



**”Man må ha bil hvis man har små barn”**

**Strukturelle fortellinger og valg av  
transportmiddel**

**Kjetil Undseth**

*Masteroppgave i sosiologi*

*Fakultet for humaniora, samfunnsvitenskap og lærerutdanning*

*Høsten 2011*



# Forord

Å lese og skrive om bilisme som et samfunnsfenomen har vært givende. Bilen er en meget selvfølgelig del av hverdagen for mange av oss, og nettopp derfor har det vært en tankevekker å studere bilen og bilismen på en god armlengdes avstand og med sosiologiske briller. Det er mange sider ved bilen og mange konsekvenser av bilismen man ikke hadde tenkt på – før nå!

En masteroppgave er i utgangspunktet et solo-prosjekt, men det er flere personer som fortjener en takk for støtte underveis. Den største takken går til min språksikre samboer som har lest korrektur i flere runder. Det har vært til uvurderlig hjelp. Hun har også vært meget tålmodig i ukene fram mot innlevering.

Jeg må også takke min veileder Sissel H. Eriksen for entusiasme og positivitet underveis i prosessen. Informantene fortjener en takk for at de villig stilte opp og delte sine tanker om bilen med meg, og en stor takk går til min bakleser som har gitt verdifulle kritiske og konstruktive kommentarer.

Kjetil Undseth

<b>KAPITTEL 1 - TEMA OG FORSKERSPØRSMÅL .....</b>	<b>7</b>
1.1 BILISMEN OG MILJØET .....	7
1.2 ET PARADOKS .....	7
1.3 BILENS POSISJON .....	8
1.4 STRUKTURELLE FORTELLINGER .....	10
1.5 EMPIRISK UTGANGSPUNKT .....	11
1.6 FORSKERSPØRSMÅL .....	11
<b>KAPITTEL 2 - TIDLIGERE FORSKNING.....</b>	<b>13</b>
2.1 BILEN SOM SAMFUNNSFENOMEN .....	13
2.2 BILEN – SAMFUNN OG HVERDAGSLIV .....	16
2.3 BIL OG MILJØET.....	17
2.4 MOBILITET OG BILISME .....	18
2.5 PLANER SOM GIR BILVEKST .....	21
2.7 NY LITTERATUR .....	22
<b>KAPITTEL 3 - TEORI .....</b>	<b>24</b>
3.1 AKTØR/STRUKTUR.....	24
3.2 PERSPEKTIV I OPPGAVEN .....	25
3.3 MIKROINTERAKSJONISME.....	27
3.4 DEN SAMFUNNSSKAPTE VIRKELIGHET.....	28
3.5 ANTHONY GIDDENS OG STRUKTURASJONSTEORI .....	28
3.6 STRUKTURELLE FORTELLINGER .....	29
3.7 DET MODERNE SAMFUNNS ØKTE REFLEKSIVITET.....	31
3.8 STRUKTURELLE FORTELLINGER – ET FRUKTBART BEGREP.....	33
<b>KAPITTEL 4 - METODE .....</b>	<b>35</b>
4.1 FORSTÅELSE .....	35
4.2 VALG AV METODE - INTERVJUET .....	35
4.3 UTVALG.....	36
4.4 ETIKK.....	38
4.5 KONSTRUKSJON AV DATA .....	40
4.6 FORSKERENS STÅSTED .....	41
4.7 INTERVJUET.....	42
4.8 TRANSKRIBERING.....	45
4.9 INTERVJUER OG ANALYSE .....	46

<b>KAPITTEL 5 ANALYSE – STRUKTURELLE FORTELLINGER.....</b>	<b>48</b>
5.1 OPPBYGNING AV ANALYSEN .....	48
5.2 TRE TENDENSER .....	49
5.3 FØRSTE TENDENS ELLER STRUKTURELLE FORTELLING .....	51
5.4 ANDRE TENDENS ELLER STRUKTURELLE FORTELLING .....	54
5.5 TREDJE TENDENS ELLER STRUKTURELLE FORTELLING .....	55
5.6 STRUKTURELLE FORTELLINGERS FØRINGER PÅ REFLEKSJONER .....	58
5.7 MANGLENDE REFLEKSJONER SOM UTTRYKK FOR BILENS SELVFØLGELIGHET .....	61
<b>KAPITTEL 6 ANALYSE – SPREKKER I STRUKTURELLE FORTELLINGER .....</b>	<b>64</b>
6.1 SPREKKER I ”MAN KAN IKKE STOLE PÅ BUSSEN” .....	65
6.2 SPREKKER I ”DET GIR FRIHET Å BRUKE BILEN” .....	66
6.3 MANGEL PÅ SPREKKER I ”MAN MÅ HA BIL HVIS MAN HAR SMÅ UNGER” .....	75
6.4 MORAL .....	78
6.5 STATUS .....	83
<b>KAPITTEL 7 – KONKLUSJON .....</b>	<b>85</b>
7.1 DE ANSATTE HAR STRUKTURELLE FORTELLINGER.....	85
7.2 EN PARALLELL TIL RØYKELOVEN .....	87
<b>KAPITTEL 8 - LITTERATURLISTE .....</b>	<b>90</b>
<b>VEDLEGG 1 – SAMTYKKEERKLÆRING.....</b>	<b>95</b>
<b>VEDLEGG 2 – INTERVJUGUIDE, BILBRUKER.....</b>	<b>96</b>
<b>VEDLEGG 3 – INTERVJUGUIDE IKKE-BILBRUKER .....</b>	<b>99</b>
<b>VEDLEGG 4 – BREV FRA NSD .....</b>	<b>102</b>



# Kapittel 1 - Tema og forskerspørsmål

## 1.1 Bilismen og miljøet

Bilen og moderniteten er på mange områder nært knyttet til hverandre. Standarden på biler og biltettheten har vært kjennetegn på framskritt og velstand i den vestlige verden. I dag er dette tegnet på velstand og framskritt også kommet til de fleste andre steder i verden, blant annet India og Kina, og man kan hevde at bilen som allemannseie er i ferd med å bli globalisert (Høyer 2001:133). Som en følge av det økte antallet biler ser verden stadig flere eksempler på hvordan trafikk tettheten og bilkøer blir et voksende problem i store byer. Dette gir negative miljøkonsekvenser, blant annet økte CO<sub>2</sub>-utslipp, og Høyer (ibid) hevder at samfunnet er i ferd med å kveles av sine egne utslipp. Det moderne samfunn, med bilen som et viktig symbol på framskrittet, og bundet til det fossile brenselet, er på vei til å kvele seg selv. Denne utviklingen kan tolkes slik som sosiologen Ulrich Beck beskriver det moderne samfunnet; som et industrisamfunn som møter seg selv i døren eller støter mot sine egne grenser (Beck 1997 ifølge Høyer 2001:133).

I denne utviklingen har flere enn bare de mest åpenbare uheldige konsekvensene av bilen begynt å bli mer synlige. Det er ikke bare forurensning i form av CO<sub>2</sub>-utslipp og høye konsentrasjoner av svevestøv som opptar folk, men også lengre køer og hyppigere køer med påfølgende forsinkelser rammer flere og flere, oftere og oftere. Forsinkelser og andre problemer knyttet til transport til og fra arbeid, barnehager og skoler berører hverdagslivet til mange.

## 1.2 Et paradoks

Aud Tennøy fra Norsk Institutt for by- og regionforskning (NIBR) skriver at Norge har en nasjonal målsetting, nedfelt i Stortingsmeldinger, om å redusere veksten i biltrafikken i større byer. Det er derfor et paradoks at flertallet av planene på lavere nivå (arealplaner, veiplaner, trafikkplaner) som vedtas, gir vekst i biltrafikken, noe som også er kjent når planene vedtas. Dette paradokset har Aud Tennøy grundig dokumentert i sin rapport fra 2004; ”Hvorfor og hvordan vedtas planer som gir vekst i biltrafikken?” (Tennøy 2004:5). I begge

Stortingsmeldingene Tennøy refererer til, nummer 23 (2001-2002), ”Bedre miljø i byer og tettsteder”, og nummer 26 (2001-2002), ”Bedre kollektivtransport”, er redusert personbiltrafikk, og da spesielt i byer av en viss størrelse, en klar målsetting (ibid:13). Denne målsettingen er gjentatt i Nasjonal Transportplan 2010-2019 som sier at Regjeringen ønsker å føre en transportpolitikk som bidrar til å stimulere kommuner og fylkeskommuner til å iverksette tiltak som begrenser bruken av privatbil og oppmuntrer til bruk av mer miljøvennlige transportmidler (St.meld. nr. 16).

Noe av den samme problematikken gjenspeiles i den lokale diskusjonen om parkeringssituasjonen ved Universitetet i Tromsø, hvor flere av de impliserte partene i diskusjonen har et tydelig uttrykt ønske om å redusere bruken av privatbil til og fra Universitetet, og å øke andelen som benytter kollektivtilbudet (Brev fra Troms Fylkeskommune 17.10.2005 og Norsk tjenestemannslag 11.10.2005). Når man vet at tilgang på fri og sikker parkering er høyt verdsatt blant yrkesaktive, og at restriksjoner på parkering er godt dokumentert som et effektivt virkemiddel for å endre reisevaner (Hanssen og Lerstang 2002), er det et paradoks at Universitetet i Tromsø fortsatt har valgt en løsning med gratis parkering til ansatte og studenter. Tennøys rapport og situasjonen ved Universitetet i Tromsø viser at det ofte er forskjell mellom den uttrykte holdningen og den faktiske politikken.

### **1.3 Bilens posisjon**

Forskningslitteratur, som jeg skal komme tilbake til i kapittelet om tidligere forskning, trekker fram bilens dominerende posisjon og tette integrasjon i våre hverdagsliv som en medvirkende årsak til at begrensninger i bruken av den sitter langt inne for mange av oss. Bilen oppfattes som en selvfølgelighet, og som to forskere på bilisme, Kingley Dennis og John Urry (2009:37), sier; at for noen er bilen mer en rettighet enn et ansvar. Det settes i liten grad spørsmålstegn ved bruken av bilen. Bilen symboliserer mange trekk ved vår moderne tid, og den representerer en individuell frihet som de fleste av oss oppfatter som noe positivt og som en viktig verdi. Denne friheten ønsker de færreste å gi slipp på, selv om vi er klar over og har kunnskap om både sammenhengen mellom vår egen bilbruk og negative konsekvenser for miljøet, og at noen av de trafikkutfordringene vi står overfor delvis bare kan løses ved at flere av oss reduserer bilkjøringen.



### **1.3.1 Positiv holdning til miljø**

Ikke uventet har mange av oss en positiv holdning til tiltak som kan være med på å bedre miljøet. Sosiolog Guro Berge (1998:40) har i en undersøkelse om årsaker til bruk av bilen, funnet ut at 76 prosent sier at de interesserer seg for miljøspørsmål. Berge har videre skilt ut respondentene i tre hovedgrupper etter grad av miljøbevissthet, og den største gruppen er de som sier de er følelsesmessig engasjert og interessert i miljøspørsmål, men som viser liten vilje til praktisk miljørettet atferd. Berges funn støttes av Mette Jensen m. fl. sin undersøkelse, ”Bilisme og miljø – en vanskelig balanse”, laget for det danske Miljø- og Energidepartementet. De skriver at det er en iøynefallende motsetning blant trafikantene, spesielt bilistene, mellom hva de sier de gjerne vil gjøre, og hva de faktisk gjør (Jensen m fl 1998:34).

Det er med andre ord langt mellom ord og handling for majoriteten av befolkningen, og man kan trekke en parallell til Aud Tennøys tidligere nevnte NIBR-rapport om hvordan overordnede målsettinger i stortingsmeldinger stemmer dårlig overens med de planer som blir vedtatt på regionalt og lokalt nivå. Ved hjelp av begrepet kognitiv dissonans kan man se nærmere på forskjellen mellom vår positive holdning til miljø og samtidig manglende evne og vilje til å omsette denne positive holdningen i konkrete handlinger.

### **1.3.2 Kognitiv dissonans**

Teorien om kognitiv dissonans sier at dersom det er uoverensstemmelse mellom holdning og handling vil en av dem endres. I lengden er det uholdbart for den enkelte å handle på tvers av sine holdninger. Det er imidlertid lettere å endre holdning enn adferd (Amundsen og Berge 2001:sammendrag side 3). Sett i sammenheng med avsnittet ovenfor, vår positive holdning til miljø og fortsatt vekst i den totale biltrafikken, skulle det tilsi at flertallet av oss vil søke å justere våre holdninger i miljøspørsmål slik at den voksende bilbruken i større grad sammenfalt med våre holdninger. Vi vil søke å finne argumenter og begrunnelser som rettfærdiggjør bruken av privatbil og på den måten vil vi redusere gapet mellom holdning og atferd, og det vil skape en mer harmonisk hverdag for den enkelte.

## 1.4 Strukturelle fortellinger

Malene Freudendal-Pedersen (2007:70) fra Universitetet i Roskilde har skrevet en doktoravhandling om mobilitet i hverdagslivet. Hun hevder også at vi er klar over bilismens negative konsekvenser, men uten at vi endrer vår transportatferd av den grunn. I denne sammenhengen viser Freudendal-Pedersen hvordan begrepet strukturelle fortellinger kan anvendes som en slags rasjonalitet som vi kan bruke til å forklare og forsvare vår mobilitetsatferd overfor oss selv og andre. Freudendal-Pedersen (ibid:71) definerer strukturelle fortellinger som en bestemt måte å argumentere på når man begrunner valg og handlinger i hverdagslivet. Fortellingene kan fungere som en guide til våre handlinger og danner utgangspunktet for hvordan individer oppfatter et problem og dets mulige løsning. En strukturell fortelling inneholder ofte et ”man” som generaliserer fortellingen til noe alle er enige om, og som er med på å framstille påstanden i fortellingen som en udiskutabel sannhet. Et eksempel på en strukturell fortelling er; ”Man kan ikke stole på togene, de er alltid forsinket”. Setningen har en ordlyd som ikke innbyr til diskusjon, og tror man på fortellingen kan den være veileder til bestemte handlinger. I dette tilfelle valg av transportmiddel. Det blir gjort en mer utfyllende definisjon av begrepet i teorikapitlet (se side 29).

### 1.4.1 Potensiale for endret transportatferd

Enkelte vil hevde at bilen er blitt en så selvfølgelig del av vårt hverdagsliv at det i liten grad stilles spørsmål ved konsekvensene ved bruken av den. Eksempelvis skriver Guro Berge (2001:131) at det ikke settes spørsmålstegn ved om det å kjøpe bil er rasjonelt eller ikke – det slås fast at det er rasjonelt å kjøpe bil. Det kan se ut som bilen og dens posisjon i det moderne samfunnet gjør det vanskelig å begrense bruken av den. En av årsakene til at det er vanskelig å legge restriksjoner på bilen er fordi mobilitet og bevegelse har blitt vilkår for et moderne samfunn. Dette hevder Lise Drewes Nielsen (2009:1) fra Universitetet i Roskilde. Hun forsker på mobilitet, som er en ganske ny disiplin, hvor bilen er et sentralt element i forskningen. Freudendal-Pedersen (2007:16) hevder at de strukturelle fortellingene kan hjelpe oss med å sette fokus på konsepter og dikotomier som er viktige for å forstå mobilitetens dynamikker. Hun mener at gjennom å få tak i individenes strukturelle fortellinger og analysere dem, kan man lete etter sprekker og hull i folks rasjonalitet og forståelse av egen transportatferd. Sprekker og hull kan forstås som refleksjoner eller utsagn som står i motsetning til innholdet i

de strukturelle fortellingene som ofte uttrykker noen av de forestillinger og fordommer som finnes om bilisme og kollektivtrafikk i det offentlige rom (ibid:15). Sprekkene i folks forklaringer kan åpne for refleksivitet om bilens selvfølgelighet og lite diskuterte dominerende posisjon, og de kan skape et potensiale for endret transportatferd (Thomsen m. fl. 2005:3).

## **1.5 Empirisk utgangspunkt**

Denne oppgaven tar et empirisk utgangspunkt i intervjuer om transportatferden til og fra Universitetet i Tromsø. Universitetet er en stor arbeidsplass, og trafikken til og fra området legger store føringer på trafikkbildet i byen. Parkeringssituasjonen ved Universitetet har vært og er et diskusjonstema, hvor noen hevder det ikke er tilstrekkelig antall plasser, mens andre hevder at dagens ordning, hvor parkeringen er gratis for ansatte og studenter, i liten grad er motiverende hvis det er ønskelig at flere velger buss, sykkel eller egne bein som et alternativ til bilen. Med bakgrunn i at parkeringssituasjonen er og har vært et aktuelt tema, har jeg antatt at ansatte ved Universitetet har gjort seg noen tanker om både valg av transportmiddel til og fra jobb og om bilen generelt.

## **1.6 Forskerspørsmål**

Opgaven har to overordnede forskerspørsmål hvorav det første har tre mindre underspørsmål. Det første spørsmålet spør helt enkelt om det finnes strukturelle fortellinger i materialet. Anvender de ansatte ved Universitetet i Tromsø strukturelle fortellinger når de skal begrunne hvorfor de kjører, sykler eller tar buss? Underspørsmålene forutsetter at svaret på det overordnede spørsmålet er positivt. Underspørsmålene spør om *hvilke* strukturelle fortellinger som finnes, og med utgangspunkt i Freudendal-Pedersens definisjon av begrepet begrunner jeg hvorfor det er mulig å kalle funnene for strukturelle fortellinger. Det siste underspørsmålet belyser om de strukturelle fortellingene påvirker hvordan informantene reflekterer om bilen og bilismen. Freudendal-Pedersen (ibid:71) hevder at den strukturelle fortellingens språklige form som en udiskutabel sannhet kan være med på å unndra påstandene i de strukturelle fortellingene fra refleksivitet.

Det andre overordnede forskerspørsmålet søker etter motsetninger i informantenes forhold til bilen og bilismen. Fordi begrepet strukturelle fortellinger er sentralt i oppgaven har jeg primært søkt motsetninger, eller hva Freudendal-Pedersen kaller sprekker, i de strukturelle fortellingene. Ordet sprekker anvendes for å illustrere at de strukturelle fortellingenes form som udiskutable eller objektive sannheter slår sprekker som i en mur, når det blir sådd tvil om dem. Også andre kontraster og spenninger knyttet til informantenes tanker om transportmidler og bilismen er interessante for å belyse informantenes forhold til bilen. Lise Drewes Nielsen (2005:59) mener at det er viktig å beskrive aktiviteter som bryter noen av de tradisjonelle forstillingene om mobilitet, som ofte strukturelle fortellinger uttrykker, og gjennom disse sprekkenes søke muligheter for å endre vår transportatferd. Denne oppgaven begrenser seg hovedsakelig til å påpeke hvilke sprekker og motsetninger som finnes i materialet.

### **1.6.1 Spørsmål 1**

Har ansatte ved Universitetet i Tromsø strukturelle fortellinger når de begrunner sitt valg av transportmiddel til og fra jobben?

- Hvilke er de?
- Hvordan forklares de?
- Hvordan påvirker de strukturelle fortellingene informantenes refleksjoner om bilen og bilismen?

### **1.6.2 Spørsmål 2**

Finnes det sprekker i de strukturelle fortellingene og finnes det andre motsetninger i informantenes forhold til bilen og bilismen?

## **Kapittel 2 - Tidligere forskning**

Kapitlet om den tidligere forskningen er delt inn i tre bolker. Den første viser hvordan bilen har fått en viktig posisjon i det moderne samfunnet. Den andre delen trekker fram hvordan mobilitet og bilismen har blitt tema med økt interesse innen flere forskningsmiljøer.

Forskning og litteratur om mobilitet og bilisme er relativt ny og kommer således i store trekk kronologisk etter litteraturen i første del. Den tredje og siste delen viser noen kilder og eksempler på at kunnskap og informasjon om hvilke virkemidler som kan begrense veksten i biltrafikken, ikke nødvendigvis er tilstrekkelig for at tiltak blir vedtatt eller iverksatt.

### **2.1 Bilen som samfunnsfenomen**

Den svenske forskeren Emin Tengström peker på i sin bok, "Bilismen – i kris?" fra 1991, at det finnes mye forskning om bilen, men at påfallende lite av denne forskningen er overgripende studier av bilen som et samfunnsfenomen. Han synes det er merkelig med tanke på bilens betydning i samfunnet (Tengström 1991:11). Noe av det samme hevder Oldrup (ifølge Freudendal-Pedersen 2007:8) som viser at forskning på transport, og spesielt bilen, har vært en arena dominert av ingeniører og planleggere.

En som tidlig skrev om bilens posisjon og integrasjon i det norske samfunnet var historiker Per Østby. Han hevder at mange av analysene om bilen blir hengende fast i et altfor funksjonelt og rasjonelt bilde av bilen og samfunnet. Østby (1995:55) skriver at bilen ikke bare representerer en transportfunksjon, men at den også uttrykker og symboliserer verdier, og at bilen allerede på 1970-tallet hadde banet seg vei helt inn i kjernen av sentrale politiske og samfunnsmessige prosesser. Bilen var blitt et premiss og et bestemmende element når nye planer for samfunnsutviklingen skulle formes (ibid:480). Bilen var blitt en del av, ikke bare samfunnet, men også av folks hverdagsliv (ibid:502).

