna är en viktig fråga, så kan vi göra så mycket mer. För några år sedan köpte vi en symaskin så att vi själva kan laga täcken och allt möjligt annat. Det har till och med blivit så att gamla täcken som inte längre går att använda har gjorts om till skötpåsar så att alla hästar har var sin personliga påse. Snyggt och prydligt! Numera använder vi påsarna som presenter till medlemmar som gjort något särskilt eller avgående styrelsemedlemmar. Det där med snittblommor känns gammaldags – och inte särskilt hållbart! Så tänker vi på tävlingar också! Vi berättar för alla som kommer och tävlar hos oss varför de inte får snittblommor.

Det är även roligt att se att sopsorteringen i stallet och kafeterian fungerar så bra nu – fast ibland har vi undrat när sophämtningen sker om den noggranna sorteringen verkligen hamnar på rätt ställe? Transporterna är knepiga när det gäller sopor också – de måste helt enkelt hämtas, liksom gödseln. Det hade ju varit bra om i alla fall gödseln inte behövde köras så långt, men det är svårt för oss i styrelsen att påverka.

Ridskolan har i alla fall blivit mycket bättre med att hantera mediciner. Det var så bra när Pernilla kom med i styrelsen. Hon är läkare och upp-

märksammade oss på att medicin till hästar måste sorteras innan behållare och annat slängs (precis som medicin till människor). Och samarbetet med kommunen har faktiskt flutit på bra under senare år. Vi har fått hjälp att investera i solceller på ridhusets stora tak – och vi pratar nu om hur vi ska göra med vattnet. Kanske regnvatten från våra stora tak skulle kunna samlas i tankar och så skulle vi kunna använda det vattnet till att vattna underlaget i ridhuset eller kanske spola hästarna med? Tänk att fritidsresorna påverkar klimatet så mycket, men jag tycker ändå att vi på vår ridskola har kommit långt med miljöfrågorna.

Elin (Hobbyryttare)

Det regnar och är kallt – igen! Nu måste jag verkligen skynda mig från jobbet till stallet för att hinna rida. Det får bli bilen – även om jag egentligen tycker att vi borde kunna åka kollektivt eller kanske till och med cykla. Men skulle jag göra det så vore jag väl inte hemma före midnatt. Vad skulle resten av familjen tycka om det? De tycker redan att stall och häst tar alltför mycket av den gemensamma tiden. När jag började rida låg stallet nästan mitt inne i stan. Det är svårt att tänka sig, men den ridskolan startades för mer än 70 år sedan. Det var efter andra världskriget när hästarna lånades ut av militären för att fler skulle lära sig rida. Men ju mer staden byggdes ut, desto svårare blev det att ha kvar ridskolan på samma ställe. Till slut fanns det knappt plats för hästarnas hagar. Fler och fler hus och vägar kom att ligga nära stallet. Några av grannarna klagade på att det luktade häst och gödsel, och andra talade om att det inte gick att ha stallet så nära områden där människor bor på grund av allergier. Det gick inte heller att följa de regler som gäller för att hålla hästar längre om ridskolan skulle ligga kvar.

Vi hade tur – kommunen hjälpte till med att flytta hela verksamheten. Ridskolehästarna har fått det mycket bättre. De går i stora hagar och står i box (i stället för spilta). För eleverna har det också blivit bättre. Ridskolan har fina lokaler och till och med duschar för de som vill byta om innan de åker hem numera. Så var det verkligen inte när jag red där som barn.

Ridskolan tar inte emot medlemshästar, så min häst står i ett stall mitt ute på landet. Så för mig blir det bilen. Det går snabbt och jag håller mig torr och varm tills jag kommer till stallet. Jag har tänkt att det kanske vore bra att byta den här stora dieselbilen mot en elbil, men än så länge verkar det inte finnas något riktigt bra alternativ som är ekonomiskt realistiskt. Jag behöver dessutom en bil som kan dra ett släp och det klarar väl inte elbilarna ännu?

