



U i T

NORGES
ARKTISKE
UNIVERSITET

Idrettshøgskolen – Fakultet for idrett, reiseliv og sosialfag

«Jeg bare sykler til jobb. Vær, snø og vind gjør ingenting»

En kvalitativ analyse av jobbsyklisters handlingsbetingelser og livsstil i Tromsø

Ingrid Bogholm Nystad

Master i idrettsvitenskap

Mai 2017



Innholdsfortegnelse

| | | |
|-------|--|----|
| 1 | Innledning..... | 1 |
| 1.1 | Problemstillinger og oppgavens struktur..... | 4 |
| 2 | Tidligere forskning..... | 5 |
| 2.1 | Oversiktsartikler..... | 6 |
| 2.2 | Kvantitative undersøkelser..... | 9 |
| 2.3 | Intervensjonsstudier..... | 10 |
| 2.4 | Kvalitative studier..... | 11 |
| 2.5 | El-sykkel..... | 12 |
| 2.6 | Kunnskapsstatus og kunnskapsbehov..... | 13 |
| 3 | Teoretisk rammeverk: Aspekter ved Bourdieu's handlingsteori..... | 15 |
| 3.1 | Sosial praksis..... | 16 |
| 3.2 | Sosialt felt..... | 16 |
| 3.3 | Kapital..... | 17 |
| 3.3.1 | Økonomisk kapital..... | 18 |
| 3.3.2 | Kulturell kapital..... | 18 |
| 3.3.3 | Sosial kapital..... | 19 |
| 3.3.4 | Symbolsk kapital..... | 19 |
| 3.4 | Habitus..... | 20 |
| 4 | Metode..... | 23 |
| 4.1 | Vitenskapsteoretisk forankring..... | 23 |
| 4.2 | Kvalitativ metode..... | 24 |
| 4.3 | Strategisk utvelging av informanter..... | 24 |
| 4.3.1 | Utvalgskriterier..... | 24 |
| 4.3.2 | Tilgang til feltet..... | 25 |
| 4.3.3 | Rekruttering av informanter..... | 25 |

| | | |
|---------|--|----|
| 4.4 | Semistrukturert intervjuguide | 26 |
| 4.5 | Datainnsamlingsprosessen - forarbeid og gjennomføring av intervju..... | 27 |
| 4.5.1 | Bruk av lydopptaker | 29 |
| 4.6 | Transkribering | 30 |
| 4.7 | Analyse av intervjudata | 30 |
| 4.8 | Datas kvalitet | 31 |
| 4.8.1 | Forskerrefleksivitet..... | 31 |
| 4.8.2 | Troverdighet | 32 |
| 4.8.3 | Bekreftbarhet..... | 32 |
| 4.8.4 | Overførbarhet | 33 |
| 4.9 | Etiske vurderinger..... | 33 |
| 5 | Analyse..... | 35 |
| 5.1 | Informantenes bakgrunn og sykkelhabitus | 35 |
| 5.1.1 | Informantenes bakgrunn..... | 35 |
| 5.1.2 | Sykkelhabitus | 37 |
| 5.2 | Jobbsykling og handlingsbetingelser..... | 38 |
| 5.2.1 | Arbeidsplassens muligheter og utfordringer | 38 |
| 5.2.1.1 | Arbeidstid..... | 38 |
| 5.2.1.2 | Betydninger av tilrettelegging på arbeidsplassen | 39 |
| 5.2.1.3 | Arbeidsmiljøets betydning | 41 |
| 5.2.2 | Familie og hverdagsliv | 42 |
| 5.2.2.1 | Familielivets mulighetsrom | 42 |
| 5.2.2.2 | Tid som en kritisk faktor og ressurs..... | 43 |
| 5.2.2.3 | Handlingsbetingelser og økonomi | 44 |
| 5.2.3 | Arbeidsveiens utfordringer og gleder..... | 46 |
| 5.2.3.1 | Betydninger av klima og mørketid | 50 |

| | | |
|---------|--|----|
| 5.2.3.2 | Risiko og risikoaksept..... | 51 |
| 5.2.3.3 | Hvorfor el-syssel..... | 52 |
| 5.3 | Holdninger og livsstil som handlingsbetingelse og motivasjonsfaktor | 53 |
| 5.3.1 | Holdninger og livstilskjennetegn i forhold til egen helse og fysisk aktivitet..... | 54 |
| 5.3.2 | Holdning knyttet til miljø og betydninger av denne | 57 |
| 6 | Oppsummering og konklusjon | 58 |
| | Referanseliste | 62 |
| | Vedlegg 1 | 66 |
| | Vedlegg 2 | 67 |
| | Vedlegg 3 | 71 |
| | Vedlegg 4 | 72 |
| | Vedlegg 5 | 73 |

Tabelliste

| | |
|--|----|
| Tabell 1. Oversikt over informantene | 36 |
|--|----|

Figurliste

| | |
|---|----|
| Figur 1: «The interaction between field, habitus and capital.through practice» (lisahunter m.fl., 2015, s. 5) | 22 |
|---|----|

Forord

Denne masteroppgaven er en studie av jobbsyklister som sykler hele året i Tromsø. Det har de siste årene vært mye fokus fra blant annet Tromsø kommune om at man ønsker at flere skal bruke sykkelen som transportmiddel. Forskningsfeltet viser stadig interesse for jobbsykling, da i forhold til motivasjon og helseeffekter.

Jeg har gjennom mitt yrke som fysioterapeut stor interesse for at flere skal være i mer aktivitet gjennom enkle hverdagslige grep, der blant annet transport ved hjelp av sykkel er et eksempel på hverdagsaktivitet. Gjennom dette studiet har jeg fått bedre innsikt i jobbsyklisternes hverdag, dette har jeg opplevd som lærerikt og spennende, jeg håper på å kunne bruke denne kunnskapen i mitt videre virke.

Jeg vil takke alle informantene som har bidratt til studien, de har vært imøtekommende og positive til prosjektet. Jeg vil også takke de som hjalp meg med å finne disse gode informantene. En takk går også til min mann Thomas som har støttet meg gjennom arbeidet og kommet med gode råd og innspill, spesielt når det har gått trått.

Min veileder, Jorid Hovden har fulgt meg tett og gitt tilbakemeldinger fortløpende. Tusen takk for all hjelp!

Jeg håper denne oppgaven kan være med å bidra til å øke fokuset på jobbsyklister i Tromsø og imøtekomme deres behov.

Ingrid Bogholm Nystad

Tromsø, 15.05.17

Sammendrag

I denne oppgaven har jeg sett på hvilke handlingsbetingelser jobbsyklister i Tromsø har, og hva som kjennetegner deres livsstil som er knyttet til jobbsykling. Jeg har særlig sett på handlingsbetingelser knyttet til arbeidsplassen, familie og hverdagsliv, og arbeidsveien. I forhold til livsstil har jeg sett på deres holdning til egen helse, oppfatninger av fysisk aktivitet og oppfatninger knyttet til miljø. For å kunne fordype meg i dette har jeg foretatt ni kvalitative intervjuer av jobbsyklister som sykler hele året i Tromsø.

Oppgaven tar utgangspunkt i tidligere forskning på faktorer som påvirker jobbsykling og helseeffekter ved jobbsykling. Jeg har brukt Pierre Bourdieu's begreper fra hans handlingsteori som teoretisk rammeverk. Dette i dialog med tidligere forskning har vært med på å danne grunnlaget for det teoretiske bakgrunnsteppet, intervjuguiden og analysen.

Sentrale funn i analysen viser at handlingsbetingelsene til jobbsyklistene er sammensatte av flere faktorer, men det er enkelte funn som er mer fremtredende. Fleksibilitet og forutsigbarhet i arbeidstiden er viktig for informantene, samtidig som tilrettelegging på arbeidsplassen ikke er avgjørende, men er med å danne et sosialt miljø for jobbsyklister som gjør at jobbsykling gir anerkjennelse. Små barn hindrer ikke informantene fra å bruke sykkelen, men det gjør at de må prioritere hva de ønsker å bruke tiden på. Det at de sykler til jobb, gir dem både mer tid og mulighet for fysisk aktivitet. Økonomi er ikke avgjørende for at informantene bruker sykkelen til og fra jobb. Alle informantene har gode økonomiske rammebetingelser og mulighet til å kjøpe det som behøves av utstyr til å sykle i et krevende arktisk klima. Arbeidsveien byr på utfordringer i forhold til vær og klima, og det er dårlig tilrettelagt for sykklister i Tromsø. Dette problematiseres, men informantene påpeker også at dette er ikke et stort problem, for de sykler uansett. Informantene er positive til el-sykel og ser at den kan passe dem som har behov for motorhjelp når de sykler.

1 Innledning

Debatten om lange bilkøer i Tromsø har vært et hett tema i lokale medier de siste årene. Trafikkorker, økt forurensning, svevestøv og folk som sitter timevis i kø for å komme seg til og fra arbeid har ført til diskusjoner og ønske om å skape en endring (Alexandersen S. & Nielsen, 2012). Det er nå blitt foreslått innføring av bompenger i Tromsø (Statens vegvesen, 2016). Vi vet alle at nye veier ikke alltid er den beste løsningen, så derfor kan det være hensiktsmessig å tenke alternativt for å finne andre løsninger på trafikkproblemet.

Sykkel er et lavterskeltilbud, et tilbud det skal lite til for å benytte seg av. I følge tall fra reisevaneundersøkelsen fra 2009 har 77% av den norske befolkningen tilgang på sykkel. Det har trolig vært lite endring på dette siden 1992, og det er derfor nærliggende å tro at tallet i dag er noenlunde det samme (Transportøkonomisk institutt, 2009).

Det er blitt populært med el-sykkel. El-sykkelen er ikke noe vi kan betegne som allemannseie på grunn av dens høye pris. I dag må du betale cirka 20.000-30.000 kroner for en god el-sykkel som du kan bruke gjennom hele året. Mange betegner el-sykkelen som framtidens svar på transport i byer (Hermstad, 2015).

Forskning gjennomført av Transportøkonomisk institutt (2010) i seks byer på Sørlandet, viser at man har mulig å bedre helsen ved å ta i bruk sykkelen. I et økonomisk perspektiv viser forskningen at helsevesenet og trygdesystemet kan spare mellom 10 og 40 millioner kroner i året ved at innbyggerne velger sykkel som transportmiddel (Veisten, 2010).

Prosjektet «Sykkelbyen Tromsø» er et samarbeid mellom Troms Fylkeskommune, Tromsø Kommune og Statens Vegvesen (Sykkelbyen Tromsø, 2016). Her er målet at man gjennom tilrettelegging skal flytte flest mulig bilturer over på sykkel, og sikre en fremtidig satsning på sykkel i Tromsø.

Tromsø er en by med mange faktorer som vanskeliggjør sykling. Eksempler på dette er lang vinter, lite utbygde sykkelveier, mye trafikk og svevestøv, bakker og bruer som mange må benytte for å komme seg til jobb. Flere bedrifter i Tromsø legger til rette for at sykling skal tas i bruk som transport, men fortsatt velger mange bilen (Sykkelbyen Tromsø, 2016).

I følge Helsedirektoratet (2010) er *folkehelse* befolkningens helsetilstand og hvordan helsen fordeler seg i en befolkning. Helsedirektoratet har i flere tiår gitt ut anbefalinger for kosthold

og fysisk aktivitet. Den siste utgaven kom i 2014 og gir anbefaling om moderat fysisk aktivitet minimum 150 minutter i uken (Helsedirektoratet, 2014). Sykkel som transportmiddel kan være et virkemiddel for å nå disse anbefalingene. Men hvordan kan vi måle helse? Flere studier bruker parametre som f.eks V02-max, BMI og kolesterol. Dette sier ingenting om hva syklistene selv opplever som god helse, og hva deres subjektive opplevelse av helse er. *Selvopplevd helse* måler individets subjektive oppfatning av egen helse inkludert medisinske, psykologiske, sosiale og livsstilsmessige faktorer (Breidablik, 2012). Det vil derfor være hensiktsmessig å gå nærmere inn på hvordan syklistene selv opplever sin helse og hvilken livsstil som kjennetegner disse.

Tromsø er som nevnt en by med mange forhold som kan påvirke oss til å ikke velge sykkelen til og fra jobb. Det er derfor interessant å prøve å forstå hvorfor noen sykler på tross av slike forhold. Ved å tilegne seg økt kunnskap på dette området, kan man si mer om hvordan vi kan tilrettelegge for at flere kan begynne å sykle.

Situasjonen for «Sykkelbyen Tromsø» er i dag at kun 4% av transportreisene gjøres ved bruk av sykkel, mens det er cirka 7% på landsbasis. Det hevdes at det ventes økende befolkningsvekst og deretter økende transportbehov i de neste 20 årene. Det anslås dermed at det blir cirka 25% flere daglige transportreiser i 2030 (Tromsø kommune, 2016). Tromsø er en kompakt by som egner seg godt for sykling. Cirka 41% av bilreisene er i dag 3 km eller kortere. Dette er en avstand som er overkommelig for de fleste å sykle (Tromsø kommune, 2016).

Manglende tilrettelegging for jobbsyklister gir dårlig trafikkikkerhet og komfort for syklistene. Topografi og klima kan være grunner for å la sykkelen stå hjemme, men moderne sykkelbekledning, flere snøfattige vintre og økt salg av el-sykler bidrar allerede til å redusere disse barrierene (Tromsø kommune, 2016). For å klare å nå målet om at flere skal bruke sykkel som transportform vil det være viktig at innbyggerne bruker sykkelen også vinterstid. Her planlegges det økt satsing på vinterdrift av sykkelveiene (Tromsø kommune, 2016).

Troms fylkeskommune initierte våren 2011 kampanjen ”Jeg kjører grønt” (Christiansen & Strand, 2011). Formålet med kampanjen var å få bilbrukere til å gå mer eller bruke mer sykkel og kollektivtransport på jobbreisene sine. Målgruppen er først og fremst de som vanligvis kjører bil til arbeid. Det ble oppfordret til å bruke grønn transport, det vil si bruke buss, gå eller bruke sykkel 4 av 5 arbeidsdager i en måned. For å fullføre tiltaket fikk de som

belønning valget mellom månedskort på buss eller sykkelgavekort på 1000 kroner. Evalueringen av denne aksjonen viste at det var høy andel av deltagerne som hadde kort arbeidsvei og samtidig hadde behov for ytre motivasjon for å endre bruk eller valg av transportmiddel til og fra arbeid. Flertallet valgte også en sykkelpakke som belønning, noe som viser at det var lite potensiale for å få flere til å velge buss. Gammel vane og manglende motivasjon var deltagernes begrunnelse for ikke å reise grønt. I etterkant av kampanjen oppga 9 av 10 at de tror de vil å kjøre mindre. I et langtidsperspektiv viser det seg at effekten av kampanjen var kortvarig, siden endringen avtok utover høsten. Konklusjonen var at det er mulig å få personer til å endre transportvaner og øke bruk av sykkel, men effekten av slike kampanjer er kortvarige (Christiansen & Strand, 2011).

Denne kampanjen gav imidlertid lite kunnskap om hva som får folk til å endre transportvaner og ikke minst hva som kjennetegner de som klarer å være helårige jobbsyklister i Tromsø. Hva er det som gjør at noen liker å sykle hele året i et arktisk klima, med mørketid og lite tilrettelegging for jobbsykling? Vi har så langt lite kunnskap om dette. Hvilke handlingsbetingelser, holdninger og livsstil preger denne gruppen, og hvilke muligheter og utfordringer opplever de gjennom jobbsykling i Tromsø? Det er noe av dette jeg vil undersøke i denne oppgaven.

1.1 Problemstillinger og oppgavens struktur

For å øke kunnskapen om hvem som er jobbsyklister i Tromsø og hvilke muligheter og utfordringer de møter og opplever, vil jeg gjennom denne oppgaven ha fokus på følgende problemstilling:

Hvilke handlingsbetingelser og livsstil kjennetegner jobbsyklister i Tromsø?

I denne sammenheng vil jeg særlig vektlegge:

- 1) *Handlingsbetingelser knyttet til a) jobb, b) familie og hverdagsliv og c) arbeidsvei*
- 2) *Hvilke holdninger og livsstil knyttet til oppfatninger om helse, fysisk aktivitet og miljø kjennetegner jobbsyklister.*

Strukturen i oppgaven vil være som følger: I det kommende kapitlet vil jeg gjøre rede for tidligere forskning på jobbsyklister. Dette er inndelt etter hvilken metode som er brukt i studiene. I kapittel 3 vil jeg presentere aspekter ved Bourdieu's handlingsteori. Denne vil danne bakteppet for analysen. I kapittel 4 vil jeg redegjøre for de metodiske valgene som er blitt gjort og hvilken fremgangsmetode jeg har valgt. I kapittel 5 presenteres oppgavens analyse. Datamaterialet analyseres og diskuteres i sammenheng med Bourdieu's begreper og tidligere forskning på feltet. I kapittel 6 oppsummerer jeg de viktigste funnene og kommer med forslag til videre forskning på jobbsyklingsfeltet.

2 Tidligere forskning

For å få innsikt og hvilken kunnskap vi har på feltet jobbsykling, vil jeg i det videre referere til en del sentrale undersøkelser som tar opp deler av denne problematikken. For å finne disse, søkte jeg i databaser som Oria, PubMed og Google scholar. Jeg lagde meg relevante søkeord, men for å få tilstrekkelige treff på søkeordene var det også nødvendig å bruke engelske søkeord. Gjennom søket klarte jeg ikke å finne noen studier som for eksempel kombinerer begrunnelser for aktiv transport og holdninger til helse og fysisk aktivitet. Jeg har heller ikke klart å finne noen studier som direkte beskriver handlingsbetingelser til jobbsyklister. For å skaffe meg innsikt i feltet har jeg også vært i kontakt med «Sykkelbyen Tromsø» for å få tak i informasjon om sykkelundersøkelser i Tromsø.

Mange studier har undersøkt ulike faktorer som får personer til å velge sykkelen framfor bilen (Heinen, Van Wee, & Maat, 2010). Jobbsykling og helse er i flere studier undersøkt med intervensjonsstudier, som viser før og etter-målinger sammenlignet med kontrollgrupper. Målet med disse studiene har vært å måle helseeffekter ved bruk av sykkel. Helse blir ofte målt med variabler som for eksempel BMI, VO₂-max og kolesterol (BMI gir en indikasjon på sunn kroppsvekt, VO₂-max måler utholdenheten og kolesterol er et fettstoff vi har i kroppen).

I de studiene jeg refererer til i dette kapitlet er bakgrunnen for valg av tema den samme som jeg ønsker å undersøke, men mitt utgangspunkt er kvalitativt. Studiene påpeker at inaktivitet er et helseproblem og trolig vil aktiv transport som for eksempel bruk av sykkel kunne være en effektiv metode for å bedre aktivitetsstatus i befolkningen og dermed helsen (Heinen m.fl., 2010; Oja m.fl., 2011; Tjelta, Kvåle, & Dyrstad, 2010; Yang, Sahlqvist, McMinn, Griffin, & Ogilvie, 2010).

Hovedandelen av studiene jeg har funnet er internasjonale og derfor må det tas hensyn til at det kan være andre grunner til å velge sykkel som jobbtransport. Dette kan for eksempel være økonomi, tid og vanskelig å finne plass til parkering av bil i større byer. De ulike funnene i studiene som peker på for eksempel tilrettelegging, holdninger og vær kan imidlertid gi god innsikt i hvilke barrierer og motivasjonsfaktorer syklistene opplever uavhengig av nasjonalitet. I forhold til helse tenker jeg at selv om studiene er fra større byer og andre land vil det være sammenlignbart med Tromsø, da helse er målt ved parametre som vil være like uansett hvilket land du kommer ifra.

De fleste studiene er kvantitative studier med utgangspunkt i befolkningsundersøkelser eller spørreskjema. De fleste gir en beskrivelse av forekomsten av jobbsykling, men sjelden en dypere forståelse av hvorfor noen faktisk bruker sykkelen som transportmiddel og hvilke holdninger de har rundt helse, fysisk aktivitet og miljø.

Jeg vil først presentere noen oversiktsartikler som oppsummerer noe av den forskningsinnsatsen som er gjort på dette området. Deretter presenterer jeg ulike reisevaneundersøkelser og spørreundersøkelser som kan bidra til å forstå hvilke barrierer og begrunnelser syklistene har, samtidig som det er viktig å få en forståelse av hvordan variasjonene er gjennom året når det gjelder jobbsykling. Til slutt vil jeg presentere artikler som er intervensjonsstudier. Disse studiene gir innblikk i hvilke effekter man kan forvente med igangsetting av tiltak som fremmer sykling. Det har vært vanskelig å finne noen kvalitative studier på området, men jeg har funnet to studier som har brukt intervju for å kartlegge jobbsyklisters motivasjon for å bruke sykkelen som transportmiddel. De ulike studiene gir ulike vinklinger på temaet, som kan være et viktig kunnskapsgrunnlag for mine problemstillinger.

2.1 Oversiktsartikler

I følge Heinen, Maat og Van Wee (2010) hevdes det at det ikke finnes noen oversikt som samlende beskriver hva som gjør at personer velger sykkelen framfor annen transport. Målet med oversiktsartikkelen «Commuting by bicycle: an overview of the literature» var derfor å lage en oversikt over flere av aspektene innenfor jobbsykling. Artikkelen omhandler reisevaner, transportplanlegging og helseeffekter. Artikkelen fokuserer på transportsykling og den skisserer fem fokusområder. Disse er; ytre skapt miljø, naturlige omgivelser, sosio-økonomiske variabler, psykologiske faktorer og kost, tid, anstrengelse og sikkerhet (Heinen m.fl., 2010).

Vedrørende ytre skapt miljø hevdes det at økt distanse har en negativ innvirkning på om personer velger å bruke sykkelen. Det som påvirker sykling positivt er økt tetthet i byer, og en variasjon i sammensetning av bybildet (kafeer, kontorer, restauranter og sykehus). Studien det refereres til viser at syklistene ønsker egne sykkelveier som gjør at de subjektivt føler seg tryggere på sykkelen. Flyt er viktig i sykkelturen og stopp ved trafikklys og skilt bør derfor unngås ved sykkelpendling. Angående sykkelfasiliteter på jobb, virker det som om gode parkeringsmuligheter for sykkelen er viktig. De ansatte setter pris på å ha gode dusjfasiliteter, men det er ikke dette som avgjør om de er jobbsyklister. Det konkluderes at det er behov for

mer forskning på faktorer som påvirker miljøet rundt jobbsyklingen. Det vises til lite forskning som viser hva som påvirker den enkelte syklist til å sykle, for eksempel hvilke faktorer som er mest avgjørende (Heinen m.fl., 2010).