#### **2.1.1 Bilen**

Hvis man grovt regner at moderniteten startet på midten av 1700-tallet, faller dette omtrent sammen med de første spede forsøk på å konstruere en bil. Per Østby (1995:17) gir en kort

historisk skisse over bilens utvikling. Det første bil-lignende kjøretøy ble bygget av en sveitsisk ingeniør så tidlig som i 1769, men for bilen slik vi kjenner den i dag, var framstillingen en firetakts forbrenningsmotor avgjørende. Før år 1900 var bilen et håndverksprodukt og en raritet, men etter århundreskiftet kom det i gang en omfattende produksjon av biler i Amerika. Den mest kjente produsenten var Henry Ford som bygget en enkel, driftssikker og rimelig bil som gav flere enn bare de rikeste anledning til å kjøpe (ibid:20).

Det var amerikanerne som dominerte bilindustrien i de første tiårene på 1900-tallet. Fra ca midten av århundret ble Europa det ledende senter for utvikling og produksjon av biler, og et par tiår senere var det den japanske bilindustrien som hadde den største framgangen. Senere har andre asiatiske land vunnet store markedsandeler, samtidig som USA og europeisk bilindustri har gjennomgått store kriser (ibid:21). I dag ruller det ca 700 millioner biler rundt på veiene totalt i verden (Urry 2005:25)

I Norge var det få biler på private hender rett etter andre verdenskrig. Per Østby (1995:2) skriver at bruk av privatbil var å regne som luksus og skulle begrenses. 1960-årene ble bilalderen i Norge og samtidig med at stadig flere anskaffet seg bil ble det bygget ut nye veier. I løpet av 1970-tallet ble bilen en nødvendig del av dagliglivet til folk, samtidig som de første spørsmål om bilens uheldige miljøkonsekvenser dukket opp (ibid:4). De siste 25 årene har antallet biler pr 1000 innbyggere steget kontinuerlig, og i dag har statistisk sett mer enn annenhver person egen bil tilgjengelig (Statistisk Sentralbyrå 2009). Sett i et historisk perspektiv kan man si at utviklingen av bilen har fulgt moderniteten på mange områder, fra epokens tidlige fase og fram til i dag.

### **2.1.2 Bilen som symbol på det moderne**

Brownell (ifølge Amundsen og Berge 2001:6) hevder at bilen er det fremste symbolet på det moderne samfunnet. Bilen symboliserer uavhengighet, individualitet, fart og personlig frihet. Alt sammen begreper som også karakteriserer moderniteten. Sosiologen Dag Østerberg (1999:11) trekker fram tre grunnleggende begreper ved den moderne kulturen; det frie individet, fornuften og framskrittet, og Guro Berge hevder at bilen er perfekt til dyrkingen av

det enkeltes individs frihet fordi bruken av den er privat og individuell, og bruken av bilen symboliserer uavhengighet og autonomi (Berge 2001:125).

Individets frihet og selvstendige rettigheter er trekk vi kjenner igjen som noen av grunnelementene i tankene fra Opplysningstiden. Denne tiden mellom den engelske (1688) og den franske revolusjonen (1789), faller sammen med begynnelsen av hva vi kaller den moderne tidsalder. I kjølvannet av denne perioden ble det skrevet og vedtatt grunnlover som vektla den selvstendige og frie borger med rettigheter til å bestemme over eget liv (Store Norske Leksikon). Dette er tanker som det er lett å kjenne igjen i måten vi ser på bilen.

Den danske forskeren Mette Jensen m. fl. (1998:31) trekker i sin rapport om bilisme og miljø fram ønsket om å være uavhengig av sted og tid som en viktig faktor i en moderne livsstil. For mange mennesker realiseres mye av denne uavhengigheten gjennom bilen. Jensen hevder at bilen er uavhengighet i ”ren” form. Uavhengigheten av tid og sted er en faktor som hyppig nevnes i forbindelse med en globalisering, som er meget avhengig av fysisk transport av varer og mennesker over korte og lenger distanser, og med høy frekvens (Thomsen m fl 2005:1). I boken, ”Sosiale perspektiver på mobilitet”, mener professor ved København Handelshøyskole, Thyra Uth Thomsen, at mobilitet og bevegelse har blitt integrerte deler av den sene modernitetens identitet og praksis, og en tilstand av flyktighet, karakterisert ved stadige forandringer, kan føles overalt (ibid).

Det er også andre trekk ved moderniteten som stemmer godt overens med bilens funksjon og symbolikk. Et av de strukturelle forholdene som endret seg med moderniteten var atskillelsen av arbeid og bolig. I denne sammenhengen har bilen vært viktig som transportmiddel mellom arbeidsplass og hjem (Berge 2001:124). Det at bilen etter hvert ble et allemannseie, har i flere tilfeller vært en forutsetning for den arbeidsdelingen vi ser i dag og for boligstrukturen i mange industrialiserte land.

Moderniteten er preget av flere teknologiske innovasjoner og bilindustrien har vært langt framme i denne utviklingen siden begynnelsen på 1900-tallet. ”Fordismen” var ikke bare et nytt produksjonssystem, men den endret også vår oppfatning av tid, rom og individualitet.

Bilen og produksjon av biler ble et modernistisk symbol, og de teknologiske nyvinningene skapte en tro på hva mennesket kunne utrette og en tro på framskrittet (ibid:128).

Astri H. Amundsen og Guro Berge (2001:7) hevder i sin litteraturstudie om holdninger og transportmiddelvalg at bilismen kan ses på som en del av dagens ideologi. Bilen passer perfekt til dyrkingen av individets frihet, bilen representerer frihet og fart, ulike typer bil avspeiler personlighet og status og bilen skaper et fellesskap mellom den som har og bruker den gjennom koder, normer og regler som må følges. I sum blir det mange trekk ved bilen som man finner igjen i moderniteten og omvendt.

## **2.2 Bilen – samfunn og hverdagsliv**

Per Østby skriver at forståelsen av bilen endret seg i enkelte grupper på 1970-tallet. Bilen var ikke lenger bare bil og vei, men samfunn, og et samfunn bilen var integrert og spunnet inn i. Den var blitt en del av livene til folk (Østby 1995:501). Den samme tendensen finner man i undersøkelsen til Mette Jensen m. fl. (1998:32). De hevder at intervjuene i deres undersøkelse viser i hvor sterk grad bilen har blitt en uunngåelig del av folks hverdag.

Sosiologen Andreas Hompland trekker det samme poenget enda litt lenger, og skriver at bilismen har blitt institusjonalisert som en overordnet verdi i Norge, både blant ulike organisasjoner innen offentlig politikk og administrasjon og blant trafikanter. Hompland hevder at bilen har blitt en forutsetning for folks dagligliv og levemåte, og den er et nødvendig hjelpemiddel for veldig mange av våre aktiviteter. Bilen er innvevd i samfunnsstrukturen fordi den har helt klare fordeler som transportmiddel og kulturfenomen (Hompland 2001:245). Bilens tette integrasjon i samfunnet har gjort individuell motorisert mobilitet til et selvfølgelig gode for de aller fleste i vestlige industriland (Nielsen 2001:33). En annen som har skrevet om bilen og hverdagsliv er Olav Mjaatvedt (1999) som i sin doktoravhandling i sosiologi med tittelen ”Trill rundt. Transport i hverdagslivet” analyserer betingelsene for bilens dominerende posisjon som foretrukket transportmiddel. Mjaatvedt hevder og har som hovedperspektiv, at bilen og bilbruken inngår i en klassemessig sosial sammenheng.



## 2.3 Bil og miljøet

På 1970-tallet ble det forsiktig satt spørsmålstegn ved tanken om at økonomisk vekst for en hver pris var et ensidig positivt fenomen. Industriens forkjørsrett ble utfordret, og partier på venstresiden og miljøbevegelsen ønsket å bli hørt. Miljøproblemer slik vi kjenner dem i dag, ble enda ikke direkte artikulert, men de første tegn på en ny forståelse av bilen og bilismen vaket under kritikken fra ekspertene (Østby 1995:502).

I 1992 introduserte EU begrepet ”bærekraftig mobilitet” og understreket at også mobilitetens omfang og mønster må utfordres, og ikke kun de mest iøynefallende miljøkonsekvensene (Høyer 2001:134). Ofte er det de mest umiddelbare problemene, som eksempelvis avfallsstoffene benzen og mikropartikler og utslipp av CO<sub>2</sub>, som får oppmerksomhet og tvinger fram tiltak. I mye mindre grad snakkes det om andre konsekvenser som for eksempel at mobilitet opptar store arealer, og at den skaper trengsel og usikkerhet (Freudental-Pedersen 2007:10). To forskere fra et av EUs forskningscenter i Sevilla mener at det ikke finnes noen vei mot et bærekraftig samfunn uten en rekonstruering av hele sektoren for mobilitet (Hunecke og Sibum ifølge Hompland 2001:134). Typisk for mange diskusjoner omkring bil og miljø er at det kun er tiltak som i liten grad rører ved bilismen som samfunnsinstitusjon som vinner fram (Nielsen 2001:50).

### 2.3.1 Bilens ambivalenser

Flere av fordelene med bilen er åpenbare ved at mange har blitt mindre avhengige av tid og sted, man har fått økt fleksibilitet, og man kan forflytte seg over større avstander. Mange av ulempene er også velkjente, med ulykker, støy og forurensning som noen av de negative konsekvensene for miljøet (Nielsen 2009:1). Vi kan kalle disse positive og negative konsekvensene for bilismens ambivalenser (Freudental-Pedersen i Nielsen 2009:1).

Freudental-Pedersen trekker i tillegg fram noen ambivalenser som ikke er så åpenbare, og som i mindre grad får oppmerksomhet. Hun peker på at mobilitet for noen kan skape immobilitet for andre. Immobilitet kan forstås som mindre mulighet for bevegelse. Eksempelvis kan man tenke seg at når noen kjører mye bil skaper det trengsel og mindre plass for andre, både bilister og fotgjengere. Høy mobilitet kan eksempelvis innbefatte høyere

hastigheter som gir større risiko for ulykker av alvorlig karakter, og som ofte krever mer ressurser og dermed belaster miljøet mer. Disse sammenhengene er negative effekter som ofte blir oversett (Freudendal-Pedersen 2007:14).

Freudendal-Pedersen (ibid:12) stiller også spørsmålet om når mobiliteten blir en ufrihet for bilbrukeren selv. Denne sammenhengen er lettest å få øye på i store byer hvor trafikken er så tett at den er i ferd med å ta strupetak på miljøet og økonomisk handel. Lange bilkøer i byer som Paris, Aten og London gjør bilen til alt annet enn frihet, og køene betyr redusert utnyttelse av ressurser i form av en mengde arbeidskraft sittende fast i sine biler til og fra arbeid, som samtidig gir økte CO2-utslipp.

## **2.4 Mobilitet og bilisme**

Professor i sosiologi, John Urry, fra Universitetet i Lancaster er en av de ledende innenfor mobilitetsforskning og han har skrevet flere bøker om mobilitet og bilisme. Han hevder at senmoderniteten bør ses gjennom mobilitetsbriller som et eget sosiologisk perspektiv (Urry 2000 og Urry 2007 referert i Nielsen 2009). Urry belyser mobilitet som et eget fenomen i seg selv, med avgjørende betydning for hvordan samfunnet skal forstås og analyseres (Urry ifølge Freudendal-Pedersen 2007:9), og han argumenterer for at det mobile samfunnets utvikling utgjør den største transformasjonen av det sosiale liv de siste tiårene. Urry mener videre at sosiologien må omdanne kategorier og begreper til denne nye virkeligheten (Urry 2000 og Urry 2007 ifølge Nielsen 2009). I denne oppgaven skal jeg ikke drøfte hvorvidt mobilitet er et helhetlig fruktbart sosiologisk perspektiv, men nøye meg med å konstatere at Urry mener at mobilitet er så viktig at det burde være en egen sosiologisk teoretisk retning.

### **2.4.1 Bilisme**

I boken *Automobilities* fra 2005 skriver Mike Featherstone at mobilitet, forstått som strømmer, bevegelse og migrasjon i sosiale liv, har kommet opp som en sentral arena for sosiologisk debatt. Til tross for dette har en av de mest dominante formene for mobilitet, bilismen, nærmest blitt ignorert (Featherstone m fl 2005). Dette er samme observasjon som svensken Emin Tengström gjorde allerede i 1991 og som er nevnt i innledningen av dette kapitlet. I tillegg viser John Urry til den spanske sosiologen Manuel Castells (ifølge Urry

2005:25), som påpeker at bilen er merkelig lite diskutert i globaliseringslitteraturen, på tross av en sjeldent dominerende posisjon sett i forhold til andre teknologier, som for eksempel TV, PC, kino, etc.

#### **2.4.2 Bilismesystemet**

I den samme boken, *Automobilities*, har Urry et eget kapittel om bilisme-systemet, hvor han ser på bilen som sentrum av et system, og trekker fram de komponenter som i kombinasjon med selve bilen utgjør bilismesystemet. Alt som er rundt bilen er med på å forklare dens dominerende posisjon. Urry (2005:25) viser til at selve bilen har blitt og er produsert av selskaper som har hatt ikon-status på hele 1900-tallet og som fortsatt delvis har høy status, selv om finanskrisen som rystet verdensøkonomien i 2007 rokket flere av de store bilprodusentenes gylne posisjon. To eksempler på selskaper med ikonstatus er Ford og Mercedes-Benz.

Bilen har blitt den nest største personlige konsumvaren etter bolig, og bilen er meget sterkt integrert i samfunnet ved hjelp av tekniske og sosiale bindinger med andre industrier (ibid:26). Eksempler er bilindustrien med all produksjon av delkomponenter og tilbehør, oljeinstallasjoner som skaffer drivstoff, et effektivt nett av distribusjonsheter - bensinstasjoner, veier, et reiseliv delvis avhengig av bil som framkostmiddel, verksteder og fritidsaktiviteter blant mange andre. For mange er det først når man reflekterer over alle industrier og aktiviteter som er et resultat av bilen, at man forstår hvor tett integrert bilen er i alle deler, og på alle nivåer i det moderne samfunnet. Selve bilen og alt rundt den kan man kalle bilsystemet.

Bilen plasserer alle andre former for personmobilitet i baksetet, og den har blitt en del av en dominerende kultur som bestemmer hva som er det gode liv. Det gode liv uttrykt ved bilen er manifestert gjennom flere klassiske kunstuttrykk, og spesielt gjennom filmen og litteraturen.

#### **2.4.3 Frihet som forklaring**

Lise Drewes Nielsen bruker begrepet frihet for å forklare hvorfor bilen har fått en så dominerende posisjon. I artikkelen "Bilen og det sociale liv – er vi på vej mod en "post-car

future?” skriver hun at noen mener bilen representerer noen helt fundamentale behov og lengsler, nemlig friheten til å kunne bevege seg og oppleve verden. I disse fundamentale behov og lengsler finner man også en mulig årsak til hvorfor det er så vanskelig å legge restriksjoner på den enkeltes bruk av privatbilen. Frihet er en høyt skattet verdi i vår verden, og Nielsen (2009:5) spør hvem som tør å begrense frihet.

John Urry er inne på samme tankegang når han refererer til Sennet som hevder at vi tar den enkeltes ubegrensede bevegelsesfrihet som en absolutt rettighet, og at privatbilen er det logiske instrument i utøvelsen av denne rettigheten (Sennet ifølge Urry 2005:25). Denne rettigheten er tydelig i deler av det amerikanske samfunnet, hvor mange oppfatter det som en grunnleggende menneskerett å kunne bryte opp fra der man bor og reise dit man vil. Bilen er et sentralt element i denne rettigheten, og prisen på biler og drivstoff i USA har alltid vært på et så lavt nivå at utøvelsen av rettigheten har vært mulig for de brede lag av befolkningen. Bilen og frihet har på denne måten blitt tett integrert i hverandre.

#### **2.4.4 Bilen som en rettighet**

I boken *After the Car* som Urry har skrevet sammen med Kingsley Dennis, hevder de at bilen gjennom flere kulturelle uttrykk har blitt mer en rettighet enn et ansvar (Dennis og Urry 2009:37). Nielsen (2009:5) omformer rettighet til selvfølgelighet og mener at mobilitet har blitt en integrert del av det moderne liv. Vi stopper sjelden opp og reflekterer over denne utviklingen, som har blitt vaner og rutiner i våre hverdagsliv. Den manglende refleksjonen over bilens selvfølgelighet bekreftes av byplanlegger og sivilingeniør Gustav Nielsen i Andreas Homplands bok ”Byens veier” om lokal transport- og arealpolitikk, som sier at bilen har gjort motorisert og individuell mobilitet til et selvfølgelig gode i moderne industriland (Nielsen 2001:33).

#### **2.4.5 Bilen og ”det gode liv”**

Malene Freudendal-Pedersen (2009:14) hevder at det er mobiliteten, og spesielt bilismen som gjør hva vi kaller ”det gode liv” i det moderne samfunn mulig. Det gode liv kan her tolkes som et aktivt og bevegelig liv knyttet til kapasiteten og muligheten for å kunne forflytte seg hurtig, langt og ofte. Freudendal-Pedersen (ibid:16) ønsker gjennom mobilitetsbriller å vise

hvordan vi daglig produserer og reproduserer grunnlaget for å oppfylle ønsket om ”det gode liv” for oss selv og våre nærmeste.

## **2.5 Planer som gir bilvekst**

Avstanden mellom ord og handling er et tydelig funn i Aud Tennøys rapport for NIBR (2004) som ble nevnt i innledningen (se side 7). Hun påpeker paradokset mellom overordnede politiske målsettinger og resultatet av vedtatte planer. Andreas Hompland forteller noe lignende om resultatene i programmet til Norges Forskningsråd, LOKTRA – Lokal transport- og arealpolitikk. Programmet har hatt som mål å utvikle en helhetlig forståelsesramme for utforming av lokal transport- og arealpolitikk, og arbeidet har vist at det i mange tilfeller er betydelig avstand mellom det å vite og det å iverksette nødvendige tiltak (Hompland 2001:11).

Et konkret eksempel kan være Transportplanen for Tromsø kommune 2009-2018. Den nevner i forordet aller først utfordringene knyttet til luftforurensning og støy, til å sikre barn trygg skolevei, og tilrettelegging for gående, syklist og kollektivtransport, men den totale kostnadsrammen for tiltak rettet mot syklist og gående er omtrent én tiendedel av gjennomsnittskostnaden for de ulike alternativene for utbygging av veinettet (Transportplan for Tromsø kommune 2009-2018).

### **2.6.1 Parkering som transportpolitisk virkemiddel**

Tennøy (2004:28) hevder at det er relativt stor faglig konsensus om hvilke virkemidler innen transport- og byplanlegging som kan være med å redusere veksten i biltrafikken, og blant dem finnes restriksjoner på parkering. J. Rekdal (ifølge Hompland 2001:166) fra Transportøkonomisk Institutt mener at parkeringsmulighetene har stor betydning for omfanget av og fordelingen mellom de ulike transportmidlene for reiser til og fra arbeidsplassen. Jan Usterud Hanssen og Tor Lerstang (2002:16), fra samme institutt, skriver i konklusjonen til sin rapport, ”Parkering som virkemiddel for å begrense biltrafikken”, at betydningen av gratis og sikker tilgang på parkeringsplass verdsettes svært høyt av de yrkesaktive. Hanssen og Lerstang (ibid) hevder at ved å ta vekk sikker og gratis parkering vil tilbøyeligheten til å

bruke egen privatbil reduseres i størrelsesorden 40-60 prosent. Undersøkelsen ble gjort i Oslo og Akershusregionen.

Som følge av disse undersøkelsene som viser at tilgangen på sikker og gratis parkering er avgjørende for manges valg av transportmiddel, er det grunn til å anta at de impliserte partene i diskusjonen om parkering ved Universitetet i Tromsø er klar over sammenhengen mellom parkering og transportvalg.

Professor i byplanlegging Donald C. Shoup, fra Universitetet i Los Angeles, California, hevder i sin artikkel "The High Cost of Free Parking" at man er lite bevisst den faktiske kostnaden ved fri parkering. Han hevder at planlegging for parkering er planlegging uten kritisk kostnadsvurdering (Shoup 1995:4). Med hensyn til norske forhold er det grunn til å anta at manglende bevissthet knyttet til kostnader ved parkering i flere saker henger sammen med tilnærmet ubegrenset tilgang på arealer. Utenfor mange norske byer er tomteprisene lave og noen kommuner tilbyr rimelige arealer for å tiltrekke seg næringsliv og investeringer.

## **2.7 Ny litteratur**

Det har vært nevnt tidligere at bilisme som et samfunnsfenomen er et relativt nytt fagområde (se side 11). Mye av litteraturen om mobilitet og bilisme er fra det siste tiåret og denne oppgaven henviser til flere bøker og rapporter som er utgitt i årene fra 2005 til 2011. Eksempelvis er "After the Car" av Kingsley Dennis og John Urry fra 2009, "Mobilitet" av bare Urry er fra 2007 og "Sosiale perspektiver på mobilitet" av Thyra Uth Thomsen er fra 2005.