På vår anläggning finns inget ridhus, och så här års behöver jag därför bil och släp för att kunna rida över huvud taget. Det tar ungefär en kvart att köra till närmsta ridhus och hade jag inte kunnat komma dit skulle jag lika gärna kunna sluta att rida. Vi har talat en del om det, jag och de andra i stallet – vårt behov av bilen. Det är ju inte helt bra att hela hästnäringen är så beroende av transporterna. På elitnivå är det kanske extra tydligt. Där flyger hästar kors och tvärs över världen. Vi pratar alltid om att hästarna ska ha det så bra som möjligt, men kan resorna vara bra för hästarna? Samtidigt är elitryttarna få – det kanske är alla vi hobbyryttare som genom att förändra vårt beteende kan förändra hästarnas klimatavtryck. Samåkning kan vara ett alternativ – fast det blir nog alltför svårt. Vi jobbar på olika ställen och är i stallet på olika tider.

Men vi har i alla fall försökt att samordna inköp av foder och strö. Det skulle ju vara helt hopplöst om vi behövde transportera det enskilt till varje häst. Detsamma gäller förstås gödselstacken – det vore vansinnigt att låta varje hästs gödsel hanteras och transporteras i särskild ordning. Nej, samordning av de transporterna är den enda lösningen! Det skulle kunna gälla veterinärer, hovslagare och tränare också. Det bästa hade ju varit om vi tog ut de här personerna samtidigt. Problemet är väl att alla hästägare har sin egen idé om vilken veterinär, hovslagare och tränare som är bäst för just dem och den egna hästen.

Det här med att hästen ska ha det så bra som möjligt är viktigt för alla oss med häst. Men tävlingarna... Vi skulle nog kunna bli bättre på samordning. Men vi behöver hjälp av de som organiserar tävlingarna. Bor man i norra Sverige så behöver man åka långt till varje enskild tävling. Kanske kunde någon organisera tävlingar uppe i norr så att vi kunde åka till dem – i stället för att resa söderut flera gånger per år. Eller kanske borde alla tävlingar bli digitala? Det vore kul – och under Covid-19-pandemin utvecklades ju flera digitala lösningar. Visserligen var det någon som talade om att det inte går att arrangera digitala tävlingar eftersom veterinärerna inte kan besiktiga hästarna. Men det måste ju gå att få till på något sätt?

Solveig (förälder)

Da jeg kjørte inn på parkeringsplassen, så jeg at mange andre foreldre og barn allerede var på plass. Heidi og jeg fant til slutt en parkeringsplass og klarte å klemme oss inn der. Selv om rideskolen har mange parkeringsplasser, var det nesten fullt. Det er mange foreldre som, i likhet med meg, kjører barna sine til rideskolen fordi det er langt å komme seg dit. Rideskolen ligger nesten 7 kilometer utenfor byen, og det er kun landevei dit. Jeg ville

aldri latt datteren min sykle den veien! Jeg tror mange tenker som meg. Jeg synes ikke det er en trygg sykkelvei – verken for meg eller barna. Og når de skal hjem på kvelden, er det mørkt, og veiene er dårlig opplyst.

Da jeg begynte å ri på 1980-tallet, kunne man fortsatt sykle til stallen – og nesten alle vi jentene som red på rideskolen syklet dit. Få av vennene mine hadde foreldre som kjørte dem med bil. Det har blitt vanskeligere for barna som rir å komme seg til stallen. Det er synd, for det hadde jo selvfølgelig vært bedre for miljøet om vi ikke trengte å bruke bilen så mye. Det er litt som om politikerne har glemt at man skal kunne komme seg til en fritidsaktivitet. Det går ingen busser til stallen – eller, jo, det går én buss på landeveien, men bussholdeplassen ligger noen kilometer unna stallen. Dessuten går den bare noen få ganger om dagen på hverdager – ikke i det hele tatt i helgene. Og det er jo da Heidi og vennene hennes vil være i stallen. I stedet kjører jeg henne.