Naturlige omgivelser som landskap, topografi, vær og klima er med å påvirke syklistenes hyppighet gjennom året. For eksempel hevdes det at bakker har en negativ innflytelse på syklistene, men at opplevelsen av bakkene kan endres til det positive ved at du er en erfaren syklist eller at landskapet rundt er attraktivt. Årstidene påvirker bruken av sykkel. Flere studier viser at både andel syklistene og antall kilometer på sykkel halveres i vinterhalvåret. Dette er spesielt i land som har lave temperaturer på vinteren. Dagslys påvirker også syklistene, og det pekes spesielt på at dette gjelder kvinner. Værforhold som øker sjansen for regn på sykkelturen og lave temperaturer påvirker gjennomføringsevnen. Temperaturens påvirkning har vært gjenstand for lite forskning. En studie gjort i Canada viser at kanadierne sykler oftere, selv om gjennomsnittstemperaturen er lav. Man tror derfor ikke at temperatur spiller en så viktig rolle for å jobbsyklistene som for rekreasjonssyklistene (Heinen m.fl., 2010).

Heinen m. fl (2010) viser at det er en sammenheng mellom sosioøkonomiske faktorer og sykling, men at det er uklart i hvilken retning sammenhengen går. Sammenhengen mellom sykling, alder og inntekt er variert. De fleste studiene som artikkelen har vurdert er spørreundersøkelser. De hevder at vi ikke kan vite om det er tilfeldige sammenhenger, noe som gjør det vanskelig å konkludere på dette feltet. Det vises likevel at det er stor forskjell mellom de ulike landene, noe som muligens kan forklares med ytre miljø, holdninger og økonomiske forhold (Heinen m.fl., 2010).

Når det gjelder psykologiske faktorer vises det til at holdninger, sosiale normer og vaner påvirker personens valg om å sykle til jobb. Det hevdes at om en person har gode holdninger rundt bruk av sykkel, er det større sannsynlighet for at vedkommende vil sykle. Vanene spiller også en viktig rolle, da det er lite sannsynlig at personer vil vurdere å sykle, om de for eksempel allerede har en vane å kjøre bil. Det er større sannsynlighet for at de vil sykle til jobb om de allerede gjør det på fritiden. Heinen m. fl (2010) viser til at det er usikkert hvorfor personer velger å ikke sykle. Holdninger ser ut til å være en viktig faktor for å velge sykkel ved jobbreiser, men det hevdes at det er behov for mer forskning på dette feltet (Heinen m.fl., 2010).

Studier som tar opp faktorer som kostnad, tid, anstrengelse og sikkerhet nevnes også. Disse faktorene er trolig viktig for sykkelistene, spesielt for de med kort reisetid. Dessuten hevdes det at hvis en annen transportform blir dyrere, er det også større sannsynlighet for at flere velger sykkelen. Det er også interessant at sykkelistene anser sykling som sikrere transportform enn de som ikke sykler (Heinen m.fl., 2010).

Denne oversiktsartikkelen konkluderer ikke hvilke av disse faktorene som er mest avgjørende for å velge sykkelen som transportmiddel til jobb. Men det argumenteres likevel med at en persons holdning til bruk av sykkel er en viktig faktor, fordi holdningsaspektet var noe som gikk igjen i flere av studiene. Andre sentrale faktorer var distanse, kostnad og reisetid. Når det gjaldt været, påvirket dette bare hyppigheten av jobbsyklingen (Heinen m.fl., 2010).

Yang m fl. (2010) publiserte en oversiktsartikkel over hvilke intervensjoner som har best effekt for å få flere til å velge sykkelen framfor bilen. 25 studier fra 7 forskjellige land ble inkludert. Her blir det konkludert med at bedring av sykkelveinettverket, sammen med flere kampanjer som går på både individ og grupper har positiv effekt. Oversiktsartikkelen konkluderer videre med at det var behov for flere studier på dette området for å kunne få mer sikker informasjon (Yang m.fl., 2010).

Oja m. fl (2011) publiserte en oversiktsartikkel som systematisk gjennomgår studier som har undersøkt helseeffekter ved sykling. Artikkelen omhandler 16 studier. Både tverrsnitts- og longitudinelle studier, viste en klar positiv effekt mellom sykling og av utholdenhet blant ungdom. Blant personer i yrkesaktiv alder var det sterk forbedring av utholdenhet og forbedring i kardiovaskulære risikofaktorer. Flere av studiene viste en klar positiv sammenheng mellom dose-respons (bedre effekt av aktiviteten jo lavere aktivitetsnivå sykkelistene har i dagliglivet) av mengde sykling og helsefordeler. De konkluderte med at sykling er en viktig bidragsyter for å bedre helsen til befolkningen (Oja m.fl., 2011).

Disse oversiktsartiklene illustrerer at det er ganske godt dokumentert at sykling gir en gode helseeffekter, og spesielt hos inaktive personer (Oja m.fl., 2011). Det viser også at det er mulig å få flere til å bruke sykkelen ved bedre tilrettelegging av sykkelveier og tilrettelegging på arbeidsplassen, samt gjennom kampanjer som har som mål å fremme sykling (Yang m.fl., 2010). Artikkelen til Heinen m. fl (2010) konkluderer med at det er mange faktorer som påvirker arbeidstakere til å bli jobbsyklister, men at positive holdninger til bruk av sykkel ser ut til å være mest avgjørende.

Dette gir noe oversikt over kunnskapen om jobbsykling. Oversiktsartiklene viser at årsaker til at man sykler til jobb er sammensatte og komplekse, men de påpeker også at det er behov for mer forskning på feltet. Jeg vil derfor i de videre presentere noen studier som tar opp hva som motiverer arbeidstakere til å velge sykkel framfor bil, og slik gir indirekte fokus på handlingsbetingelser. Disse studiene viser seg stort sett å være spørreskjemaundersøkelser.

2.2 Kvantitative undersøkelser

«Hva tror de ansatte skal til for å motivere til å sykle til og fra jobb?» er en norsk undersøkelse som ble gjennomført i Oslo-området. Ditlev-Simonsen og Wenstøp (2014) utførte en undersøkelse om hvilke tiltak som kan føre til at arbeidstakerne velger sykkel som transportmiddel. Med bakgrunn i tidligere forskning listet de opp syv ulike tiltak, som kan fremme bruk av sykkel til jobb. De ba de ansatte ta stilling til de ulike tiltakene. Spørreskjemaene ble distribuert til fire ulike store bedrifter. De konkluderte med at det var ingen av de tiltakene som ble foreslått av arbeidstaker som arbeidsgiver kunne gjennomføre, og som ville påvirke deres holdninger til sykkel. Spesielt interessant var det at økonomiske gevinster og tilbud om sykling i arbeidstiden ikke virket å være motiverende. Studien viste at hovedårsaken til at ansatte ikke syklet var; for lang avstand til arbeidsplass, dårlige veier og at det er upraktisk. Svakheten med studien var at de ansatte ble spurt om hva de trodde ville motivere dem, og ikke om det som faktisk motiverte dem (Ditlev-Simonsen & Wenstøp, 2014).

En studie gjennomført i Queensland, Australia av Heesch og Sahlquist (2014) undersøkte hovedmotivasjonen til syklister som brukte sykkel til jobbsykling, og de som brukte sykkel til rekreasjon. Metoden var nettbaserte spørreskjema. De hadde 831 transportsyklister og 931 rekreasjonssyklister. Respondentene var fra alderen 18 til 90 år. Det ble undersøkt om det var noen fellesnevner blant disse to gruppene, og hvordan man kan få flere til å bruke sykkel som transportmiddel. De konkluderte med at det bør være bedre tilrettelagt for jobbsykling både før, under og etter sykkelturen. De fant blant annet at man bør tilrettelegge for å få til en god interaksjon mellom de ulike veibrukerne (bilister og syklister) før man kan forvente at flere bruker sykkel (Heesch & Sahlqvist, 2014).

de Brujin og Gardener (2011) publiserte en artikkel hvor de hadde undersøkt vanene til 538 studenter gjennom en spørreskjemaundersøkelse. De ønsket å finne svar på om daglige vaner kan være en variabel, som kan forklare valg av aktiv transport til jobb. De fant blant annet i sine analyser liten sammenheng mellom gode helsevaner og bruk av sykkel. Det ble påpekt at

i kampanjer for å promotere sykkel bør det fokuseres mer på hvordan sykkeltransport kan gjøres trygt, framfor hvor godt det er for helsa (de Bruijn & Gardner, 2011).

Kaczynski, Bopp og Wittman (2010) publiserte en studie gjennomført i Kansas (USA). De samlet inn data fra 375 arbeidstakere hvor de hadde sendt ut nettbaserte spørreskjema. Målet var å kartlegge fysiske forutsetninger og kultur for å bruke aktiv transport til arbeidsplassen. Undersøkelsene konkluderte med at mental støtte og fysisk tilrettelegging på arbeidsplassen, hadde sammenheng med bruk av aktiv transport, deriblant sykkel. Blant annet hevdes det at dersom bedriften hadde en større andel ansatte som syklet eller gikk til jobb, ville det skape et miljø som fremmet og forsterket holdningene til aktiv transport. Dette gjaldt spesielt for kvinner (Kaczynski m.fl., 2010).

Disse kvantitative undersøkelsene, viser at det er ulike faktorer som avgjør om personer velger å bruke sykkelen til transport til jobb. Fellesnevneren for disse studiene er at forskerne har brukt spørreskjemaer som kartleggingsverktøy. Det som er interessante funn i de ulike undersøkelsene er at fokuset på helse i kampanjer trolig har liten effekt. Studiene som fortrinnsvis har kartlagt ytre faktorer som for eksempel gode sykkelveier og dusjfasiliteter påpeker at dette er viktig for syklistene. Studien som har valgt å se på både indre og ytre faktorer påpeker at i tillegg til fysisk tilrettelegging, vil et miljø blant kollegaene som fremmer bruk av sykkel være viktig (Kaczynski m.fl., 2010).

2.3 Intervensjonsstudier

Ved søk på mitt tema fant jeg to artikler på intervensjonsstudier som er gjennomført for å måle effekter av jobbsykling og hvilke faktorer som kan påvirke jobbsyklister.

I prosjektet «På egen sykkel» (Tjelta m.fl., 2010) undersøkte de hvordan enkle midler kan motivere til regelmessig sykkelaktivitet til og fra arbeid, og hvordan dette kan gi en helsemessig gevinst og fysiologiske endringer. Studien ble gjennomført med en gruppe på 29 deltagere, som ble valgt ut ved gitte kriterier. Det var 25 deltagere som fullførte intervensjonen de 12 månedene. Deltagerne fikk gratis sykkel og hjelm. Underveis i studien måtte deltagerne delta på seks samlinger hvor ulike relevante tema som for eksempel vedlikehold av sykkel, sykkelteknikk og trafikkregler ble tatt opp. De måtte også føre en treningsdagbok som skulle inneholde antall syklete kilometer og tiden de brukte på sykkelen hver dag. I treningsdagboken førte de også inn annen aktivitet som for eksempel turgåing. Ved periodens slutt måtte deltagerne svare på spørreskjema som omhandlet motivasjon og

erfaringer fra prosjektet. Deltagernes V02-max ble målt ved 0 måneder, 6 måneder og 12 måneder i intervensjonsperioden. BMI, totalkolesterol og HDL ble målt ved start og slutt. Resultatene viser at regelmessig sykkelaktivitet førte til en helsemessig gevinst. Deltagerne hadde også økning i oksygenopptak (Tjelta m.fl., 2010). Studien viste at det er mulig å få inaktive til å sykle til jobben med kampanjer som gir syklistene noe tilbake. I denne studien var det oppfølging, undervisning, gratis sykkel og gratis hjelm. Likevel fant de ut at det var langt færre som syklet på vinteren sammenlignet med om sommeren (Tjelta m.fl., 2010).

Flynn m.fl (2012) publiserte en studie de hadde gjennomført i Vermont (USA). De hadde kartlagt personer som syklet til jobb gjennom hele året, samtidig som de hadde kartlagt været for samme periode. De inkluderte 163 personer, hvor de fleste hadde høyere utdanning og gjennomsnittsalderen var på ca. 40 år. De konkluderte med at været betydning for å sykle til jobb påvirker de ansattes valg. Studien slo fast at temperaturen spilte en rolle og at dobbelt så mange syklet om det ikke var nedbør om morgenen. Vindøkning, samt snø reduserte bruken av sykkel med opptil 10 prosent (Flynn m.fl., 2012).

Begge disse studiene er intervensjonsstudier hvor syklistene har rapportert inn til forskerne i en bestemt tidsperiode. Tjelta m. fl (2010) viste at det gir helsegevinster å sykle til jobben for personer som tidligere ikke har syklet. Studien viste også at det var mulig å få inaktive til å sykle med enkle motivasjonseffekter (undervisning, gratis hjelm og gratis sykkel), men likevel var det mange som ikke gjennomførte den gode trenden gjennom vinteren. Det er også usikkert hvor mange som valgte å fortsette å sykle etter studiens slutt. Flynn m. fl. (2012) så også at været hadde betydning om syklistene valgte å sykle til jobb.

Disse studiene viser at det er et komplekst bilde med flere faktorer som avgjør hvem som sykler til og fra jobb. Vekslede vær og varierte temperaturer er en ulempe for å få folk til å sykle i for eksempel Tromsø, men fortsatt er det mange som sykler på tross av dette.

2.4 Kvalitative studier

I mitt søk etter relevante studier har jeg funnet få kvalitative undersøkelser som omhandler jobbsykling og begrunnelser for å velge sykkel som transportmiddel.

Jones og Ogilvie (2012) har publisert en kvalitativ studie som er gjennomført i Cambridge, England. Hensikten var å finne ut hva som motiverte personer som hadde skiftet enten hjemløst eller arbeidsplass (endring i vaner) til å velge en aktiv transportform (sykkel eller

gange). De valgte en kvalitativ studie og begrunnet metodevalget med en at de ville utvikle dypere forståelse av informantens motivasjon, erfaringer og endring av vaner som de hadde gjort i forbindelse med endring av reisevei. De intervjuet 26 stykker ved hjelp av semistrukturerte intervju. Informantene var både syklist, gående, kjørende og personer som valgte kollektivtrafikk. Noen hadde endret transportform i forbindelse med flytting av arbeidsplass/hjemsplass. Studien ønsket å finne ut hva man bør promotere for å få flere til å velge en aktiv transportform. For å få flere til å bruke sykkel eller gå til jobb vil det ut ifra respondentenes svar være mer hensiktsmessig å fokusere på kostnader, varighet og tilrettelegging for aktiv transport i kampanjer (Jones & Ogilvie, 2012).

«Hvilke faktorer hemmer og fremmer sykkelbruk på jobbreiser? En kvalitativ studie i en bedrift i Stavangerområdet.» Dette er tittelen på en masteroppgave i «Byutvikling og design» skrevet av Wenche Torvund (2010). Hun gjennomførte kvalitative intervjuer, med begrunnelse i at hun ønsker å finne nye og nyanserte svar innenfor dette temaet. Hun gjennomførte både dybdeintervjuer og fokusgruppeintervjuer. Informantene var både representanter fra Statens vegvesen, både bilister og syklist. Resultatene viste at det er flere faktorer som hemmer og fremmer sykkelbruk. Informantenes beretninger viste at det er flere faktorer som avgjør om du sykler til og fra jobb. Hun konkluderte med at faktorer som holdning, motivasjon, vane, fysiske rammebetingelser, levering og henting av barn, helse, miljø, økonomi og tidsbruk/avstand er med på å påvirke sykkelbruken. Det påpekes at det alltid foreligger en kombinasjon av noen av disse faktorene (Torvund, 2010). Det hevdes særlig at det er en sammenheng mellom vane/atferd, holdning, motivasjon, kunnskap og erfaringene til syklistene. Disse faktorene er viktig å ha i bakgrunnen når man ønsker å endre personers vaner til å ta i bruk sykkel som transportmiddel. Hun foreslår med bakgrunn i motivasjonsteorier at det er viktig å gi personer kunnskap og tilrettelegging for sykling med utgangspunkt for å treffe de personene som er motiverte for å sykle (Torvund, 2010).

2.5 El-sykkel

El-sykkel er blitt mer vanlig å se i by-bildet, og det virker som flere velger å bruke el-sykkel. Jeg har derfor valgt å ta med disse studiene siden transportmåten regnes som sykling, men har andre forutsetninger ved bruk (elektrisk motor for å komme seg fram).

«Elsykkel -Hvem vil kjøpe dem, og hvilken effekt har de?» er en rapport utarbeidet av Transportøkonomisk institutt (Fyhri & Sundfør, 2014). Rapporten viser resultatene etter en regional undersøkelse for Oslo og Akershus hvor et utvalg av personer fikk prøve ut el-sykkel

i noen uker. I etterkant av dette måtte de svare på spørreskjemaer som stilte spørsmål om effekter og bruk. Resultatene viste at de hadde en svært positiv opplevelse av å bruke el-sykkelen, og at de syklet mer enn normalt. Betalingsviljen for å kjøpe seg en el-sykkel steg også etter at de hadde erfart el-sykkelens fordeler. I forhold til informantens holdninger rundt sykkel virket det ikke som om at bruk av el-sykkel endret dette. Hverken holdninger eller intensjoner om å sykle mer ble påvirket av forsøket (Fyhri & Sundfør, 2014).

I en liten studie gjennomført av Gojanovic m. fl. (2011) sammenlignet de el-sykkel med vanlig sykkel og gange på en gitt strekning for å undersøke treningseffekter. 18 kvinner og menn i alderen 26 til 46 ble inkludert i studien. Studien ble gjennomført i en by med mange bakker for å sammenligne treningseffekten til de ulike bevegelsesformene. Resultatene viste at el-sykkel er mer komfortabelt og miljøvennlig enn for eksempel bil. El-sykkelen kan hjelpe personer som er fysisk inaktive til daglig transport for å få dekket deres daglig aktivitetsbehov. De som var med i studien satte pris på motorhjelpen de fikk av sykkelen i bakkene og de hadde ikke behov for å dusje når de ankom arbeidsplassen. Med bakgrunn i dette hevder de at studien viser at el-sykkel kan brukes som middel for å fremme fysisk aktivitet i befolkningen (Gojanovic m.fl., 2011).

2.6 Kunnskapsstatus og kunnskapsbehov

På bakgrunn av disse artiklene kan man si at begrunnelsen for jobb/transport sykling er sammensatt av flere faktorer. De ulike studiene trekker fram ytre faktorer som egne sykkelveier, tilrettelegging på arbeidsplassen og kampanjer som kan påvirke flere til å bruke sykkelen. Det vises til at mye bakker, utfordrende klima og mangel på tid kan gjøre at færre velger sykkelen.

Den enkeltes holdninger, vaner og sosiale normer har også vært undersøkt for å se om dette har sammenheng med hyppigheten av jobbsykling. Her er det kommet fram til at man må ha en positiv holdning til sykkel, men ikke nødvendigvis ha gode helsevaner for å bruke sykkelen. Miljøet på arbeidsplassen for jobbsykling er også viktig for å få flere til å bruke sykkelen. I forhold til helsegevinster, viser tidligere forskning at det er klar sammenheng mellom jobbsykling og helse, målt ved parametre som for eksempel VO₂-max og BMI. Forskning på el-sykkel viser at den har effekt for å dekke det daglige aktivitetsbehovet samtidig som den appellerer mest til de som sykler minst i dag. Slik kan el-sykkelen være med å bidra til at flere velger sykkelen.

Tidligere forskning viser at hovedtyngden av studier som er utført, er kvantitative. Dette gjør at man mangler dybden i materialet og en nyansert kunnskap om jobbsyklistene. Det er også få undersøkelser som er gjort i arktiske strøk, hvor Tromsø ligger. Det er derfor behov for studier som kan gi en forståelse av hvorfor de som faktisk sykler gjennom hele året, faktisk gjør det, og hvilke utfordringer og muligheter dette gir dem i hverdagen. Tidligere studier påpeker at det er behov for flere studier som undersøker holdningene til jobbsyklistene. Ved å gjennomføre en kvalitativ undersøkelse vil det være mulig å avdekke faktorer i dette feltet som man ikke har forutsett, og det kan komme fram viktige elementer som opptar jobbsyklistene og som er viktige bidragsyttere for at de sykler i dag. Med utgangspunkt i min problemstilling ønsker jeg i denne studien å forstå syklistenes begrunnelse og bakenforliggende årsaker for å være helårs jobbsyklist i Tromsø. Jeg ønsker også å se på hva som kjennetegner jobbsyklistene her. Det betyr at jeg vil søke informasjon om deres bakgrunn, deres handlingsbetingelser i hverdagen, deres holdninger til fysisk aktivitet, miljø og helse, og hvordan dette preger deres livsstil.

Jeg har valgt å bruke den franske sosiologen og antropologen Pierre Bourdieu's handlingsteori som analyseredskap til å identifisere hvilke ressurser og utfordringer som kjennetegner jobbsyklistene i Tromsø. Derfor vil jeg i det videre prestere en del relevante aspekter i hans handlingsteori (Wilken, 2008).

3 Teoretisk rammeverk: Aspekter ved Bourdieu's handlingsteori

I dette kapitlet ønsker jeg å gå inn på Bourdieu's handlingsteori som tok form utover 1970-tallet og begynnelsen av 1980-tallet. Bourdieu's «habitusbegrep», vil stå sentralt i denne oppgaven. For å forstå hans relasjonelle tenkning, som dette begrepet er en del er det viktig å sette dette i sammenheng med de andre begrepene han er kjent for i sin handlingsanalyse. Disse er foruten habitus, sosial praksis, kapital og det sosiale felt. Jeg har valgt å bruke Bourdieu's handlingsteori for å avdekke handlingsbetingelser blant de som klarer å sykle gjennom hele året. Jeg vil søke å forstå hvilke ressurser, kapitalformer man må inneha for å få tilgang til feltet jobbsyklistene i Tromsø deltar i. Hva kjennetegner disse syklistenes habitus?

I 2013 skrev sosiologen Aksel Tjora en kronikk med tittelen «Sykkelmomentet: en fremtidsrettet sykkel-sosiologi». Den beskriver hvordan vi kan forstå syklistene og hvordan få flere til å sykle. Han trekker fram Bourdieu's habitusbegrep for å vise at sykling handler om mer enn transport, også om stil, smak, levesett og identitet og mindre om sykkelstier eller helse. Blant de ulike grupperingene av syklistene vil det være noen med aktivistiske holdninger som gjør at de sykler uavhengig av fysiske tilrettelegginger, vær eller farer i trafikken. Han stiller seg kritisk til begrepene frihet og helse, som blir brukt for å få flere til å velge sykkel. Han mener at det ikke er dette som bør være det moralske budskapet, da det ikke treffer de som ikke sykler. Målet må være å «hverdagsgjøre» sykling slik at det er noe flere vil gjøre fordi «alle andre gjør det». Slik skapes det et sosialt moment hvor de ivrigste drar med seg de som ikke er like ivrig (Tjora, 2013). Tjora trekker fram flere ulike perspektiver som kunne ha vært interessant å undersøke nærmere for å forstå hvorfor jobbsyklistene sykler hver dag gjennom hele året. Med Tjora som utgangspunkt kan det være fruktbart å forstå jobbsyklistenes handlingsmønster og motiver ved å bruke deler av Bourdieu's begreper som omhandler «det sosiale felt», kapital og habitus.