Tidligere har litteraturen på dette fagfeltet vært dominert av økonomer og ingeniører, og det har vært de tekniske og økonomiske aspektene ved bilen og ulike trafikkutfordringer som har dominert den kunnskapen som har blitt framskaffet (Nielsen 2001:85). Det er ingeniørenes og økonomenes språk, begrep og perspektiver som har preget debatten internt faglig og i det offentlige rom. Denne dominansen finner vi helt tilbake fra 1960-årene. For eksempel ble Transportøkonomiske Institutt, TØI, etablert i 1964 (ibid), og instituttet har vært en sentral

aktør som har vært med å forme hvordan vi tenker om bilen og bilismen, og hvilke refleksjoner vi gjør oss om utfordringene knyttet til dem.

Den nye litteraturen, i den grad den kommer ut til folk, kan endre måten vi tenker om bilen. Perspektivene på bilismen, som blant andre Urry, Nielsen og Freudendal-Pedersen bringer inn i debatten om transport oppfatter jeg som viktige, gitt et ønske om å redusere avhengigheten av bilen som den er i dag.

# Kapittel 3 - Teori

## 3.1 Aktør/struktur

Den danske sosiologen Lars Bo Kaspersen skriver at man grovt forenklet kan skille sosiologisk teori i to deler. Den ene delen er de teorier som ser på samfunnet ut i fra et system- eller strukturperspektiv, og som ofte utilsiktet ser bort fra den handlende aktørens rolle. Mange regner funksjonalisme, med Talcott Parsons i spissen, og strukturalisme til disse teoriene. Den andre delen av teoriene tar utgangspunkt i aktørenes handlinger. Disse teoriene hevder at samfunnet er summen av aktørenes handlinger, og at det ikke finnes strukturer eller systemer uavhengig av aktørene. Kjente teoretikere innenfor denne tilnærmingen er Weber, Mead, Goffmann, Garfinkel og Schütz i teorier om sosial samhandling og rasjonelle valg (Kaspersen 2000:417).

Motsetningen mellom et aktør- eller et strukturperspektiv er sentral innenfor sosiologien, spesielt i etterkrigstiden, og kalles ofte for aktør/struktur-problematikken. Gunnar Aakvaag (2008:30) hevder at problematikken dreier seg om hva som har kausal forrang i samfunnet. Hvem eller hva er den første beveger i samfunnet, hvem eller hva er det som igangsetter? De som mener at strukturene og systemet bestemmer aktørenes handling anvender noe vi kan kalle metodologisk kollektivism som forklaringsprinsipp (ibid:30), som betyr at forklaringer av sosiale begivenheter og prosesser må føres tilbake på systemer og strukturer i samfunnet. Andre hevder aktørene handler fullstendig fritt og at sosiale strukturer er laget av aktørenes enkelthandlinger. Som forklaringsprinsipp kan dette benevnes som metodologisk individualisme (ibid:30), og de sosiale begivenheter og prosesser som skal forklares peker tilbake på individer og deres atferd og egenskaper. Disse retningene av sosiologiske teorier gir svært ulike svar på for eksempel et sentralt spørsmål som; I hvilken grad er det mulig for det enkelte individ selv å skape sitt eget liv og rammene for det? Alternativt; I hvilken grad er vi begrenset av strukturer og systemer i samfunnet, og som vi fødes inn i (Kaspersen 2000:418).



### **3.1.1 Aktør- OG strukturperspektiv**

Flere sentrale teoretikere, blant annet Bourdieu og Giddens, har brukt mye energi på å forsøke og bygge bro mellom disse to perspektivene, og vise at aktører og strukturer er gjensidig avhengig av hverandre, og at de påvirker hverandre (Aakvaag 2008:30). De fleste teoretikere av betydning i moderne sosiologiske teori er enig om at det eksisterer både aktører og strukturer, og forskjellen mellom de ulike teoretikerne ligger i hvilket perspektiv de vektlegger tyngst. Brobyggingen har for flere bestått i finne begreper som kan si noe om hvordan aktørens handlinger og overindividuelle mønster henger sammen (ibid:31).

## **3.2 Perspektiv i oppgaven**

I denne oppgaven legger jeg vekt på aktørens handlinger. Forskerspørsmålene etterspør enkeltindividers begrunnelser og årsaker til de valg de gjør, og jeg ber den enkelte informant reflektere rundt bilen og bilismen. Det er aktørens meninger, handlinger og forståelse som danner datagrunnlaget for oppgaven. Jeg forutsetter at aktøren er kompetent og er bevisst majoriteten av de handlinger den utfører. Dette synet på aktøren er svært likt sosiologen Anthony Giddens' definisjon av agent-begrepet (Kaspersen 2000:419). Analysen legger til grunn hva aktørene forteller, og de konklusjonene som jeg trekker baseres på informasjonen de gir i intervjuene. Dette betyr ikke at det ikke finnes strukturer i samfunnet som påvirker, noen vil hevde bestemmer, aktørens valg og handlinger. Forrige kapittel beskrev hvordan bilen har blitt en tett integrert del av samfunnet og hvordan flere av samfunnets strukturer baserer seg på bruk av privatbil, men i denne oppgaven tar jeg et utgangspunkt i at aktøren er fri og kompetent, og at det er en viss grad av valgfrihet når den enkelte bestemmer transportmetode i hverdagslivet.

### **3.2.1 Toneangivende teoretikers vekt på struktur**

Malene Freudendal-Pedersen (2007:96) påpeker at enkeltindividet ikke skal stilles ansvarlig for de ulike trafikk- og miljøutfordringer vi står overfor i dagens samfunn. Urry (ifølge Featherstone 2005:2) hevder at fokus først og fremst skal være på bilsystemet, og ikke på den enkelte bilførers følelser og mangfoldige atferdsuttrykk. Han hevder videre at bilisme skal ses på som noe selvorganiserende autopoiesisk, et ikke-lineært system som lenker sammen biler, bilførere, veier, produksjon og distribusjon av drivstoff, etc i et ekspanderende relativt stabilt

system som genererer uintenderte konsekvenser. Forklart på denne måten har bilsystemet åpenbare fellestrekk med Niklas Luhmanns systemteori hvor Luhmann definerer systemet som en autonom enhet som reproducerer alle komponentene i systemet internt (Joas og Knöbl 2009:272).

Freudendal-Pedersen (2007:96) ønsker heller ikke å legge ansvaret for valg av transportmetode på det enkelte individet. Hun fant i sitt datamateriale at deltakerne i fokusgruppene la stor vekt på det legitimerende elementet i de strukturelle fortellingene. Det vil si at de strukturelle fortellingene inneholder i mange tilfeller en form for moralsk forsvar av eller forklaring på den enkeltes valg og atferd. Freudendal-Pedersen ønsker å fjerne seg fra denne stillingstakende til om enkeltindividets behov er moralsk i orden. Hun mener ikke den er irrelevant, men utfordringen med det legitimerende elementet er at det legger ansvaret for mobiliteten over på individet alene. Det legitimerende aspektet blir ekstra tydelig fordi mobiliteten er sterkt preget av individualitet, og er et område som av mange regnes som et privat anliggende, og dermed vanskelig å regulere for eksempel politisk. I hennes fokusgrupper kom det blant annet forslag om hvordan mobilitet i større grad kunne bli et kollektivt ansvar, og hvor eksempelvis arbeidsgiver mer aktivt kunne ta stilling til og påvirke transportmiddel til og fra arbeidsplassen.

Selv om både Urry og Freudendal-Pedersen tar til orde for at systemet og kollektivet bør tillegges en stor del av ansvaret for enkeltindividets valg av transportmiddel, så er det interessant å se på begrunnelsen til den enkeltes aktørs valg og handlinger. Analysen vil se nærmere på om informantene gir uttrykk for at det er ytre rammer som påvirker hvordan de velger å komme seg til og fra jobb, men oppgaven tar utgangspunkt i at informantenes valg er basert på en fri vurdering av totale fordeler og ulemper for den enkelte. Fordi det er disse vurderingene og refleksjonene på individnivå oppgaven ønsker å få tak i, synes det fornuftig å anvende teori som kan belyse aktørers meninger og handlinger. Den amerikanske sosiologen Herbert Blumer har en lignende tilnærming til aktør- strukturproblematikken, og han hevder at de sosiale strukturene bare er en ytre ramme rundt situasjoner hvor aktører samhandler, og at det er en ramme som aldri helt ut bestemmer hvordan aktøren kommer til å handle. Aktøren

forholder seg alltid refleksivt til de ytre strukturene og har av den grunn mye frihet i forhold til samfunnet (Aakvaag 2008:70).

### **3.3 Mikrointeraksjonisme**

Mikrointeraksjonismen er en teoriretning innenfor sosiologien som er opptatt av ansikt til ansikt samhandling, av at sosial orden skapes nedenfra og opp, og som har aktøren i sentrum. Det er en aktør som ikke ligger under for ytre eller indre press, og som er kompetent og fri til å gjøre sine egne valg og handlinger (ibid:64). Teoriretningen hadde sin blomstringstid på 1960-tallet, og den markerte seg som et tydelig alternativ til Talcott Parsons strukturfunksjonalisme, som flere mente hadde et for strukturstyrt og oversosialisert syn på aktøren. Det er vanlig å dele inn den mikrointeraksjonistiske teoriretningen i to skoler, symbolsk interaksjonisme og etnometodologi, men de to skolene har mange likheter, og forskjellene kan være vanskeligere å beskrive (Gunneriussen 1999:132).

En av de sentrale teoretikerne innenfor symbolsk interaksjonisme var den kanadiske samfunnsforskeren Erving Goffman som var opptatt av å avdekke mikromekanismene for kompetente aktørers refleksive konstruksjon av sosial orden (Aakvaag 2008:71). Han hevdet at sosiale strukturer alltid dannes nedenfra, og at de er avleiringer av tidligere samhandling. Han ønsket å sette begrep på og analysere alle de regler, metoder, strategier, prosedyrer etc som aktører gjør bruk av når de i fellesskap konstruerer meningsfulle og ordnede sosiale situasjoner (Jacobsen og Kristiansen 2002:200). Denne delen av Goffmanns teori er relevant å sette i sammenheng med Freudendal-Pedersens begrep strukturelle fortellinger. Fordi innholdet i strukturelle fortellinger ofte framstår som noe allment akseptert, noe alle er enige om, kan fortellingene fungere som en metode, eller en strategi, som aktører benytter for å skape meningsfulle og forutsigbare sosiale situasjoner. De strukturelle fortellingene fastholder en generelt akseptert gyldighet og de er dermed med på å sørge for spilleregler og felles definisjon av den sosiale situasjonen (Freudendal-Pedersen 2007:77).

Den andre retningen innen mikrointeraksjonismen er etnometodologi, eller også kalt fenomenologi. Som tidligere nevnt har begge retningene flere fellestrekk enn ulikheter, men ifølge Aakvaag (2008:76) kan forskjellen beskrives som at den symbolske interaksjonismen er

opptatt av hvordan vi løser problemer eller situasjoner i hverdagen, mens den fenomenologiske sosiologien legger vekt på aktørens konstruksjon av mening og på hvordan vi skaper en forståelig verden for oss selv, som det er mulig å orientere seg i. Strukturelle fortellinger kan også være en måte å konstruere mening på. Freudendal-Pedersen (2007:33) hevder at det å skape strukturelle fortellinger er en måte å gi seg selv en følelse av at det er en mening i hvordan vi navigerer i hverdagen. Et eksempel kan være den tidligere nevnte strukturelle fortellingen; ”Man kan ikke stole på togene, de er alltid forsinket”. Hvis man aksepterer innholdet i den, blir det enklere å velge bilen som transportmiddel selv om man er klar over miljøkonsekvensene. Den strukturelle fortellingen forenkler valget individet står overfor og den gir mening til valget om å bruke bil i stedet for tog. ”Togene er jo alltid forsinket”.

### **3.4 Den samfunnsskapte virkelighet**

Både den symbolske interaksjonismen og fenomenologien benytter verbet å konstruere. I forlengelsen av fenomenologien finner vi sosiologene Peter L. Berger og Thomas Luckmanns sentrale verk ”Den samfunnsskapte virkelighet” om hvordan samfunnet er konstruert, og hvor de forsøker å bygge bro over aktør- og strukturproblematikken ut fra et fenomenologisk ståsted (Akvaag 2008:77). Berger og Luckmann (2006:76) hevder at virkeligheten er skapt av mennesker og at forholdet mellom mennesket som produsent og den sosiale verden som et produkt er et dialektisk forhold. Den gjensidige påvirkningen foregår gjennom tre kontinuerlige prosesser som er eksternalisering, objektivisering og internalisering. Berger og Luckmann (ibid:135) understreker at samfunnet preges av de tre prosessene samtidig. Samtidigheten gjelder også for det enkelte samfunnsmedlem som eksternaliserer sitt eget vesen inn i den sosiale verden, på samme tid som det internaliserer den samme verden som en objektiv virkelighet. Forbindelsen mellom de tre dialektiske prosessene kan beskrive den sosiale verden som følger: Samfunnet er et menneskelig produkt. Samfunnet er en objektiv virkelighet. Mennesket er et sosialt produkt (ibid:76).

### **3.5 Anthony Giddens og strukturasjonsteori**

På samme måte som Berger og Luckmann, ønsker den engelske sosiologen Anthony Giddens å bygge bro over aktør- og strukturproblematikken. Giddens utpeker motsetningen mellom

subjektivistiske og objektivistiske posisjoner innen filosofien og sosiologien som framtrede hindringer for å kunne konstruere et enda bedre teorigrunnlag for sosiologien. Gjennom sin strukturasjonsteori ønsker Giddens å dempe spenningen mellom aktøren og strukturen (Kaspersen 2001:50), og han er kritisk til funksjonalismen som han mener i for stor grad framstiller struktur som noe utenfor menneskelig handling, og som en kilde til tvang i forhold til det frie initiativ fra den uavhengige konstituerte aktøren eller subjektet (Giddens 1984:16). Strukturasjonsteorien til Giddens legger til grunn en beskrivelse av aktøren som selvstendig, fornuftig, fri og kreativ, og teoriens kjerne hevder at aktørens frihet, kreativitet og handlingskompetanse ikke er et produkt av fravær av sosiale strukturer, men at aktørene avhenger av å dra veksel på overindividuelle sosiale strukturer. Disse overindividuelle strukturene fungerer som mulighetsbetingelser for aktørens handlinger, og gjør dem i stand til å delta i samfunnslivet på en kompetent måte. For at disse strukturene skal finnes, må de anvendes av aktørene og på den måten bli reproduisert, med andre ord er strukturen og aktøren gjensidig betinget av hverandre (Aakvaag 2008:130). Giddens ser dette som en sammenhengende relasjon hvor strukturen både ses som midlet til, og resultatet av aktørens handlinger, og at dette må være utgangspunktet for forholdet mellom aktør og struktur (Kaspersen 2000:419). Denne gjensidige avhengigheten mellom den handlende aktør og sosiale strukturer kaller Giddens strukturens dualitet (Aakvaag 2008:131). Begrepet struktur dualitet er kjernen i strukturasjonsteorien, og binder produksjonen av sosial interaksjon, utført av kompetente aktører, sammen med reproduksjonen av sosiale systemer på tvers av rom og tid (Kaspersen 2000:422).

Det er flere elementer fra Giddens' strukturasjonsteori i Malene Freudendal-Pedersens begrep strukturelle fortellinger, og hun skriver eksplisitt at det strukturelle i fortellingene skal forstås i forlengelsen av strukturbegrepet til Giddens, hvor aktøren i kraft sine sosiale handlinger både produserer og reproducerer de strukturelle fortellingene (Freudendal-Pedersen 2007:74).

### **3.6 Strukturelle fortellinger**

Før jeg redegjør for hva som er de strukturelle elementene i fortellingene, skal jeg definere begrepet slik Freudendal-Pedersen gjør det. Hun (ibid:71) definerer en strukturell fortelling som en bestemt måte å argumentere på for de valg og handlinger vi gjør i hverdagen. Den

brukes til å gi en tilsynelatende rasjonalitet for disse handlingene og valgene. Den strukturelle fortellingen kan fungere som en guide for valgene, og den er utgangspunktet for hvordan det enkelte individ oppfatter et spesifikt problem, og den mulige løsningen på problemet. Den strukturelle fortellingen påvirker individets valg, samtidig som den blir brukt til å begrunne det samme valget. På denne måten blir den strukturelle fortellingen produsert og reproduert.

### **3.6.1 Det strukturelle i fortellingene**

For å forklare det strukturelle i fortellingene må man gå tilbake til hvordan Giddens forstår samfunnet. Han hevder at samfunnet består av og skal forstås som en strukturasjonsprosess, hvor aktørens praksis strukturerer og blir strukturert av samfunnet på samme tid (Freudendal-Pedersen 2007:74). Denne prosessen kan forklares med et eksempel på en strukturell fortelling fra Freudendal-Pedersens avhandling; ”Det er vanskelig å få hverdagen til å henge sammen hvis man er avhengig av tog”. Den strukturelle fortellingen, som i mange tilfeller oppfattes som en ”objektiv” sannhet, fører til at de som har en travel hverdag velger bilen og gjennom de gjentatte rutiner og vanehandlinger bileierskapet medfører, eksternaliserer den strukturelle fortellingen. Det gjentagende elementet gjør at aktørene fremstiller strukturen slik at betydningen av den konstrueres for å gi mening for mange. Deretter opprettholder strukturen seg selv gjennom å lede menneskelig atferd i en bestemt retning. Aktøren vil føle at den konstruerte strukturelle fortellingen gir mening, og internaliserer meningen og atferden. Gjennom den strukturelle fortellingen blir transportmiddel, tidsaspektet og hverdagsliv et emneområde som det skapes enighet om, og som aktøren aksepterer som gjeldende for en selv (ibid:76).

I strukturasjonsprosessen finnes også en form for sosial kontroll. I dette tilfellet vil det ikke være unaturlig å føle at man må ha bil, hvis man skal få tid til alt som en ”god forelder” bør rekke over. Strukturen blir et signal til omverden om at hvis man ønsker det beste for sine barn, og hvem gjør ikke det, er det ikke mulig å klare seg uten bil. I den strukturelle fortellingen ligger det ingen institusjonaliserte eller formelle sanksjonsmuligheter for de som eventuelt velger ikke å ha bil, men den sosiale kontrollen i form av hva det moderne samfunn forventer av en forelder kommer tydelig fram (ibid:77).

### **3.6.2 Strukturelle fortellinger og reifikasjon**

Det har tidligere vært nevnt at strukturelle fortellinger ofte formuleres og framstilles som en ”objektiv” sannhet eller et udiskutabelt utsagn, og strukturelle fortellinger har i dette aspektet noe av begrepet reifikasjon i seg. Berger og Luckmann (2006:100) hevder at reifisering betyr å forstå menneskelige fenomener som ting, og som et uttrykk for noe ikke-menneskelig, eller sagt med andre ord; å oppfatte produktene av menneskelig aktivitet som noe annet enn menneskelige produkter. I begrepet ligger det at vi er i stand til å glemme at vi skaper den verden vi lever i, og at vi ser på verden som noe vi ikke har kontroll over og som blir styrt av ting utenfor vår kontroll (Freudendal-Pedersen 2007:79). Denne fraskrivelsen av ansvaret kan overføres til den strukturelle fortellingen: ”. Man er bevisst og har kunnskap om de miljømessige konsekvensene av bilkjøring, men aksepterer den strukturelle fortellingen om nødvendigheten av bil når man har små barn, som en virkelighet utenfor egen kontroll, og utenfor rekkevidde for å gjøre noe med.

### **3.7 Det moderne samfunns økte refleksivitet**

Det er flere trekk ved det moderne samfunn som danner et bakteppe for begrepet strukturelle fortellinger, og den økte refleksiviteten er et av dem. Freudendal-Pedersen (2007:69) tar utgangspunkt i at det moderne hverdagsliv stiller oss individer overfor en konstant stor strøm av situasjoner hvor vi må gjøre valg, og at vi i forkant av disse valgene må vurdere de ulike typer risiko forbundet med valgene. Det økte antallet valg vi står overfor har sammenheng med hva Giddens kaller modernitetens ekstreme dynamikk, hvor samfunnet forandrer seg med en hastighet, dybde og intensitet som vi ikke har sett tidligere (Kaspersen 2001:121). Giddens oppsummerer de mest dynamiske aspektene ved moderniteten i tre hovedtema. Det første tema er utskillelsen av tid og rom som peker på at mye av den sosiale interaksjon som preger våre hverdagsliv i mindre grad skjer på felles sted og samme tid. I mange situasjoner er evnen til å koordinere flere menneskers handlinger på tvers av tid og rom, en forutsetning for at ting skal fungere optimalt (Kaspersen 2000:424). Det andre dynamiske aspektet er hvordan sosiale systemer har blitt utleiret av sine opprinnelige sammenhenger. Giddens definerer utleiring som sosiale relasjoner som ”løftes ut” av lokale sammenhenger for interaksjon, og

struktureres på nytt på tvers av tid og rom. Det er vanlig å skille mellom to utleiringsmekanismer som er symbolske tegn og ekspertsystemer. Symbolske tegn er utvekslingsmedier som kan videresendes uten tanke på kjennetegn på de individer som håndterer dem. Penger er et godt eksempel (Giddens 1997:24). Ekspertsystemer betyr systemer av teknisk karakter eller faglig kompetanse som organiserer store deler av de sosiale og materielle omgivelser vi lever i i dag. To nære eksempler kan være vår egen bolig og bilen som begge er konstruert av eksperter på sine fagfelt, og vi har tillit til at de har gjort en god jobb, og i så liten grad som mulig utsetter oss for risiko. Både ekspertsystemer og symbolske tegn fjerner sosiale relasjoner fra kontekstens umiddelbarhet, og de forutsetter og fremmer utskillelsen av tid og rom (ibid:28). I forhold til denne oppgaven kan det legges til at ekspertsystemene og symbolske tegn er med å øke den potensielle bevegelsesfriheten til det enkelte individ (Kaspersen 2000:425).