Vi kjører mye bil, og noen ganger tenker jeg at det er enklere at jeg venter på henne mens hun rir, og så kjører jeg henne hjem igjen. Da slipper jeg i det minste å kjøre fram og tilbake så mange ganger på samme dag. Jeg kan jo sitte i bilen og vente og svare på de siste jobbmailene. Det betyr jo riktig nok at det ikke blir så mye ”henging” i stallen for jentene. Jeg tror vi hang mer da jeg var barn. Man syklet til stallen etter skolen eller i helgen, og så var man der. Det er jo vanskeligere å henge rundt hvis man har en forelder med seg som kjører.

Vi kjører for så vidt alle barna – både mannen min og jeg. Det er ridning på mandager, fotball på tirsdager og torsdager, håndball på tirsdager og fredager – og helgene går jo med til ridestevner og kamper. Og så vil man jo til hytta! Det blir mye bilkjøring, men jeg hører jo fra Heidis vennine Anne hvordan det er å ikke ha bil. For dem er det kjempevanskelig å hjelpe barna med å komme seg til ulike aktiviteter. Så for dem er det rett og slett ikke så mange aktiviteter. Men alle vil jo at barna skal være i fysisk aktivitet på fritiden, så hva gjør man uten bil?

På rideskolen har de oppfordret alle oss foreldre til å la barna samkjøre, slik at bare noen få foreldre trenger å kjøre. Det fungerer noen ganger. Vi har en WhatsApp-gruppe hvor man kan avtale hvem som skal kjøre når. Men av og til er det enklest å bare kjøre selv. Vi har jo byttet til elbil, og det reduserer i det minste vårt klimaavtrykk. I Sverige har man ikke kommet like langt. Da jeg og jentene besøkte slekten og rideskolen der, var parkeringsplassen full av dieslbiler. For en forskjell.

Avslutande diskussion

Det är nu dags att gå tillbaka till COM-B-modellen för att analysera de olika narrativen. Lite övergripande kan man säga att personer som vi fångat upp i enkäten och i intervjuerna vill förändra sitt beteende. Detta kan vara en konsekvens av urvalsmetoden – personerna har själva fått välja om de vill vara med och svara på frågor om miljön – och kanske är det de som vill förändra sig som har svarat. Oavsett verkar det ha skett en svängning i relation till en studie som gjordes för nästan 20 år sedan (Svala 2008) där personer inom hästnäringen verkade ointresserade av miljöfrågan. Idag visar de vi frågat att de vill göra något för att förändra situationen.

Narrativen pekar på att kunskapen om den ekologiska hållbarheten ser lite olika ut. Vi upplevde tydliga skillnader mellan verksamheterna i Norge och Sverige – inte minst avseende modellens komponent förmåga (capability). I de norska intervjuerna ställde vi frågor om ekologisk hållbarhet, men fick svar som framför allt handlade om ekonomisk och social hållbarhet. Visserligen talade de om att elbilen blivit allt vanligare när personer ska ta sig till och från stallet, men flera av dem menar att norska aktörer skulle behöva lära sig en del om hur svenska aktörer hanterar miljöfrågan. Även de svenska aktörerna talar om bristande kunskaper och färdigheter när det gäller den ekologiska hållbarheten. I våra narrativ pekar verksamhetscheferna Maja och Kari på att de själva och personalen kan behöva mer kunskap om dessa frågor. För att underlätta en omställning behövs en kunskapsutveckling om hur de skulle kunna arbeta på nya sätt. Det är såklart även viktigt att styrelsen har kunskap om de ska kunna fatta beslut som påverkar verksamheten i en viss riktning. Matilda, som här representerar en styrelsemedlem, talar om att hon har sin kunskap med sig från sitt arbete. Detsamma gäller en av de andra i samma styrelse – Pernilla. Styrelledamöterna i våra intervjuer framstod som eldsjälar som drivit miljöfrågan i sina styrelser under en längre tid. Men de är inte med i den dagliga verksamheten.