Bourdieu ønsket med sin teori og analysemetode å bygge bro mellom subjektivismen og objektivismen (Wilken, 2008). Bourdieu (2007) mente at sannheten hverken er å finne i den ene eller andre ende, men at de to ytterlighetene må kobles sammen. Han hadde en ambisjon om å skape en forskning som både så det objektive og subjektive uten at det ble definert som det ene eller det andre (Wilken, 2008). Bourdieu mente at vitenskapelig forståelse skapes i relasjonene mellom de objektive og de subjektive betingelsene for agentens liv. Derfor må forskeren inkorporere både subjektivistiske og objektivistiske perspektiver i sin forskning

(Wilken, 2008, s. 82). I denne oppgaven ser jeg derfor på de strukturelle og kulturelle betingelsene, og de individuelle oppfatningene til jobbsyklistene i Tromsø. Slik vil jeg få fram sammenhenger mellom subjektive og objektive rammefaktorer.

3.1 Sosial praksis

Jobbsykling er en aktivitet og en bevegelse som skapes av kroppen til den enkelte jobbsyklist. I følge Bourdieu (1995) blir kroppen og bevegelsen konstituert av erfaringer fra både skole, arbeid og fritid. Disse kulturelle erfaringene og deres strukturer blir gjort naturlig gjennom en «common sense» og «tatt for gitt- holdning». Denne tatt for gitt- holdningen vil være forskjellig ut fra hvilket sosialt felt du befinner deg i (lisahunter, Smith, & Emerald, 2015). Bourdieu argumenterte for at «common sense» og disse «tatt for gitt» holdningene, legger grunnlag for vår «praksis». Det er disse fenomenene som bør være det som undersøkes nærmere når man skal forstå sosiale fenomener som for eksempel jobbsyklister (lisahunter m.fl., 2015).

Det vi gjør, både som individer og som grupper, blir av Bourdieu kalt sosial praksis. Vi har en kroppslig forankret forståelse av hvordan ting er eller burde gjøres (Bourdieu, 2007). Selv om vår praksis er produkter av både bevisste og ubevisste handlinger kan det i noen tilfeller virke som de er uten mål og mening. Likevel har alle handlinger mål og interesser, men disse er skjult i vår praktiske sans eller logikk (Bourdieu, 2007). Bourdieu (2007) hevder at det han kaller habitus skaper grunnlaget for vår sosiale praksis. Praksis er derfor et produkt av den enkeltes habitus (lisahunter m.fl., 2015). Jeg vil før jeg går nærmere inn på «habitusbegrepet» beskrive noen andre av Bourdieu's hovedbegreper som viser hvordan habitus konstrueres i et sosialt felt og hvordan habitus er relasjonelt i forhold til de andre hovedbegrepene.

3.2 Sosialt felt

Feltbegrepet er et analytisk begrep som kan systematisere studiet av sosial praksis. I følge Bourdieu (1995) deltar agentene (i denne oppgaven jobbsyklistene) i en rekke kamper om innflytelse og kapital. Et sosialt felt er et spesifikt og relativt autonomt samfunnsområde (Wilken, 2008). I denne undersøkelsen regner jeg det sosiale feltet som det syklistene deltar i forbindelse med sykling til og fra jobb. I følge Bourdieu er et sosialt felt en arena hvor noe «står på spill» eller er verdt å kjempe for (Wilken, 2008).

Han uttrykker det slik:

«alle agenter som er involvert i (et felt), deler en rekke fundamentale interesser, nemlig alt det som kan kobles til selve eksistensen av feltet. Det fører til en objektiv enighet, som ligger under alle antagonismer. Det glemmes ofte at en kamp forutsetter enighet mellom antagonistene om hva som er verdt å kjempe for: enigheten er ofte relatert til «det som tas for gitt», (...) med andre ord til alt det som konstituerer selve feltet, spillet, innsatsen, alle forutsetninger som man underforstår og ubevisst aksepterer ved overhodet å delta i spillet, ved å gå inn i kampen (Bourdieu 1984/93: 730f) i (Wilken, 2008, s. 42)

Bourdieu betegner det sosiale liv, og sosial praksis, som et slags spill. Et spill som spilles av menneskene som inngår i det. Disse har en rolle som strategiske aktører. Spillets hensikt er å tilegne seg egenskaper som er sosialt anerkjent (Wilken, 2008). Ved å oppnå denne anerkjennelsen vil man få en større aksept i feltet. Anerkjennelsen de oppnår i det spesifikke feltet vil kun gjelde dette feltet og kan ikke dras over til andre felt, da det er ulike ressurser som gir anerkjennelse i de ulike feltene (Wilken, 2008). Det er derfor ikke gitt at en person som klarer å sykle hele året også sykler fortest i konkurranser.

Jeg vil i denne oppgaven utforske det sosiale feltet som jobbsyklister deltar i. Jeg vil bruke stemmer fra helårssyklister som kilde. Ved å identifisere hvilke ressurser og holdninger disse innehar, kan dette gi en bedre forståelse for hva som er «inngangsbilletten» for å delta i jobbsyklingsfeltet. Hva er det som gjør at disse aktørene mestrer de utfordrende betingelsene som preger jobbsykling i en by med arktisk klima og lite tilrettelegging for sykling?

3.3 Kapital

For å forstå Bourdieus forståelse for hvordan sosialt liv utspiller seg, må man forstå hans begrep om kapital. Han definerer kapital som knappe ressurser det er konkurranse om blant individer og grupper i samfunnet (Aakvaag, 2008). Kapitalbegrepet brukes dermed i en videre forstand ved at det er knyttet til mer enn kun økonomiske ressurser (Bourdieu, 1995). Det betyr at handlingsbetingelsene til jobbsyklingsfeltet vil være definert av agentenes sammensetning av kapitalformer og mengden av kapital innenfor de ulike formene. I følge Bourdieu (1995) er økonomisk og kulturell kapital de mest grunnleggende kapitalformene i agentens sosiale praksiser.

3.3.1 Økonomisk kapital

Økonomisk kapital defineres blant annet som materiell rikdom, det vil si penger som et byttemiddel uten bruksverdi. Ved å ha mye økonomisk kapital kan man for eksempel ansette folk for å gjøre en jobb for seg (Aakvåg, 2008). Bourdieu (1995) fremhever økonomisk kapital som den mest grunnleggende kapitalformen og han begrunner dette i at økonomisk kapital lettest kan veksles inn i andre kapitalformer. Jeg vil i min analyse av jobbsyklister blant annet se på hvilken rolle økonomisk kapital kan spille i feltet.

3.3.2 Kulturell kapital

Kulturell kapital utvikles ifølge Bourdieu (1995) særlig gjennom oppvekst og utdanningssystemet. Eksempler på kulturell kapital kan være kunnskap, språk, verdier, ”god” oppvekst og ”gode” vaner (Aakvåg, 2008). I følge Aakvaag (2008) er den kulturelle kapitalen ofte kroppsliggjort og internalisert, og uttrykkes i en persons habitus. Men den kan også ha en ytre form, for eksempel uttrykkes i utdanningstitler og gjennom kunstverk eller interiør. Man kan da si at den er objektivert. Det er mulig å dele den kulturelle kapitalen inn i to hovedtyper. Den første er mer uformell og kan kalles «dannelse» og «god smak». Den delen gjør at en person kan identifisere og beherske kulturen og ha kunnskap om hvordan ulik smak peker på statusforskjeller i samfunnet. Denne tilegner man seg gjerne tidlig i oppveksten med familien, som den viktigste sosialiseringensagent. Den andre hovedtypen er mer formell kulturell kapital, og Bourdieu betegner den oftest som «utdanningskapital» fordi den består av kunnskap og formelle utdanningstitler som er tilegnet via skoler, høyskoler og universiteter (Aakvaag, 2008).

I følge Shilling (1993) anså Bourdieu fysisk kapital til å være en del av den kulturelle kapitalen og hevdet det var viktig å identifisere en persons fysiske kapital for å forstå hans status i samfunnet (Lisahunter m.fl., 2015). For eksempel hevder Bourdieu (1995) at dersom du har en «velformet» kropp så vil du kunne besitte høy symbolsk kapital i dagens samfunn. Gjennom å ha en «velformet» og trent kropp symboliseres verdier som for eksempel selvdisciplin, en sunn og aktiv livsstil, skjønnhet og mestring av fysisk aktivitet. Dette kan vise til at man er opptatt av symbolske verdier som å ha god helse. For å øke sin fysiske kapital må man delta i fysisk aktivitet, trening eller andre sportslige aktiviteter. Basert på en persons habitus har alle personer ulike forutsetninger til å tilegne seg fysisk kapital (Shilling, 1991). Shilling (1991) hevder i tråd med Bourdieu (1984) at dannelsen av fysisk kapital er avhengig av at man har tid, økonomiske ressurser, «distance from necessity» og lyst til å trene. Dette gjør at den fysiske kapitalen også er avhengig av andre kapitalformer. Det er det som gir

fysisk kapital sosial verdi og annerkjennelse, nemlig at ikke alle har muligheter og egenskaper for å oppnå dette selv (Shilling, 1991). For å kunne tilegne seg fysisk kapital må du altså gjøre noe aktivt selv, du kan for eksempel ikke kjøpe deg fysisk kapital, men du kan kjøpe deg utstyr og virkemidler for å oppnå fysisk kapital. Men selve jobben er det du selv som må gjøre. Da må du ha tid og lyst til å trene.

I følge Shilling (1991) er dannelse av fysisk kapital aktuelt for å skape distinksjoner til andre grupper og markere status (Shilling, 1991). Og det er de som har tid, økonomi, «lyst til å trene» og kunnskap om trening som har de beste forutsetningene for å opparbeide seg fysisk kapital. For eksempel kan det tenkes at dette gjelder også for den fysiske kapitalen som kreves for å være jobbsyklist i Tromsø. Shilling påpeker at fysisk kapital utvikler seg i samspillet mellom sosial plassering, habitus og smak (Shilling, 1991). Dette bidrar til distinksjoner som brukes for å markere for eksempel klasse og livsstil.

3.3.3 Sosial kapital

Sosial kapital har Bourdieu (1995) beskrevet som en verdi mennesker besitter, for eksempel sosiale nettverk og kontakter. Man har høy sosial kapital dersom man har kontakter som kan mobiliseres i situasjoner der man vil oppnå noe (Bourdieu, 1995). Det å ha bekjentskaper innenfor et felt vil gjøre det lettere for et individ å ta del i feltet. Når det gjelder jobbsykling kan det bety at hvis man har kollegaer eller nære venner som sykler til jobben daglig, vil det være større sannsynlighet for at du selv setter deg på sykkelsetet. Hvis du ikke omgås noen som sykler vil terskelen for å starte mest sannsynlig være høyere. Vi kan derfor se på sosial kapital som en ressurs for å opprettholde eller bedre sin posisjon i et felt. Mengden av sosial kapital avhenger av individets nettverk og mengden kapital individet kan få ut av hver av disse kontaktene (Bourdieu, 1986).

3.3.4 Symbolsk kapital

Bourdieu (1995) bruker også begrepet symbolsk kapital, som han definerer som evnen til å utnytte de andre kapitalformene til å omsette kapital til andre former for verdi, for eksempel moral. Når medlemmer av overklassen eksempelvis donerer tid og penger til veldedighet, konverterer de økonomisk kapital til moral eller til det han kaller symbolsk kapital (Wilken, 2008).

Symbolsk kapital er ikke en bestemt ressurs, i motsetning til for eksempel økonomisk kapital, som kan være penger. Den symbolske kapitalen er de egenskapene og ressursene som i det sosiale feltet gir høy verdi eller stor annerkjennelse (Danielsen & Hansen, 1999). Symbolsk

kapital kan være en hvilken som helst egenskap, bare den oppfattes som sosialt anerkjennende, og som aktørene kan dra nytte av. Jakten på symbolsk kapital kan forklare mye av det vi foretar oss i det sosiale liv (Prieur, Sestoft, Esmark, & Rosenlund, 2006). Det å sykle til jobben og være i fysisk aktivitet kan ses på som noe vi gjør for å oppnå annerkjennelse.

Tilgangen på de ulike typene kapital bestemmer den samlede kapitalen. En type kapital kan «veksles om» i en annen type kapital. Økonomisk kapital kan for eksempel byttes mot utdanning eller andre former for kulturkapital, og kulturkapital kan selges til høy pris på et marked (Prieur m.fl., 2006). Dette gjør at agentene kan «flytte» seg i det sosiale rommet. Det sosiale rom er i Bourdieu's terminologi synonymt med samfunnet. I det sosiale rommet er individene plassert ut ifra mengde av kapital og hvilke kapitalformer man besitter. Bourdieu (1995) beskriver i denne sammenheng økonomisk kapital som den viktigste kapitalformen for å oppnå status og sosial mobilitet. Den samlede kapitalen (mengde og form) i et felt er med på å bestemme en persons posisjonen i feltet (Danielsen & Hansen, 1999). De som har relativt lik posisjon i det sosiale feltet, antas også å ha relativt lik «smak» og like preferanser (Bourdieu, 1995).

3.4 Habitus

Habitus er et omfattende begrep. Det utgjør kjernen i Bourdieu (1995) sin handlingsteori og aktørforståelse. Habitus betegner hvordan ytre strukturer gjennom sosialisering blir kroppsliggjort. Habitus er en type kunnskap individet tilegner seg gjennom å håndtere den sosiale verden og gjennom å omsette kunnskapen sin i visse handlinger. Habitus viser til individets sosiale historie og livsvarige disposisjoner og disse er sosialt forankret i omgivelsene. Habitus knyttes derfor til visse handlingsmønstre og holdninger hos individet. Den uttrykkes blant annet gjennom mimikk og gester (Bourdieu, 1995). Slik skaper vår habitus handlingsskjemaer som preger våre handlinger. Begrepet kan også tolkes som «et kulturbegrep som understreker de dynamiske relasjonene mellom individet og det sosiale» (Wilken, 2008, s. 36).

I denne oppgaven ønsker jeg å bruke habitus for å se om det er noen fellestrekk i informantenes habitus og om det er noe i deres habitus som kan forklare at de klarer å sykle gjennom hele året. Det vil si at de behersker de logikkene og handlingsbetingelsene som gir

inngangsbillett og annerkjennelse i jobbsyklingsfeltet. Det betyr at de har en habitus i relasjon til feltet slik som Bourdieu & Wacquant (1996) beskriver her:

... den sociale virkelighet eksisterer så at si i en dobbelt dimensjon: I tingene og i bevidstheden, i felterne og i habitus, i og uten for aktørerne. Når habitus bevæger sig i det sociale univers, den er et produkt af, er den som en fisk i vandet: Alt går af sig selv, der er ingen problemer ... Verden omfatter mig, men jeg forstår den, fordi den omfatter mig. Det er, fordi den har skabt mig, fordi den har skabt de kategorier, jeg bruger til at opfatte den med, at den forekommer mig naturlig og indlysende rigtig (Bourdieu & Wacquant, 1996, s. 113)

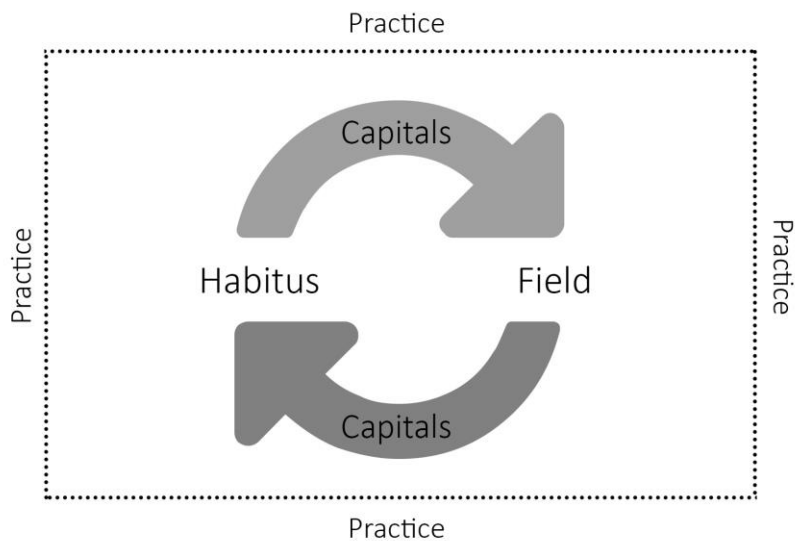
Ved å bruke sammenligningen «som fisken i vannet» illustrerer Bourdieu hvordan kunnskapen er kroppsliggjort og naturliggjort. Individet husker med kroppen og disposisjonene i habitus uttrykkes med kroppen, men hvordan kunnskapen har oppstått er glemt i den forstand at individet ikke reflekterer over det, det fungerer ubevisst. Individet oppfatter det dermed som naturlig og selvfølgelig (Wilken, 2008). Jeg ønsker derfor å bruke denne undersøkelsen til å identifisere informantenes habitus for å se om det er noen kjennetegn som går igjen. Det vil jeg gjøre ved å be informantene reflektere over sin hverdag som jobbsyklist og slik få fram refleksjoner som de kanskje ikke har tenkt over tidligere, men bare tatt for gitt.

Habitus kan opptre både individuelt, kollektivt og samfunnsmessig. Den er individuell fordi alle mennesker har sin unike erfaringshistorie og en bakgrunn som former oss ulikt. Men den er også kollektiv ved at habitus tilegnes i en kultur, eller i et spesielt sosialt miljø. Den skapes i et fellesskap som muliggjør felles forståelser. Habitus er også samfunnsmessig fordi individene opplever ulikheter i samfunnet og internaliserer disse (Wilken, 2008). Jeg ønsker i denne oppgaven å se hva som kjennetegner både den individuelle og kollektive habitus hos syklistene.

Bourdieu & Wacquant (1996) har beskrevet habitus som varige disposisjoner, og referert til habitus som «treg, men foranderlig». For at det skal skje en forandring i habitus, må det være forandring i agentens ytre omgivelser. Dette skjer ikke automatisk. Men det skjer gjennom sosial forankring og individuell aksept knyttet til erfaringer i nye sosiale miljø. Dette skjer ikke fort, men det kan skje (Wilken, 2008). De ytre omgivelsene som kan skape endring i habitus hos jobbsyklistene kan for eksempel være tilretteleggingen på arbeidsplassen, nye sykkelveier og endring i reisevei. I følge Bourdieu (1995) vil en slik endring ikke automatisk

føre til flere syklister, men at det ligger et potensiale her for at flere kan begynne å bruke sykkelen og dermed skape endring i sin habitus.

På denne figuren ser vi hvordan vår sosiale praksis styres av vår habitus og hvilket felt vi inngår i. Feltet påvirker mengde og form av kapital, samtidig som vår habitus er med på å bestemme hvilke kapitalformer vi klarer å tilegne oss (lisahunter m.fl., 2015). Derfor blir vekselvirkningen mellom habitus og felt viktig. Ved å forsøke å kartlegge informantenes habitus og hvilke kapitalformer som inngår i den, vil det være mulig å utforske hva som kan gi «inngangsbilletten» og gi anerkjennelse i jobbsyklingsfeltet.



Figur 1: «The interaction between field, habitus and capital through practice» (lisahunter m.fl., 2015, s. 5)

4 Metode

I denne oppgaven ønsker jeg å utvikle kunnskap om jobbsyklister i Tromsø. Jeg ønsker å vite hvilke handlingsbetingelser og holdninger som kjennetegner jobbsyklistene. Som vist i kapittel to om tidligere forskning er det tidligere gjort flere kvantitative undersøkelser som har sett på hyppighet og motivasjonsfaktorer til jobbsyklister. Det er derimot lite forskning på deres erfaringer og opplevelser. For å fram erfaringene og opplevelsene til syklistene har jeg valgt å bruke en kvalitativ metode.

Metodekapittelet beskriver datainnsamlingsprosessen og begrunnelser for de ulike valgene jeg har tatt underveis. Ved å vise hvordan undersøkelsen ble gjennomført, dataene analysert og resultatene fremstilt og drøftet, ønsker jeg å gi oppgaven troverdighet og leseren en bedre forståelse og innsikt. Gjennom å redegjøre for disse prosessene i metodekapittelet er hensikten å øke validiteten og påliteligheten til oppgaven (Jacobsen, 2015).

Selv om jeg vil forsøke å redegjøre for hele prosessen, vil det alltid være noe som vil være usynlig. Thagaard (2009) betegner dette som spontaniteten i forskningen. Kreativiteten følger sin egen utvikling, og den kvalitative forskningsprosessen inneholder både systematikk og spontanitet. Det vil alltid være valg jeg tar på bakgrunn av mitt ståsted som forsker og mine tidligere livserfaringer.

4.1 Vitenskapsteoretisk forankring

Mitt overordnede vitenskapsteoretiske perspektiv har vært teorien om sammenheng (Aase & Fossåskaret, 2007). Epistemologisk sett kan denne kunnskapen kun innhentes gjennom at man forkaster ideen om at det finnes en ytre og objektiv verden. Ved å oppfatte verden gjennom sansene våre som konstruerer vår virkelighet kan vi få innsikt i at virkeligheten er en konstruksjon av våre erfaringer og en del av oss selv. Fordi vi som mennesker er begrensede, vil også vår kunnskap om verden også være det (Aase & Fossåskaret, 2007). Epistemologisk sett kan denne kunnskapen kun innhentes gjennom en subjektiv tilnærming, hvor kunnskap skapes i interaksjonen mellom forsker og det som blir utforsket (Markula & Silk, 2011). Retningene fenomenologi, konstruktivisme, hermeneutikk og postmodernisme har sitt grunnlag i teorien om sammenheng (Creswell, 2013).

Det ontologiske og epistemologiske utgangspunktet for denne oppgaven er sosial konstruktivisme. Sosial konstruktivisme bygger på en oppfatning om at vår sosiale virkelighet og vår kunnskap er sosialt konstruert av mennesket, som både skaper og blir skapt av

samfunnet. Det er i denne prosessen at virkeligheten utvikles (Berger & Luckmann, 2000). I følge Creswell (2013) tar forskere innen konstruktivistisk perspektiv ofte utgangspunkt i konteksten hvor informantene lever, for å få en forståelse av den historiske og kulturelle settingen.

4.2 Kvalitativ metode

Kvalitativ metode egner seg godt når man skal undersøke opplevelser og erfaringer, og søke å forstå disse. Kvalitativ metode regnes som den best egnede metode for å få en økt forståelse av sosiale fenomener (Thagaard, 2009; Widerberg & Bolstad, 2001). Det sentrale i kvalitativ tilnærming er å få innsikt i hvordan informantene opplever sin livsverden (Dalen, 2004). Jeg har valgt å bruke kvalitativ intervjuundersøkelse som fremgangsmetode. Intervju er godt egnet når vi ønsker informasjon om personers opplevelser, synspunkter og selvforståelse (Thagaard, 2009).

4.3 Strategisk utvelging av informanter

4.3.1 Utvalgsriterier

Kvalitative studier baserer seg på at forskeren velger ut informanter som kan uttale seg om temaet man ønsker å undersøke, slik at man kan finne svar på problemstillingen. Slike utvalg kalles gjerne strategiske (Tjora, 2012).