Det tredje og siste tema er det moderne samfunnets refleksivitet som Giddens hevder foregår både på et personlig og institusjonelt nivå, og som er avgjørende for endringen av moderne systemer og sosiale organisasjonsformer. Han definerer refleksivitet som den kontinuerlige bruken av viten som institusjoner og individer hele tiden anvender til organisasjon og forandring av samfunnet. Refleksivitet er et allment trekk ved menneskelig handling, men utviklingen av avanserte midler for massekommunikasjon har skapt muligheter for et høyere refleksjonsnivå enn i tidligere tider. Den økte refleksiviteten, og dermed en kontinuerlig produksjon av ny kunnskap som stadig blir revidert på nytt, har skapt usikkerhet og tvil med hensyn til hva vi kan anse som sant og riktig. Denne tvilen og usikkerheten er betegnende for moderniteten og finnes både på institusjonelt og personlig plan (ibid:426). Usikkerheten og tvilen i spenn med et økt antall valgmuligheter skaper et behov for noe eller noen å ha tillit til, og et behov for å forenkle hverdagen.

Før moderniteten var tradisjoner det som på mange av livets områder la rammer og retningslinjer for framtiden. Tradisjonene begrenset antall valg individet ble stilt overfor, gjorde hverdagen mer oversiktlig, og tilbød en form for sikkerhet på bekostning av frihet. I dag stiller vi i mye større grad spørsmål ved tradisjonene, og i mange tilfeller handler vi kun i overensstemmelse med tradisjonene hvis handlingen kan legitimeres via refleksivitet



(Freudendal-Pedersen 2007:60). Det gir selvsagt mer frihet og langt flere muligheter enn tidligere, men resultatet er samtidig at vi stilles overfor så mange valg at det kan føles stressende og ubehagelig.

### **3.7.1 Strukturelle fortellinger og sikkerhet**

Den økte refleksiviteten har gitt økt kunnskap på mange felt, og den samme kunnskapen har gitt oss innblikk i ulike typer risiko vi daglig blir stilt overfor og som vi konstant må ta stilling til. Det kan for eksempel være drivhuseffekten, riktig kosthold eller flysikkerhet. Sammen med modernitetens akselererende press på tiden har disse ulike risikoene blitt en del av den normale hverdagen, og vi har lært oss å hanske med den ved hjelp av ulike redskaper. Et av disse redskapene er strukturelle fortellinger (ibid:70). Freudendal-Pedersen (ibid:33) hevder at når vi konstruerer de strukturelle fortellingene er det i høy grad for å gi en følelse av sikkerhet og mening til hvordan vi navigerer i hverdagslivet. De strukturelle fortellingene blir en guide til valg som må tas, og de kan fungere som en rasjonalitet når valget skal begrunnes (ibid:70). Ofte kan de strukturelle fortellingene framstå som en form for sannhet, en påstand som det ikke er nødvendig å reflektere over (ibid:71). Det siste poenget er viktig fordi det begrenser antallet potensielle valg som må tas, det forenkler en presset hverdag, og kan gi en følelse av mening og sikkerhet.

## **3.8 Strukturelle fortellinger – et fruktbart begrep**

Begrepet strukturelle fortellinger framstår som et fruktbart begrep vedrørende flere aspekter ved det moderne samfunnet. Begrepet fanger opp et behov for å gjøre en stadig mer komplisert hverdag mer oversiktlig. De strukturelle fortellingenes form som en udiskutabel sannhet, reduserer det voksende antall valg som vi kontinuerlig står overfor i et samfunn med økt refleksivitet, viten og bevissthet om de risikoer vi utsettes for. Begrepet viser hvordan vi kan skape en tilsynelatende rasjonalitet og tryggere ramme for de valgene vi gjør. Hvordan vi velger transportmiddel til og fra arbeidsplassen er et godt eksempel. Det er et valg mange av oss gjør daglig og ofte som rutine, men som tatt i betraktning alle implikasjoner kunne være et vanskelig og komplekst spørsmål å ta stilling til. Det er en vurdering av hvilket ekspertsystem/transportmiddel som gir minst risiko; bil, tog, buss eller sykkel. Det er en etisk vurdering med hensyn til hva som gir minst belastning for miljøet, og det er en vurdering av

hva i minst mulig grad utsetter andre for risiko. Hvis man aksepterer en strukturell fortelling som for eksempel ”Det er vanskelig å få hverdagen til å henge sammen hvis man er avhengig av tog”, unngår man å ta stilling til de vurderingene som er nevnt ovenfor. Den strukturelle fortellingen skjærer igjennom de vanskelige og av og til ubehagelige valgene, og legitimerer valget gjennom en tilsynelatende rasjonalitet som begrunner valget overfor en selv og andre.

# Kapittel 4 - Metode

Emin Tengstrøm (1991:11) og Per Østby (1995:55) har som nevnt i kapitlet om tidligere forskning (se side 13), hevdet at de er overrasket over at bilen som samfunnsfenomen ikke er viet mer plass blant samfunnsvitenskaplige forskningsmiljøer. Professor Tove Thagaard (2003:12), ved Institutt for sosiologi og samfunnsgeografi ved Universitetet i Oslo, hevder at kvalitative metoder egner seg bra til studier av fenomener det er lite forsket på tidligere.

## 4.1 Forståelse

Forståelse av sosiale fenomener, i dette tilfelle aktørens valg av transportmiddel og deres refleksjoner rundt bilen, er en viktig målsetting for kvalitative studier. Metodiske utfordringer er i stor grad knyttet til hvordan forskeren analyserer og fortolker de sosiale fenomener som skal undersøkes (ibid:11). Innenfor vitenskapsteorien er symbolsk interaksjonisme en retning som legger vekt på forståelse og aktørens perspektiv. Det er sentralt å forstå aktørens egen definisjon av situasjonen, og få tak på den mening aktøren selv tillegger en hendelse. Det som er viktig, er å undersøke hvordan og hvorfor aktøren oppfatter ting slik han eller hun gjør (Cuff ifølge Ryen 2002:50)

I denne oppgaven ønsker jeg å finne informantenes strukturelle fortellinger og forstå hva som ligger bak disse. Dette betyr at fortolkning har en sentral plass i min oppgave, som den har innenfor kvalitative metoder generelt. Den amerikanske antropologen Geertz (ifølge Thagaard 2003:20) understreker at kvalitative tekster skal inneholde tykke beskrivelser. Det vil si at teksten skal gjøre noe mer enn bare å beskrive, den skal også tolke de fenomener som presenteres. Forskerens utgangspunkt eller forforståelse er en avgjørende faktor for tolkningen av det skriftlige materialet, og det er derfor viktig kritisk å vurdere innflytelsen av forskerens ståsted. Jeg komme tilbake til dette.

## 4.2 Valg av metode - intervjuet

Tove Thagaard (2003:11) skriver at samtalen er et godt utgangspunkt for å skaffe seg kjennskap til hvordan individer tenker, føler, opplever og reflekterer rundt sosiale fenomener,

og om sin egen situasjon. Forskningsintervjuet er en faglig samtale basert på den hverdagslige konversasjonen. Det er en samtale som har en porsjon hensikt og en porsjon struktur (Kvale 1997:21).

Det finnes mange ulike varianter av intervjuer, og for denne oppgaven har jeg valgt å bruke en halvstrukturert intervjuform. Det er fordi jeg ønsker frie refleksjoner rundt spørsmålene og med forholdsvis åpne forskerspørsmål. Samtidig som forskerspørsmålene krever en åpen tilnærming, ønsker jeg å føre samtalen i bestemte retninger og innom bestemte tema.

Informantenes tid og tålmodighet er også elementer i vurderingen. Det blir dermed viktig å lede samtalen innom ønskede tema innenfor en gitt tidsramme. Generelt har det halvstrukturerte intervjuet en rekke fastlagte spørsmål og tema som skal dekkes, men rekkefølgen er fri og det er stort rom for forandringer. Fleksibiliteten gir anledning til å følge opp intervjupersonens svar, og dermed en mulighet til å utdype svar og spesifikke tema ytterligere (ibid:72).

### **4.3 Utvalg**

I innledningen på oppgaven trakk jeg fram Universitetet i Tromsø og parkeringssituasjonen som et lokalt eksempel på en overordnet nasjonal utfordring med å redusere bruken av privatbil. Det var derfor nærliggende å velge personer fra Universitetet i Tromsø til denne studien ut fra en antakelse om at ansatte og studenter sannsynligvis ville ha et forhold til diskusjonen om parkering, og dermed forhåpentligvis også flere refleksjoner knyttet til valg av transportmiddel til og fra arbeidsplassen. Det vil si at utvalget er strategisk, med informanter som har nyttige egenskaper i forhold til forskerspørsmålene (Thagaard 2003:53). Bortsett fra den første informanten, som jeg fikk anbefalt av en bekjent, ble de øvrige plukket ut etter ”snøballmetoden” som betyr at man finner én informant med ønskede egenskaper, og ber denne informanten tipse om andre med tilsvarende kvalifikasjoner (ibid:56).

Framgangsmåten har sikret meg informanter med et refleksjonsnivå og engasjement som sannsynligvis over er gjennomsnittet, men det har også vært en risiko for å intervju like personer rekruttert fra samme miljø. Mange av oss omgås ofte personer med lik bakgrunn, preferanser og interesser etc som oss selv, noe som kan tilsi et uønsket skjevt materiale.

Likheten blant informantene kan medføre et for tidlig ”metningspunkt”. ”Metningspunkt” betyr at antallet informanter betraktes som tilstrekkelig, når flere informanter ikke synes å gi ytterligere informasjon (ibid:56). Noe av risikoen for et skjevt materiale har jeg søkt å redusere ved å rekruttere noen av informantene fra et annet miljø ved Universitetet.

#### **4.3.1 Ti informanter**

Utvalget består av ti informanter, og antallet ble vurdert ut i fra et ”metningspunkt”. Informantene er delt i to kategorier, hvorav fire av dem bruker bil til jobben daglig, og seks bruker andre alternativer. Det er verdt å merke seg at alle ti har tilgang på egen bil, og bruker bil regelmessig i andre sammenhenger. Noen av de som vanligvis benytter buss, sykkel eller føtter, sier de bruker bil til jobb unntaksvis hvis de skal noe spesielt. Vurderingen om at fire til seks informanter er tilstrekkelig innenfor hver kategori, ble tatt delvis på bakgrunn av resultatene i Freudendal-Pedersens (2007) undersøkelse. Den viste at de strukturelle fortellingene i stor grad var like uansett valg av transportmiddel. Valget ble derfor omtrent halvparten av hver kategori for eventuelt å fange opp ulike nyanser mellom brukere og ikke-brukere, men med en antakelse om at flertallet av tendenser i materialet ville være lik for begge kategorier, og dermed et mer solid grunnlag å trekke konklusjoner av. Antakelsen bygger i tillegg på at bilen er blitt så tett innvevd i samfunnsstrukturen (Hompland 2001:245), at både de som bruker og de som ikke bruker den daglig har mange av de samme holdningene til den.

Jeg har søkt en balanse i utvalget mellom brukere og ikke-brukere av bil, og mellom kjønn. Men ønsket om balanse har ikke vært absolutt fordi hensynet til den enkelte informants bidragspotensiale har veid tyngre. Det endte opp med fire menn og seks kvinner, likt fordelt mellom brukere og ikke-brukere av bil.

#### **4.3.2 Utvalgets troverdighet**

Jeg mener det er god grunn til å anta at mine informanter er pålitelige, og at informasjonen de har kommet med er egnet til å kaste lys over forskerspørsmålene. Personen som valgte ut første informant, er en person jeg kjenner godt fra før, og som på forhånd viste forståelse for mine forskerspørsmål og hva slags type informanter som kunne være fruktbare å snakke med.

Videre ble de andre informantene valgt av personer som jeg på bakgrunn av utvelgelsesmetoden hadde tillit til.

### **4.3.3 Tid og ressurser**

Både Miles og Huberman, og Lincoln og Cuba (ifølge Ryen 2002:87) poengterer at det også kan være verdifullt å snakke med folk som er mindre relevante for forskerspørsmålene. De kan skape en bredde i informasjonen og fungere som en korreksjon til hoveddelen av materialet. Dette argumentet har ikke vært tatt hensyn til i denne oppgaven, først og fremst på grunn av tidsrammen på to semester.

## **4.4 Etikk**

Informanter blir i de fleste tilfeller berørt av forskningen på en eller annen måte. Det er derfor nødvendig med etiske retningslinjer som klargjør forskerens forhold til informanten. Kvale (1997:65) understreker at etiske vurderinger må foretas gjennom hele forskningsprosessen, under planleggingen, i intervjusituasjonen, under transkribering, i analysen og avslutningsvis ved rapportering. Thagaard (2003:23) hevder at forskerens etiske ansvar kan knyttes til tre hovedprinsipper som er; informert samtykke, konfidensialitet og konsekvenser ved deltakelse i forskningsprosjekter.

### **4.4.1 Informert samtykke**

Undersøkelser som forutsetter aktiv deltakelse fra informantene, kan bare skje etter at informantene har blitt tilstrekkelig informert om hva undersøkelsen går ut på, og hva den innebærer for den enkelte. På denne måten kan informanten selv ta stilling til eventuelle ulemper ved å delta. Deretter er det nødvendig med en frivillig samtykkeerklæring (se vedlegg). Mine informanter ble informert om innholdet i undersøkelsen i to omganger. Den første når avtalen om tidspunkt for intervju ble gjort. Jeg skisserte kort tema for oppgaven og i grove trekk hva slags informasjon jeg var ute etter. I noen sammenhenger ønsker man å gi minst mulig opplysninger som på forhånd kan påvirke informantens svar og atferd, men i dette tilfelle vurderte jeg at informasjonen i forkant kunne stimulere til refleksjon rundt bilen og gi bedre data under intervjuet. I tillegg poengterte jeg at undersøkelsen var anonym, at

spørsmålene ikke var av sensitiv karakter, og at de kunne ringe meg når som helst hvis de ønsket å trekke seg. Alle jeg spurte svarte ja og ingen trakk seg fra undersøkelsen (ibid:23).

#### **4.4.2 Konfidensialitet**

I samtykkeerklæringen opplyste jeg om at undersøkelsen var meldt til Personvernombudet for forskning, Norsk samfunnsvitenskapelig datatjeneste A/S (NSD) (se vedlegg 4), og at alle opplysninger ville bli behandlet konfidensielt. De digitale opptakene av intervjuene ville bli slettet etter prosjektets avslutning innen mai 2011, og i den ferdige oppgaven ville opplysninger som kunne identifisere den enkelte være anonymisert.

I praksis har ingen direkte personopplysninger vært festet til lydfil eller papir. Det har underveis i intervjuene vært noen opplysninger med hensyn til omtrentlig bostedsområde, men ingen eksakte adresser. Lydfilene av intervjuene har blitt nummerert med "A" osv "bilbruker", og tilsvarende "1" osv "ikke bilbruker". I de transkriberte versjonene benevnes informantene med A, B etc og 1, 2 etc. Underveis i prosessen har jeg hatt en håndskreven liste med navn og telefonnummer for eventuelt å kunne kontakte den enkelte, men lista har vært uten kobling til nummereringen av lydfiler og skriftlig data. Koblingen mellom disse har kun vært i mitt hode, noe som har vært mulig med utvalgets begrensede størrelse.

Samtykkeerklæringene med underskrifter har løpende blitt nedlåst.

I analysen i oppgaven benevnes informantene med fiktive fornavn. Navnene er korresponderende med faktisk kjønn. I tillegg benyttes bruker og ikke-bruker av bil eller konkret transportmiddel i de sammenhengene hvor dette er relevant.

Til tross for anonymiseringen vil det antakelig være mulig for familie, nære venner og kolleger å identifisere informantene på bakgrunn av transportatferd og holdninger til bilen. Det har derfor vært viktig å presisere til informantene at masteroppgaven vil bli gjort offentlig tilgjengelig, slik at utsagn den enkelte kommer med vil kunne komme på trykk og bli gjenkjent. Troligvis som følge av undersøkelsens lite sensitive karakter, har det ikke vært ytre bekymring for dette. Jeg har heller ikke hatt inntrykk av at informantene har holdt informasjon tilbake under intervjuene på grunn av senere offentliggjøring.

#### **4.4.3 Konsekvenser av å delta i forskningsprosjekter**

Forskeren skal beskytte informantenes integritet i alle deler av forskningsprosessen (Thagaard 2003:26). Underveis har jeg gjort vurderinger om noen av utsagnene har vært av en karakter som kunne bli en belastning for informantene. Det kan være utsagn som informanten oppfatter som ufarlige, men som jeg som fagperson har en annen forutsetning for å vurdere. Utfordringer av denne art ville støte på etiske vurderinger av hvordan informanten blir representert i materialet (ibid:107). Det er ønskelig at informanten framstilles på en måte slik at han eller hun kjenner seg igjen og ikke kjenner seg sensurert eller feilsitert.

#### **4.5 Konstruksjon av data**

Thagaard (ibid:17) mener at intervju som metode er basert på et subjekt-subjekt forhold mellom forsker og informant. Det innebærer en forståelse av at begge parter påvirker forskningsprosessen, og at både forsker og informanten konstruerer data i et samspill (ibid:45). Kvale (1997:28) beskriver intervjuet som en interaksjon mellom den som intervjuer og informanten, og han trekker fram at det er den menneskelige interaksjonen i intervjuet som produserer kunnskap. Denne tilnærmingen kan kalles et konstruktivistisk perspektiv. Motsatsen til det konstruktivistiske perspektivet er naturalisme som hevder at informantenes fortolkninger av fenomener representerer sannheten eller deres virkelighet, og at det mulig å få tilgang til informantenes erfaringer gjennom åpne spørsmål (Ryen 2002:72).

Som en konsekvens av tanken om gjensidig påvirkning, blir intervjuers nærvær og atferd i intervjusituasjonen gjenstand for refleksjon og kritisk vurdering. Det betyr at forsker må reflektere over egen person, holdninger, atferd, eget kunnskapsnivå og egne synspunkter på forskerspørsmålene. Selv om det i mange tilfeller er ønskelig at man i minst mulig grad påvirker informanten, og at man er bevisst dette i intervjusituasjonen, er det vanskelig å framstå hundre prosent nøytral. Det ville være naivt å tro at egen atferd og holdninger ikke kommer til uttrykk i det hele tatt. Forskerens holdninger, kunnskap, atferd etc kan beskrives som forskerens ståsted.



## 4.6 Forskerens ståsted

De fleste velger en oppgave man selv har interesse av og et tema man selv har meninger om. Slik har det i hvert fall vært i mitt tilfelle, og jeg er sikker på at flere i min omgangskrets ville nikke gjenkjennende til tema og innfallsvinkel i oppgaven. Det betyr at de færreste har en nøytral oppfatning og tilnærming til fenomenet de skal undersøke, og derfor er det avgjørende å vurdere hva slags forforståelse forskeren tar med seg inn i undersøkelsen. Her følger et forsøk på en kritisk vurdering av eget ståsted:

Jeg sykler til Universitetet nesten konsekvent hver eneste dag, uansett vær og vind, og jeg oppfatter det som et gode ved Tromsø at mange tjenester og aktiviteter ligger innenfor en radius som gjør det mulig for min samboer og meg å la bilen stå i mange dager av gangen. Jeg har hatt bil siden jeg fikk førerkort, men den er ikke viktig for meg bortsett fra til en del praktiske gjøremål, og jeg må nok innrømme at det etter hvert har gått litt prestisje i å ha en billig driftssikker bil med hensyn til innkjøp, forsikring og reparasjoner. Jeg har problemer med å forstå dem som velger å bruke flere hundre tusen kroner på en ny bil, selv om jeg liker fine biler og gjerne ser på Top Gear. Tatt i betraktning hvordan jeg kommuniserer rundt tema bil, og at jeg stort sett sykler til alle gjøremål, virker nok min atferd ganske kompromissløs i forhold til bilen, og mer kompromissløs enn min faktiske holdning til den. Hvis logistikken i forhold til hjem, barnehage og arbeidsplass hadde vært vanskeligere enn den er idag, ville vi sovet godt med å bruke bilen oftere.