När det gäller Solveig, den norska föräldern, och Elin, den svenska hobbyryttaren, finns kunskap om att det kunde vara bättre att ta sig till stallet på något annat sätt. När det gäller dessa två räcker det inte med att exempelvis sprida information eller träna på att cykla. Solveig och hennes dotter Heidi kan säkert cykla och Solveig talar om att det vore bättre för miljön om de cyklade. Det gäller även Elin – hon vet att det vore bättre för klimatet om hon hittade ett annat sätt att ta sig till stallet. Här finns det andra hinder. Men det är svårt att ta sig till stallet utan bil. Både Elin och

Solveig pekar på den komponent som i modellen kallas möjlighet (opportunity). De talar om att det är svårt att ta sig med kollektivtrafik till stallen. På samma sätt som Legeby²¹ visar för vissa idrottsanläggningar i Uppsala, är ridskolor inte sällan geografiskt belägna så att det är svårt att åka dit för dem som vill rida på kvällar och helger. Solveig tar upp en säkerhetsfråga när det gäller barns och ungas möjligheter att ta sig till aktiviteterna. Kan- ske går det även att tolka Solveigs svar som ett uttryck för att skjutsandet av barnen till idrottsaktiviteter förväntas av en förälder. Att se till att barnen transporteras säkert blir då ett tecken på ett gott föräldraskap.

Den amerikanska sociologen Annette Lareau har visat hur social klass ramar in olika uppfattningar om föräldraskap.²² Hon utgår visserligen från en helt annan kontext än den vi analyserat här, men det finns ändå anledning att relatera våra resultat till hennes. Lareau menar att föräldrar med en arbetsklassbakgrund har en föreställning om ett gott föräldraskap där ett barns utveckling ska ske spontant så länge grundläggande bekvämlighet som mat och skydd erbjuds. Denna föreställning kontrasteras mot föräldraskapet inom medelklassen där en sorts ”kultivering” av barnens talanger och färdigheter genom aktiviteter är central i föreställningen om det goda föräldraskapet. Vårt narrativ om Solveig anknyter till denna föreställning.

Även verksamhetschefernas, Majas och Karis, resonemang handlar om möjligheter. Inte minst är ekonomin ett hinder för omställning (opportunity). Kostnader för transporter som rör foder, strö och gödsel behöver ställas mot andra hållbarhetsmål och hästens välfärd. För Elins (hobbyryttarens) del verkar det handla om både avsaknad av kollektivtrafik och tidsbrist. Även om det går att åka på andra sätt är det enklare att ta bilen, eftersom hon kommer direkt från jobbet. Solveigs och Elins sätt att resonera får även bäring på komponenten motivation i modellen. De reflekterar visserligen, men verkar inte beredda att prova på att göra på något annat sätt. I sin studie om transporter till idrotts- och friluftslivsaktiviteter talar forskarna Eriksson och Linde om att idrottsidentiteten är kopplad till att använda bilen.²³ Kanske är det så att bilberoendet inom hästnäringen är kopplad till en identitet – en hästmänniska bör även kunna köra bil. Bilen är inte endast ett sätt att ta sig till stallet – den är nödvändig eftersom man måste kunna köra foder, strö och gödsel, samt hästen till olika aktiviteter eller till veterinären.

Slutligen, det är tydligt att det behövs många olika åtgärder för att förändra beteenden som har med transporter att göra inom hästnäringen i

21 Legeby (2024)

22 Lareau (2011)

23 Eriksson & Linde (2024)

Sverige och Norge. Mer kunskap behövs, men det behövs även åtgärder som handlar om fysiska och sociala möjligheter. Om vi vill att fler ska åka kollektivt till sina fritidsaktiviteter behöver infrastrukturen ses över. Det särskiljer inte hästaktiviteter från andra aktiviteter, men här finns en annan dimension som handlar om hästens välfärd. Det går inte att lägga stall alltför nära tätorterna eftersom hästens behov av att vara ute och kunna röra sig kan vara svåra att tillgodose om det inte finns tillräckligt med mark. När det gäller de sociala möjligheterna behöver hästnäringens olika aktörer tala mer hur beteenden kan förändras. Kanske ett samtal mellan föräldrar skulle kunna förändra uppfattningar om vad ett gott föräldraskap skulle kunna vara – kanske kan det vara att genom ett ändrat resbeteende visa sina barn på andra möjligheter? Kan hobbyryttarna samåka eller byta tjänster med varandra så att inte alla behöver köra egen bil varje dag? Kanske måste de träna sig i att åka på andra sätt – men går det? Kan verksamhetscheferna dela erfarenheter med varandra och därigenom påverka transporterna av foder, strö och gödsel så att färre transporter kan göras? Det behövs även nytänkande och kreativitet. Elin tar upp digitala tävlingar som ett sätt att anordna aktiviteter som inte kräver transporter, men uttrycker en farhåga om hur hästarnas hälsa ska kunna garanteras. Går det att skapa tävlingar där hållbara transporter premieras?