Utvalgsriteriene i undersøkelsene var følgende;

- 1) Person i alderen 25 til 55 år.
- 2) Tilholdssted i Tromsø som bruker sykkelen til jobb minimum 50% av arbeidsreisene gjennom hele året.

Jeg ønsket å etterstrebe spredning i

- 3) Alder
- 4) Yrke (utdanning)
- 5) Fysisk aktivitetsnivå, både aktive og inaktive.
- 6) Kjønn: 50/50 fordeling mellom menn og kvinner.

Aldersspennet ble valgt for å få med informanter med ulike hverdagsutfordringer og erfaringer. Som for eksempel personer med små barn, personer som bor alene og personer som har erfaringer fra hvordan sykkelvanene deres har endret seg over lang tid i tråd med

deres livssituasjon. Jeg ønsket en balansert kjønnsfordeling i materialet da jeg ønsket å være åpen på om det kunne være noen forskjeller på menn og kvinners erfaringer og opplevelser.

4.3.2 Tilgang til feltet

Jeg sykler ikke regelmessig til jobb og vil derfor ikke si at jeg kjenner feltet spesielt godt. Jeg har imidlertid flere bekjente og venner som sykler gjennom hele året, som jeg har diskutert hvordan jeg skal få tak i informantene med. Jeg har etterstrebet å finne personer som jeg ikke kjenner fra før. Årsaken til dette er at det kan prege intervju situasjonen og informasjon som antas som selvfølgelig mellom de to partene forblir usagt (Kvale, Brinkmann, Anderssen, & Rygge, 2015). Jeg tok derfor kontakt med «Sykkelbyen Tromsø» som er et prosjekt for å fremme transportsykling i Tromsø kommune. De har god kunnskap om jobbsyklistene i Tromsø, og dermed god tilgang til feltet jeg var interessert i. De sa seg svært villige til å hjelpe med rekrutteringen av informanter og mente at det ikke ville være noe problem å finne nok informanter innenfor de ønskede kriteriene.

4.3.3 Rekruttering av informanter

For å kunne nå bredt ut i Tromsø, ble det sendt ut en rekrutteringsmail (se vedlegg 1) fra «Sykkelbyen Tromsø» til alle de ansatte i Tromsø kommune og til Næringsforeningen som har alle bedriftene med tilholdssted i Tromsø sentrum blant sine mottakere. Jeg sendte også den samme mailen til mine helårssyklende venner, som var ansatt i store firmaer i Tromsø. Gjennom denne metoden håpet jeg å rekruttere mange, slik at jeg kunne få tak i den variasjonen jeg ønsket ut fra utvalgs kriteriene.

Denne prosessen ble litt mer utfordrende enn først antatt. Det var lite respons og henvendelser fra aktuelle informanter. Jeg fikk kun fire som responderte, noe som jeg ikke anså som nok til å få belyst problemstillingen tilstrekkelig. I følge Kvale m fl (2015) bør man i kvalitative undersøkelser ha så mange informanter man trenger for å svare på problemstillingen. Kun fire informanter ville trolig ikke gi den dybden og mulighet for forståelse som jeg ønsket. Jeg endret derfor rekrutteringsmetode til *snøballmetoden*. Thagaard (2009) beskriver denne metoden ved at man først kontakter personer som har de egenskapene og kvalifikasjonene som er relevante for problemstillingen. Deretter ber man disse personene om navn på andre som har tilsvarende egenskaper. Ulempen med dette er at det kan bli mange personer fra samme miljø (Thagaard, 2009). Jeg valgte derfor å spørre personer fra ulike miljø om de visste om noen jobbsyklister som kunne være aktuelle. Til det brukte jeg allerede personer som var inkludert i studien og vennkontakter som er helårssyklister. Det var derfor flere små

«snøballer» som begynte å rulle. Gjennom denne prosessen fikk jeg opprettet kontakt med ni informanter som ønsket å delta. Disse tok kontakt med meg gjennom mail og SMS.

Thagaard (2009) problematiserer snøballmetoden ved at personer som er tilgjengelig for forskeren gjennom denne metoden ofte, er personer som er fortrolig med forskning og ikke har noe imot å få studert sin livssituasjon. Det er derfor mulig at overførbarheten til andre grupper i samfunnet vil bli svekket. Tidligere har det vist seg at personer med høyere utdanning oftere er med i kvalitative studier enn personer med lavere utdanning (Thagaard, 2009). Denne skjevheten viste seg også å være i mitt utvalg, da alle informantene har høyere utdanning. Tidligere studier viser også at det er større sannsynlighet for at du er fysisk aktiv når du har høy utdanning (Vaage, 2004). Jeg ønsket i utgangspunktet en større bredde i forhold til utdanningsbakgrunn og fysisk aktivitetsnivå.

4.4 Semistrukturert intervjuguide

Ved kvalitative intervjuer ønsker man å utforske et tema i dybden. Det er derfor viktig å strukturere intervjuet etter hva man ønsker å få dypere kunnskap om. Spørsmålene bør invitere informanten til å reflektere over spørsmålene slik at man får fyldige svar (Thagaard, 2009). I denne undersøkelsen valgte jeg å bruke en semistrukturert intervjuguide. Slik hadde jeg muligheten for å velge nye temaer, samtidig som jeg hadde oversikt over hvilke temaer jeg ville gå nærmere inn på.

Jobbsykling er sammensatt av flere faktorer i både ytre og indre miljø. I min intervjuguide tok jeg derfor utgangspunkt i flere ulike kategorier som er brukt i tidligere forskning (se vedlegg 2). Det var også viktig å få fram faktorer som kanskje ikke har vært forsket på tidligere. Derfor strukturerte jeg intervjuet slik at det ga muligheter for informanten å dele erfaringer som jeg ikke forventet. Dette kjennetegner en semistrukturert intervjuguide (Thagaard, 2009).

Jeg laget min intervjuguide slik at jeg starter med enkle konkrete spørsmål som var lette for informanten å svare på. Eksempler på dette er alder, yrke og antall sykkeldager i uken. Dette var for å få informasjon om informantenes bakgrunn og for å «varme opp» informanten slik at han/hun ble trygg i intervjusituasjonen. I følge Thagaard (2009) er det en fordel å starte med nøytrale temaer som det er lett å snakke om, før man gradvis kommer mer inn på mer emosjonelt ladede temaer. Jeg valgte derfor å begynne med reisevaner, før jeg gikk nærmere inn i temaer som helse og livskvalitet. Disse temaene vurderte jeg som mer sensitive. Jeg formulerte ferdige spørsmål under hver kategori i guiden for å få til så gode

spørsmålsformuleringer som mulig. For eksempel «*Fortell litt om hvordan du opplever...*», «*Hvordan vil du karakterisere...*» og «*Hva mener du om...*». Ved å bruke åpne formuleringer på spørsmålene, ville jeg åpne for syklisterens spontane svar uten å legge for sterke føringer på hva jeg mener og tenker om de ulike temaene. Dette åpnet også opp for at jeg kunne ta spontane valg ut ifra situasjonen og hva jeg ønsket å gå dypere inn i. Eksempler på dette var «*hva mener du når du sier...*» og «*har du noen episoder du kan beskrive nærmere...*» (se vedlegg 2). I følge Kvale m. fl (2015) starter analysen fra forskerens side allerede her, ved at jeg hele tiden tar valg ut fra situasjonen om hva jeg ønsker å høre mer om. Intervjuguiden ble derfor benyttet som et verktøy som jeg brukte for å få fram de gode spørsmålene som kunne åpne for refleksjoner fra informantene. Intervjuguiden min ble testet ut på en jobbsyklende venn for å sjekke hvordan den fungerte i praksis. Den viste seg å fungere godt, og vi fikk en god flyt i samtalen.

4.5 Datainnsamlingsprosessen - forarbeid og gjennomføring av intervju

I et kvalitativt forskningsintervju er hensikten å få fyldig og omfattende informasjon om hvordan andre mennesker opplever sin livssituasjon, og hva de mener om de ulike temaene som tas opp (Widerberg & Bolstad, 2001). Datamaterialet skal kunne redegjøre for informantens forståelse av deres opplevelser og erfaringer, og dermed hvilke handlingsbetingelser som preger deres jobbsykling. Intervjudata dannes av både informanten og intervjueren i felleskap gjennom at intervjuet er en samtale mellom intervjuer og informant (Thagaard, 2009). Det kvalitative forskningsintervjuet prøver å få frem betydninger av folks erfaringer og avdekker deres opplevelser av verden, forut for vitenskapelige forklaringer (Kvale m.fl., 2015). Thagaard (2009) legger vekt på hvordan det ofte oppstår en asymmetri mellom intervjuer og informant. Da det er forskeren/intervjueren som definerer situasjonen, presenterer samtaletemaer og styrer intervjuet gjennom å bestemme spørsmålene. Likevel er det informanten som sitter på kunnskapen og bestemmer hva han/hun ønsker å fortelle i intervjuet. Det er derfor viktig at forskeren klarer å skape tillit og åpenhet for å skape fortrolighet i situasjonen (Thagaard, 2009). Dette var aspekter jeg la vekt på videre i intervjuprosessen.

Jeg brukte mail for å avtale tidspunkt og sted for intervjuene. Via mail sendte jeg ut informasjonsskriv og samtykkeerklæring (vedlegg 3 og 4), slik at informanten hadde anledning til å lese igjennom dette på forhånd. Alle intervjuene ble gjennomført på

informantens arbeidsplass i arbeidstiden deres. Jeg la vekt på at intervjuene fant sted i et lokale som er trygt og kjent for informanten (Kvale m.fl., 2015; Thagaard, 2009). Det ble presisert ovenfor informantene at jeg ønsket at vi kunne sitte en plass hvor vi ikke ble forstyrret. Det ble derfor stort sett benyttet møterom som informanten hadde booket. To av intervjuene ble gjennomført på kontoret til informanten, noe som fungerte godt. Selv om intervjuene foregikk i arbeidstiden, var ikke dette noe som førte til at det ble «stress» i situasjonen. Jeg var svært fleksibel på tidspunkt ovenfor informantene, noe som gjorde det relativt enkelt å finne et egnet tidspunkt. Informantene uttrykte også at de var svært fornøyd med at jeg kunne komme til dem, slik at de ikke brukte unødig med tid på dette. Jeg ønsket å ta lydopptak og hadde testet lydopptak-funksjonen på forhånd slik at jeg var sikker på at teknologien fungerte.

Selve intervjuet startet med at jeg spurte informanten om han/hun hadde hatt anledning til å lese igjennom samtykkeskjema og informasjonsskrivet. Alle informantene hadde lest dette på forhånd og det virket som de hadde satt seg godt inn i sine rettigheter. Jeg informerte de likevel muntlig om krav til konfidensialitet og deres rett til å trekke seg når som helst. I følge Kvale m. fl (2015) er konfidensialitet de krav som stilles for at private data om deltakerne ikke skal avsløres. Etter at samtykke var signert informerte jeg videre om intervjuets gang. Jeg poengterte at alle svar var gode svar, og at jeg ønsket deres personlige erfaringer og opplevelser.

Jeg opplevde at intervjuene fløt bra. Intervjuguiden fungerte godt, og jeg fulgte den der det var hensiktsmessig. Jeg syntes heller ikke at det bød på noen problemer å løsrive seg fra denne. De ulike kategoriene som jeg på forhånd hadde forberedt var ikke like aktuelle for alle informantene. Eksempelvis hadde jeg en kategori som gikk på endringer i transportmiddel. Her viste det seg at de fleste informantene hadde syklet i flere år, og det ble derfor unaturlig å snakke om hva som gjorde at de skiftet fra bil til sykkel, da dette enten var svært lenge siden eller noe som aldri hadde vært en realitet. Dette var et eksempel på min forutinntatthet om at alle som sykler trolig alltid har kjørt bil tidligere. Ett tema som også kom opp i det første intervjuet var el-sykkel. Jeg utviklet derfor ett stikkord på dette i intervjuguiden min, slik at jeg skulle huske å bringe det opp om ikke informantene gjorde det.

Informantene var tydelig engasjert i jobbsyklingen, og det var lett å få utdypende svar på spørsmålene. For å gi informantene muligheten til refleksjon, valgte jeg å holde på stillheten en liten stund. Jeg ga også informantene oppmuntrende tilbakemeldinger som *ja...*, *hm...* eller

nikk underveis. Ved å benytte seg av dette signaliserer man interesse for det som blir sagt og at man ønsker mer informasjon (Thagaard, 2009). Jeg valgte også å informere om når jeg gikk over til nye tema, for at informanten skulle få anledning til å ta stilling til om han/hun var klar til å gå videre eller hadde mer å tilføye. Jeg valgte å avslutte med et åpent spørsmål som for eksempel: «er det noe du ønsker å tilføye?». I disse tilføyelse kom det ikke opp nye temaer, men informantene bekreftet ofte det vi hadde snakket om og understreket sine hovedpoenger fra tidligere i samtalen. En av de siste informantene valgte også å fortelle at dette intervjuet hadde vært som terapi for han, fordi det hadde vært godt å snakke om noe som betydde mye for han. I intervjuprosessen opplevde jeg at intervjuene gikk bedre etter hvert som jeg fikk erfaring og større trygghet.

De fire første intervjuene ble gjennomført på ett tidsrom på fem dager. Jeg tok kun ett intervju om dagen, for å være best mulig opplagt til hvert intervju. I etterkant av intervjuene skrev jeg et sammendrag og refleksjonsnotat for å samle inntrykkene jeg satt igjen med (Widerberg & Bolstad, 2001). Alle de ni intervjuene ble gjennomført på tre uker i november 2016. Jeg valgte å gjennomføre intervjuene i november, fordi november ofte er en vekslende vintermåned i Tromsø, og vanskeliggjør jobbsyklus i forhold til vær og tilrettelegging.

4.5.1 Bruk av lydopptaker

Dalen (2004) anbefaler å bruke lydopptaker ved gjennomføring av kvalitative intervjuer fordi man her får med seg ordrett det som blir sagt av informanten. Jeg har også brukt lydopptaker i forbindelse med tidligere undersøkelser og har derfor god erfaring med bruk av lydopptak. Jeg vet at jeg som forsker vil klare å være mer tilstede i samtalen om jeg ikke trenger å notere alt som blir sagt, samtidig som jeg får anledning til å vie min fulle oppmerksomhet til informanten. Dette støttes også av Thagaard (2009).

Man skal alltid spørre om det er greit at lydopptak blir gjort (Tjora 2013). Dette var noe jeg gjorde i informasjonsskrivet (vedlegg 3) og som jeg gjentok før vi satte i gang med intervjuet. Det var en informant som stilte seg litt kritisk til bruk av lydopptak, men etter at jeg forklarte hvordan det skulle brukes virket det som han ble mer fortrolig med det. Det skal også opplyses om når opptakene skal slettes (Tjora 2013). Alle informantene ble informert om at alle opptak vil bli slettet innen 1. juni 2017, slik NSD har krevd (se vedlegg 5).

4.6 Transkribering

I etterkant av intervjuene gjennomførte jeg transkripsjon av alle lydopptakene. Dette gjorde at datamaterialet skiftet form fra muntlig til skriftlig. Transkripsjonen er med på å omformulere virkeligheten til et tilgjengelig og håndterbart materiale, som bidro til å strukturere intervjuene slik at de kunne analyseres som tekst (Kvale m.fl., 2015). Ved å høre på lydopptakene gjenopplevde jeg erfaringen fra intervjuet og ble kjent med materialet fra en ny side (Malterud, 2011). Gjennom transkriberingsprosessen lærer man også mye om sin egen intervjustil (Kvale m.fl., 2015). Dette var spesielt viktig for meg som en uerfaren jobbsyklist-intervjuer.

I transkripsjonsprosessen hørte jeg på lydopptaket mens jeg ord for ord skrev ned det som ble sagt. Kvaliteten på lydopptaket var god og det gikk bra å høre det som ble sagt. Noen av informantene mumlet litt, og dette skapte utfordringer, men ved å skru ned tempoet og høre på lyden flere ganger klarte jeg å gjengi ordrett det som ble sagt. Flere av informantene hadde ulike dialekter, så jeg måtte derfor ta stilling til hvilken skriftform jeg ønsket å bruke. Jeg valgte å transkribere alle intervjuene i bokmålsform. Dette med hensyn til anonymisering av informantene, slik at de ikke skulle gjenkjennes basert på deres dialekt. Ordrett sitering kan også oppleves som krenkende av informantene og jeg har derfor valgt å bruke et skriftspråk ved sitering framfor den muntlige formen. Dette har gjort at sitatene også er blitt mer lettleste (Kvale m.fl., 2015).

Jeg ønsket i utgangspunktet å transkribere hvert intervju ferdig før jeg gjennomførte neste intervju. Dette klarte jeg bare å gjennomføre med de to første intervjuene, men ved å ha gjennomført noe av transkripsjonen før jeg var ferdig med alle intervjuene ga dette meg en innsikt i min «intervjustil» og dermed anledning til å forbedre denne til de gjenværende intervjuene.

4.7 Analyse av intervjudata

Kvale & Brinkmann (2015) poengterer at det kan være en god ide å tenke gjennom hvilken analysemetode man har tenkt å benytte seg av i forkant av intervjuene. Jeg hadde planlagt å benytte meg av en abduktiv tilnærming basert på tidligere forskning og temaene i intervjuguiden. En abduktiv tilnærming tar utgangspunkt i empiriske enkelttilfeller og tar i bruk teoretiske forestillinger og begreper (Dalen, 2004). Jeg brukte derfor mange av Bourdieu's begreper og andre begreper som var sentrale i den tidligere forskningen i

kategoriseringen. Etter kodingen av intervjumaterialet satt jeg igjen med noen koder som ikke lot seg kategorisere etter den abduktive tilnærmingen. Jeg lagde derfor noen egne koder og kategorier på disse. Jeg vurderte å bruke et dataprogram for å kode og kategorisere materialet, men jeg syntes dette tok for mye tid å lære seg. Jeg valgte derfor å bruke den manuelle metoden med fargekoder, klipping og liming; flytting og markering av tekst på datamaskinen. Til slutt valgte jeg å lage en tematisk framstilling av kategoriene for å få bedre overblikk over de ulike informantene slik at jeg kunne se etter sammenhenger og unike fortellinger.

4.8 Datas kvalitet

Kvaliteten på undersøkelsen påvirkes av ulike forhold i kvalitativ forskning. Disse er troverdighet, transparens, pålitelighet og forskerrefleksivitet (Markula & Silk, 2011). Thagaard (2009) tar også med bekreftbarhet og overførbarhet for å vurdere kvaliteten i forskningen. I kvalitativ forskning vil tekster som er produsert av forskeren aldri være helt nøyaktige, og dataene er alltid basert på forskerens tolkninger (Markula & Silk, 2011). For å presentere dataene mest mulig troverdig er det viktig å beskrive hele forskningsprosessen slik at man gir undersøkelsen mest mulig transparens. Transparens handler om å gi en detaljert og systematisk beskrivelse av hvordan undersøkelsen er blitt gjennomført. Da er det mulig for leseren å sette seg inn i hvordan og hvorfor de ulike valgene er tatt og selv vurdere om dette er troverdige funn (Markula & Silk, 2011).

For å skape ytterligere transparens vil jeg vurdere min rolle som forsker (forskerrefleksivitet), og datas troverdighet, bekreftbarhet og overførbarhet.

4.8.1 Forskerrefleksivitet

Vår forståelse er bestemt av vår førforståelse (Dalen, 2004). Denne omfatter meninger og oppfatninger vi på forhånd har i forhold til det fenomenet som studeres. Når vi møter informanter stiller man som forsker alltid med en førforståelse (Dalen, 2004). Det er derfor viktig å bruke denne førforståelsen til å åpne for best mulig forståelse av informantenes opplevelser og erfaringer. Ved at man er bevisst på sin egen førforståelse blir man mer sensitiv når det gjelder teoriutvikling i eget intervjumateriale (Dalen, 2004).

Jeg har syklet mye i min barndom og oppvekst og brukte sykkeln aktivt som transportmiddel inntil jeg skaffet meg egen bil. Etter dette har sykkel mest blitt brukt til trening og rekreasjon. Jeg deltar derfor ikke aktivt i jobbsyklingsfeltet, men jeg observerer det daglig fra buss eller bil. Mange av mine kollegaer sykler til jobben og jeg har gjennom dem fått mange beretninger

og historier om hva som skjer på sykkelen tur/retur jobb. Jeg synes vinteren i Tromsø kan være utfordrende med tanke på vær, mørke og vanskelige trafikkforhold. Jeg lar meg derfor fascinere over disse jobbsyklusene som kjemper seg fram i snøstormen. Dette preget min forforståelse om hvem som sykler og hvorfor de sykler.

I intervjuene inntok jeg en holdning som signaliserte at jeg visste lite om jobbsykling i Tromsø, slik at jeg skulle få de til å fortelle detaljert om sine jobbreiser og sine betingelser for at de valgte sykkel som jobbtransport. Dette syntes jeg fungerte godt for å få fram dybden i historiene. Jeg jobber til daglig med mennesker og bruker derfor mye av min arbeidstid til å samtale med pasienter om deres helse. Gjennom denne erfaringen er jeg blitt vant til hvordan jeg skal «intervjue» personer for å få deres tillit og for å få de til å åpne seg om sin livssituasjon og sine livserfaringer. Dette kom til god nytte under intervjuene.

4.8.2 Troverdighet

I følge Thagaard (2009) forteller troverdigheten oss om forskningen er utført på en tillitsvekkende måte. Som kvalitativ forsker er hele forskningsprosessen basert på samhandling med informantene og den forforståelsen som begge møter intervjusituasjonen med (Kvale m.fl., 2015). For å styrke troverdigheten må forskeren redegjøre nøye for de valgene som er tatt i forskningsprosessen for å vise hvordan datamaterialet er skapt. Dette har jeg forsøkt å gjøre ved å synliggjøre mine valg på en grundig måte gjennom dette metodekapitlet. I denne undersøkelsen er det kun jeg som har kodet og analysert dataene. Jeg har diskutert funnene med min veileder, men det er kun jeg som har hatt full oversikt i det omfattende intervjumaterialet. For å styrke troverdigheten på dette feltet kunne det vært hensiktsmessig med flere medforskere som hadde vært med i diskusjonen om tolkningene av datamaterialet (Kvale m.fl., 2015).

4.8.3 Bekreftbarhet

Thagaard (2009) knytter bekreftbarhet opp mot validitet. For å kunne bekrefte noe, må dataene som blir produsert kunne knyttes opp mot tidligere forskning. Ved å gjøre dette kan man vise at tidligere forskning med lignende kontekst har funn som samsvarer. Derfor vil bekreftbarheten bedres ved å knytte teorier opp mot egen forskning (Thagaard, 2009). Jeg har hatt vanskelig for å finne lignende studier som denne, men jeg har brukt tidligere forskning som har vært innoen noen av de samme temaene for å kunne bekrefte/avkrefte funnene. Som tidligere nevnt vil også min rolle som forsker og mine subjektive fortolkninger påvirke resultatet.