Utgangspunktet for oppgaven, at vi kollektivt, som samfunn, har vanskelig for å gjøre noe med krevende utfordringer, er en oppfatning jeg deler. I mange situasjoner smuldrer de ubehagelige spørsmålene bort underveis i diskusjonen, slik at vi kan fortsette som før uten at noen taper ansikt. Jeg er for eksempel av den oppfatning at vi kollektivt overdriver oppmerksomheten rundt hvor mye vi som nasjon, gir i årets TV-aksjon, mens de færreste av oss, heller ikke politikerne, ønsker å fronte, diskutere, lese om, hvor liten del av BNP som går til bistand. TV-aksjonen og mediaoppslagene omkring den fungerer som en form for kollektivt avlat. Slik oppfatter jeg også vårt forhold til bilen. Som Gustav Nielsen hevder (2001:50) så diskuterer vi gjerne bilens ulemper, men det er kun tiltak som *ikke* rører ved bilismen som samfunnsinstitusjon som vinner fram. Jeg har vurdert om en mer åpen

markering av egne holdninger som forsker ville kunne framprovosere klarere svar og meninger hos informantene, men valgte til slutt en mest mulig nøytral tilnærming for å fremme friest mulige refleksjoner. Selv om ønsket har vært å framstå mest mulig nøytral, både skriftlig, muntlig og i kroppsspråket, vil jeg anta at spor av egne holdninger kommer til uttrykk uansett.

Det har vært nevnt tidligere i oppgaven at bilen er så selvfølgelig og så tett innvevd i våre hverdagsliv, at vi i begrenset grad reflekterer over dens posisjon i samfunnet. Konsekvensen av dette kan ha vært at kunnskapsforholdet mellom forsker og informant under mine intervjuer har vært skjevare enn hvis temaet hadde vært noe annet. Dette har også en etisk implikasjon fordi i faglige intervjuer er ofte maktforholdet asymmetrisk i favør av forskeren (Kvale 1996:31), og gitt at kunnskap er makt, så har skjevheten i maktforholdet hatt en ekstra dimensjon.

## **4.7 Intervjuet**

### **4.7.1 Intervjuguiden**

Intervjuguiden (se vedlegg) har forholdsvis få spørsmål og det har vært målet å få informanten til å snakke mest mulig fritt rundt disse spørsmålene. Guiden har ikke hatt mange oppfølgingsspørsmål, men en liste med stikkord knyttet til noen av spørsmålene som kan lede informanten i ulike retninger, og sikre at alle aspekter blir dekket eller i det minste nevnt. Stikkordene har i tillegg vært brukt for å få flyt og dynamikk i samtalen. Både spørsmål og stikkord har vært enkle og frie for akademisk og faglig sjargong (ibid:77), og intensjonen bak valg av ord har vært å skape en atmosfære hvor informanten føler tillit og kan snakke mest mulig fritt. Jeg har også spurt om hva informantene tror andre mener om de samme spørsmålene. Dette har fungert som en kilde til opplysninger om hva informantene tror er generelle holdninger knyttet til tema, og det har vært et kontrollspørsmål som kunne utdype informantens egne holdninger og synspunkter.

Intervjuguiden er laget i to versjoner. En versjon for de informantene som bruker bil til jobben og en versjon for de som bruker andre transportmiddel. De to versjonene er tilnærmet

identiske og alle informantene får de samme spørsmålene men med litt ulikt ordvalg avhengig av valg av transportmiddel.

#### **4.7.2 Gjennomføring**

Det ble benyttet digital opptaker under intervjuene etter å ha spurt hver enkelt informant om det var i orden. Det var ingen som reagerte på ønsket om å ta opp intervjuet, og den beskjedne størrelsen på opptakeren gjorde det lettere for både informant og forsker å glemme dens eksistens. Både ved første kontakt og ved intervjuet etterstrebet jeg en nøytral personlig framtoning med hensyn til klær og utseende ellers. Ifølge Kvale (ibid:21) er forskningsintervjuer ikke en samtale mellom likeverdige deltakere fordi det er forskeren som definerer og kontrollerer situasjonen. Det var derfor et bevisst valg å gjøre intervjuene på informantenes eget kontor. Det skapte en trygg og kjent ramme for informantene, og det gav anledning til å lukke døren med hensyn til konfidensialitet og med hensyn til opptakeren og støy.

Selve intervjuet ble innledet med den samme korte introduksjonen som jeg gav ved den første kontakten når intervjuavtalen ble gjort. Tanken var at informanten skulle kjenne igjen informasjonen og føle tillit til at den var konsistent med det han eller hun var forespeilet i utgangspunktet. Innledningen var også en god start for å pense informanten inn i riktig tema-modus. Under selve samtaleforløpet vekslet jeg mellom å bekrefte hva informanten sa med små ord og lyder, og lengre kommentarer og oppfølgende spørsmål i de tilfellene hvor det var nødvendig for å få mer informasjon, utdypninger og presiseringer. Intervjuene ble stoppet når alle spørsmål var stilt, samtalen naturlig stoppet opp og det ikke var mulig å hente flere opplysninger. En del av oppfølgingsspørsmålene om presiseringer og utdypninger gav informanten følelsen av å måtte gjenta seg selv, og det gav samtalene noen ganger et preg av manglende dynamikk. Jeg forsøkte å være kreativ med oppfølgingsspørsmål for å få informanten til å tenke seg godt om og se spørsmålet fra flere sider, men med vekslende hell (Thagaard 2003:89). For meg var det utfordring i situasjoner hvor samtalen gled mindre bra, at jeg for tidlig og i for stor grad fikk en følelse av at jeg tok verdifulle minutter av informantens arbeidstid. Denne mulig overdrevne respekten gjorde at jeg kanskje avsluttet noen intervjuer litt for tidlig eller så fort jeg fikk en svak følelse av metning.

Selve intervjuforløpet ble gjennomført med tanke på goffmanske begreper som regi og dramaturgi, og bygd opp med enkle spørsmål om eget valg av transportmiddel i starten, og et stigende refleksjonsnivå i spørsmålene fram mot tanker om bilen og bilismens posisjon i samfunnet (ibid:91). I en del tilfeller rundet jeg av intervjuet med et enkelt spørsmål om hva slags bil informanten hadde. Spørsmålet var tenkt som en lun og ufarlig avslutning, men med potensiale til å si noe om emosjonell tilknytning til egen bil som et kontrollspørsmål og som et supplement til tidligere svar.

#### **4.7.2 Kvalitet på intervjuene**

Intervjuene er analysens råvarer og av avgjørende betydning for kvaliteten på analysen. Kvale (1997:90) nevner flere kvalitetskriterier for et godt intervju som jeg løpende kommenterer i relasjon til mine intervjuer. Andelen innholdsrike, spontane og relevante svar har vært meget varierende. Det har svingt fra korte bekreftelser eller avvisninger, til lengre utlegninger og utfyllende detaljer. Alle informantene har gitt et minimum av relevante svar på de mest eksplisitte spørsmålene, men utdypninger og videre refleksjoner har vært svært individuelle. På forhånd hadde jeg antatt at intervjuene ville bli litt bedre for hver gang, som følge av at jeg ble mer erfaren, og samlet praktiske tips underveis. Det stemte til en viss grad, men i etterkant vurderer jeg at den enkelte informantens refleksjonsnivå sammen med dynamikken i den enkelte samtale hadde mer å si for kvaliteten på intervjuet enn mine antatt løpende forbedrede intervju kvalifikasjoner. Jeg fikk like mange og utfyllende svar blant de første intervjuene som jeg fikk korte og irrelevante blant de siste. Jeg var nok bedre og mer bevisst å følge opp og verifisere egne tolkninger etter hvert som jeg ble mer dreven i intervjuteknikken, men ikke i et slikt omfang at det veide opp for, som tidligere nevnt, informantens refleksjonsnivå og den enkelte samtales egen dynamikk. Kvale (ibid:90) skriver at det ideelle intervjuet ikke bør ha behov for ekstra kommentarer og forklaringer, men skal være en liten forståelig historie i seg selv. Dette kriteriet tror jeg intervjuene delvis oppfyller, men transkripsjonen bærer preg av et meget muntlig språk med mange halvt påbegynte setninger og gjentakelser.

## **4.8 Transkribering**

Transkribering er en prosedyre for å gjøre intervjusamtalen tilgjengelig for analyse, og det er både en teknisk prosess og en tolkningsprosess (ibid:101). Selve utskriften, transkripsjonen, har en tendens til å bli oppfattet som fakta, men Kvale (ibid:102) understreker at de er en konstruksjon av kommunikasjon fra muntlig til skriftlig form, som må behandles kritisk.

De fire første intervjuene fikk jeg transkribert av en ekstern person, og de resterende transkriberte jeg selv. Det var tid og ressurs hensyn som var den primære årsaken at jeg brukte ekstern hjelp. Samtidig var det interessant å se hvordan vi skrev ut intervjuene ulikt på noen områder. Jeg så etter den første eksterne transkripsjonen at utførelsen var grundig og solid, og at pauser, dveling etc stemte godt overens med konkrete detaljer jeg husket fra intervjuene og selve lydopptaket. Mine transkripsjoner er kortere fordi jeg har valgt å være mer selektiv, av tid og ressursårsaker, med hensyn til å nedtegne hvert eneste sukk og kremt. Jeg har kun tatt dem med i de tilfeller jeg har vurdert / tolket det som viktig for forståelsen av utsagnene. I tillegg har jeg hoppet over sekvenser i intervjuene som ikke har hatt relevans for oppgaven.

Tidsaspektet har vært av stor betydning under prosessen. Jeg har lagt vekt på å gjøre eller få gjort transkripsjonen mest mulig umiddelbart etter intervjuet. Dette for å sikre at flest mulig detaljer kom med, og at stemningen fra intervjuet i størst mulig grad kunne overføres til papiret. Stemningen var selvsagt ikke mulig for den eksterne å formidle, men fordi jeg fikk intervjuene transkribert umiddelbart hadde jeg anledning til raskt å tilføye kommentarer jeg følte var av betydning.

### **4.8.1 Etikk og transkripsjon**

De etiske utfordringene ved transkripsjon har vært oversiktlige. Intervjuene har nesten fullstendig vært uten identifiserbare opplysninger, og i de tilfeller hvor for eksempel indikasjoner på bopæl eller lignende har vært nevnt, kunne det enkelt anonymiseres uten betydning for meningen. Tatt i betraktning informantenes gjennomsnittlige gode evne til å reflektere og ordlegge seg, har jeg vurdert relativt ordrett transkribering som den beste måten å ivareta informantens perspektiv (Thagaard 2007:107).

## **4.9 Intervjuer og analyse**

Ryen (ibid:145) framhever at feltarbeid, analyse og tolkning ikke er en fastlagt lineær prosess, men at man kontinuerlig hopper fram og tilbake mellom stadiene underveis i arbeidet.

Tolkningen av dataene skjer kontinuerlig underveis i intervjuene. Man tolker stemningen under intervjuet, som blir en del av teksten når man legger til kommentarer, eller man tolker lengden på pauser eller hvordan et sukk skal oppfattes og nedskrives i transkripsjonen.

Analysen starter også ganske umiddelbart fordi man underveis begynner å kategorisere og systematisere de utsagnene som kommer. Slik foregår disse tre prosessene om hverandre fra feltarbeidet setter i gang. Jeg gjorde intervjuene i en relativt avgrenset periode og transkriberte intervjuene løpende underveis. Grovanalysen med tematisering og kategorisering av utsagn ble gjort umiddelbart etter siste intervjuet var avsluttet.

### **4.9.1 Konstruksjon og dekonstruksjon av strukturelle fortellinger**

De strukturelle fortellingene i materialet har utgangspunkt i informantenes utsagn og oppfatning av virkeligheten, men det er jeg som har oppsummert og formulert dem i tre enkle setninger. Slik sett er de strukturelle fortellingene konstruert, men med det formål å representere informantenes virkelighet på en best mulig måte. Det kan også stilles spørsmål ved om de strukturelle fortellingene representerer virkeligheten for informantene selv.

Freudendal-Pedersen (2007:16) hevder at strukturelle fortellinger som analytisk begrep kan sette fokus på konsepter og motsetninger som kan bidra til å forstå dynamikken i spørsmål om transportatferd. Dette ligner delvis på postmodernismens dekonstruksjon av tekster for å søke spenninger i dem (Ryen 2002:69).

### **4.9.2 Temabasert analyse**

Ifølge Weiss (1995:152) finnes det fire ulike tilnærminger til analysen. De to første skiller mellom om analysen tar utgangspunkt i temaer eller i det enkelte kasus, og de to siste handler om hvilket nivå analysen skal legge seg på, enten på kasusnivå eller på et generalisert nivå.

Min analyse har vært temabasert og på et generalisert nivå. Jeg har systematisert materialet i kategorier på jakt etter tendenser som kan ligne strukturelle fortellinger. Kategoriseringen etter tema har gjort det mulig å sammenligne informantenes synspunkter og det har gitt en dypere innsikt i det enkelte tema (ibid:154). Unntaksvis har jeg benyttet personsentrert

analyse i de tilfellene hvor jeg har lett etter sprekker i de strukturelle fortellingene hos den enkelte informant.

### **4.9.3 Reliabilitet og validitet**

Oppgavens reliabilitet beskriver hvor pålitelig resultatene er (Kvale 2006:47) og i hvilken grad det er sannsynlig at repetisjon av de samme prosedyrene i intervjuprosessen, enten av meg eller andre studenter eller forskere, ville gitt de samme resultatene. I denne oppgaven sikret jeg reliabiliteten ved å gjennomføre to testintervjuer for å sikre at respondentene oppfattet spørsmålene likt. Informasjonen som informantene har fått i forkant av intervjuet har jeg bevisst forsøkt å gjøre så identisk som mulig ved å holde meg relativt strengt til den korte beskrivelsen i samtykkeerklæringen. Som tidligere nevnt ble intervjuene transkribert umiddelbart for at flest mulig detaljer og nyanser skulle komme med i materialet.

Ifølge Kvale (ibid) handler validitet om hvorvidt en undersøkelse svarer på det den er ment å svare på. Jeg har tidligere i dette kapitlet (se side 37) vurdert mine informanter som troverdige og at det er grunn til å anta at deres svar er oppriktige. Svarene de har gitt har også tidvis vært verifisert gjennom oppfølgerspørsmål og små bekreftelser. Det er en mulig svakhet ved svarene om refleksjoner rundt bilen og bilismen. Som analysen skal vise senere i oppgaven, er bilens selvfølgelighet i en rekke sammenhenger sannsynligvis medvirkende til at informantene i mindre grad har reflektert over bilen og bilismen. For noen kom spørsmålet brått på og svarene de gav kan ha båret preg av dette. Det er mulig refleksjonene om bilen hadde blitt annerledes hvis de for eksempel hadde fått spørsmålene på forhånd.

# Kapittel 5 Analyse – Strukturelle fortellinger

## 5.1 Oppbygning av analysen

Den første delen av analysen besvarer spørsmålet om det finnes strukturelle fortellinger i materialet fra de ti intervjuene. Svaret på det første overordnede forskerspørsmålet er *ja*, noe som er en forutsetning for de følgende underspørsmålene. Neste steg er å vise hvilke strukturelle fortellinger som kommer fram av data, ved å sammenligne utsagnene med lignende innhold og essensialisere dem i noen typiske setninger. Den største delen av analysens første kapittel brukes til å begrunne hvorfor de mest påfallende tendensene i materialet kan beskrives som strukturelle fortellinger. For å vise dette har jeg tatt utgangspunkt i Freudendal-Pedersens definisjon av begrepet (se side 29). Definisjonen inneholder en rekke elementer som er karakteristiske for strukturelle fortellinger, og disse elementene forsøker jeg å identifisere i tendensene fra intervjuene.

Til slutt undersøker jeg hvordan de strukturelle fortellingene påvirker informantenes refleksjoner om bilen og bilismen. Teoretisk (se side 30) hevdes det at de strukturelle fortellingenes form som absolutte sannheter kan være med på å legge føringer på hvordan vi tenker om bilen, og de kan begrense i hvilken grad vi gjør oss kritiske refleksjoner om ulike sider ved bilen og bilismen.

Den andre hoveddelen av analysen handler om sprekker eller motsetninger i materialet. Først og fremst om det finnes sprekker i direkte tilknytning til de strukturelle fortellingene. Er det data i materialet som sår tvil om og som står i kontrast til påstandene i de strukturelle fortellingene? Viser eventuelle sprekker at synet på bilen er mer komplisert enn de strukturelle fortellingene gir inntrykk av? Sekundært finnes det andre motsetninger i informantenes refleksjoner om bilen og bilismen? Sprekkene kan være en inngangsport til å forstå hvor dypt forankret de strukturelle fortellingene er, og i hvilken grad det er mulig å løse dem opp og eksponere dem for refleksjoner.



### 5.1.1 Informasjonsrike sitater

Noen av sitatene fra intervjuene er brukt flere ganger i analysen. Det er fordi enkelte sitater inneholder mye informasjon, og at de belyser flere temaer. Strukturen i analysen ville blitt rotete hvis alle nyansene i de mest informasjonsrike sitatene ble analysert og tolket under samme tema.

## 5.2 Tre tendenser

De første tendensene i materialet trådte tydelig fram allerede tidlig i intervjuprosessen, og de forsterket seg ytterligere underveis. I den første innledende grove sorteringen av dataene, var det naturlig å kategorisere materialet etter noen av disse mest markerte tendensene. Og ved analysens slutt var det tre tema eller tendenser som skilte seg ut med hensyn til hvorvidt de eventuelt kunne beskrives som strukturelle fortellinger. Den første tendensen, og kanskje den mest framtreddende, dreide seg om nødvendigheten av å måtte ha bil hvis man har små barn. Dette temaet ble berørt av alle informantene og enigheten om småbarnsforeldres behov for bil var ganske enstemmig. Behovet og nødvendigheten kom til uttrykk på mange ulike vis, og jeg har favnet de ulike utsagnene av denne typen i en setning:

*”Man må ha bil hvis man har små unger.”*

Den andre tendensen var utsagn som uttrykte en eller annen form for misnøye med tilbudet av kollektivtrafikk, som i Tromsøs tilfelle gjelder kun buss. Mange av disse mishagsyttringene handler om en generelt sviktende tillit og usikkerhet med tanke på punktlighet. Andre nevner at diverse aspekter ved komforten ved selve busstransporten ikke er gode nok. Men det er forutsigbarheten i avgangene med hensyn til punktlighet og det totale rutetilbudet som er de kritiske faktorene. En typisk setning som målbærer noe av den skepsisen som kommer til uttrykk, kan se slik ut:

*”Man kan ikke stole på bussen.”*

Den tredje tendensen som trer fram i materialet er hvordan informantene knytter begrepet frihet til bilen. Synspunktene på hvordan bilen er med på å skape frihet fremkommer forskjellig, og disse synspunktene er ikke like enkle å oppsummere i en enkel setning. Det kan

se ut som muligheten til å bestemme selv er en viktig faktor, og jeg mener derfor at følgende setning uttrykker essensen av det mange har forsøkt å sette ord på:

*”Det gir frihet å bruke egen bil.”*

### **5.2.1 Begrunnelse - hvorfor kan tendensene tolkes som strukturelle fortellinger?**

Ifølge Freudendal-Pedersens definisjon av begrepet strukturelle fortellinger (se side 29) så er disse kjennetegnet ved en del elementer. I avsnitt 5.3 skal jeg vise hvordan disse elementene fra definisjonen eksisterer i de ulike tendensene i intervjuene, og dermed begrunne hvorfor disse tendensene kan anvendes og omtales som strukturelle fortellinger. De samme elementene fra definisjonen går igjen i alle de tre tendensene ovenfor, i mer eller mindre samme form. Derfor så gjør jeg en grundig redegjørelse for alle elementene for den første tendensen om nødvendigheten av å ha bil når man har små unger. De to andre tendensene omtaler jeg noe kortere og vektlegger eventuelle særtrekk ved disse to som jeg ikke finner i den første.

### **5.2.2 Forutbestemte strukturelle fortellinger**

De tre setningene eller strukturelle fortellingene som jeg har trukket ut av materialet, ligner både i tema og form på de strukturelle fortellingene som Freudendal-Pedersen fant i sin undersøkelse fra Danmark. Under arbeidet med oppgaven, og spesielt med analysen, har hennes strukturelle fortellinger vært langt framme i min bevissthet, og selv om utsagnene i mitt materiale taler for seg selv, så har nok Freudendal-Pedersens funn hatt en påvirkning med hensyn til hva jeg har lett etter i mine data. Samtidig har erkjennelsen av denne påvirkningen gjort meg bevisst å se etter trekk som kunne skille mine strukturelle fortellinger fra hennes. Det kunne vært fortellinger som eksempelvis kunne hatt årsaksforhold med utgangspunkt i geografiske og klimatiske særtrekk ved Tromsø. Resultatet til slutt ble likevel strukturelle fortellinger som var ganske like de danske fortellingene.