Med COM-B-modellen kan beteenden synliggöras, och därigenom skapas förutsättningar för genomförandet av interventioner som kan leda till förändring. Men för att komma vidare med det krävs ett kollektivt engagemang från olika håll inom näringen. Precis som dessa narrativ återspeglar behöver de beteenden som ska förändras identifieras och kopplas till vilka förmågor och möjligheter samt vilken motivation aktörerna har för att kunna förändras.

Referenser

- Barker-Ruchti, N. (2008). "They Must Be Working Hard": An (Auto-)Ethnographic Account of Women's Artistic Gymnastics. *Cultural studies – Critical Methodologies*, vol. 8(3), 372–380
- Blomberg, J. & Välimaa, C (2016). Hästen och Hållbar Utveckling. Hållbar Häst: Klagstorp.
- Blomberg, J. & Välimaa, C. (2021). Hästen och Hållbar Utveckling. Hållbar Häst: Klagstorp, 2020.
- Bunds, K. S., Kanters, M. A., Venditti, R. A., Rajagopalan, N., Casper, J. M. & Carlton, T. A. (2018). Organized youth sports and commuting behavior: The

- environmental impact of decentralized community sport facilities. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 65, 387–395. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2018.08.017>
- Denzin, N. K. & Lincoln, Y. S. (2011). *The SAGE handbook of qualitative research*. Thousand Oaks: Sage Publications.
- Denison, J. & Markula, P. (2003). *Moving writing: crafting movement in sport research*, New York.
- Dowling, F. (2004). Re-telling Physical Educations Teachers' life stories, I: Bale, J., Krogh Christensen, M. & Pfister, G. (eds.) *Writing lives in sport: biographies, life-histories and methods*. Århus: Aarhus University Press.
- Dowling, F., Garrett, R., Hunter, L. & Wrench, A. (2015). Narrative inquiry in physical education research: the story so far and its future promise. *Sport, Education and Society*, 20 (7): 924–940.
- Dowling, F., Fitzgerald, H. & Flintoff, A. (2012). *Equity and difference in physical education, youth sport and health: a narrative approach*. Abingdon, Oxon: Routledge.
- Ellis, C. (2004). *The Ethnographic I: a methodological novel about autoethnography*. Walnut Creek: AltaMira Press.
- Eriksson, L. & Linde, S. (2024). Integrating drivers of pro-environmental behavior and physical activity to explore (in) compatibilities between an active and an environmentally sustainable lifestyle. *Front. Psychol.*, 15. <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2024.1397320>
- European Environment Agency (2025). *Transport and mobility*. 10 Feb 2025. URL: <https://www.eea.europa.eu/en/topics/in-depth/transport-and-mobility>
- Hedenborg, S. & Larneby, M. (2016). *Skilda världar – unga i och om framtidens föreningsidrott*. RF, FoU-rapport 2016:1.
- Hedenborg, S., Kronborg, M., Sätre, A., Radmann, A., Torell Palmquist, G. & Andersson, P. (2023). *Hästsportens miljöarbete: Viljan finns – men också stora utmaningar*. Idrottsforum.org
- Hedenborg, S., Kronborg, M., Sätre, A., Radmann, A., Torell Palmquist, G. & Andersson, P. (2024). Pro-Environmental Transformation of the Equine Sector—Facilitators and Challenges. *Animals*, 14, 915. <https://doi.org/10.3390/ani14060915>
- Hästnäringen i Siffror (2019). Tillgänglig online: <https://hastnaringen-i-siffror.se/> [Hämtad: 2025-04-15]
- Lareau, A. (2011). *Unequal childhoods: the class, race, and family life*. University of California Press: Berkeley.
- Larneby, M., Fredman, P., Radmann, J. & Hedenborg, S. (2023). *Från Naturvård till Klimathot: Friluftorganisationers Arbete med Ekologisk Hållbarhet*; MISTRA Sport & Outdoors: Östersund.
- Larneby, M., Radmann, J. & Hedenborg, S. (2022). *Startskottet Har Gått: Specialidrottsförbundens Arbete med Ekologisk Hållbarhet*; MISTRA Sport & Outdoors: Östersund.
- Legeby, A. (2024). Sustainable access to sports facilities in an urban context. *Proceedings of 14th International Space Syntax Symposium, Nicosia, Cyprus, 24-28 June, 2024*; Roma: Sejong University Press, 2024, s. 2893–2917