4.8.4 Overførbarhet

Overførbarhet har en direkte tilknytning til hvordan vi argumenterer for at de tolkninger som er utviklet med utgangspunkt i datamaterialet, kan ha gyldighet i andre sammenhenger (Thagaard, 2009). I kvalitative studier er det ikke et mål om å kunne generalisere funnene, men å kunne forstå et fenomen. Derfor vil antall informanter bestemmes ut fra et mål om robuste data. Jeg så at det var flere vinklinger på temaet som kom fram med intervjuene, selv om det var mange av de ulike faktorene ved jobbsykling som gikk igjen hos alle informantene. Det kom fram nye betraktninger også når jeg gjennomførte det niende intervjuet. Derfor tror jeg ikke at metningspunktet på materialet ble nådd (Thagaard, 2009). Men at antallet informanter heller måtte bestemmes av mengden i materialet.

I kvalitative studier skal ikke antallet informanter være større enn at det er mulig å gjennomføre dyptgående analyser (Thagaard, 2009). Etter å ha gjennomført ni intervjuer satt jeg med et fyldig nok materiale til å svare på min problemstilling. Samtidig som jeg ikke så at det ville være hensiktsmessig å intervju flere, med bakgrunn i at jeg ønsket å kunne fordype meg i materialet i analysen. Ved å ha et relativt homogent utvalg vil denne studien kunne si mye om handlingsbetingelser og livsstilskjennetegn til denne gruppen. Dette vil mest sannsynlig være overførbart til andre helårssyklister med like egenskaper som for eksempel høyere utdanning. Andre helårssyklister med annen sosial bakgrunn vil denne undersøkelsen i liten grad ha fokus på og dermed bør overførbarheten av konklusjonene vurderes i forhold til andre grupper. Resultatene vil være viktig kunnskap for «Sykkelbyen Tromsø» og andre organisasjoner som jobber for å fremme jobbsykling, og som er interessert i å få kunnskap om jobbsyklisterens betingelser og tenkemåter.

4.9 Ethiske vurderinger

Flere instanser er til for å beskytte informantene, slik som Norsk Senter for forskningsdata (NSD). Dette forskningsprosjektet er meldt inn til og godkjent av NSD (se vedlegg 5). Det er likevel forskerens respekt, konfidensialitet og gjensidighet til informanten som er det aller viktigste (Tjora, 2012). Når forskeren skal publisere data som er innhentet, er det viktig at man tenker seg godt om slik at man ikke publiserer noe ufordelaktig om noen annens liv. Det skal ikke være mulig å finne ut hvilke informanter som har vært delaktige i denne studien, og det skal ikke være mulig å koble sitater til navngitte personer (Tjora, 2012).

Når man utfører vitenskapelige undersøkelser skal identiteten til de som bidrar være skjult. Undersøkelsen kan ikke settes i gang før deltagerne har signert informert samtykke. Et informert samtykke betyr at informanten på forhånd skal orienteres om alt som angår deltakelse i forskningsprosjektet (Kvale m.fl., 2015). Informantene fikk utlevert et informasjonsskriv i forkant av intervjuet. Her stod det blant annet at de kunne trekke seg fra intervjuet når de ville, at all informasjon om de ville bli behandlet konfidensielt og at det ikke vil være noen mulighet for å identifisere noen i den ferdige oppgaven (se vedlegg 3). Samtykkeerklæringen ble underskrevet av informantene, slik at de dokumenterte at de var villige til å delta i studien (Dalen, 2004). I framstillingen av analysen er informantene gitt fiktive navn og deres yrkestittel er generalisert for å bevare deres anonymitet.

5 Analyse

I analysekapitlet vil jeg presentere funnene som viser hvilke handlingsbetingelser jobbsyklistene har i forhold til jobb, familie og hverdagsliv og arbeidsvei (problemstilling 1). Jeg vil også videre presentere informantenes holdninger og livsstil knyttet til helse, fysisk aktivitet og miljø (problemstilling 2). Funnene vil bli diskutert i lys av tidligere forskning og Bourdieu's handlingsteori. Avslutningsvis vil jeg oppsummere og konkludere i forhold til hva undersøkelsen kan bidra med til feltet.

Først vil jeg gi en presentasjon av hva som kjennetegner jobbsyklistene i Tromsø, litt om hva som kjennetegner deres bakgrunn.

5.1 Informantenes bakgrunn og sykkelhabitus

Som nevnt i metodedelene er informantene her anonymisert og gitt fiktive navn. Jeg har også valgt å generalisere yrkestittelen av anonymitetshensyn.

5.1.1 Informantenes bakgrunn

Som oversikten nedenfor viser, består utvalget av ni informanter, fire kvinner og fem menn i alderen 27 år til 51 år. Alle informantene har høgskole- eller universitetsutdanning og er i full jobb. De har ulike yrker med en hovedvekt hvor det kreves realfaglig kompetanse. De jobber både i offentlig og privat sektor. De fleste av informantene har små barn, noen er enslige og en har voksne barn som er flyttet hjemmefra. De er altså i ulike livssituasjoner, selv om hovedtyngden av informantene er småbarnsforeldre. Alle informantene betegner seg som fysisk aktive utenom jobbsyklingen, men de har ulik treningsbakgrunn og driver i ulik grad med regelmessig fysisk aktivitet. Noen går spaserturer og andre trener aktivt opptil fire ganger i uken for å prestere i konkurranser. De har ulik lengde på sin reisevei, men alle har arbeidssted på Tromsøya. Lengden på reiseveien varierer mellom 2,5 km og 13 km. To av syklistene bruker el-sykkel, der en av disse el-syklistene varierer mellom å bruke vanlig sykkel og el-sykkel. Alle informantene sykler gjennom hele året og sykler fra tre til fem dager i uken. De defineres derfor som helårssyklister. Det er stor variasjon i utvalget om hvor lenge de har syklet til jobb. Variasjonene er fra åtte måneder til 15 år. For nærmere informasjon, se tabell 1 under.

Tabell 1. Oversikt over informantene

| <u>Navn</u> | <u>Alder</u> | <u>Yrke/Utdanning</u> | <u>Antall i husstanden</u> | <u>Fysisk aktivitetsnivå</u> | <u>Reise-lengde</u> |
|-------------|--------------|--|----------------------------|--|---------------------------------|
| Per | 36 | Arkitekt (Masterutdanning) | 4 (1 og 3år) | Ja. Tidligere vært svært aktiv. Har ingen faste treningstider, men prøver å komme seg mye ut på tur. | 13km 50/50 med El-sykkel |
| Kari | 37 | Rådgiver (Bachelorutdanning) | 2 (ingen barn) | Går turer med hunden. | 2,5km Bruker el-sykkel |
| Marit | 42 | Sivilingeniør (Masterutdanning) | 5 (8, 11 og 12år) | Har faste treningstider 3 ganger i uken | 4km |
| Jens | 45 | Arkitekt (Masterutdanning) | 5 (8,7 og 1år) | Trener regelmessig 3-4 ganger i uken. | 11,5km |
| Ola | 51 | Sykepleier (Bachelorutdanning) | 4 (8 og 10år) | Ingen faste treningstider. Prøver å komme seg ut på tur i helgene med familien. | 6-7km |
| Sondre | 27 | Sivilingeniør (Masterutdanning) | 1 | Trener regelmessig 3-4 ganger i uken. | 4km |
| Hans | 44 | Sivilingeniør (Masterutdanning) | 4 (9 og 4 år) | Trener regelmessig 3- 4 ganger i uken. | 5km |
| Line | 50 | Rådgiver (Bachelorutdanning) | 3 (18år) | Trener daglig. | 6km |
| Beate | 36 | Lege (Høyere profesjonsutdanning, 6 år) | 4 (9 og 11 år) | Tidligere aktiv. Nå er det mest jobbsykling. | 6km |

5.1.2 Sykkelhabitus

I intervjuene kom det fram at mange av informantene hadde et positivt forhold til sykkel fra barndommen og hadde syklet hele livet. De fleste hadde kun hatt opphold i korte perioder før de tok fram sykkelen igjen. To av dem uttrykte dette slik:

«Jeg har vokst opp med sykkel. Når jeg gikk på videregående så syklet jeg hele tiden. Da jeg var student syklet jeg. Det har alltid vært et naturlig framkomstmiddel for meg. Det var det jeg brukte når jeg var liten for å treffe kompiser. Man ble ikke kjørt over alt, så det var greit å ha en sykkel. Det var ikke slik at jeg plutselig oppdaget at nå må jeg begynne å sykle.» (Hans)

«Jeg syklet når jeg gikk på videregående, der var noen kilometer hver vei. Så det er noe med at jeg er vant med sykkelen fra jeg var barn. Når jeg studerte brukte jeg også sykkelen.» (Marit)

Dette tyder på at å sykle er en del av deres handlingsrepertoar. Det er et handlingsskjema som er blitt kroppsliggjort (Bourdieu, 1995). Det betyr at å bruke sykkel som framkomstmiddel er naturlig for dem. Vi kan si at de gjennom prosessen har tilegnet seg sykkelkapital, noe som gjør at de vektlegger denne aktiviteten også videre i livet. Deres sykkelkapital gjør at de ser på sykkel som et naturlig og viktig transportmiddel. Vi kan se at sykkel er en del av informantenes habitus fordi de sykler uten å reflektere over hvorfor de gjør det. Sykkel har blitt en del av deres sosiale historie og livsvarige disposisjoner (Bourdieu, 1995).

«Jeg har ikke tenkt på hvorfor jeg gjør det, jeg bare gjør det. Jeg trives med det. Jeg har alltid holdt på med noe aktivitet, og det er kanskje derfor jeg sykler. Det er ikke sikkert at de som ikke sykler har holdt på med noe tidligere.» (Line)

Her påstås det at dette muligens gjelder for alle som sykler. Det har blitt en vane som de gjennomfører hver dag. For informantene må det være noe spesielt dersom de må ta bilen eller bussen. Det betyr at de anser det mer formålstjenlig å sykle enn å kjøre bil. Ved at det er en vane kan man sammenligne det med Bourdieus begrep om «fisken i vannet» (Bourdieu & Wacquant, 1996). De reflekterer ikke over omgivelsene eller valgene sine, de bare er der på sykkelen på samme måte som fisken er i vannet (Bourdieu & Wacquant, 1996).

Sykling er noe man gjerne gjennomfører i et fellesskap med andre, og gjennom dette skapes det også en felles forståelse for hvordan aktiviteten skal gjennomføres. Dette danner

grunnlaget for utvikling av en kollektiv habitus (Wilken, 2008). Alle informantene ser ut til å ha en felles forståelse for hvordan sykling skal foregå uten at dette er noe de har reflektert over. Dette betyr at sykkelhabitus er både noe individuelt hver enkelt har med seg fra sin historie og oppvekst, men samtidig noe som opptrer kollektivt ved at de har en felles forståelse for hvorfor de gjør dette.

Jeg skal utdype dette videre ved først å gå mer inn på deres handlingsbetingelser og oppfatninger knyttet til jobb, familie og arbeidsvei.

5.2 Jobbsykling og handlingsbetingelser

Ved å se mer konkret på handlingsbetingelsene til syklistene, kan man utvikle en forståelse for hvorfor de sykler. For å forstå disse handlingsbetingelsene, har jeg valgt å ta utgangspunkt i de arenaene hvor jobbsyklingen starter, foregår og avslutter. Det vil si i familien og hverdagslivet, på arbeidsveien og på jobben. Dette utgangspunktet er inspirert av studien til Heesch og Sahlquist (2014). Som nevnt vil jeg diskutere de ulike handlingsbetingelsene opp mot tidligere forskning og forstå de i lys av Bourdieu's begreper om habitus, kapital og felt.

5.2.1 Arbeidsplassens muligheter og utfordringer

5.2.1.1 Arbeidstid

Som nevnt sykler informantene til jobb daglig gjennom hele året. Arbeidstiden deres styrer når de må sykle fra og til arbeidsplassen. De fleste har fleksitid med dagarbeid, hvor de har en kjernetid mellom klokken 09 på morgenen og klokken 14. Disse har dermed stor mulighet til å velge selv når de skal starte og slutte på jobb. Informantene som jobber innenfor helse, jobber skift, og har lite fleksibilitet i arbeidstiden. Ved skiftarbeid varierer arbeidstiden, og du må være på arbeidsplassen til faste tidspunkt hver arbeidsdag. Man er derfor avhengig av å ha en forutsigbar transportmetode, som man kan stole på og bruke til alle døgnets tider. Beate beskriver dette slik:

«Jeg begynner noen dager klokken 11 på formiddagen på jobb. Da er det ikke mulig å finne parkering, og jeg kan derfor ikke ta sjansen på å bruke bilen. Da er det stor sannsynlighet for at jeg kommer for seint. Men ved å bruke sykkel har jeg bare den å ta hensyn til og jeg vet nøyaktig hvor lang tid det tar.» (Beate)

Det antydes her hvordan sykkel er en mer forutsigbar løsning enn annen transport. Dette betyr at rammene knyttet til arbeidstid og fleksibilitet, er med å påvirke valget om å bruke sykkel.

Alle informantene har fast stilling i 100% jobb, og dette gir dem en forutsigbar hverdag. Ved å ha en jobb med forutsigbarhet, får de også anledning til å planlegge bedre. For noen betyr dette at de kan utnytte transportetappen på sykkel fra jobb til en lengre sykkeltur og dermed ha mulighet til å ivareta fysisk aktivitet gjennom jobbsyklingen.

«Hvis jeg ikke har et møte jeg skal i, at jeg bare skal sitte å jobbe på kontoret da går det gjerne hardt utover fleksitiden slik at jeg gjerne bruker en time for å sykle til jobb istedenfor 30 minutter som det vanligvis tar (...) Dette kan jeg gjerne repetere på vei tilbake. Da har jeg vært ganske aktiv og har hatt en bra tur.» (Per)

Dette viser hvordan jobbsyklingen muliggjør rom for trening og fysisk aktivitet, særlig for de som sitter mye i ro på kontoret. De fleste av informantene uttrykker at de har en lite fysisk krevende jobb, og har derfor behov for å være i aktivitet på andre måter. Da gir jobbsyklingen dem en anledning til dette.

Personer med høyere utdanning har ofte yrker som også er stillesittende (Helsedirektoratet, 2016). Alle mine informanter foruten om sykepleieren har yrker som krever lite av dem fysisk. Dette er kanskje med å påvirke at de også har overskudd og mulighet til å velge sykkelen som transportmiddel. Dette er en mulighet som ikke alle yrker har. Studiene for eksempel av Breivik og Rafoss (2012) viser at personer med høy utdanning også er mer fysisk aktive på fritiden. Med bakgrunn i tidligere forskning er det derfor nærliggende å tro at disse personene med høy utdanning søker å være i fysisk aktivitet på fritiden. Det viste seg også at informantene har interesse for trening og fysisk aktivitet. Hvis du for eksempel har en svært fysisk krevende jobb, kan det hende at overskuddet ikke er tilstede etter endt arbeidsdag eller at du ikke har en arbeidstid som gir deg mulighet til å være i fysisk aktivitet tur/retur arbeidsplassen. Betingelsene du har i jobben med tanke på arbeidstid og arbeidsoppgaver er derfor viktig.

Høy utdanning betyr at informantene har høy kulturell kapital (Aakvaag, 2008). Høy utdanningskapital betyr også jobber med fleksibel arbeidstid. Å ha fleksibel arbeidstid og stillesittende arbeid kan derfor tolkes som viktige rammefaktorer for å velge å bli en jobbsyklist.

5.2.1.2 Betydninger av tilrettelegging på arbeidsplassen

Datamaterialet viser at samtlige av informantene jobber på arbeidsplasser hvor det er noe tilrettelagt for syklist. De har alle sykkelparkering både med og uten vakthold. De har også

mulighet for å dusje. Det er likevel varierende garderobefasiliteter. Informantene vurderte tilretteleggingen på arbeidsplassen blant annet slik:

«Jeg trenger ikke dusjen siden jeg ikke blir svett. Men jeg brukte den før når jeg syklet med barna og hadde en lengre arbeidsvei, det var tyngre og jeg ble svett. Det er også viktig at jeg føler at sykkelene er trygge, noe jeg føler. Hadde jeg vært redd for at den skulle bli stjelt, så hadde det jo vært grunn nok til å ta bilen. Jeg tror det er viktig med tilrettelegging, men jeg trenger egentlig bare et do å skifte på.» (Marit)

«Jeg synes de gjør en dårlig jobb med tilrettelegging her. De har flyttet parkeringen som var foran inngangen. Den nye parkeringen er opprettet, slik at det blir en omvei. (...) Men nå er det på plass en hensiktsmessig inngang i forhold til parkeringen. Det hjelper å klage litt. Men fasilitetene er dårlige. Det er dårlige garderobefasiliteter så de som ikke har kontor, har ingen plass å tørke klærne. Det er synd. Jeg tørker mine på kontoret mitt, det er ikke helt bra, men da blir de tørre. Men jeg sparer tid på å skifte på kontoret, så jeg hadde kanskje ikke brukt en bedre garderobe. Jeg vet ikke. Men det er uansett for dårlig.» (Beate)

«Vi har dusj, men jeg bruker ikke den. Jeg tror kanskje de som sykler litt lengre har behov for dusj. Det er ganske bra. Vi har en sykkelparkering med plass til cirka 10 stykker, men de fleste parkerer sykkelene utenfor stativet, for å få sykkelene under tak. Jeg skjønner ikke helt poenget med stativet.» (Sondre)

«Så er det også dusj og garderobe, det er også en stor fordel. Jeg hadde kanskje ikke syklet hvis vi ikke hadde det fordi jeg blir jo gjennomsvett.» (Jens)

Andre undersøkelser for eksempel til Heinen m. fl (2010) viser at parkeringsmuligheter er viktigst, men også at ansatte setter stor pris på dusjfasiliteter. I følge Ditlev-Simonsen og Wenstøp (2014) er for eksempel fysisk tilrettelegging, økonomiske gevinster og sykling i arbeidstiden tiltak fra arbeidsgiver som kan motivere de ansatte til å bruke sykkel som transportmiddel. Men disse tiltakene er ikke avgjørende for å få informantene til å velge sykkel. Studiene er ikke samstemte om hva tilrettelegging betyr for jobbsyklisterenes motivasjon.

Tilrettelegging på arbeidsplassen ser ut til å være viktig for noen av mine informanter, men mindre viktig for andre. Den enkelte jobbsyklister ser ut til å ha forskjellige behov ut ifra

hvilket mål de har med sykkelturen og hva slags hverdagsliv de har utenom jobben. Likevel antyder materialet at når arbeidsgiver tilrettelegger for sine ansatte, så sender de også ut signaler om at de ønsker at de ansatte skal sykle og være fysisk aktive. Ved å ha en arbeidsgiver som tilrettelegger for jobbsyklister, uttrykker det et ønske om et sosialt miljø på arbeidsplassen som fremmer fysisk aktivitet og jobbsykling. Gjennom å skape slike rammer viser de at jobbsykling har en symbolsk kapital i miljøet (Prieur m.fl., 2006), fordi jobbsykling gir anerkjennelse hos arbeidsgiveren.

5.2.1.3 Arbeidsmiljøets betydning

I følge Bourdieu (1995) har man høy sosial kapital, dersom man har kontakter som kan mobiliseres i situasjoner der man vil oppnå noe. Det å ha viktige bekjentskaper innenfor et felt, gjør det lettere for et individ å ta del i feltet. Hvis man har gode kollegaer eller nære venner som sykler til jobben daglig, vil det være større sannsynlighet for at du selv setter deg på sykkelsetet. Når det gjelder jobbsykling vil funksjonen av et nettverk som sykler mest sannsynlig være at man føler tilhørighet og at man har noen å dele sykkelopplevelsene sine med. På arbeidsplasser, hvor det gir stor anerkjennelse å sykle, kan jobbsykling bidra til å øke jobbsyklisterens sosiale kapital.

På denne bakgrunn spurte jeg informantene hvordan jobbsykling ble verdsatt i arbeidsmiljøet. De fleste mente at det var mye diskusjoner om sykkel og trafikk:

«Det er mye diskusjoner om hvor mye støv det er og hvor mye vind det er over brua. Vi snakker også om ulykker som har vært. Vi satt senest i går ved lunsjen og snakket om hvilke nestenulykker og ulykker vi har hatt på sykkel. Det er mye diskusjon om temaet.» (Line)

«Ja, nesten hele tiden. Det er noe som opptar mange av oss. Det er ikke «utstyrsfreak» tema. Det handler om utfordringer i trafikkløsninger, hvordan vi kan finne gode løsninger på ting. Fortelle om hvor man har vært på tur. Det er veldig positivt ladet, det er ikke noe «utstyrsjag». Det tror jeg er med på å gjøre det til en fin greie.» (Kari)

Slike beskrivelser viser at jobbsykling gir de som sykler følelsen av å delta i noe som gir mening. Slik kan dette være med å motivere flere til å ta i bruk sykkelen. Tjora (2013) mener at dette er viktig, slik at de som ikke sykler blir dratt med av de som gjør det. Han påpeker at sykling må hverdagsliggjøres, slik at også de med høyest terskel for å kunne realisere det,

gjennomfører fordi alle andre gjør det. Informantenes svar i denne undersøkelse viser at det i dag forekommer på deres arbeidsplasser og er et tema som alle kan delta i. Kaczynski m. fl (2010) understreker i sin studie at mental støtte og fysisk tilrettelegging på arbeidsplassen hadde betydning for aktiv transport til jobb. Samtidig påpeker de at dersom bedriften hadde en større andel ansatte som syklet eller gikk til jobb, ville det skape et miljø som fremmer og forsterker holdningene til aktiv transport. Samtalene som informantene deltar i på sin arbeidsplass viser at disse er med på å styrke samholdet på arbeidsplassen, noe som på sikt kan bidra til at flere sykler. Yang m. fl. (2010) konkluderer i sin studie med at kampanjer som er rettet mot miljøet på arbeidsplassen har effekt for å få flere til å sykle, men at det er behov for mer kunnskap om dette.

Handlingsbetingelsene på arbeidsplassen vil trolig ikke være tilstrekkelig for å forklare jobbsyklistenes motivasjon. Hverdagen utenfor jobb, har kanskje større betydning.