### 5.3 Første tendens eller strukturelle fortelling

*”Man må ha bil hvis man har små unger.”*

Informantene nevner i mange ulike former at en hverdag med små unger krever bruk av egen bil. For eksempel sier Line at:

*”...da ungene var små var jeg jo helt avhengig av bilen”.*

Charles bekrefter den samme holdningen til små barn og nødvendigheten av egen bil og forteller:

*”... og når vi hadde barn i barnehagen så var vel tanken på ikke skulle ha bil, den var vel bare helt umulig”.*

Utsagnet avsluttes med en liten latter for å understreke hvor utenkelig en tilværelse med små barn og uten bil ville være. Et annet eksempel på hvor selvfølgelig sammenhengen mellom småbarn og bruk av privatbil oppfattes kan også illustreres ved utsagnet til Eva som ramser opp flere punkter som årsaker til at hun *ikke* bruker bil til og fra jobb i dag. Hun sier:

*”Punkt tre, vi har ikke lenger unger som skal fraktes i barnehagen.”*

I sitatet ligger det underforstått at hvis hun hadde hatt barn ville det vært naturlig å bruke egen bil til og fra jobb. Oppfatningen av hvor praktisk og nødvendig bilen er, er ganske samstemmig i intervjuene, og selv den mest konsekvente syklisten blant informantene, som aldri bruker bil til jobb og meget sjelden privat, uttaler:

*”...altså de eneste jeg synes kan få lov til å bruke bil, det er de som har små unger i barnehagen, så lenge man ikke får barnehageplass i nærmiljøet sånn som man får skole”.*

#### 5.3.1 En udiskutabel sannhet

Sitatene viser at bruk av privatbil for småbarnsforeldre blir sett på som en nødvendighet, og at den er akseptert, ikke bare av folk i samme situasjon, men også av personer som i utgangspunktet har tatt et aktivt standpunkt for å begrense bruken av privatbilen. Et typisk trekk ved strukturelle fortellinger er at de framstilles som noe allment, en udiskutabel sannhet, og noe som alle er enige om (Freudental-Pedersen 2007:71). Else formidler noe av denne udiskutable dimensjonen når hun blir spurt om ikke flere burde gå til jobb, og uttrykker sympati med småbarnsforeldre som gjerne skulle gått eller syklet, men som ifølge Else ikke har mulighet:

*”Fordi jeg vet jo at mange heller ikke har muligheten, de som har unger og leverer”.*

Her bruker hun verbet ”vet” som uttrykker en sikkerhet for at det hun sier er slik virkeligheten er. Disse utsagnene settes fram som udiskutable påstander, og sjansen er stor for at ethvert spørsmål om påstandenes troverdighet kan bli oppfattet som kritikk. Kritikk av den enkeltes vurderingsevne, og i forlengelsen av denne vurderingsevnen, som en potensiell kritikk av den enkeltes holdning til miljø og moral. For mange er det en barriere og ubehagelig å stille spørsmål ved andres moral og holdninger, og som Goffman påpeker, tilstreber vi i mange sosiale situasjoner å opprettholde våre egen og andres fasade (Jacobsen og Kristiansen 2002:200). Derfor blir denne typen påstander gjerne stående uimotsagt og nok en gang bekreftet som en gyldig sannhet.

De fem utsagnene i avsnittene overfor framstiller alle nødvendigheten av bilen som noe hevet over enhver tvil, og et faktum som det ville være utenkelig å stille spørsmål ved. Språkformen i utsagnene gir inntrykk av at avsender har solid belegg for sine uttalelser, og at påstandene som fremmes ikke er ment som gjenstand for diskusjon eller noe som trenger forklaring. Det at både tidligere småbarnsforeldre og de uten små barn, er enige om at egen bil er påkrevd, forsterker inntrykket av en allmenn aksept for innholdet i utsagnene.

### **5.3.2 Legitimering**

Et annet element som kjennetegner strukturelle fortellinger er hvordan de legitimerer handlinger (ibid:71). Et godt eksempel på dette finnes i forrige avsnitt hvor informanten bruker ordene:

*”...de eneste jeg synes kan få lov til å bruke bil..”.*

Ordene ”få lov” kan her tolkes som at det å ha små barn legitimerer bruk av privatbil, og at alle andre burde la være. Sitatet gir inntrykk av at de som ikke har små unger har et moralsk ansvar for å tilstrebe bruk av andre transportmidler, og at de med unger er fritatt dette ansvaret. En ekstrem tolkning av sitatet kan være å forstå Anna som at hun mener at det burde være lover og regler som begrenset bilbruken for dem uten barn. I denne sammenhengen blir den strukturelle fortellingen anvendt til å forsvare barnefamiliers valg av transportmiddel (ibid:70).

Et annet sitat viser hvordan en av informantene kun oppgir geografisk lokalisering av egen bopel og barnehage som forklaring og legitimering av valget av egen bil som transportmiddel. Hun forventer at motparten, i dette tilfellet meg, umiddelbart uten ytterligere forklaring forstår at privatbil er eneste mulige løsning i hennes hverdag. Hun sier:

*”Årsaken er at jeg bor på Stakkevollan og har to unger i barnehagen ved Prestvannet.”*

Utsagnet illustrerer godt hvor sterkt ideen om behovet for egen bil når man har små barn står. Informanten ser ingen grunn til å forklare valget av bil nærmere, og hun oppfatter stedfestingen av hjemmeadresse og barnehagens lokalisering som mer enn god nok forklaring.

### **5.3.3. Forenkler valg**

Et tredje element som karakteriserer strukturelle fortellinger, er hvordan innholdet er med på å forenkle hverdagen for det enkelte individet. Dette elementet kan knyttes til hva Giddens (1997:35) sier om modernitetens økte refleksivitet som er med å skape tvil hos individene, fordi samfunnet kontinuerlig dannes gjennom refleksivt anvendt kunnskap, men hvor vi aldri kan være sikre på en bestemt del av denne kunnskapen ikke vil bli revidert på nytt. Dermed skaper den økte refleksiviteten og den stadige nye kunnskapen usikkerhet, og stiller individet overfor mange og kompliserte valg. Det gir et behov for å forenkle hverdagen og strukturelle fortellinger tilbyr et ferdig valg.

Som tidligere nevnt framstilles den strukturelle fortellingen som en udiskutabel sannhet, og den er dermed unndratt en kritisk vurdering av argumenter for og imot den aktuelle påstanden, og som videre skal ende i en konklusjon og et handlingsvalg. I dette tilfellet med den strukturelle fortellingen, *”Man må ha bil hvis man har små unger”*, så slipper alle som har små barn eller som er på vei til å få små barn, å ta stilling til om de skal gå til anskaffelse av bil, beholde den de har, kjøpe ny bil eller ikke ha bil. Den strukturelle fortellingen fastslår at de må ha bil, og at det er allment akseptert at slik er det. De slipper med andre ord for eksempel å gjøre en vurdering av de miljømessige konsekvensene av å kjøpe og bruke en bil. Det er lett å forestille seg at travle småbarnsforeldre kjærkomment griper en slik strukturell fortelling som fritar dem for et potensielt vrient moralsk valg. De vil mest sannsynlig trykke den strukturelle fortellingen til sitt bryst, internalisere den og anvende den videre. Den strukturelle fortellingen fungerer således som en guide for individets handlinger, og det at

småbarnsforeldrene samtidig gjør den strukturelle fortellingen til sin egen forklarer hvordan de strukturelle fortellingene både produserer og blir reproduisert (Freudental-Pedersen:71).

## 5.4 Andre tendens eller strukturelle fortelling

*"Man kan ikke stole på bussen"*

Den andre strukturelle fortellingen i materialet er *"Man kan ikke stole på bussen"*, og den springer ut av mange ulike sitater som uttrykker en form for misnøye med bussen. Misnøyen ble gjerne ytret fra de som hadde liten erfaring med buss, men som allikevel framsa de negative utsagnene med stor tyngde, og som om de skulle være fakta. Et eksempel er Line som daglig bruker bil. Hun sier:

*"...ja det er klart, når du skal levere en unge her og en unge der, også komme seg på jobb til klokken åtte på morgenen, så sier det seg selv at å stå og vente et kvarter på bussen et eller annet sted, og i tillegg kanskje ikke få være med, så....."*

Med Lines utgangspunkt om at bussen medfører venting og en risiko for ikke å komme med, blir valget av bilen et tilsynelatende rasjonelt valg. Hun aksepterer den strukturelle fortellingen som en sannhet og lar den være med på å styre hennes valg av transportmiddel og til og fra arbeidsplassen. Den strukturelle fortellingens uttrykk for usikkerhet knyttet til ventetid og mulige plassproblemer legitimerer hennes valg, og unndrar henne en vurdering om andre transportmiddel kunne være alternativer. I sitatet bruker hun ordene *"...vente et kvarter på bussen et eller annet sted..."* som indikerer at hun ikke kjenner detaljert til bussruten, og som kan tolkes som hun ikke har lagt ned for mye ressurser for å finne ut om buss kunne være et reelt transportalternativ.

Bjørn som sjelden bruker buss, er også kritisk til ventetiden på bussen. Han forteller:

*"...ja, hvis du må bytte buss, må du stå og vente en eller annen plass på at neste buss kommer..."*

Bjørn forutsetter denne ventetiden selv om han ikke har noen egen erfaring som bakgrunn. Han støtter seg dermed til den strukturelle fortellingen som en troverdig påstand, og han er med på å bekrefte den som en sannhet. Også Bjørn bruker ordene *"en eller annen plass"* som et ubestemt sted hvor man venter på busser, og som uttrykker begrenset kjennskap til bussens

rutenett, og dermed støtter opp om undersøkelser som viser at de som har minst erfaring med kollektiv transport er mest skeptisk (Hjorthol 1998 i Amundsen og Berge 2001:24). Fredrik er et annet eksempel på at de som sjelden kjører buss gjør forutsetninger om den med negativt fortegn og med tynn eller ingen begrunnelse. Fredrik sier eksplisitt at han ikke så ofte tar buss, men stipulerer allikevel tidsbruken for en barnefamilie ved bruk av buss versus bil uten særlige forbehold:

*”De (barnefamilien) ville jo kanskje brukt 1,5-2 timer på en dag på sitte på en buss, i stedet for å kjøre i tjue minutter”.*

Bjørn har to andre argumenter som forsterker inntrykket av usikkerhet knyttet til bussen:

*”Å ta bussen kan gå raskt, men det kan også gå langsomt fordi at ofte stiller man seg opp og venter, så kommer ikke bussen og når den endelig kommer så er den stappfull og kjører rett forbi. Jeg har opplevd at det tar lenger tid å ta bussen i å gå.”*

Sitatene danner et bilde av at noen av informantene oppfatter bussen som en transportmetode med flere usikkerhetsmomenter. Ventetiden, spesielt ved overgang, er et moment. Et annet moment er muligheten for at bussen er full og ikke stopper, og sammen skaper de et inntrykk av at bussen er lite pålitelig.

## **5.5 Tredje tendens eller strukturelle fortelling**

*”Det gir frihet å bruke egen bil”*

Den tredje og siste strukturelle fortellingen dreier seg om hvordan frihet i forskjellige former er nært knyttet til bilen. Flere av informantene nevner frihetsfølelse og fleksibilitet blant bilens store fordeler. Geir som kjører daglig, trekker fram den personlige følelsen av frihet som en sannsynlig årsak til at så mange benytter privatbil, til tross for at flere områder i Tromsø by er innen rekkevidde for sykkel og med et anstendig kollektivtilbud i de travleste timene. Han sier:

*”Ja, og der kommer sannsynligvis den individuelle frihetsfølelsen inn. Du er fullstendig fri til sjøl å velge når du vil dra og i hvilket tempo du vil dra.”*

Denne frihetsfølelsen er sentral og da med vekt på ”følelsen”, fordi selv om avreisetidspunktet til arbeidsplassen ville vært noenlunde identisk med egen bil som med kollektivtrafikk, er det

for mange avgjørende at ikke andre eller noe annet bestemmer det eksakte tidspunktet. Geir uttrykker dette behovet for å bestemme selv når han videre sier:

*”Jeg kan ikke fordra å gå etter klokka på sekundet. Altså skulle jeg av en eller annen grunn være litt sent ute med ett eller annet, så har det hendt at jeg har måttet løpe til bussen, og det har ikke kroppen godt av. Den har godt av å løpe, men ikke stress med det.”*

Ønsket om selv å bestemme tidspunkt for avreise gjelder ikke bare bilbrukerne. Eva, som er fotgjenger, bruker den samme argumentasjonen om frihet til å bestemme selv når hun gir et eksempel på hvordan bussen gir redusert frihetsfølelse:

*”Nettopp, og hvorfor tar ikke jeg femoveråtte-bussen om morgenen? Jo, for da må jeg ta femoveråtte-bussen og kan ikke vente til ti over.”*

Eva og Geirs eksempler passer godt inn i hvordan Østerberg (1999:12) beskriver det moderne individ som fritt, og at det ikke avfinner seg med tvang og ufrihet. Sitatene viser at muligheten til å bestemme selv oppfattes som en viktig verdi og i Geirs tilfelle som et legitimt argument for å velge bil til jobben.

Fredrik deler i store trekk Geirs oppfatning av bilen som en kilde til frihet, og han understreker den symbolske friheten som en bil kan gi:

*”Bilen har jo mange egenskaper. Den kan speile deg som person og den kan være et tegn på frihet, at man er sin egen herre, man har kontroll over sitt eget område”.*

Tatt i betraktning Fredriks refleksjon isolert sett, burde min strukturelle fortelling være omskrevet til *”Det gir en følelse av frihet å ha egen bil”*. Fredrik legger i sitt utsagn større vekt på det symbolske i det å eie en bil enn hvilken frihet bilen faktisk gir. Fredrik bruker også ordene *”at man er sin egen herre”* som kan kobles ønsket om å bestemme selv, og til at mange bruker bilen alene, noe som gir en anledning til å være for seg selv. I egen bil er føreren sin egen herre og i en tilstand som Goffmann ville kalle *”back- eller off-stage”*, og hvor han eller hun kan slappe av, og følelser, uttrykk og atferd man undertrykker i det åpne og offentlige rom kan slippes løs (Goffman 1990:114). Bilen kan dermed være ekstra viktig for dem som store deler av dagen oppholder seg sammen med andre mennesker, og uten mulighet for å være for seg selv andre steder enn i bilen. De har behov for et lite friminutt. Milton J. Horowitz (1987:12) beskriver bilen som det perfekte lønnkammer, og mener at bilkupéen er et ypperlig sted for den som vil trekke seg tilbake, og nærme seg sine egne følelser.



Charles er også inne på tanken om følelsen av frihet. Han hevder at det ikke er det daglige kravet til fleksibilitet, som avgjør valg av transportmiddel til fordel for bilen, men i større grad følelsen av å være fleksibel og fri. Han sier:

*”Fleksibiliteten tror jeg nok at veldig mange bruker som argument for å bruke bil, selv om de i det daglige ikke nyttiggjør seg denne fleksibiliteten.”*

Det er altså ikke det praktiske behovet for fleksibilitet til å kunne reise akkurat når man vil, men den indre følelsen av å bestemme selv, være fri og uavhengig av andre.

Bjørn, som har bil, men som daglig sykler, tar buss eller går til Universitetet avhengig av årstid, sier ikke direkte at egen bil er det samme som frihet, men ramser opp de muligheter som det å ha bil gir ham.

*”Vi har jo ei hytte som vi drar til, vi har ei svigermor i Kåfjord, vi drar på helgeturer og sommerferieturer, og i slike sammenhenger bruker vi bilen.”*

Bjørns tilnærming til bilen er meget praktisk orientert og han tillegger i samme ånd:

*”Det er veldig kjekt å ha bil altså. Vi har en enebolig som vi har pusset opp og gjort mye restaureringsarbeid med, og det å kjøre på byggevarehus for eksempel og frakte ting hadde vi ikke klart uten bil”.*

Bjørns forhold til bilen med fokus på praktiske gjøremål blir en kontrast til Charles og Fredriks tanker om symbolikken ved bilen, men begge perspektivene illustrerer hvordan det oppfattes som en frihet å bruke og eie egen bil.

### **5.5.1 Tendensene kan kalles strukturelle fortellinger**

Det har vært forholdsvis lett å kjenne igjen og identifisere kjennetegnene på en strukturell fortelling i materialet. Elementene fra definisjonen på en strukturell fortelling; form som en udiskutabel sannhet, legitimering og forenkling av valg, har trådt tydelig fram i sitatene. Derfor vil jeg hevde at utsagnene som jeg innledningsvis kategoriserte etter tema og benevnte tendenser i materialet, og som jeg har oppsummert i tre korte og enkle setninger, kan kalles strukturelle fortellinger slik de er definert av Freudendal-Pedersen (2007:71). Jeg vil også hevde at det vil være fruktbart med hensyn til den videre analysen av materialet å forstå deler

av materialet i lys av dette begrepet. Måten de strukturelle fortellingene brukes på i hverdagslivet er et fint inntak til å forstå hvordan informantene begrunner sitt valg av transportmiddel til og fra Universitetet i Tromsø og hvordan de reflekterer rundt tema som omhandler bilen og bilismen.

## **5.6 Strukturelle fortellingens føringer på refleksjoner**

De strukturelle fortellingene i materialet uttrykker både i innhold og form en generelt positiv holdning til bilen. Påvirker de strukturelle fortellingene hvordan informantene tenker om bilen og bilismen? Og i så fall, hvordan påvirker de strukturelle fortellingene informantenes refleksjoner om ulike forhold knyttet til valg av transportmiddel til og fra jobben og til bilismen?

### **5.6.1 Fra et individuelt ansvar til et samfunnsansvar**

Den strukturelle fortellingen om nødvendigheten av bil når man har små barn står sterkt hos alle informantene. Flere av dem gir uttrykk for at valget av bilen som transportmiddel for småbarnsforeldre ikke er et individuelt valg, men et valg de er nødt til å gjøre fordi samfunnet er bygget opp slik det er. Dette stemmer godt overens med hvordan Freudendal-Pedersen og Urry (se side 25) trekker fram samfunnets struktur som en bestemmende faktor når folk velger transportmiddel. Anna som i utgangspunktet mener at flere burde bruke buss eller sykkel, unnskylder barnefamilier og sier:

*” så lenge man ikke får barnehageplass i nærmiljøet, ”*

Sitatet peker på at det ikke er valgfritt selv å bestemme hvor man får barnehageplass, og dermed blir det underforstått det offentlige gjennom kommunen som avgjør valg av transportmiddel. Hun mener altså at det er manglende strukturell tilrettelegging fra samfunnets side som avgjør hvor mange av småbarnsforeldrene som har behov for biltransport. Anna er ikke alene om å trekke fram lokalisering av barnehagen i forhold til bopel som avgjørende for valg av transportmiddel. Else som har lang vei til barnehagen, sier hun er irritert over hvordan tildelingen av barnehageplass er lagt opp. Hun skulle gjerne benyttet buss hvis det var praktisk mulig:

*”Jeg tenker jo gjerne på hvordan hele Tromsø Kommune er bygget opp. Alle har krav på barnehageplass, men du har ikke krav på barnehageplass i nærheten av hvor du bor.”*

Anna og Evas oppfatning underbygges av Freudendal-Pedersen (2007:96) som hevder at det ikke er enkeltindividene som skal lastes for ulike transport- og miljøutfordringer.

Charles, ikke-bruker, er også forholdsvis kategorisk med hensyn til den samme problemstillingen og mener:

*”Det er klart at når du har grupper som skal ha barn i barnehagen, så nytter det ikke å forholde seg til kollektivtransport, med mindre du er ekstremt heldig med hvor du bor”.*

Charles bruker ordet ”heldig” om forholdet mellom den geografiske lokaliseringen til barnhage og egen bopel, og muligheten for å benytte kollektivtransport. Det tolker jeg som at Charles mener at det ligger utenfor den enkeltes mulighet til å bestemme selv, og at det er samfunnets overordnede struktur som avgjør om det er mulig å bruke andre transportmidler enn bil. Gitt Charles’ oppfatning at det er flaks og implisitt sjelden at transportbehovet er mulig å løse uten egen bil, kan det forstås som at samfunnet i hovedsak er organisert og tilrettelagt for bilen. Charles er skeptisk til hvor vellykket forsøkene på å planlegge bydeler har vært med hensyn til mindre avhengighet av bilen, men ser poenget med at avstander skaper transportbehov:

*”Det planlagte samfunn er jo noe man har prøvd i for eksempel drabantbyplanleggingen, men som sjelden har vist seg vellykket, men at man prøver å planlegge det sånn at for eksempel skoler og barnhager ligger innenfor gangavstand for mennesker med barn... Jeg tror at ideen med å bygge slik at man slipper transportstrekninger er god, men at den er vanskelig å gjennomføre.”*

Bjørn ser også behovet for planlegging, men han er skeptisk til manglende satsing på kollektivtrafikk og synes for mye legges til rette for bilen:

*”Det er jo veibygging og tilrettelegging for privatbilen som er det som faktisk prioriteres.”*

Disse tankene om at det er det offentlige eller samfunnet gjennom infrastrukturen som har ansvaret, gjør den strukturelle fortellingen enda mer uangripelig. I tillegg til at de fleste oppfatter at det å kjøre bil hvis man har små unger som en selvfølge, så er kjøringen på en måte godkjent av det offentlige med bakgrunn i samfunnets organisering. Dette stemmer bra overens med hva enkelte teoretikere hevder om hvordan det moderne samfunnet er utviklet etter bilens krav.