- Linghede, E. (2014). Heteronormativitet och gränsöverskridande inom elitidrotten. FoU-rapport 2014:5. Riksidrottsförbundet.
- Miljö & Utveckling (2024). Hållbara idrottsresor: Så landade projektet. 13 juni 2024. URL: <https://miljo-utveckling.se/hallbara-idrottsresor-sa-landade-projektet/>
- Michie, S., van Stralen, M.M. & West, R. (2011). The behaviour change wheel: A new method for characterising and designing behaviour change interventions. *Implementation science*, 6(42). DOI: 10.1186/1748-5908-6-42.
- Michie, S., Atkins, L. & West, R. (2014). *The Behaviour Change Wheel. A Guide to Designing Interventions*. Silverback Publishing: Surrey, UK.
- Müller, A. & Kireeva, A. (2021). KliMat—På Jakt efter den Hållbara Maten. Ord&visor förlag: Skellefteå.
- Naturvårdsverket (2024). Klimatet och transporterna. 17 december 2024. URL: <https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/klimatomstallningen/omraden/klimatet-och-transporterna/>
- Regjeringen.no (2018). Hesten Som Resurs—Lokal Næringsutvikling. *Landbruks- og matdepartementet*. URL: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/hesten-som-resurs---lokal-naringsutvikling2/id2601834/?ch=1>
- RF (2024). Mer hållbara resvanor. Sidan uppdaterades: 23 februari 2024. URL: <https://www.rf.se/rf-arbetar-med/hallbar-utveckling/mer-hallbara-resvanor>
- Richardson, L., & St. Pierre, E. A. (2005). Writing: A Method of Inquiry. I N. K. Denzin & Y. S. Lincoln (red.), *The Sage handbook of qualitative research* (3 ed.) London: Thousand Oaks, Peter Lang Publishing.
- Sparkes, A. (1997). Ethnographic fiction and Representing the Absent Other. *Sport, Education and Society*, vol. 2(1), 25–40.
- Strömblad, E., Winslott Hiselius, L., Smidfelt Rosqvist, L. & Svensson, H. (2021). Adaptive Travel Behaviors to Cope with COVID-19: A Swedish Qualitative Study Focusing on Everyday Leisure Trips. *Sustainability*, 13(23), 12979. <https://doi.org/10.3390/su132312979>
- Svala, C. (2008). *Hur Hålls Hästarna i Sverige och Vilka är Motiven*. SLU: Alnarp.
- SvRF (2023). Ny forskning om sporthästars klimatavtryck. Publicerad: 26 september 2023 . URL: <https://ridsport.se/nyheter/hallbarhet/nyheter-hallbarhet/2023-09-26-ny-forskning-om-sporthastars-klimatavtryck>
- SvRF (2023). Hållbara tips om resorna till och från stallet. Publicerad: 09 mars 2023. URL: <https://ridsport.se/nyheter/hallbarhet/nyheter-hallbarhet/2023-03-09-hallbara-tips-om-resorna-till-och-fran-stallet>
- Thing, L. F. & Ottesen, L. S. (2015). *Metoder i idræts- og fysioterapiforskning*. Kbh: Munksgaard.