5.2.2 Familie og hverdagsliv

5.2.2.1 Familielivets mulighetsrom

For at informantene skal velge sykkelen til jobb, er det også viktig å se hvilke handlingsbetingelser de har i hjemmet. Hvilke krav og friheter basert på hvordan familien er satt sammen kan være avgjørende for om du har muligheten til å sykle. Som tidligere nevnt er seks av informantene småbarnsforeldre, og bor sammen med samboer/ektefelle og barn. Dette betyr at å hente og bringe i barnehagen er en av de rammene som regulerer jobbsyklistenes hverdag. Mange kombinerer jobbsykling med henting og bringing av barn i barnehagen og dette er en begrunnelse for å bruke sykkelen. For mange ville det kanskje vært en unnskyldning for å bruke bilen. Det at informantene med små barn også velger sykkelen som transportmiddel viser at de klarer å finne løsninger som passer for dem. Dette handler mye om hvordan de velger å organisere sin hverdag og at sykkelen er til hjelp i dette. For å mestre dette er det derfor nærliggende å tro at de som innehar høy sykkelkapital fra tidligere, også vil bruke sykkelen til å frakte barna sine. En av informantene fortalte at hun begynte å sykle til jobben etter hun hadde fått små barn fordi hun fant dette som den beste løsningen:

«Barna mine er ganske tett. Så det å sykle til jobben var den trimmen jeg fikk, så det var viktig. Det var veldig tungt, men jeg hadde alle tre barna på sykkelen. Det var trimmen min og gjorde det mulig for meg å kombinere transport og trim.» (Marit)

Dette viser at om du har små barn eller er alene så er ikke dette en faktor som bestemmer om du bruker sykkelen til transport. Det som avgjør er hvordan du velger å organisere hverdagen din for å strekke til og få gjort det du ønsker å bruke hverdagen din til. Den fysiske aktiviteten de får gjennom å ta med barna på sykkelen er med på å danne grunnlaget for økt fysisk kapital (Shilling, 1993).

5.2.2.2 Tid som en kritisk faktor og ressurs

Tiden i hverdagen til informantene bestemmes mye av hvilken type jobb de har og hvilke rammer som omgir de på hjemmebane. Å sykle til jobben kan i noen tilfeller ta mer tid sammenlignet med for eksempel buss og bil. For andre kan det spare tid og være mer effektivt, og gi større handlingsrom til fritid. Samtlige av informantene som har små barn, snakket mye om tid i intervjuene:

«Ved å sykle sparer jeg mye tid. Det går fortere og jeg bruker ikke unødvendig med tid på parkering. Siden barna sykler mye selv til trening og aktiviteter sparer vi mye tid på henting og bringing. Tid er verdifull, og jeg skulle gjerne hatt mer av den.» (Beate)

Det var tydelig at for mange handlet det mye om å få «kabalen til å gå opp» med jobb og fritid. Beate har også engasjert barna sine i transportsykling, noe som gir henne mer tid i hverdagen. For de av informantene som ikke hadde barn, hadde ikke tid samme betydning. Det var ikke noe som de hadde mangel på eller strevde med å beherske. Likevel påpekte alle at de sparte tid på å bruke sykkelen:

«Jeg er faktisk nede i byen lenge før de som kjører bil. Det er mindre stress å sykle enn å kjøre bil. Du trenger ikke tenke på parkering, vi har jo fem parkeringsplasser på 50 ansatte, så det sier seg selv. Det hadde ikke gått å kjøre bil.» (Hans)

Mange fremhever som Beate at en grunn for å sykle er at de slipper å tenke på parkering, noe som sparer dem for mye tid.

Det viste seg også at for dem som bruker el-sykkel var tid en viktig faktor:

«Jeg bruker el-sykkel 2-3 ganger i uka. Tar den når jeg har dårlig tid, når jeg ikke rekker å dusje på jobben.» (Per)

Tid er en viktig ressurs som preget informantenes handlingsbetingelser. Ved å bruke sykkelen hevder de at de sparer tid og at sykkel er effektivt å bruke i en stresset hverdag. I følge

Shilling (1991) er tid en av faktorene som må være tilstede for at man skal kunne bygge opp fysisk kapital. Datamaterialet viser at dette var en del av informantenes begrunnelse. Det er derfor nærliggende å tro at alle som sykler i dag velger å prioritere sykling for å spare tid og bygge seg fysisk kapital. Ola for eksempel understreket hvordan sykkel kan ha en slik funksjon i en stresset hverdag:

«Du kommer fort fram. Du er veldig fleksibel og smidig i trafikken. Slik som nå når de graver på Stakkevollveien, så kommer du syklende og det er rødt lys. Da kan du bare skli du bare rett forbi. Det er ikke noen større hinder i transporten. Det synes jeg er ok.» (Ola)

Mange av informantene fremhever også at det er praktisk å sykle fordi man sparer tid. De trekker fram dette som argument for å få flere til å ta i bruk sykkelen.

«Jeg tror at først må man finne en årsak som er praktisk, også vil man finne ut at det er andre grunner/gevinster i det også.» (Marit)

Ditlev- Simonsen og Wenstøp (2014) fant også ut at en av faktorene til at personer sykler til jobb, er at det er praktisk. I Tromsø viser det seg særlig at det er svært praktisk å sykle, fordi man som syklist er mer fleksibel og smidig. Materialet antyder også at det er større sannsynlighet for at du velger sykkelen dersom du er i en familiesituasjon som setter større krav til tidsprioriteringer, og syklingen gir deg både tidseffektivitet og fysisk kapital. Om du er i en annen familiesituasjon hvor du bare har deg selv å tenke på, og kanskje har uendelig med tid, er det kanskje andre handlingsbetingelser som gjør at du velger sykkelen.

5.2.2.3 Handlingsbetingelser og økonomi

Informantene har alle fast jobb og høy utdanning som vist i tabell 1. De fleste bor i husstander med to inntekter, noe som i utgangspunktet skaper et godt inntektsgrunnlag. Det er derfor nærliggende å tro at de fleste også har god økonomi, og dermed gode forutsetninger for å kunne skaffe seg det som kreves av utstyr for å sykle gjennom hele året i et arktisk klima. På spørsmål om de sparer mye penger på å bruke sykkelen framfor bilen til transport er det typiske svaret:

«Nei. Den utgiftsposten er ikke så stor uansett. Vi har huslån som er fryktelig mye verre enn bilutgiftene, og vi er jo der at vi har huslån og hyttelån, så vi har større utgiftsposter enn bilen. Det låter kanskje arrogant, men det ville ikke vært noe særlig

problem selv om vi hadde brukt bilen daglig (...) Det er ikke noe økonomisk grunnlag for at vi ikke bruker bilen.» (Per)

Likevel er det noen som uttrykker at det økonomiske også er med i begrunnelsen for å sykle:

«Vi har jo bare en bil, mannen min jobber i byen og han sykler også. Så hvis han skulle hatt bilen parkert i byen og betalt 200 kroner per døgn så hadde vi jo merket det. Det ville vært dyrere om vi ikke hadde syklet.» (Marit)

Materialet antyder at de fleste informantene har høy økonomisk kapital (Aakvaag, 2008), og at økonomien i liten grad påvirker deres motivasjon for å bruke sykkel. Dette understrekes også i andre undersøkelser om jobbsykling (Ditlev-Simonsen & Wenstøp, 2014). Likevel viser andre undersøkelser at økonomi har en betydning. Et eksempel er i studien til Tjelta m. fl. (2010) hvor de klarte å rekruttere personer til å sykle ved å gi dem gratis sykkel og hjelm. Dette viser at økonomi kan være en årsak for noen å sykle. For å rekruttere personer som har høy økonomisk kapital, vil det imidlertid trolig være nødvendig å bruke andre «lokkemidler» enn gratis hjelm og sykkel for at de skal bli syklist. Heinen m. fl. (2010) viser at det er en sammenheng mellom sosioøkonomiske faktorer og sykling, men det er uklart hvilken retning sammenhengen går. Økonomisk kapital er materiell rikdom, som er lett å veksle inn i andre kapitalformer (Bourdieu, 1995). I denne undersøkelsen har de fleste god økonomi og det er ikke noe problem med å skaffe seg utstyr til arbeidsreisene gjennom hele året. De fremhever at de også har anledning til å kunne kjøpe service på sykkel, slik at de tilfredsstiller behovet for vedlikehold. Dette kan se ut til å være en av rammebetingelsene for at man skal kunne være en helårssyklist i Tromsø.

«Det koster jo å ha sykkel i orden og det koster å ha en ordentlig sykkel, men samtidig så er den kostnaden underordnet i forhold til livskvaliteten det å sykle og ha en ordentlig sykkel. Jeg føler at jeg får mer igjen i fysikk og helse i forhold til de daglige kravene.» (Ola)

Utsagnet viser at økonomisk kapital er nødvendig, men likevel har lite betydning for deres jobbsykling. De har så mye økonomisk kapital at sykkel blir en inngang til andre kapitalformer. De kan konvertere sin økonomiske kapital til kulturell kapital, der en sunn livstil og fysisk aktivitet representerer symbolsk kapital (Shilling, 1991).

Tromsø er en by med krevende topografi, harde fortauskanter, vinterføre og kystklima. Dette krever høyere standard på sykkelen enn mange andre steder. Jobbsyklistene snakket om dette på forskjellige måter. El-sykkelen som noen av informantene bruker er en svært kostbar sykkel. For å få en god el-sykkel, må man gjerne ut med 20-30 000 kroner. Kari har nylig kjøpt seg el-sykkel og sier følgende i forhold til den økonomiske belastningen:

«Nå tror jeg at jeg har ruinert meg med å kjøpe en veldig dyr sykkel. Hehe. Så den har ikke vært noe positivt for økonomien, det har den ikke. Men jeg tror jeg har så mye igjen for det på andre måter, så jeg bryr meg ikke om det.» (Kari)

Hun antyder at kjøpet av el-sykkelen har hatt noe å si for økonomien, men at kostnaden veier opp for det hun får igjen av andre ressurser gjennom syklingen.

Likevel kommer det fram at vintersykling i et arktisk klima stiller høyere krav til utstyr og dermed økonomisk kapital, enn i andre klimasoner. Dette betyr også at utfordringer knyttet til arbeidsveien påvirker hvem som klarer å være helårssyklist.

5.2.3 Arbeidsveiens utfordringer og gleder

Arbeidsveien til informantene er stort sett krevende og ytre faktorer som infrastruktur, støv, vær og avstand mellom hjem og arbeidsplass påvirker deres handlingsmønster, men syklistene selv opplever denne arbeidsveien veldig variert. De opplever risiko og forholdet til andre trafikanter noe ulikt.

Informantene bor forholdsvis nært arbeidsplassen og bruker mindre enn 30 minutter til/fra arbeidet på sykkelen. Datamaterialet viser at de syklistene som har de lengste etappene, 13 kilometer og 11,5 kilometer, er også de som paradoksalt ligger i toppsjiktet av informantenes aktivitetsnivå utenom jobbsyklingen. Informantene har en variasjon i lengden på transportetappen, utfordringer og topografi og vær. De tar gjerne en omvei til og fra jobb på dager hvor de har god tid og det er fint vær. De oppsøker de steder hvor de kan oppleve naturen på nært hold, for eksempel langs sørspissen av Tromsøya. De begrunner dette med at de ønsker å få en tur og variasjon i hverdagen.

Dette antyder at de legger vekt på å utvikle sin fysiske kapital og tilegne seg mer kulturell kapital og status innenfor sin sosioøkonomiske gruppe. Ved å ha høy fysisk kapital symboliserer du verdier som selvdisciplin, en sunn og aktiv livsstil, skjønnhet og mestring av fysisk aktivitet (Shilling, 1991). Dette bekreftes også ved hvordan de ser på reiseveien. De

som har lengst vei er også de som oppsøker trening utenom jobbsyklingen og legger inn en omvei om de har tid til det. Det kan derfor være nærliggende å tro at kravet om fysisk kapital også øker i sammenheng med lengden på reiseveien til informantene.

Hun som sykler el-sykkel forteller at hun er opptatt av å ha flyt på sykkelturen sin. Hun velger derfor å sykle samme vei som bussen går fordi det er oversiktlig i kryssene og lite trafikk. Denne veien er lengre enn raskeste vei, men hun opplever ikke at hun bruker noe ekstra tid på det. Materialet viser også at informantene opplever en utfordrende reisevei med mange kryss som er ubehagelige, det er for eksempel uoversiktlig trafikk og harde fortauskanter. Mange fremhever området rundt Jekta (stor nytt kjøpesenterområde i Tromsø) som spesielt problematisk:

«Det er jo noen skumle overganger, spesielt den i Giæverbukta. Ofte bruker jeg klikkpedaler, men i de farlige kryssene så klikker jeg meg ut. Jeg triller ikke over slik man egentlig skal, men jeg prøver å ha kontakt med bilene.» (Marit)

«Jeg har mange kryssinger opp og ned fra fortauskanter, spesielt ved Jekta. Det er forferdelig dårlig laget. Det er mange halvstopp hvor jeg nesten må av sykkelen. Folk er veldig dårlig til å stoppe selv om jeg er godt synlig med tre frontlykter, baklykter og alt det der. Men slik er det, jeg må bare godta det.» (Line)

Tidligere forskning fra Heinen m fl (2010) viser lignende funn og viser til at egne sykkelveier må til for at syklistene skal føle seg tryggere. De trakk også fram at flyt var viktig for å unngå stopp i syklingen (Heinen m.fl., 2010). Yang m. fl (2010) trekker også fram at det er viktig med bedring i sykkelveinettverket for at flere skal velge sykkelen. I følge Ditlev-Simonsen og Wenstøp (2014) var hovedårsaken til at personer ikke syklet til jobb lang avstand og dårlige veier. Denne forskningen stemmer godt overens med tankene og opplevelsene til informantene.

I Tromsø må man i mange tilfeller passere bruer for å komme seg tur/retur til arbeidsplassene. Disse bruene er ofte smale og har stigning i begge retninger, og er derfor en stor utfordring for syklistene:

«Jeg må over brua. Det er den delen som er ukoselig, men det er veldig mye trafikk og det er veldig mye støy. Det er kanskje det som trekker det ned.» (Kari).

Bakkene blir derimot ikke betegnet som noe problem. Blant annet uttrykker flere at:

«Det er bare fint, jeg liker å sykle bakker.» (Jens)

«Bakkene må man bare ta som en trim. Det er jo tyngre.» (Marit)

I andre undersøkelser av Heinen m fl (2010) vises det til at bakker kan ha en negativ innflytelse på syklistenes hyppighet gjennom året. Samtidig er erfarne syklister ofte mer opptatt av landskapet, og søker landskap som er attraktive og da kan bakker oppleves som positivt. Dette viser også mitt materiale og er trolig grunnen til at bakkene ikke problematiseres, men beskrives som noe positivt. Tromsø er som kjent en by med attraktivt landskap og man får bedre utsikt når man kommer opp i høyden.

Fordi vinteren er tøff, er drift av veiene noe som opptar syklistene i materialet. I Tromsø kan vinteren vare fra november til april, og derfor var framkommelighet et sentralt tema blant jobbsyklistene;

«Utfordringen er på vinteren med nysnø, brøyting og værromslag med slaps og gjennomslagsføre (...). Det er mange som sliter med akkurat den biten i forhold til værromslag på vinteren. Jeg opplever at de stort sett er flink til å brøyte. Enkelte ganger, når brøytinga går slik at de brøyter veien og alt fra veien havner i sykkelstien, ja da er det håpløst. Det kan være en årsak til at jeg tar bussen, eller at det værromslag eller dårlig brøytet.» (Ola)

Jeg gjennomførte intervjuene av informantene i midten av november 2016. Det hadde da vært en lang og kald tørrværsperiode og luftkvaliteten var da svært dårlig (Eilertsen & Pettersen, 2016). Flere av syklistene karakteriserte dette som et helseproblem:

«Det har vært noen dager hvor jeg har tenkt at det hadde vært bedre å ta buss. Det med støvet i Tromsø er spesielt i oktober og mai-måned siden det er bart og folk bruker piggdekk, da er det veldig belastende for bronkiene. Det har jeg kjent i mange år. Når du anstrenger deg får du mye slim som kryper opp i halsen gjennom hele dagen. Da har jeg ofte syklet med maske, men da får man for lite luft. I det siste har jeg brukt en «Buff» foran munnen. Det filtrerer noen grove partikler, men jeg har slitt mye med støv og betennelse.» (Jens)

Dette viser at støv kan være en av årsakene til at mange velger å ikke bruke sykkel til jobb.

Datamaterialet viser også at jobbsyklistene snakker om utfordringer knyttet til sin interaksjon med andre trafikanter og hvordan de håndterer disse:

«Jeg sykler ut fra de rettigheter og plikter jeg har som trafikant. Jeg kan være en ganske aggressiv syklist. Jeg banker gjerne knyttneven i vinduene på bilene hvis de kjører forbi meg med 10 centimeters margin. Men jeg oppfører meg riktig i trafikken uavhengig om jeg sykler eller kjører bil. Og jeg ligger midt i kjørefeltet når jeg sykler, jeg ligger ikke på skulderen. Så skal du kjøre forbi meg så må du gjøre det i det andre kjørefeltet, kommer det biler imot så er det flaks om det går bra. For jeg flytter meg bare om det kommer en buss bak meg, men jeg lager aldri en større kø enn 3-4 biler bak meg, og de får bare vente.» (Per)

Dette viser at jobbsyklistene står på sine rettigheter, men at det skaper irritasjon og utfordringer både hos dem selv og hos andre trafikanter. At de tør å stå på sine krav i trafikken vitner også om at de har god kunnskap om gjeldende regelverk, og et ønske om å skape en endring for syklistene. Dette viser at disse jobbsyklistene har høy kapital på feltet, de kjenner logikkene og kodene som gjelder (Aakvaag, 2008). Dette kommer også til uttrykk når en av informantene blir provosert når han sykler, fordi han ikke får utfolde seg og kjenne på friheten gjennom sykkelturen. Han vil at syklistene skal gis høyere symbolsk kapital; større anerkjennelse og status i samfunnet (Prieur m.fl., 2006). Dette kommer blant annet til uttrykk slik:

Jeg har også et konkurranseinstinkt, så hvis jeg blir liggende bak biler og ikke kommer meg forbi så kan jeg bli ganske irritert og provosert. Og det er jo ikke rasjonelt. Jeg er ikke sånn når jeg kjører bil, så jeg vet ikke hvorfor det blir slik. Men det er sånn at du har en frihetsfølelse på sykkelen, den blir på en måte avskjært når du får en buss eller en bil framfor deg som hindrer deg i å bare kjøre av gårde.» (Hans)

«Bilistene oppfører seg jo også som tullinger. Når jeg kjører bil så passer jeg på syklistene og stopper for dem. Jeg tror det er de som kjører sykkel selv som gjør det. De som har syklet selv eller som driver med andre aktiviteter (f.eks kajakkstativ på taket) det er de som stopper. De andre bare drar fort forbi. Du merker det fort hva slags folk det er som stopper.» (Line)

Line uttrykker her at det er en spesiell type folk som velger å stoppe for henne som syklist. Dette kan være et uttrykk for at de anerkjenner syklistene og deres rettigheter i trafikken. Ved å klare å øke sykkelandelen vil det også være flere syklistene som kjører bil innimellom og dermed er det kanskje håp for å få til et bedre samarbeid slik at det blir en tryggere og bedre opplevelse for syklistene. I følge Heessch og Sahlquist (2014) bør det tilrettelegges for bedre interaksjon mellom de ulike veibrukerne for at flere skal velge sykkel som transportmiddel, noe som stemmer godt med Lines utsagn.

5.2.3.1 Betydninger av klima og mørketid

Tromsø er en by hvor mørketiden er fra 27. november til 15. januar (Pedersen, 2013). Det er vist at mangel på dagslys påvirker spesielt kvinner i valg av transportmiddel (Heinen m.fl., 2010). Flere studier viser også at antall kilometer og syklistene halveres i løpet av vinteren (Flynn m.fl., 2012; Heinen m.fl., 2010). Dette gjelder spesielt land med lave temperaturer. Tromsø regnes som en by med lav temperatur. Det påpekes likevel at temperatur ikke er en like viktig faktor for jobbsyklistene som for de som sykler for rekreasjon (Heinen m.fl., 2010). Dette ble også bekreftet i studien til Tjelta m. fl. (2010) som viste at det var langt færre av deltagerne i studien deres som syklet på vinteren, selv om de hadde fått gratis sykkel og hjelm. En studie viste også at regn påvirker syklistene, da dobbelt så mange lar sykkel stå om det regner på morgenen. Vind og snø reduserte bruken med ca. 10%. (Flynn m.fl., 2012)

De fleste informantene i denne undersøkelsen ser overraskende nok ingen store problemer med lang mørketid og mye vær.

«Det er tyngre å sykle i snøslafs og når det snør(...) Selvfølgelig når det er kaldt og du må ha på deg ekstra i kinnene. Man blir nok litt påvirket, men det er automatikk i å sykle på morgenen. Når det er mørkt er det bare tyngre å stå opp, det påvirker ikke syklingen.» (Marit)

«Jeg har regnklær uansett vær, man vet aldri. Det kan være sol når du kommer jobb og plutselig regner det. Jeg bare sykler til jobb. Vær, snø og vind gjør ingenting.» (Sondre)

«Jeg elsker vintersyklingen når det er kaldt, for da er det ofte stabilt og man kan ha på seg samme klær hver dag, og det er ofte mindre regn så man blir ikke våt. Jeg elsker å sykle i snøvær. Og jeg liker kulde, det er også noe med mørket jeg liker. Det er vanskelig å beskrive. Det er noe med opplevelsen med lyset. Når det er mørkt så blir

man litt beskyttet av mørket. Det føles som man er i en boble når man sykler, sykling blir som en meditasjon. Men i overgangstiden høst og vår, da kan det ofte bli mer utfordrende med våte omgivelser, man må kle seg mer skikkelig for og ikke bli gjennomvåt. Man må kanskje ha med skifteklær til hjemreisen også.» (Jens)

Deres positive innstilling til dårlig vær, kulde og mørketid tror jeg har en sterk sammenheng med den høye sykkelkapitalen i informantgruppen. Mange andre kutter sykkel i vinterhalvåret, slik som tidligere forskning viser (Flynn m.fl., 2012; Heinen m.fl., 2010). Informantenes sykkelkapital gjør at de mestrer været, de kommer seg fram selv om det er mye vind og snøvær, og tilpasser seg forholdene gjennom å ha riktig utstyr og riktige klær.

5.2.3.2 Risiko og risikoaksept

For å være en helårssyklist i Tromsø, må man være villig til å ta den risikoen som er ved å bevege seg som myk trafikant sammen med bilister. Det paradoksale er likevel at undersøkelser viser at syklistene synes sykling er sikrere enn de som ikke sykler (Heinen m.fl., 2010). Likevel påpeker informantene at de mener at de stadig står ovenfor risikoutfordringer:

«Du kan være så forsiktig du vil på sykkel, men risikoen er der. Senest i dag kom jeg ned ved Mack, den bratte bakken. Og lå godt inn på min side, så kom det en bil opp fra Strandvegen og han bare kuttet svingen og holdt på å kjøre rett på meg. Så jeg måtte bare hive sykkel rett til siden. Og da begynte jeg å tenke: så han meg ikke, har jeg for svakt frontlys? Hva er det som skjer? Han skal jo ikke kutte svingen uansett, men det gjorde han. Det er en viss risiko.» (Hans)

«Du må ha det utstyret du trenger med hjelm og god sykkel med god belysning og bli sett i trafikken. Jeg har tidligere kjørt motorsykkel, og et av mantraene derifra er å bli sett, gjør deg sett. Det samme gjelder for syklistene. Du må ikke tro at noen ser deg, du være obs på blindsoner og være forsiktig når du nærmer deg kryss. Ikke ta noen råsjanse, men samtidig ikke være en sinke og pingle. Være obs på at å sykle og dagdrømme fungerer ikke sammen. Du må oppføre deg i trafikken.» (Ola)

Dette viser at de opplever mange risikoer ved å sykle i stor trafikk i arktiske forhold, og at de har noe ulik risikoaksept når de sykler til jobb. Dette tyder på at deres individuelle sykkelhabitus påvirker hvordan de håndterer situasjoner og de vurderinger de gjør. Hvor den ene har erfaring fra motorsykkel og har gjennom dette lært hvor viktig det er å bli sett. Den

andre er oppvokst i et lite tettsted hvor det var få andre trafikanter han måtte forholde seg til som syklist i barndommen. Det å ha ulike erfaringer fra sykkel fra tidligere i livet påvirker også deres individuelle sykkelhabitus. De fleste informantene uttrykte at de hadde kunnskap til å mestre risikoen og trafikkbildet.