### 5.6.2 Samfunnets struktur

Per Østby (1995:480) hevder at bilen fra 1970-tallet ble et premiss og et bestemmende element når nye planer for samfunnsutviklingen skulle formes. John Urry (ifølge Featherstone 2005:2) påpeker at det er et trekk ved det 20. århundre at vi i mindre utstrekning forholder oss til kollektivtransport, og at folk planlegger dagen etter trafikkbildet for privatbiler og ikke etter togtabeller og busstider. Sitatene over viser hvordan den strukturelle fortellingen legger føringer på hvordan informantene tenker om småbarnsforeldres behov for egen bil. Formen på fortellingene gir en kraft og tyngde til innholdet som gjør at informantene lar være å stille spørsmål ved om familier med barn kan gjøre valg eller organisere hverdagen slik at behovet for bil blir mindre. For eksempel kunne man utfordre barnefamilier med hensyn til geografisk valg av bosted i forhold til skole og barnehage, eller om det er mulig å styre valg av barnas ettermiddagsaktiviteter ut i fra et ønske om at lokalisering av aktiviteter ikke krever biltransport. En slik utfordring vil nok oppfattes som kontroversiell fordi informantene gir uttrykk for at slike valgmuligheter ikke er reelle slik som samfunnet er bygget opp i dag. De kan ikke velge lokalisering av barnehage, økonomiske faktorer avgjør hvor det er mulig å kjøpe hus og begrensninger på barnas ønske om aktiviteter er lite aktuelt for mange.

Selv om flere informanter hevder de ikke har reelle valgmuligheter, så tolker jeg det som at den strukturelle fortellingen legger et lokk på diskusjonen om voksne med små barn burde reflektere over slike utfordringer. Den strukturelle fortellingen fritar i grove trekk foreldre med mindre barn fra ubehagelige spørsmål knyttet til bilbruk og skyver ansvaret for valg av transportmiddel over fra individet til samfunnet. I denne prosessen hvor ansvaret flyttes fra individet til samfunnet ligger det også et element av Berger og Luckmanns (2006:100) reifisering. Prosessen kan tolkes som at informantene omtaler organiseringen av bopel og barnehage som noe ikke-menneskeskapt og dermed utenfor egen kontroll og uten mulighet til å gjøre noe med.

### 5.6.3 Manglende refleksjoner som uttrykk for strukturelle fortellingens styrke

Det kan se ut som om den strukturelle fortellingen *"Det gir frihet å bruke egen bil"* i stor grad overskygger refleksjoner rundt hva som gir frihet ved å bruke andre transportmidler. Det er få av informantene som har kommentarer, eller bringer opp argumenter for at buss, eller sykkel

gir noen form for frihetsfølelse når det gjelder transport til og fra jobben. Den strukturelle fortellingen kan også påvirke hvilke refleksjoner informantene *ikke* gjør seg om bilen og frihet. Et eksempel er Line som vinterstid synes det er enklest og best å kjøre barna til musikkskolen delvis på grunn av alle de store bilene langs veien til skolen:

*”Men på vinteren så synes jeg det er så svart og mørkt, og så er det alle de her store bilene, også skal barna gå bortover til musikkskolen.”* (Line har vært kritisk til det økende antallet SUV-modeller tidligere i intervjuet.)

I dette tilfellet hindrer de andre bilene hennes og barnas mulighet til å velge et annet transportmiddel enn bilen, men uten at Line reflekterer over at det er selve bilen som begrenser hennes frihet. Hun oppfatter det som en frihet at hun kan velge å kjøre dem hvis hun ønsker. Dette kan tolkes som at forestillingen om at bil betyr frihet står så solid at informanten ikke kobler sammenhengen hvordan bilen også kan begrense frihet. Den strukturelle fortellingen står i veien for refleksjoner om konsekvenser av bilen som gir redusert frihet.

## **5.7 Manglende refleksjoner som uttrykk for bilens selvfølgelighet**

Samlet understøtter alle de tre strukturelle fortellingene i materialet, på hver sine måter, bilens dominerende posisjon i samfunnet og bilens selvfølgelighet i samfunnet. Enkelte av informantene mangler svar når de blir stilt spørsmål om refleksjoner knyttet til bilen, bilens plass i samfunnet, eller bilismen generelt. Line, bilbruker til jobben, blir stille når det kommer til spørsmål om bilen og bilens posisjon i hverdagslivet, og hun sier til slutt:

*”.. dette var litt slitsomt, jeg trodde jeg egentlig var litt bevisst på det her, men jeg hører jo når du spør at jeg ikke er så veldig bevisst.”*

Lines svar er et godt eksempel på at bilen har blitt en så selvsagt del av samfunnet, at selv de som selv mener seg bevisst og reflektert om bilens rolle og konsekvenser, mangler ord når de blir utfordret om bilisme.

Hun er ikke alene om å bli svar skyldig når det stilles spørsmål om bilens posisjon og rolle. En annen av informantene svarer kort og greit at hun ikke har gjort seg noen refleksjoner om hvordan bilen har fått den posisjonen den har i samfunnet i dag. Denne manglende refleksjonen om bilen og bilismen kan tolkes som at bilen er blitt en naturlig del av livene til folk, eller slik som Per Østby (1995:501) skriver, at bilen ikke lenger bare er den fysiske bilen

i seg selv og veiene den kjører på, men at bilen *har blitt* samfunn, et samfunn den er tett integrert i. En illustrasjon på hvor tett bilen har blitt spunnet inn i våre liv kan være Else sin avsluttende kommentar på intervjuet:

*”Ja, bilen er jo et familiemedlem.”*

Eva har et godt eksempel på hvor selvfølgelig bilen har blitt i vår hverdag. På spørsmål om hvorfor valg av transportmiddel ikke er noe tema for diskusjon verken på jobb eller hjemme svarer hun:

*”.... det blir liksom som at man diskuterer heller ikke fiskekaker hver dag. Det samme gjelder for transport. Vi diskuterer kun hvis det er noe spesielt”.*

### **5.7.1 Bilen som rettighet**

Sitatet i avsnittet ovenfor illustrerer hvor selvfølgelig bilen og mobilitet generelt har blitt i vårt moderne samfunn. Noen mener at bilen er blitt for selvfølgelig, og Bjørn er en av dem:

*”Bilen er blitt en kjæledegge, en hellig ku, noe som hører til rettighetene man har her i verden, det å kjøre bilen uten at det er store begrensninger.”*

Charles som til daglig bruker buss, deler noe av den samme oppfatningen og uttaler:

*”Det finnes de som mener at det å kjøre bil er en selvfølgelig menneskerett, og som gjerne også vil ha billig bensin og ingen veiavgifter”.*

Denne selvfølgeligheten er ikke overraskende og flere fagpersoner har over lengre tid påpekt hvordan bilen har fått en meget sentral posisjon i samfunnet. Byplanlegger og ingeniør Gustav Nielsen (2001:33) mener at bilen har gjort motorisert mobilitet for hver enkelt av oss til et selvfølgelig gode i de vestlige industrilandene.

### **5.7.2 Pressen**

Tre av informantene påpeker i tillegg at pressen legger føringer, med en sterk slagside til fordel for bilismen, på hvordan folk tenker om bilen. Eva er skeptisk til pressens rolle når det gjelder bilismen. Hun mener at journalistene i for stor grad lager overskrifter med vinklinger som favoriserer bilen:

*”De har jo en del oppslag om ”Nå blir bensinen dyrere” og er ikke det krise. Og så intervjuer de en masse folk som synes det er helt forferdelig.”*

Eva mener i tillegg at leserinnleggene i avisene domineres av innsendere som hevder at det er noe galt med veiene hver gang det skjer en ulykke, og at det aldri er bilistene sin skyld. Stian deler Evas oppfatning av hvem som får spalteplass i avisene. Han forteller at han i miljøer på arbeidsplassen og privat opplever forståelse for at bilen må avgiftsbelegges, og at han ikke kjenner igjen situasjonen som gjenspeiles i media med slik en massiv motstand mot begrensende tiltak. Det er lett å se poenget til informantene, fordi vi har vel til gode å se en medieoverskrift som sier; ”Endelig 15 kroner literen” og med et bilde av en fornøyd astmatiker. Både Eva og Stian synes at pressen gir et skjevt inntrykk av hva folk flest mener om trafikk, bensinpriser og lignende.

Charles er den tredje informanten som er kritisk til pressen. Han synes at lokalpressen her i Tromsø spilte en merkelig rolle i saken om veiprising, og at protestene mot veiprising fikk en ubalansert stor plass i media:

*”Når det gjelder den veiprisingssaken så kom jo aldri saken opp i noe særlig bredde fordi avisene nærmest startet en hysterikampanje og fikk alle bileierne på banen før saken egentlig ble belyst. Avisene fungerte som en slags agendsetter og ikke folkeopplyser.”*

### **5.7.3 Avslutning**

Noen sitater, og kanskje i større grad mangel på sitater og refleksjoner, indikerer at de strukturelle fortellingene legger føringer på hvordan informantene tenker om bilen og bilismen. Fordi de strukturelle fortellingene i sum uttrykker en positiv holdning til bilen og bilismen, påvirker de hva informantene tenker eller ikke tenker om de negative konsekvensene av bilen og bilismen. På denne måten unndrar de strukturelle fortellingene bilen og bilismen fra å bli satt under debatt og kritisk diskusjon.

Ifølge tre av informantene er også pressen med på å unndra de strukturelle fortellingene fra kritisk refleksjon gjennom å la et skjevt utvalg av synspunkter i saker som omhandler bilen komme til uttrykk i mediekanalene. Dette kan skape et inntrykk av at folk er mer positivt innstilt til bilen enn hva som faktisk er tilfelle og at folk er tilsvarende mindre kritisk til avgifter og begrensende tiltak enn hva som er realiteten.

## **Kapittel 6 Analyse – Sprekker i strukturelle fortellinger**

Denne andre delen av analysen skal se på motsetninger i materialet. Sitatene som danner grunnlaget for de strukturelle fortellingene uttrykker en overveiende positiv holdning til bilen og bilismen blant informantene. Men i materialet kommer det også fram motsetninger og selvmotsigelser i forhold til de strukturelle fortellingenes positivitet, hvor noen av dem er i direkte motsetning til innholdet i de strukturelle fortellingene. Det er disse sistnevnte motsetningene som Freudendal-Pedersen kaller sprekker i de strukturelle fortellingene og som blir analysert i den første delen av dette kapittelet. I materialet finnes det også andre motsetninger som ikke er direkte knyttet til de strukturelle fortellingene, men som uttrykker en mer generell motsetning til den velvillige innstillingen til bilen som de strukturelle fortellingene som en helhet uttrykker. Disse motsetningene har jeg gruppert i noen tema som danner kapittelets siste del.

Lise Drewes Nielsen (2005:59) hevder at en av utfordringene for forskningen på transport og mobilitet er å finne sprekker i forestillingen om den automatiske sammenhengen mellom modernitet og mobilitet. Hun mener at det er i disse sprekkeene vi kan finne potensiale for endringer, som kan dreie utviklingen i dagens mobilitetsmønstre, med en stadig voksende privatbilisme, i en annen retning enn den går idag. De strukturelle fortellingene i denne oppgaven setter fingeren på noen holdninger og forestillinger om bilen og bilismen som blir stående uimotsagt og unndratt kritisk refleksjon. Gjennom å lete etter motsetninger mellom hva informantene uttrykker med sine strukturelle fortellinger, og hva slags refleksjoner de gjør seg om bilen ellers, ønsker jeg å finne sprekker som sår tvil om de strukturelle fortellingenes rolle som absolutte sannheter. De strukturelle fortellingene er med på å sementere det bestående trafikkmønster. Ved å dokumentere svakheter i fortellingene kan disse gi rom for en nødvendig refleksivitet som kan være med på å legge til rette for mulige endringer i atferden.



## 6.1 Sprekker i ”Man kan ikke stole på bussen”

Som beskrevet i analysens første kapittel (se side 54), finnes det flere sitater som med bestemt uttrykker bussens manglende punktlighet og komfort. Samtidig finnes det også kommentarer som stiller spørsmål ved om informantene faktisk oppfatter bussens sviktende pålitelighet som en udiskutabel sannhet. Fredrik som stort sett går til jobben, kan fortelle at det har vært diskusjoner på jobben om fordeler og ulemper ved ulike transportalternativer:

*”Det har vært noen diskusjoner, og det har gått på hvor lett det er å ta buss kontra det å kjøre bil. Det er noen som på en måte har gjort seg opp en mening, om at det å ta buss tar for lang tid, og så har det blitt diskusjoner om det faktisk tar så lang tid.”*

Han sier videre:

*”Jeg tror det hele koker ned til at man har laget seg et standpunkt, og det er at bussen tar for lang tid, det er tungvint, og da er alternativet å kjøre egen bil for mange av dem jeg jobber med.”*

Informanten uttrykker her tvil om noen av hans kolleger faktisk ønsker å finne ut hvordan det virkelige konkurranseforholdet mellom bil og buss egentlig er. Han hevder at enkelte aksepterer den strukturelle fortellingen om at bussen er upålitelig fordi det er en komfortabel ”sannhet” for dem. At det er tvil og diskusjon blant kollegene kan tolkes som at det blir stilt spørsmål ved påstanden i den strukturelle fortellingen. Charles deler Fredriks oppfatning av at noen har bestemt seg på forhånd om at buss ikke er noe alternativ. Charles mener at diskusjoner om privatbilisme ofte fører til at folk går i skyttergrava for å forsvare egne standpunkter, og at mange har gjort seg opp en fast mening og er lite interessert i å diskutere ulike synspunkter. Freudendal-Pedersen (2007:98) underbygger Charles oppfatning om mobilitetsvaner som et fortsatt følsomt tema. Hun hevder at i diskusjoner som Charles beskriver ovenfor, så har de strukturelle fortellingene en beskyttende og lukkende funksjon som hjelper til å konstruere hva Goffman kaller ordnede sosiale situasjoner (se side 27). Selv hevder Charles at bussen er et bra alternativ til bilen med hensyn til reisetiden:

*”Du må selvsagt stå litt i kø og vente og så videre, men du bruker ikke nødvendigvis lengre tid på jobbreisen.”*

Samtidig som Fredrik stiller spørsmål ved at andre har gjort seg opp en forutinntatt oppfatning om at bussen bruker lang tid, så viser han selv til et eksempel i en annen sammenheng hvor

han konkluderer med at småbarnsforeldre har behov for bil på grunn av bussens manglende effektivitet:

*”For de som er småbarnsforeldre, og skal levere i en barnehage på en helt annen kant av byen, så er det jo slik. De ville kanskje brukt 1,5-2 timer på en dag på å sitte på en buss, i stedet for å kjøre i tjue minutter.”*

Fredrik antar at bussreisen tar mellom fem og seks ganger så lang tid som bilturen. Han legger til et ”kanskje” som et lite forbehold og som samtidig uttrykker at han ikke har eksakt oversikt over hva tidsforskjellen ville vært.

De motsetningsfylte sitatene fra Fredrik kan være et eksempel på hvordan en selvmotsigelse hos en enkelt informant illustrerer en sprekk i en strukturell fortelling. Fredrik stiller spørsmål ved noen av kollegenes bastante holdning til bilen som det ubestridte raskeste framkomstmiddelet i én sammenheng, mens han i en annen sammenheng, selv gjør et meget grovt anslag i tidsbruken til fordel for bilen. Dette kan tolkes som at han i det ene øyeblikket anvender den strukturelle fortellingen som en sannhet, mens han noen øyeblikk senere setter et kritisk spørsmålstegn ved den.

## **6.2 Sprekker i ”Det gir frihet å bruke bilen”**

Informantene, både de som bruker bil til daglig og de som bruker andre transportmiddel, gir uttrykk for at bilen kan gi frihet og fleksibilitet. De som ikke bruker bil til og fra jobb understreker at de har forståelse for at enkelte grupper, særlig småbarnsforeldre, har behov for fleksibiliteten bruk av egen bil gir. I tillegg er det flere av dem som verdsetter den samme fleksibiliteten og friheten i andre sammenhenger enn selve transporten til og fra arbeidsplassen. Slik sett skulle man tro at den strukturelle fortellingen ”Det gir frihet å bruke bil” var en udiskutabel påstand som det var lite diskusjon om. Sitatene som følger viser at flere av informantene også reflekterer over hvordan bilen på forskjellige vis reduserer frihet, men at disse refleksjonene over ufriheten ikke er like eksplisitte og verbalt direkte uttrykt som argumentene for at bilen gir frihet.

Line som er sitert med samme utsagn tidligere i analysen (se side 61), forteller at i sommerhalvåret sykler både hun og barna til musikkskolen, men at på vinteren når det er

mørkt og dårlig sikt, blir det lett å sette seg i bilen, også fordi det er tryggest for barna. Hun sier:

*”Men på vinteren så synes jeg det er så svart og mørkt, og så er det alle de her store bilene, og så skal barna gå bortover til musikkskolen.”*

Line reflekterer lite over at det er bilene med alle de andre foreldrene som frakter sine barn til den samme musikkskolen, som er årsaken til at også hun må bruke bil. Hun oppfatter bilen som lettvinnt og komfortabel for å skyss barna til musikkskolen, men sier ikke noe om at de andre bilene begrenser hennes egen frihet ved at hun ikke kan la ungene gå til musikkskolen, og at hun selv må kjøre dem. Jeg tolker dette som at idéen om bilen og frihet har så tette koblinger i vårt moderne samfunn, at informanten ikke ser at bilen faktisk også kan begrense frihet.

Eva trekker fram den samme problemstillingen som Line, men Eva ser sammenhengen, og er meget kritisk til at andre ikke gjør seg den samme refleksjonen:

*”Jeg tror ikke folk flest klarer å se rekkevidden av bilismen. Bare ta det eksempelet om hvor mange som kjører ungene sine til skolen, og dermed skaper en farlig skolevei for de ungene som går. Og når det blir farlig skolevei, så blir det enda flere som kjører. Folk klarer ikke å se rekkevidden av det de gjør.”*

### **6.2.1 Mobilitet og immobilitet**

Både Line og Evas eksempler viser hva Lise Drewes Nielsen (2005:55) påpeker om at mobilitet for noen skaper mindre mobilitet, eller immobilitet, for andre. I dette tilfellet begrenser det friheten først og fremst til barn, som er en av flere av hva vi kan kalle svake grupper i samfunnet, som hemmes mest av mange biler. Nielsen poengterer at det er bare noen få studier som har satt fokus på grupper som er hemmet av bilismen, til tross for at tjuvfem prosent av EUs befolkning ikke har daglig tilgang på egen bil. Freudendal-Pedersen er også opptatt av bilen og spenningen mellom frihet og ufrihet. Hun viser til Zygmunt Baumans definisjon på frihet som illustrerer hvordan bilen gir frihet til noen og samtidig begrenser andres mulighet til bevegelse. Bauman (1988:23) hevder at frihet er makt og kapasitet til å ta beslutninger som medfører at andre blir mer låst. Sett i lys av Baumans definisjon og Niensens studier viser Line og Evas utsagn hvordan voksne, med frihet til kjøpe

og kjøre bil, er den sterke gruppen som har makt og kapasitet til å begrense svakere grupper, her barna, muligheter til å bevege seg fritt i trygge omgivelser.

### **6.2.2 Forurensning, arealbruk og bilen**

Det er flere av informantene som sykler og går, som nevner at de sjeneres av biltrafikken til og fra jobben. Eva som daglig går til jobb, er en av dem som gjør seg noen tanker om hvordan bilen gjennom forurensning reduserer frihet for de som ikke bruker bilen. Hun forteller:

*”Jeg tror at hvis man hadde prøvd å gå langs en sterkt trafikkert vei rushtida, så ville man kjent at det faktisk er ganske vanskelig å puste, og forstått det, men så lenge man sitter i bilen sin så vet man ikke om det. Og man tenker ikke over det. Jeg tenkte ikke over det da jeg kjørte bil til jobb hver dag. At jeg var med på virkelig å forpuste lufta for dem som valgte å gå og sykle.”*

Eva reflekterte i mindre grad over hvordan hennes bilbruk begrenset frihet for andre før hun selv begynte å gå til jobb. Fredrik som både går og sykler til jobb litt om hverandre, merker som Eva at lufta er forurenset. Han sier:

*”I forhold til miljø så er det svevestøv og sånne ting. Jeg ser jo selv når jeg går til jobb, at det er jo mye i lufta når...”*

Syklisten Anna nevner ikke sjenerende konsekvenser av bilene direkte, men får allikevel fram at bilene hemmer betingelsene for å bruke sykkel:

*”Jeg sykler om morgenen når guttungen har gått på skolen. Det er veldig deilig å sykle etter halv ni, for da har det roet seg veldig på veiene.”*

Med dette sier hun egentlig at tettheten av biler på det travleste om morgenen er såpass ubehagelig at hun foretrekker å vente til de fleste har kommet seg på jobb. Det betyr at bilen reduserer hennes frihet til å velge avreisetidspunkt, men uten at hun selv nevner dette eksplisitt.

Flere av informantene nevner at bilen tar mye plass, og at alt for mye legges til rette for bilen. Charles svarer slik når han blir spurt om han har gjort seg noen refleksjoner over bilens posisjon i samfunnet:

*”Ja, det er et stort spørsmål. Bilen tar veldig stor plass og det legges store areal under asfalt. Det konstrueres trafikkmaskiner i og rundt bomiljøer.”*

Stor trafikk i nær tilknytning til boligstrøk legger utvilsomt begrensninger på friheten til innbyggerne og spesielt de som ikke disponerer bil selv. Bilen krever store arealer og reduserer mulighetene for alternativt bruk. Fredrik som beskriver seg selv som en bilinteressert mann, mener han har fått et mer reflektert forhold til bilen etter hvert som han har blitt eldre. Han er også opptatt av bilens krav til arealer:

*”Bilen tar jo mer og mer plass og krever mye plass i samfunnet. Etter at jeg begynte å gå til og fra jobben har jeg blitt mye mer bevisst det negative rundt bilen. Som myk trafikant blir du utsatt for mye biler som kommer nær deg, og du blir utsatt for eksos og støv. Du får kanskje et mer distansert forhold til bil.”*

Dorte som spaserer til jobben, er den av informantene som uoppfordret og nesten uten innledende kommentarer, stiller et kritisk spørsmål ved bilens dominerende plass i samfunnet. Hun oppgir bilismens dominans som en av de to viktigste årsakene til at hun velger å gå til og fra arbeidsplassen.