Det virker derfor som du selv kan velge hvor høy risiko du vil ta med å sykle til jobben. Det er mange forhold som kan gjøre det skummelt, men ved å ta forhåndsregler vil du også kunne minimere risikoen. Dette kan også tyde på at de må ha en viss risikoaksept for å være en helårssyklist i Tromsø.

5.2.3.3 Hvorfor el-sykkel

Det har ikke vært forsket så mye på el-sykkel. Jeg har derfor valgt å se på rapporten som Fyhri og Sundfør (2014) har utarbeidet for å finne ut hvem som vil bruke el-sykkel. Det viste seg at ved at folk fikk prøve ut el-sykkel gratis i noen uker, fikk de en svært positiv opplevelse av dette, og at de syklet mer enn normalt. De ble også villig til å betale mer for en el-sykkel enn hva de var i utgangspunktet. Det var de som syklet minst i dag som viste minst interesse for å kjøpe seg el-sykkel. Verken holdningene eller intensjoner om å sykle mer ble påvirket av forsøket (Fyhri & Sundfør, 2014). Studien til Gojanovic m fl (2011) har sammenlignet treningseffekten ved el-sykkel kontra vanlig sykkel og gange. Det viste seg at el-sykkelen var komfortabelt og miljøvennlig og kan være med å hjelpe personer som er inaktive til daglig transport og samtidig få dekket deres aktivitetsbehov.

Ut ifra disse studiene er det derfor nærliggende å tro at de som vil bruke el-sykkel er personer som allerede sykler, men som ikke er så aktive utenom jobbsyklingen. Dette studiet antyder at el-sykkel kan være et middel for de som føler de mangler fysisk kapital for å klare å være en helårssyklist. Kari begrunnet sitt valg av el-sykkel slik:

«Jeg elsker å sykle. Det er mange ting med det. For eksempel at jeg har kronisk migrene, det at jeg kunne kjøpe meg en el-sykkel gjør at jeg kan sykle hvor som helst. Med trøsykkelen min var en av grunnene til at den ikke blir brukt så mye, fordi jeg får migreaneanfall hvis jeg trør for hardt opp en bakke, men med el-sykkelen som jeg har nå, gjør jeg ikke det i det hele tatt, jeg kan komme meg hvor som helst. Det er en helt ny verden. Nå kan jeg være superaktiv uten å bli syk.» (Kari)

Flere av informantene viser noe av samme holdning fordi de tenker at el-sykkel er noe de vil kjøpe når de ikke lenger har kapasitet til å sykle på vanlig sykkel. En av dem uttrykte det slik:

«Nei, jeg har sagt at jeg skal kjøpe el-sykkel når jeg ikke lengre kan sykle på vanlig sykkel. Når jeg blir gammel nok. Jeg tenkte i forhold til tidsbruken at det ville vært en fordel, da jeg ikke blir svett. Men jeg skal ikke. Jeg har tatt et standpunkt. Jeg vil ha turen litt som trening.» (Jens)

«Jeg har vurdert det. Men jeg har bare 4km så da synes jeg ikke det er nødvendig. Også er det vedlikehold, på min sykkel kan jeg gjøre alt selv og jeg er ikke helt sikker på hvordan man for eksempel bytter dekk på en el-sykkel.» (Sondre)

Det tyder på at informantene har god nok økonomisk kapital til å kjøpe el-sykkel.

Begrunnelsen er at de fremdeles føler at de har god nok fysisk kapital, til å ikke ha motorhjelp for å sykle til jobb. For Kari er det motsatt, hun trenger litt påfyll av fysisk kapital for å opprettholde jobbsyklingen. Sondre poengterer også at han vet for lite om el-sykkel, og at det kanskje er en terskel for å kjøpe en el-sykkel. Dette tyder på for lite kunnskap om el-sykkel og en tar heller i bruk andre transportmidler enn sykkelen for å komme seg til jobb. Det vil være større sannsynlighet for å bruke el-sykkel om du har god økonomisk kapital, har høy kulturell kapital med tanke på kunnskap om el-sykkel og at du mangler fysisk kapital for å benytte vanlig sykkel til jobbsykling.

5.3 Holdninger og livsstil som handlingsbetingelse og motivasjonsfaktor

Heinen m. fl (2010) har vist at holdninger, sosiale normer og vaner påvirker personens valg om å sykle til jobb. I denne undersøkelsen ønsket jeg å identifisere hvordan dette påvirker informantenes valg når det gjelder jobbsykling. Jeg konsentrerte meg om holdninger og livsstilsaspekter knyttet til helse, fysisk aktivitet og miljø, fordi disse blir ansett som viktige motivasjonsfaktorer for jobbsykling (Heinen m.fl., 2010).

Gode holdninger gir større sannsynlighet for å ta i bruk sykkelen. Vaner er også viktig, noe som tilsier at det er større sannsynlighet for at du vil sykle til jobb dersom du allerede gjør det på fritiden. Holdninger er en sterk faktor, men det er behov for mer forskning på dette feltet (Heinen m.fl., 2010). Tjora (2013) fremhever at blant noen grupperinger av syklister kan det være noen med aktivistiske holdninger, som gjør at de sykler uavhengig av fysisk tilrettelegginger, vær eller farer i trafikken.

5.3.1 Holdninger og livstilskjennetegn i forhold til egen helse og fysisk aktivitet

Helse blir ofte brukt i kampanjer for å få flere til å bruke sykkelen til jobb. Likevel viser forskning at dette ofte ikke har så mye virkning. de Brujin og Gardener (2011) undersøkte om det var sammenheng mellom helsevaner og aktiv transport. De fant ut at det var liten sammenheng mellom disse. For å få flere til å sykle, foreslo de for eksempel at det bør fokuseres mer på trygghet framfor helse i for eksempel kampanjer. En annen studie av Jones og Ogilvie (2012) hevdet at det bør fokuseres på kostander, varighet og tilrettelegging, framfor fysisk aktivitet og helse for å få flere til å bruke sykkelen.

På denne bakgrunn ble informantene spurt om hvor opptatt de var av helseaspektet og hvordan dette påvirket deres aktivitetsmønster og valg om jobbsykling. De fleste framhevet det å være ute og i aktivitet som en viktig bidragsyter til god helse. En uttrykte det slik:

«Jeg er opptatt av å ha ei god helse, og mye av dette tror jeg man kan få gjennom å være ute i frisk luft sammen med barna. De sitter alt for mye inne med hver sin skjerm, jeg ønsker å gi de gode helsevaner ved å være mye ute, og sykkel som transport er en fin måte å vise det på. Jeg kjører de for eksempel sjelden på trening, de får sykle selv.»

(Beate)

Flere understreket også hvordan jobbsyklingen gav dem velvære gjennom positive opplevelser i hverdagen:

«Det å være i bevegelse er en viktig bidragsyter, men også at man har det bra hjemme med familieliv er viktig. At man klarer ting i hverdagen, klarer sine mål. Dra på tur, oppussingsprosjekter eller at man klarer jobben. Det at jeg har en kropp som takler å sykle til jobben i all slags vær, er ikke en selvfølge. Det gir mestringsfølelse.» (Jens)

«Det er mosjon, og at jeg har en hverdag som jeg får til å gå opp. At jeg ikke blir stresset og at jeg blir gående å tenke på ting. Være litt mer harmonisk rett og slett.»

(Hans)

Slike synspunkt viser også at informantene mener at helse er mer enn bare trening. Det er viktig å være ute og ha gode opplevelser noe som jobbsyklingen gir rom for. En av dem kalte dette en «oppvikker» som gir energi, humør og påvirker psykiske helse.

«Ja, jeg er mye piggere. Sånn som i dag hvor jeg ikke har syklet til jobb, så tar det en halvtime å komme i gang med en kaffekopp. Jeg leser eposter og jeg holder på å sovne, og så er jeg der. Men hvis jeg sykler på jobb så er jeg klar fra første minutt. Så da kan jeg gå rett på et hardt møte. Så det hjelper jo helt klart på psyken, og på vei hjem. Hvis jeg tar bussen på vei hjem så er jeg i halvkoma når jeg kommer hjem til det som kreves på hjemmebane (...) Det hjelper helt klart på å få klarnet hodet på sykkelsetet.» (Per)

«Rent personlig så tror jeg det at jeg kommer på jobben med ett smil om morgenen. Jeg blir glad av å sykle, det gir meg ett endorfinkick på morgenen, bare det at jeg får meg en tur ut i frisk luft. Det er ett eller annet med det gliset som ikke går ned. Jeg kan ikke helt forklare det.» (Kari)

Jobbsykling handler ikke bare om å komme seg fortrest mulig fra A til B på den enkleste måten. Flere av informantene trekker også fram historier som omhandler opplevelser de har under jobbsyklingen:

«Med Scandic så er det en bru over, der er det kjempefin utsikt over til Ersfjord. Fint lys. Så mange ganger når jeg sykler så tenker jeg: så heldig jeg er som har så fin sykkelvei. Sånn sett så har jeg noen ganger en naturopplevelse i det. Noen ganger når jeg sykler hjem og det er mørkt og kaldt, så kan det være nordlys. Så slike opplevelser kan jeg ha. Det er en bonus ved sykkelturen. Jeg blir litt rolig i sjela av det, jeg har aldri tenkt over at dette er viktig for meg, men det er det jo sikkert. Det gir meg noe uten at jeg er så bevisst på dette.» (Marit)

Dette viser hvordan helse for disse syklistene omhandler mer enn fravær av sykdom og fokus på fysiske parametere. Tidligere studier om helseeffektene av jobbsykling har fokusert mye på fysiske parametere som for eksempel utholdenhet og kolesterol (Oja m.fl., 2011; Tjelta m.fl., 2010). Disse objektive målene er tydeligvis ikke vesentlige i hvordan informantene her oppfatter helse og velvære. Materialet peker også på hvordan den enkeltes helse har sammenheng med personens habitus. I følge Bourdieu m fl (1995) er vår habitus sammensatt av individets sosiale historie og livsvarige disposisjoner og habitus er med å påvirke hvilke valg vi tar basert på tidligere erfaringer. Her antydes det hvordan jobbsyklistene har positive erfaringer fra sykkel fra tidligere i livet og jobbsyklingen blir et uttrykk for at de ønsker å ha en aktiv livsstil. De markerer at de mener at det er viktig å være fysisk aktiv og det er noe som

i dag har en økende status og gir dem symbolsk kapital (Danielsen & Hansen, 1999). Det at informantene også tar seg tid til å nyte opplevelsene og reflektere over dem, kan være et tegn på symbolsk kapital der de omsetter den kulturelle og fysiske kapitalen til symbolsk kapital. Datamaterialet viser også at jobbsyklistene har en flerdimensjonal holdning til egen helse. Dette er ikke et tilfeldig valg de har gjort, men det er basert på habitus og ønske om symbolsk kapital. Sykkelen blir derfor ikke et instrument for bedre helse, men en indirekte måte å nå dette ønsket på.

Datamaterialet viser at hovedtyngden av informantene har et behov for å være i aktivitet og trene i løpet av en dag. Det er tydelig at dette er en del av deres vaner i hverdagen, men at behovet for å være i aktivitet kan bli dekket av jobbsyklingen. Informantene viser at de også har ulike syn på hva som er trening og fysisk aktivitet.

«Det er viktig for meg å røre kroppen. Det trenger ikke være så fryktelig tungt eller avansert, så lenge jeg får bevegde meg litt.» (Line)

Flere påpeker at de ikke blir i spesielt bedre form av å sykle, og at jobbsyklingen ikke kan regnes som trening. Dette kan ha en sammenheng med at dette er noe de har gjort over mange år, og at trening er noe annet:

«Det er dette med å trimme, jeg mener at da skal man puste og pese, det gjør jeg ikke når jeg sykler. Jeg blir varm og svett og får bevegelse, men det kan ikke sammenlignes med for eksempel, hvis jeg tar noen løpeintervaller, jeg blir ikke sånn sliten. Men det er jo trim. Jeg får nok ingen treningseffekt av å sykle» (Marit)

Likevel kommer det frem at jobbsyklingen oppfattes som trening for de som har lang sykkelvei:

«Jeg har lyst til å få til et minimum av trening. Siden jeg bor i Tromsdalen så har jeg brua, så den prøver jeg å bruke som en spurt for å få opp pumpa litt, i begge retninger. Så å bruke den som en pump gir ekstra utfordring. Jeg tar den som en intervall. Det er en av de positive sidene ved å sykle, det å ha det som trening i hverdagen.» (Ola)

Som vist er det ulike syn på om jobbsykling er trening, men det hevdes at for at det skal være trening, må man bli svett og få opp pulsen. Det virker som om at det er bare de som er bevisst på det, som kaller det trening.

Som tidligere nevnt har informantene høy utdanning og derfor høy formell kulturell kapital (Aakvaag, 2008). Denne kulturelle kapitalen er noe som viser at informantene har stor kunnskap om helse og fysisk aktivitet (Breivik 2012). Forskningen til Rafoss og Breivik (2012) viser at personer med høy utdanning er i mer fysisk aktive enn de med lavere utdanningskapital.

5.3.2 Holdning knyttet til miljø og betydninger av denne

Informantenes oppfatninger og holdninger knyttet til forurensing og miljø bidrar også for å velge sykkel fremfor bil. De var opptatt av at stor biltetthet og svevestøv forurenser bymiljøet. Informantene uttrykte blant annet sin holdning slik:

«Det er klart jeg også tenker litt på miljøet. Da tenker jeg på at du bidrar i hvert fall ikke til masse svevestøv i sentrum. Hadde flere syklet så hadde det vært bedre luft i byen og det hadde vært en fordel.» (Hans)

«Så må man prøve å være litt miljøbevisst også. Jeg synes det er unødvendig å kjøre hit, når det er så kort, man trenger jo ikke spy ut bensin og diesel.» (Line)

Dette viser at disse er miljøbevisste og tar ansvar for å forurense så lite som mulig. Flere sier at de får dårlig samvittighet når de bruker bil. Slike holdninger kan blant annet knyttes til informantenes utdanningskapital. Miljøbevissthet og ansvar for å ikke forurense verken nærmiljøet eller det globale miljøet er et livstilkjennetegn ved grupper som har høy utdanningskapital (Breivik & Rafoss, 2012). For disse gruppene er også slike holdninger viktig for å markere distinksjon til andre grupper viktig (Bourdieu, 1995).

6 Oppsummering og konklusjon

Jeg ønsket i denne oppgaven å forstå hvordan jobbsyklister i Tromsø oppfatter, erfarer og opplever det å sykle til og fra jobb i en by med et arktisk klima som er lite tilrettelagt for jobbsykling. Dette har jeg søkt svar på ved å analysere hvilke handlingsbetingelser, holdninger og livsstil som preger denne gruppen. Dette ble utforsket gjennom kvalitative intervjuer med ni jobbsyklister i Tromsø som sykler gjennom hele året. Datamaterialet ble analysert i dialog med Bourdieus handlingsteori. Jeg vil som en avslutning oppsummere noen av hovedfunnene i undersøkelsen og konkludere med hva som er studiens viktigste kunnskapsbidrag.

Datamaterialet viste at alle informantene hadde høyere utdanning. Mesteparten av dem var også fysisk aktive på fritiden. Dette må derfor hevdes å være en gruppe som har høy kulturell kapital ved at de både hadde høy utdanningskapital og høy fysisk kapital. Et tydelig kjennetegn ved informantene var at de begrunnet bruk av sykkel som jobbtransport, fordi «det følte naturlig» for dem. Dette var naturliggjort gjennom mye bruk av sykkel i barndom og studietid, og det betydde at sykling var blitt en viktig del av deres habitus, og de omtalte dette som en vane.

Handlingsbetingelsene knyttet til arbeidsplassen var noe ulike og varierte. Det viste seg at fleksibel arbeidstid i kombinasjon med forutsigbarhet i arbeidshverdagen, økte mulighetene for å bruke sykkel som transportmiddel. De fleste informantene hadde en stillesittende jobb, og det medvirket til at de hadde overskudd og ønske om å være i fysisk aktivitet ved å sykle til og fra jobb. Sykkel ble overraskende nok oppfattet som et forutsigbart transportmiddel i en by med arktisk klima. Begrunnelsen var blant annet at de da slapp vanskeligheter med parkering på jobben. Det ble også fremhevet at arbeidsgivers tilrettelegging for jobbsykling var viktig, ved at jobbsykling representerte en form symbolsk kapital i arbeidsmiljøet og at dette miljøet bidro til at flere ble stimulert til å sykle.

Jobbsyklisternes handlingsbetingelser knyttet til familie og hverdagsliv påvirket også at de valgte sykkel fremfor bil. De fleste var i tidsklemme med små barn og de hevdet at jobbsykling bidro til tidseffektivitet i hverdagen, spesielt fordi sykkelturene gav dem mulighet for å være i fysisk aktivitet. Alle informantene hadde god økonomi, så begrunnelsen for å sykle var ikke det økonomiske aspektet. Alle hadde tilstrekkelig med økonomisk kapital til å kjøpe det de behøvde av utstyr for å være en jobbsyklister, selv om det ble antydning at det kreves

mye utstyr og solide sykler for å takle de varierende og vanskelige vær og trafikkforholdene i Tromsø.

Syklistene karakteriserte oftest arbeidsveien som utfordrende både værmessig og trafikkmessig. Likevel var stort sett ikke dette noe problem for informantene. Verken lite tilrettelagte sykkelveier, klima og årstider var for store utfordringer. Dette kom blant annet av at de som erfarne syklist hadde mye erfaring og kunnskap om hvordan de skulle håndtere ulike utfordringer knyttet til vær, mørketid og trafikk. Likevel mente de at slike rammefaktorer bidrar til at for eksempel mindre erfarne syklist ikke sykler på vinteren. Når dette i særlig grad ikke påvirket denne gruppen helårssyklist, var nok en viktig grunn deres høye sykkelkapital, både i form av høy kunnskap og erfaring fra feltet. Det viste seg også at informantene innehar høy fysisk kapital med bakgrunn i deres treningsvaner og evne til å takle utfordringene i trafikken. Gjennom jobbsyklingen utvider de også sin fysiske kapital siden dette er noe de daglig gjennomfører. Jobbsykling har blitt en del av deres habitus. Noen av de som hadde helseproblemer eller lang arbeidsvei brukte el-sykkel. Informantene er positivt innstilt til bruk av el-sykkel, men ønsket ikke å bruke el-sykkel så lenge det gav dem mer trening å bruke vanlig sykkel. Men de regnet med å bruke el-sykkel når de ble eldre eller om de fikk et helseproblem. Det var noe overraskende å finne at de som hadde lengst arbeidsvei, og syklet lengst, var også de som var mest fysisk aktive på fritiden. Dette kan tyde på at å være helårssyklist i Tromsø gir anerkjennelse og er et uttrykk for symbolsk kapital i grupper hvor det er status å ha høy fysisk kapital.

Informantgruppa mente også at jobbsykling bør få større status og anerkjennelse i samfunnet, fordi det bidro til å fremme helse gjennom fysisk aktivitet i hverdagen. De dominerende holdningene var at sykling gir mosjon og bidrar til positive opplevelser i hverdagen. De vektla en livsstil, hvor det å være ute, ha sunt kosthold og søke mestring i hverdagen var viktig. De mente at dette var den beste måten å ta vare på egen helse. Mange snakket om sykkelturen som en «oppkvikker» noe som gav dem energi og velvære. Jobbsyklingen var for flere av disse dermed ikke bare et instrument for bedre helse, men en markør for livsstil og dermed noe som skulle fortelle om hvem de ville være og hvilke verdier de la vekt på i livet sitt. Slik ble det også en markør for hvem de ikke ville være. For eksempel kom det frem at de var opptatt av miljøspørsmål og særlig hvordan de ikke ville bidra til forurensing i nærmiljøet, for eksempel knyttet til svevestøv gjennom å bruke sykkel.

Denne studien skiller seg fra tidligere forskning ved at den får fram erfaringene, opplevelsene og holdningene til jobbsyklister i Tromsø. Funnene er også sprikende fra tidligere forskning ved at disse jobbsyklister definerer sin egen helse ved en flerdimensjonal holdning som går både på psykiske og fysiske aspekter. Informantene mener ikke at de får så mye bedre utholdenhet av å sykle, men at de får andre gevinster i form av mindre stress, godt humør, mestring og opplevelser. Funnene i undersøkelsen viser også at fysiske barrierer som dårlig vær, manglende tilrettelegging og vinter ikke stopper disse syklister for å bruke sykkel. Årsaken til dette er deres habitus som kjennetegnes av høy sykkelkapital, høy kulturell kapital derunder også høy fysisk kapital, spesielt for de med lengst arbeidsvei. De har også god økonomisk kapital som gjør at de ikke blir hindret med dårlig bekledning og sykkelutstyr i krevende arktiske forhold. Disse syklister har en holdning om at det er viktig å være i fysisk aktivitet samtidig som de har overskudd til å gjennomføre det før og etter en forutsigbar jobb.

Er det slik at for å bli en helårssyklist i Tromsø så må du ha denne habitusen og kapitalsammensetningen? Funnene i undersøkelsen er ganske klare på dette. Jobbsyklister som sykler hele året i Tromsø er en relativt homogen gruppe med noenlunde like handlingsbetingelser. Den beskrevne habitusen og kapitalsammensetningen blir derfor «inngangsbilletten» til jobbsyklingsfeltet. Du vil da ha tilstrekkelig med symbolsk kapital for å oppnå annerkjennelse i jobbsyklingsfeltet, noe som vil være viktig for å gjennomføre dette daglig. Jobbsykling er kontekstuell og er derfor avhengig av handlingsbetingelsene dine på arbeidsplassen, i familie og hverdagsliv og på arbeidsveien.

De fleste av informantene er fysiske aktive også for utenom jobbsyklingen. Som nevnt innledningsvis er det viktig å få de inaktive til å bli mer aktive. Det er ikke denne gruppen som er beskrevet i denne undersøkelsen. Men ved å ha kunnskap om de som allerede sykler vil man kunne identifisere hvem som har de samme forutsetningene av de fysiske inaktive i befolkningen. Derfor kan man gå mer spesifikt inn på denne delen av befolkningen og kartlegge deres handlingsbetingelser og legge til rette for at de kan oppnå det som trengs av tilstrekkelig kapital for å mestre jobbsyklingen. Dette bør det forskes videre på for å se om det kan være en vinkling for å få de inaktive til å bli aktive.

Denne undersøkelsen har et begrenset homogent utvalg. Det vil derfor være interessant å undersøke om dette er representativt for de som er helårssyklister eller om det er større forskjeller i sosial ulikhet blant jobbsyklister. For videre utdypende kunnskap om dette jobbsyklingsfeltet vil det også være aktuelt å se på hvem er de som ikke sykler gjennom hele

året og hva er det som gjør at de setter bort sykkelen på høsten? Ligger forklaringen i deres kapitalsammensetning eller habitus? Man bør også etterstrebe å forske på et videre begrep av helseaspektet, da jobbsyklistene selv ikke identifiserer seg med de samme helseparametrene som tidligere forskning har brukt.

Referanseliste

- Aakvaag, G. C. (2008). *Moderne sosiologisk teori*. Oslo: Abstrakt forlag.
- Aase, T. H., & Fossåskaret, E. (2007). *Skapte virkeligheter : kvalitativt orientert metode*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Alexandersen S., R., & Nielsen, B. (2012). Sjekk bilboomen i Tromsø!, *Nordlys*. Hentet fra <https://www.nordlys.no/motor/sjekk-bilboomen-i-tromso/s/1-79-6248349>
- Berger, P. L., & Luckmann, T. (2000). *Den samfunnsskapte virkelighet* (F. Wiik, Overs. The Social construction of reality). Bergen: Fagbokforlaget.
- Bourdieu, P. (1984). *Distinction : a social critique of the judgement of taste* (La distinction). London: Routledge & Kegan Paul.
- Bourdieu, P. (1986). The forms of capital I *Cultural theory: An anthology* (s. 81-93).
- Bourdieu, P. (1995). *Distinksjonen: en sosiologisk kritikk av dømmekraften* (La distinction critique sociale du jugement nr 9). Oslo: Pax.
- Bourdieu, P. (2007). *Den praktiske sans* (Le sens pratique). København: Hans Reitzels forlag.
- Bourdieu, P., & Wacquant, L. J. D. (1996). *Refleksiv sosiologi : mål og midler* (Reponse). København: Hans Reitzel forlag.
- Breidablik, H.-J. (2012). *Selvopplevd helse hos barn og unge : en undersøkelse av samvarierende og predikerende faktorerens betydning for selvopplevd helse*. Universitetet i Bergen, Bergen.
- Breivik, G., & Rafoss, K. (2012), *Fysisk aktivitet : omfang, tilrettelegging og sosial ulikhet : en oppdatering og revisjon*. Oslo: Norges idrettshøgskole, Høgskolen i Finnmark.
- Christiansen, P., & Strand, A. (2011), *Evaluering av kampanjen "Jeg kjører grønt" i Tromsø* (TØI rapport 1173/2011). Hentet fra <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=23602>
- Creswell, J. W. (2013). *Qualitative inquiry & research design : choosing among five approaches* (3. utg.). Los Angeles: Sage.
- Dahl, E., Wel, K. A. v. d., & Harsløf, I. (2010), *Arbeid, helse og sosial ulikhet*. Oslo: Helsedirektoratet.
- Dalen, M. (2004). *Intervju som forskningsmetode : en kvalitativ tilnærming*. Oslo: Universitetsforlaget.

- Danielsen, A., & Hansen, M. N. (1999). Makt i Pierre Bourdieus sosiologi. I F. Engelstad (Red.), *Om makt, teori og kritikk* (s. 43-78). Oslo: Ad notam Gyldendal, 1999.
- de Bruijn, G.-J., & Gardner, B. (2011). Active commuting and habit strength: an interactive and discriminant analyses approach. *American Journal of Health Promotion*, 25(3), e27-e36.
- Ditlev-Simonsen, C. D., & Wenstøp, F. (2014). Hva tror de ansatte skal til for motivere til å sykle til og fra jobb? *Magma*, 3, 70-82.
- Eilertsen, M., & Pettersen, E. J. (2016, 08.11.). *Tromsø blir pålagt å få ned mengden svevestøv*. Hentet 21.04.2017 fra <https://www.nrk.no/troms/-tromso-blir-palagt-a-fa-ned-mengden-svevestov-1.13217481>
- Flynn, B. S., Dana, G. S., Sears, J., & Aultman-Hall, L. (2012). Weather factor impacts on commuting to work by bicycle. *Preventive medicine*, 54(2), 122. doi: 10.1016/j.ypmed.2011.11.002
- Fyhri, A., & Sundfør, H. B. (2014), *Elsykkel-hvem vil kjøpe dem, og hvilken effekt har de* (TØI rapport 2014:1325). Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Gojanovic, B., Welker, J., Iglesias, K., Daucourt, C., & Gremion, G. (2011). Electric Bicycles as a New Active Transportation Modality to Promote Health. *Medicine & Science in Sports & Exercise*, 43(11), 2204-2210. doi: 10.1249/MSS.0b013e31821cbdc8
- Heesch, K. C., & Sahlqvist, S. (2014). Key influences on motivations for utility cycling (cycling for transport to and from places). *Health promotion journal of Australia*, 24(3), 227-233.
- Heinen, E., Van Wee, B., & Maat, K. (2010). Commuting by bicycle: an overview of the literature. *Transport reviews*, 30(1), 59-96.
- Helsedirektoratet. (2014), *Anbefalinger om kosthold, ernæring og fysisk aktivitet* (Rapport Helsedirektoratet). Oslo: Helsedirektoratet. Hentet fra <https://helsedirektoratet.no/Lists/Publikasjoner/Attachments/806/Anbefalinger-om-kosthold-ertering-og-fysisk-aktivitet-IS-2170.pdf>
- Helsedirektoratet. (2016, 17.06.). *Statistikk om fysisk aktivitetsnivå og stillesitting*. Hentet 20.04.2017 fra <https://helsedirektoratet.no/folkehelse/fysisk-aktivitet/statistikk-om-fysisk-aktivitetsniva-og-stillesitting>
- Hermstad, A. (2015, 13.05.2015). *Kutt momsen på elsykkel!* Hentet 04.05 fra <https://www.framtiden.no/201505136765/blogg/arilds-blogg/kutt-momsen-pa-elsykkel.html>
- Jacobsen, D. I. (2015). *Hvordan gjennomføre undersøkelser? : Innføring i samfunnsvitenskapelig metode* (3. utg.). Oslo: Cappelen Damm akademisk.

- Jones, C. H., & Ogilvie, D. (2012). Motivations for active commuting: a qualitative investigation of the period of home or work relocation. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 9(1), 1.
- Kaczynski, A. T., Bopp, M. J., & Wittman, P. (2010). Association of workplace supports with active commuting. *Preventing chronic disease*, 7(6), A127.
- Kvale, S., Brinkmann, S., Anderssen, T. M., & Rygge, J. (2015). *Det kvalitative forskningsintervju* (3. utg.). Oslo: Gyldendal akademisk.
- lisahunter, Smith, W. W., & Emerald, E. (2015). *Pierre Bourdieu and physical culture* (Routledge research in sport, culture and society 40). London: Routledge.
- Malterud, K. (2011). *Kvalitative metoder i medisinsk forskning : en innføring* (3. utg.). Oslo: Universitetsforlaget.
- Markula, P., & Silk, M. L. (2011). *Qualitative research for physical culture*. London: Palgrave Macmillan.
- Oja, P., Titze, S., Bauman, A., De Geus, B., Krenn, P., Reger - Nash, B., & Kohlberger, T. (2011). Health benefits of cycling: a systematic review. *Scandinavian journal of medicine & science in sports*, 21(4), 496-509.
- Pedersen, K. (2013, 21.11.). *Nå drar sola for vinteren*. Hentet 15.03.2017 fra <http://www.yr.no/artikkel/na-drar-sola-for-vinteren-1.11368304>
- Priour, A., Sestoft, C., Esmark, K., & Rosenlund, L. (2006). *Pierre Bourdieu : en introduktion*. København: Reitzel.
- Shilling, C. (1991). Educating the body: Physical capital and the production of social inequalities. *Sociology*, 25(4), 653-672.
- Shilling, C. (1993). *The body and social theory* (Theory, culture & society). London: Sage.
- Statens vegvesen. (2016). *Vedleggsrapport- Transportnett- Tromsø Brukerfinansiering*. Statens vegvesen, Region nord. Hentet fra <https://img8.custompublish.com/getfile.php/3601315.1308.uaxcvpfpcq/Bompengeutre dning.pdf?return=www.tromso.kommune.no>.
- Sykkelbyen Tromsø. (2016). *Om sykkelbyen Tromsø*. Hentet 11.05.2017 fra <http://sykkelbyentromso.no/om/>
- Thagaard, T. (2009). *Systematikk og innlevelse : en innføring i kvalitativ metode* (3. utg.). Bergen: Fagbokforlaget.

- Tjelta, L. I., Kvåle, O. H., & Dyrstad, S. M. (2010). Helseeffekter av sykling til og fra jobb. *Tidsskrift for Den norske legeforening*, 130(12), 1246-1249.
- Tjora, A. (2012). *Kvalitative forskningsmetoder i praksis* (2. utg.). Oslo: Gyldendal akademisk.
- Tjora, A. (2013). Sykkelmomentet: en framtdsrettet sykkelsosiologi. *Plan* 45(1), 48-53.
- Torvund, W. (2010). *Hvilke faktorer hemmer og fremmer sykkelbruk på jobbreiser?: en kvalitativ studie i en bedrift i stavangerområdet*. (Master), Universitetet i Stavanger, Stavanger. Hentet fra <http://brage.bibsys.no>
- Transportøkonomisk institutt. (2009). *Reisevaneundersøkelsen 2009- Faktaark sykkelreiser*. Hentet 21.04.2016 fra <https://www.toi.no/getfile.php/mmarkiv/Forskningsprogram/RVU/Faktaark-RVU%202009-Sykelreiser.pdf>
- Tromsø kommune. (2016). *Sykelstrategi for Tromsø 2016-2026*. Hentet fra <http://sykelbyentromso.no/wp-content/uploads/2016/05/Sykelstrategi-Troms%C3%B8-2016-2026-pr-140416.pdf>.
- Vaage, O. F. (2004). Mest mosjon og idrett blant de med høy inntekt og utdanning. *Samfunnsspeilet* (trykt utg.). 18(2004)nr 5, 31-40.
- Veisten, K. (2010), *Helseverknader av auka sykkeltrafikk i nokre utvalte norske småbyar* (TØI rapport 2010 : 1112). Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Widerberg, K., & Bolstad, K. (2001). *Historien om et kvalitativt forskningsprosjekt : en alternativ lærebok*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Wilken, L. (2008). *Pierre Bourdieu*. Trondheim: Tapir akademisk forlag.
- Yang, L., Sahlqvist, S., McMinn, A., Griffin, S. J., & Ogilvie, D. (2010). Interventions to promote cycling: systematic review. *British Medical Journal*, 341, 870.

Vedlegg 1

Sykkelintervju i masteroppgave

Masterstudent Ingrid Bogholm Nystad skal skrive en oppgave om sykling til jobb. Hun skal intervju 8-10 syklister som har valgt å la bilen stå og bruke sykkelen til jobb isteden. Hun ønsker å vite hvorfor du gjorde dette valget og hvilke kvaliteter det har medført for deg. Målet med undersøkelsen og masteroppgaven er å bidra til øket forståelse for hvorfor hverdagsbilister velger å bli hverdagssyklister.

Kan du hjelpe og stille til intervju 1 time i november?

Du må fylle følgende kriterier:

- 25-45 år og helst ha barn som bor hjemme.
- Du bruker sykkelen *hele året*
- Du jobber på Tromsøya.

Fyll inn med korte svar i skjemaet under og send det til Ingrid (ingrid.bogholm.nystad@gmail.com):

| | |
|---|--|
| Navn: | |
| Alder: | |
| Bosted: | |
| Arbeidssted: | |
| Yrke/ tittel: | |
| Antall personer i husstanden: | |
| Gjennomsnittlig antall sykkel dager i uken: | |
| Er du fysisk aktiv utover jobbsyklingen (ja/nei): | |

Takk for hjelpen!

Vedlegg 2

Intervjuguide

Innledning

Bakgrunnsinformasjon om studien

Hensikten med studien

Informere om bruk av båndopptaker, rettigheter og anonymitet, la informantene underskrive samtykkeerklæringen

Bakgrunnsinformasjon

- Alder:
- Antall i husstanden: barn –alder
- Yrke: - yrkeshistorie
- Reiselengde en vei:
- Antall sykkeldager pr uke:
- Hvor lenge har du syklet til jobben:

A: Reisevaner

Fortell meg dine reisevaner fra og til jobb. Hvordan vil du beskrive din jobbreise? (hyppighet, tempo, antrekk, behov..)

Hvor ofte sykler du, og hvilket transportmiddel bruker du når du ikke sykler? Si litt om hva som påvirker hvilket transportmiddel du bruker?

Hvordan vil du karakterisere din reisevei? (lengde, topografi, hindringer?, trafikken?)

Fortell litt om hvordan du opplever at reiseveien endrer seg gjennom året? (vær, snø, vind, lys)

Hva var det som gjorde at du begynte å bruke sykkel framfor å ta bilen? (endringer i reisevei?, økonomi, helse, praktisk..) Kan du huske om det var noe som var spesielt utslagsgivende?

Har husstanden merket noen forskjell i bilkostandene etter du begynte å sykle?

Hvilke erfaringer vil du si jobbsyklingen gitt deg?(Hva har vært positivt Og hva har vært utfordrende?)

Hva er det som motiverer deg mest for å sykle til jobb? Hva tror du skal til for at flere skal velge sykkelen i Tromsø?

B: Endringer

Du har tidligere kjørt bil og bruker i dag sykkelen. Hvilke endringer vil du si at dette har gitt hverdagen din? (positive og negative)

Har du merker noen økonomiske endringer?

Hvordan har syklingen påvirket tidsbudsjettet i hverdagen?

Når du bruker bilen – hva er det som påvirker denne avgjørelsen?

Hvordan er tilretteleggingen på arbeidsplassen for syklister? Hva mener du er viktig for at du skal bruke sykkelen? (parkering, innendørsparkering, dusj, verksted o.l)

Hvis du var lokalpolitiker – hva kunne Tromsø som by ha gjort av endringer for at flere skulle brukt sykkelen?

C: Holdninger/vaner

Hva er det som har påvirket din holdning til å bruke sykkel som transportform?

Er det slik at du vurderer hvilken transportform du skal bruke hver dag? Hvis ja, Hvorfor? Hvordan vil du si holdningene er til sykling til og fra jobb på din arbeidsplass? Har det for eksempel noen påvirkning at mange sykler?

Er jobbsykling et samtaletema på arbeidsplassen?

Hva tror du skal til for å at flere vil sykle? (vise helseeffekter, økning i bilavgifter, la tiden syklingen tar inngå i arbeidstiden?)

Fortell litt om hva det er som vil være viktig for deg for at du skal fortsette å være en jobbsyklist?

D: Helse/Livskvalitet

Hvordan vil du beskrive din helsetilstand?

Hvor opptatt er du av egen helsetilstand?

Hva mener du bidrar til å bedre din helse? Og hva som bidrar til å gi deg dårligere helse?

Har du merket noen endringer i livskvalitet/helse etter at du begynte å sykle? Hvis ja, fortell/utdyp (fått mer energi, føler mer vel , endringer i kroppen? , gladere, etc)

Kan du si litt om hva du føler at syklingen «gir» deg/gjør med deg?

Er helse en av grunnen til at du sykler? Hvis nei, hvilke andre grunner har du?

Tror du at økt kunnskap om helseeffektene ved sykling ville gitt flere syklister til jobb?

Hva mener du om kampanjer hvor fokuset på helse er begrunnelsen for å få flere syklister?

Hva gjør du for å føle deg trygg når du sykler? Hva kan gjøres for at du skal føle deg mer trygg?

Hvilke utfordringer mener du klimaet i Tromsø gir for de som sykler til jobb?

E: Treningsvaner

Fortell hva gjør du for å holde deg i form?

Har du noen faste treningstider i løpet av en uke?

Vil du karakterisere deg selv som fysisk aktiv foruten om jobbsyklingen?

Har jobbsyklingen påvirket ditt aktivitetsnivå i hverdagen? Og eventuelt hvordan?

Har du opplevd noen forskjeller i fysisk «form» etter at du begynte å sykle? Eventuelt hvilke? Og hvordan påvirker det hverdagslivet ditt?

Hvordan ser en perfekt dag (arbeidsdag) ut for deg?

F: Avslutning

På hvilken måte kan sykkel være framtidens transportmiddel i Tromsø?

Hvis du fikk bestemme over tilretteleggingen for syklistene i Tromsø, hva ville du ha prioritert?

Hvordan vil du beskrive den perfekte «jobbsykkelkulturen» for deg?

Vi nærmer oss slutten av intervjuet..

Har du noe annet du ønsker å tilføye/fortelle ...som kan være nyttig for meg å vite om dette temaet?

Tusen takk for at du tok deg tid til å stille opp!!

Vedlegg 3

Informasjonsskriv om studien: Å sykle til jobb: erfaringer og utfordringer

Jeg heter Ingrid Bogholm Nystad og er student ved utdanningen «Master i Idrettsvitenskap» ved Universitet i Tromsø, studiested Alta. Jeg holder for tiden på med min masteroppgave innenfor dette studiet. I min oppgave ønsker jeg å styrke kunnskapen om jobbsyklister i Tromsø.

Jeg ønsker å finne ut hva som har gjort at arbeidstakere i Tromsø har gått fra å kjøre bil til å bruke sykkel som transportmiddel. Jeg vil ha et særlig fokus på hvordan denne endringen i transportform kan ha påvirket deres (selvopplevde) helse og livskvalitet. For å få kunnskap om dette, ønsker jeg å intervju 8-10 jobbsyklister som har brukt sykkelen til jobben det siste året.

Under intervjuet vil jeg bruke båndopptaker og ta notater. Intervjuet vil ha en varighet på omtrent en time. Det er frivillig å være med på dette intervjuet, og du har derfor mulighet til å trekke deg når som helst under prosessen, uten å måtte begrunne dette nærmere. Skulle du velge å trekke deg, vil alle de innsamlede dataene om deg bli slettet.

Alle opplysningene du gir i intervjuet, vil bli behandlet konfidensielt, slik at du som enkeltperson ikke kan gjenkjennes i den ferdige oppgaven. Det betyr at all informasjon vil anonymiseres og lydopptakene slettes når oppgaven er ferdig, innen utgangen av juni 2017.

Har du noen spørsmål i forbindelse med dette kan du kontakte meg på telefon 48090350 eller mail: ingrid.bogholm.nystad@gmail.com

Du kan også kontakte min veileder Jorid Hovden ved Universitetet i Tromsø på tlf: 915 82 171 eller mail: jorid.hovden@svt.ntnu.no

Studien er meldt til Personvernombudet for forskning, Norsk samfunnsvitenskapelig datatjeneste A/S.

Med vennlig hilsen

Ingrid Bogholm Nystad

Vedlegg 4

Samtykkeerklæring:

Jeg har mottatt informasjon om studien «Å sykle til jobb: erfaringer og utfordringer» og ønsker å stille på intervju.

Dato/ Signatur

Telefonnummer

Vedlegg 5



Jorid Hovden
Idrettshøgskolen UiT Norges arktiske universitet
Follumsvei 31
9510 ALTA

Vår dato: 31.10.2016

Vår ref: 50415 / 3 / BGH

Deres dato:

Deres ref:

TILBAKEMELDING PÅ MELDING OM BEHANDLING AV PERSONOPPLYSNINGER

Vi viser til melding om behandling av personopplysninger, mottatt 06.10.2016.
Meldingen gjelder prosjektet:

50415 Å sykle til jobb: erfaringer og utfordringer
Behandlingsansvarlig UiT Norges arktiske universitet, ved institusjonens øverste leder
Daglig ansvarlig Jorid Hovden
Student Ingrid Bogholm Nystad

Personvernombudet har vurdert prosjektet, og finner at behandlingen av personopplysninger vil være regulert av § 7-27 i personopplysningsforskriften. Personvernombudet tilrår at prosjektet gjennomføres.

Personvernombudets tilråding forutsetter at prosjektet gjennomføres i tråd med opplysningene gitt i meldeskjemaet, korrespondanse med ombudet, ombudets kommentarer samt personopplysningsloven og helseregisterloven med forskrifter. Behandlingen av personopplysninger kan settes i gang.

Det gjøres oppmerksom på at det skal gis ny melding dersom behandlingen endres i forhold til de opplysninger som ligger til grunn for personvernombudets vurdering. Endringsmeldinger gis via et eget skjema,

Dokumentet er elektronisk produsert og godkjent ved NSDs rutiner for elektronisk godkjenning.

<http://www.nsd.uib.no/personvern/meldeplikt/skjema.html>. Det skal også gis melding etter tre år dersom prosjektet fortsatt pågår. Meldinger skal skje skriftlig til ombudet.

Personvernombudet har lagt ut opplysninger om prosjektet i en offentlig database, <http://pvo.nsd.no/prosjekt>.

Personvernombudet vil ved prosjektets avslutning, 01.06.2017, rette en henvendelse angående status for behandlingen av personopplysninger.

Vennlig hilsen

Kjersti Haugstvedt

Belinda Gloppen Helle

Kontaktperson: Belinda Gloppen Helle tlf: 55 58 28 74

Vedlegg: Prosjektvurdering

Kopi: Ingrid Bogholm Nystad ingrid.bogholm.nystad@gmail.com



Prosjektvurdering - Kommentar

Prosjektnr: 50415

FORMÅL

Prosjektets formål er å undersøke hva som har gjort at arbeidstakere i Tromsø har gått fra å kjøre bil til å bruke sykkel som transportmiddel. Studien vil fokusere på hvordan denne endringen i transportform kan ha påvirket deres (selvopplevde) helse og livskvalitet.

INFORMASJON OG SAMTYKKE

Utvalget informeres skriftlig og muntlig om prosjektet og samtykker til deltakelse. Informasjonsskrivet er godt utformet.

SENSITIVE PERSONOPPLYSNINGER

Det behandles sensitive personopplysninger om helseforhold.

INFORMASJONSSIKKERHET

Personvernombudet legger til grunn at forsker etterfølger UiT Norges arktiske universitet sine interne rutiner for datasikkerhet. Dersom personopplysninger skal sendes elektronisk eller lagres på privat pc eller mobile enheter, bør opplysningene krypteres tilstrekkelig.

PROSJEKTLUTT OG ANONYMISERING

I meldeskjemaet og informasjonsskrivet har dere informert om at forventet prosjektlutt er 01.06.2017. Ifølge meldeskjemaet skal dere da anonymisere innsamlede opplysninger. Anonymisering innebærer at dere bearbeider datamaterialet slik at ingen enkeltpersoner kan gjenkjennes. Det gjør dere ved å slette direkte personopplysninger, slette eller omskrive indirekte personopplysninger og slette digitale lydopptak.