*”Nei, jeg synes at bilen tar mer og mer overhånd. At man alltid skal sette seg i bilen uansett hvor man skal. Det er jeg imot. Jeg tar gjerne buss.”*

Videre reflekterer hun:

*”Ja, man kan jo se hvordan bilismen tar overhånd. Det er liten plass til fotgjengere og syklistere. De er de siste de ville tenkt på når det planlegges veier. Ja, vi har dårlig plass, og jeg synes fotgjengere og syklistere burde prioriteres.”*

### **6.2.3 Mindre frihet for bilbrukerne selv**

Bruken av bil gir ikke bare ufrihet for dem som ikke har bil, men det kan og føre til ufrihet for bilbrukerne selv. Charles synes flere som har anledning burde bruke buss, og han synes ikke synd på bilister som klager over kø. Han sier med en liten latter til slutt:

*”...altså bilismen er jo det som skaper størst problemer for bilistene”.*

Freudendal-Pedersen (2007:12) stiller spørsmålet om når bruken av egen bil blir en ufrihet for bilbrukeren selv. Hun hevder at et viktig kjennetegn ved mobiliteten er forestillingen om at man kan sette likhetstegn mellom at økt mobilitet er det samme som økt frihet. Denne forestillingen ønsker hun å utfordre, og uten å være ensidig negativ til mobiliteten, ønsker hun å være kritisk til noen av de selvfølgeligheter som er innleiret i forestillingen om mobilitet

(ibid:11). Bilkøen er det klareste eksempelet på en arena hvor tanken om frihet og bil blir kraftig utfordret. I en stillestående bilkø har føreren mistet de fleste fordeler ved bilen.

#### **6.2.4 Parkeringssituasjonen ved Universitetet i Tromsø og redusert frihet**

I Tromsø er bilkø et relativt lite problem og bilkø er derfor heller ikke nevnt i særlig grad av informantene, mens parkeringssituasjonen ved Universitetet nevnes av flere. Problematikken ved denne inneholder noen av de samme elementene som temaet om bilkøer. Situasjonen med at det kan være vanskelig for ansatte og studenter å finne parkeringsplass etter halv ni om morgenen, er et resultat av at mange disponerer egen bil, og at mange velger å bruke bil til og fra jobb, uten at antallet parkeringsplasser har økt i samme takt som behovet. Eva som tidligere kjørte daglig, minnes godt kampen for å finne ledig parkeringsplass hvis man ikke var en morgenfugl:

*”For oss som liker å sove lenge, så var det å komme klokken ni på jobb, det var jo helt forferdelig. Du bruker jo da like lang tid som det ville tatt å gå, fordi du må kjøre rundt, fram og tilbak, for å finne en ledig parkeringsplass”.*

Fredrik som bruker bilen av og til, er også oppmerksom på utfordringen med å finne ledig parkering hvis man er sent ute. Han forteller at han tar hensyn til parkeringssituasjonen ved Universitetet når han bruker bilen. Han planlegger og passer på at han reiser tidsnok til at det ikke blir noe problem å finne ledig plass. På denne måten unngår han parkeringsproblemet, men han ser, sannsynligvis ubevisst, bort fra hva blant andre Geir nevner som et av hovedargumentene for å bruke egen bil, nemlig friheten til selv å bestemme når man skal reise. Tapet av denne friheten reflekterer han ikke over selv, men han forteller om kolleger som ikke er like tidlige ute om morgenen:

*” .... så er det noen som ikke er så raske om morgenen, og som har en evig kamp for å finne ledig parkeringsplass. En kamp som du får høre om hver dag. De havner på avgiftsparkering som er det eneste ledige, og må jevnlig fylle på penger hele dagen og er irritert over det”.*

Betydningen av sikker og gratis parkering for yrkesaktive er dokumentert tidligere i oppgaven (se side 21) og eksemplene på konsekvensene ved ikke å finne ledig parkeringsplass, er en illustrasjon på hvor lite som skal til før bilen går fra å være en fordel til en ulempe. I det ene øyeblikket er bilen et raskt, effektivt og fleksibelt transportmiddel, og i det andre øyeblikket en klamp om foten som du ikke vet hvor du skal gjøre av, og som kan bli en ekstra økonomisk

belastning i form av parkeringsavgift eller parkeringsbot. I tillegg kommer den mentale kostnaden ved irritasjonen over å måtte lete etter en ledig parkeringsplass mange mener burde være en selvfølge.

Forutsetningen for at bilen skal gi fleksibilitet, frihet og komfort, blir borte hvis det tar for lang tid å finne en ledig parkeringsplass, eller hvis eneste ledige parkeringsplass er langt unna. Fordelene med privatbilen reduseres, og fordi bilen med tilhørende fasiliteter for å sette den fra seg, helst kostnadsfritt, av mange oppfattes på grensen til en rettighet, så blir irritasjonen tilsvarende stor når det byr på problemer å finne ledig plass. I slike situasjoner vipper bilen hårfint mellom å gi og ta frihet eller som Urry (2000:59) beskriver bilen som meget fleksibel og sterkt begrensende.

### **6.2.5 Bilen, økonomi og redusert frihet**

Årlige utgifter til bilhold utgjør mye mer enn bensinkostnader. Det er veiavgift, avskrivning, regelmessig service, eventuelle reparasjoner og forsikring i tillegg til drivstoff. I noen sammenhenger blir disse andre utgiftene utelatt når sammenligningen med buss eller andre kollektivtilbud settes opp, med den følge at bilen kommer bedre økonomisk ut enn hva som faktisk er tilfelle. Ofte baseres sammenligningen på bensinutgifter og eventuelle parkeringsavgifter kontra billettprisen på bussen. Et eksempel fra materialet på en slik kostnadssammenligning er Geir som regelmessig kjører til Universitetet. Han mener at det prismessig kommer ut på det samme om han bruker buss eller bil, og da jeg spør han om han har regnet inn avskrivning og forsikring svarer han:

*”Nei, da regner jeg ikke avskrivning av bilen inn i dette, men de daglige driftsutgiftene.”*

Geir spesifiserer ikke ytterligere hva daglige driftsutgifter innebærer, og jeg følger ikke opp spørsmålet om forsikringen er regnet inn i disse, men sitatet illustrerer hvordan det ikke er noen selvfølge å gjøre et reelt totalt regnskap for bilhold når man sammenligner bilen mot andre alternativer for transportmiddel.

Charles, som vanligvis tar buss, nevner eksplisitt økonomi som et argument for ikke å bruke bil til jobben og han er et unntak blant informantene. Han begrunner sitt valg av

transportmiddel med selve kostnaden for bussreisen kontra kostnadene til daglig bilhold, og kommer i tillegg med en ekstra begrunnelse:

*” det er billigere å bruke buss enn å kjøre bil når man er én person, og det er lavere risiko – eller det er ingen risiko for å kollidere så man får kostnader.”*

Dette siste argumentet er interessant fordi når Charles trekker fram potensielle kostnader ved en ulykke peker han på en skjevhet ved det som ofte er utgangspunktet når man sammenligner kostnadene ved bil og buss. Charles har en klar oppfatning av hvordan de som bruker bil, rasjonaliserer for at det totale regnestykket for bilen skal komme akseptabelt ut i forhold til bussen:

*”Hvis man først ønsker å bruke bil, så vil de aller fleste mennesker lett undervurdere de faktiske kostnadene per kilometer ved å bruke bil, slik at man sier:*

*”Ja, bussen koster tjue kroner, så det er mye billigere å kjøre bil.”*

*For da ser man for seg at bilen koster bensinforbruket og tenker ikke over avskrivning, forsikringer og vedlikeholdsbehov og så videre. Man setter en kilometerkostnad som er slik ut at den harmonerer med at man bruker bil og at man ikke bruker buss”*

Charles resonnerer videre og er usikker på graden av vilje og evne til å sammenligne de faktiske kostnadene med buss og bil. Han er tvilende til om folk flest har tilstrekkelig teoretisk økonomisk kompetanse til å gjøre vurderinger av kapitalkostnad og avskrivninger. Allikevel tror han at en del har en mistanke om at kostnadene for bilen er høyere enn de liker å innbille seg:

*”Man lager seg nok en løgn om at det ikke koster så mye mer enn bensinutgifter å ha bil.*

*Samtidig har man nok ikke tilstrekkelig oversikt til å se at kostnaden per kilometer faktisk er betydelig høyere, og jeg tror ikke denne undervurderingen er bevisst unnnvikende, men at man ikke leter etter argumenter som taler mot å bruke bilen, hvis man først ønsker å bruke den.”*

I eksempelet til Charles er det undervurderingen av den faktiske kostnaden ved bruk av bil, man mer eller mindre bevisst ikke ønsker å være kritisk til. Charles' sine kommentarer kan underbygges ved å bruke Freudendal-Pedersen (2007:110) som viser til hvordan hennes informanter bruker den strukturelle fortellingen ”Det er billigere å kjøre bil enn tog, når man først har bil”, for å begrunne hvorfor toget blir valgt bort som transportmiddel. Hun hevder at det samlede regnestykket for bilen, inkludert forsikring, vedlikehold og anskaffelse, sjelden



blir satt opp, og at den strukturelle fortellingen dermed blir en sannhet. Freudendal-Pedersens eksempel blir også en illustrasjon på hvordan bilen begrenser frihet, fordi når man først har skaffet seg bil, føler man seg forpliktet til å bruke den på grunn av den høye anskaffelsesprisen. Dermed blir det faktum at man har bil og betalt dyrt for den, et av argumentene når man skal vurdere fordeler og ulemper ved valg av transportmiddel i ulike sammenhenger. I tillegg låser bilen økonomiske midler som kunne vært brukt på andre ting. John Urry (2000:59) hevder at bilen er meget fleksibel og på samme tid svært begrensende, som i denne sammenhengen er illustrert ved at den gir stor bevegelsesfrihet, men at den økonomisk legger beslag på store ressurser i anskaffelse og drift og et underliggende press om å bruke den.

### **6.2.6 Buss, sykkel og frihet**

Det har tidligere vært nevnt at det i materialet ikke er ofte at informantene eksplisitt nevner at bilen begrenser frihet. Det samme er tilfellet med sitater som sier noe om hvilken frihet sykkel, buss eller det å gå kan gi. Et par unntak finnes allikevel. Ikke uventet er det Anna som sykler hver eneste dag, som kommer med noen gode grunner til hvorfor å sykle til jobben også kan bety frihet. Anna blir entusiastisk når hun nevner sine gode argumenter for å sykle til jobb:

*”... det gir frihet å sykle fordi man trenger ikke å ha med seg noe, ikke busskort, ikke penger eller klokke, ingenting – bare matpakke”*

Ved å nevne både penger og klokke peker hun på en økonomisk frihet og en frihet i forhold til å reise når man vil. I forhold til det sistnevnte argumentet, bruker hun den samme begrunnelsen som bilistene bruker med hensyn til en av bilens fordeler, nemlig å kunne bestemme reisetidspunkt selv, og hun bruker argumentet med den samme selvfølgen som bilbrukerne. Litt senere i intervjuet, og etter at jeg har nevnt temaet bil og frihet, holder hun med at frihetsbegrepet som oftest er knyttet til bilen, selv om hun ser større fleksibilitet i sykkelens. For Anna kan det tolkes som at det er friheten fra fysisk materielle ting, i hennes forståelse bilen, og friheten fra alt som må huskes på, busskort, penger, klokke og rutetider, som gir henne følelsen av frihet og fleksibilitet. Det hun glemmer i beruselsen av sykkelens foretreffelighet, er de krav til klær og utstyr som må til for å sykle trygt i Tromsø når høst- og

vintermørket faller på. Slik sett er Anna like selektiv i hukommelsen med hensyn til sykkelens fordeler som bilistene er glemske i forhold til bilens totale kostnader.

Charles er den andre som nevner et argument hvor fravær av bil gir frihet. Som de fleste andre forbinder han frihet mest med bilen, men trekker fram en type situasjoner hvor det er en fordel å la bilen stå. Han mener at den eneste fleksible fordelene med bussen er hvis han skal på en tilstelning med servering av alkohol rett etter arbeidstid. Han sier:

*”...altså jeg opplever ikke bussen som fleksibel... .... hvis det skulle være en tilstelning hvor de serverer alkohol så kunne jeg tillate meg å ta en..., men det er ikke noe jeg ser som et vesentlig poeng.”*

Sett i helhet har informantene ganske mange skeptiske synspunkter til bilen og bilismen som kan knyttes til hvordan bilen reduserer frihet. Synspunktene er varierte i tema og spenner fra forurensning, arealbruk og økonomi til mangel på parkeringsplasser. Fordi at idéen om bilen og frihet står så sterkt i vårt moderne samfunn (se side 14), er det få av informantene som eksplisitt sier at bilen gir redusert frihet. Man kan hevde at sprekke i den strukturelle fortellingen om bilen og frihet er ganske mange, men at forestillingen om at bilen begrenser frihet allikevel er fjern for flere av informantene. Dette stemmer godt overens med hva Freudendal-Pedersen (2007:123) skriver. Hun viser til sin egen undersøkelse og hevder at det sjelden reises spørsmål i det offentlige rom om hvordan bilen begrenser frihet i, men at det uansett kommer tydelig fram i intervjuene.

### **6.2.7 Bilen og redusert frihet i større skala**

Sitatene i avsnittene ovenfor er nesten alle eksempler på hvordan bilen kan gi redusert frihet på et individnivå og i en relativt liten og lokal skala. Eksempelet om Line (se side 61) som må kjøre barna sine til musikkskolen på grunn av alle bilene, var et eksempel på hvordan en gruppe, barna, fikk begrenset sin frihet. Det var også et eksempel på hvordan svake grupper i samfunnet som for eksempel barn, blinde og svaksynte, får en mer krevende hverdag i urbane strøk med stadig økende biltrafikk. I en enda større og global sammenheng kan motsetningen illustreres ved hvordan de vestlige industrilandenes høye biltetthet og store andel av ansvaret for dagens CO<sub>2</sub>-utslipp, gir miljøutfordringer som er globale, og har like store konsekvenser

for utviklingsland som historisk sett har sluppet ut små mengder CO<sub>2</sub>. I dette perspektivet har den personlige friheten som bilismen har gitt befolkningen i Europa, Nord-Amerika og Japan, vært med på å begrense frihet i mange andre deler av verden. John Urry viser til statistikk som hevder at det vil være 730 millioner biler i 2020, og det vil si én bil pr 8,6 mennesker (Geffen, Dooley og Kim 2003 i Urry 2007:3). Det betyr at det fortsatt er mange mennesker som har liten nytte av de fordeler som bilen gir, men som daglig må forholde seg til de konsekvensene som bilen fører med seg. Det kan være tett trafikkbilde, dårligere luft eller arealer okkupert til veier og andre installasjoner som er en del av bilens nødvendige støttefunksjoner. I en global skala begrenser bilen mange flere menneskers frihet enn antallet mennesker som får økt sin frihet.

### **6.3 Mangel på sprekker i ”Man må ha bil hvis man har små unger”**

I den første delen av analysen (se side 49) ble det trukket fram at den strukturelle fortellingen om små barn og bil stod sterkt blant informantene. Samstemmigheten om påstanden har gjort det vanskelig å finne klare utsagn i materialet som sier noe annet, men jeg skal vise hvordan noen av teoretikerne setter spørsmålsteget ved den selvfølgelige sammenhengen mellom småbarnsforeldre og behov for bil. Den strukturelle fortellingen ”*Man må ha bil hvis man har små unger*” er delvis tuftet på at bilen er det eneste hjelpemiddelet som nytter for å få en travel hverdag til å gå i hop. Det er spesielt levering og henting i barnehage som begrunner bilen som et selvfølgelig transportmiddel, men også andre aktiviteter på ettermiddagstid gjør tiden til en kritisk faktor, da mange er med på aktiviteter som ligger et stykke unna hjemmet. Line som kjører daglig, oppgir tidsbesparelsen ved å bruke bil til jobb som en nødvendighet for å få logistikken til å fungere når barna skal på ulike aktiviteter etter jobb:

*”Det er tidsklemma og det er travelt, og da synes jeg ikke det er praktisk å ta offentlig transport”.*

For mange framstår bilen som det eneste fornuftige alternativet, og Freudendal-Pedersen (ibid:84) peker på at bilen som frihetsskaper og mulighetsskaper står så solid i vår forestillingsevne at den for mange fungerer som den beste ”mentale” utvei i et travelt og presset hverdagsliv. Både i Lines sitat og i Freudendal-Pedersens begrunnelse ”mentale” utvei, ligger det en form for unnskyldning eller forsvar av valget av bruk av bil. Line forteller at de bor slik til, at det hadde vært mulig å redusere bilbruken noe, men at det ville krevd en

del omlegging, og ordet ”utvei” kan tolkes som en vei ut av noe som er problematisk. Dette kan forstås som at det er en underliggende dårlig samvittighet og bekymring for miljøet, som ikke resulterer i andre valg, men uttrykker en bevissthet omkring miljøutfordringene.

### **6.3.1 Mobilitet, travelhet og ”det gode liv”**

I en dansk undersøkelse om bilismen og miljø skriver Mette Jensen m fl (1998:32) at det i deres undersøkelse har vært vanskelig å få de som bruker bil daglig til å komme opp med alternativer til bilen som transportmiddel. I sin ytterste konsekvens medfører svarene at det blir satt spørsmål ved travelheten og aktivitetene i seg selv, og det er for mange et utfordrende og vrient spørsmål som pirker borti den enkeltes valg av livsstil. Det kan for mange være vanskelig å se for seg en hverdag uten travelhet og mange aktiviteter, og spørsmålsteget ved travelheten kan oppfattes som en trussel og kritikk mot det livet man lever i dag.

Jensen m fl (1998:31) peker på at ønsket om å være fri og uavhengig av sted og tid er et viktig element i den moderne livsstil, og for mange realiseres denne friheten og uavhengigheten gjennom bilen. Freudendal-Pedersen (2007:73) skriver at vi søker å skape ”det gode liv” for oss selv og våre nærmeste, og at ”det gode liv” i mange sammenhenger er det samme som mulighet til å bevege seg fritt, raskt og uavhengig. Freudendal-Pedersen (2005:43) hevder videre at ved å akseptere den tette sammenhengen mellom modernitet og mobilitet, åpnes det for å handle på basis av mobilitet som en nødvendighet, og ikke som et miljømessig problematisk fenomen som helst bør begrenses. Hun mener at dagens mobilitet i større grad bør frigjøres fra den nære koblingen til bilismen, slik at andre mer miljøvennlige former for mobilitet blir mer synlige. I sin bok om mobilitet setter John Urry (2007:15) spørsmålsteget ved sider av det samme temaet. Han spør om mobiliteten som preger det moderne samfunnet, utelukkende er et gode, og om ønsket om et bedre samfunn, ”bedre liv”, er det samme som et samfunn med større mobilitet. Sett i sammenheng med materialet i denne oppgaven kan Urrys spørsmål være en utfordring til den strukturelle fortellingen om at en tilværelse med små barn krever bil eller høy mobilitet.

Nettopp fordi at evnen til høy mobilitet og travelhet av mange blir oppfattet som ”det gode liv”, er det vanskelig å utfordre den strukturelle fortellingen om nødvendigheten av bil med

små barn. Selv Eva, som kanskje er den mest reflekterte informanten med hensyn til kritiske tanker om bilens posisjon i samfunnet, stiller ikke spørsmål ved om travelhet og mobilitet er nødvendig og et gode. Hun mener at flere burde gå eller benytte offentlig kommunikasjon, men som vi har sett (se side 51), uttrykker hun sympati for småbarnforeldre som MÅ bruke bil:

*”Fordi jeg vet jo at mange heller ikke har muligheten (til å benytte andre transportmidler enn egen bil – min kommentar), de som har unger og leverer.”*

Slik er også Eva med på å underbygge forestillingen om at høy mobilitet er en viktig faktor i hva mange oppfatter som det gode liv. Hun stiller ikke spørsmål ved om kriteriene for et godt liv burde endres.

### **6.3.2 Strukturelle fortellinger og samtaleforløp**

Freudendal-Pedersen (ibid:84) beskriver hvordan den strukturelle fortellingen om bil og foreldre med unger var vanskelig å diskutere i fokusgruppene hun gjennomførte. Hun hevder at denne fortellingen berører noe fundamentalt i våre liv, vår evne eller innbilte evne til å skape ”det gode liv” for våre barn, og at vi er derfor lite villige til å ta imot kritikk på dette området. Samtidig er vi forsiktige med å kritisere andre, noe som medfører at denne strukturelle fortellingen ofte forblir stående uimotsagt. I Freudendal-Pedersens tilfelle fungerte den strukturelle fortellingen slik at den lukket diskusjonen uten at noen i fokusgruppen tapte ansikt eller ble pinlig berørt.

Ifølge Goffman (Jacobsen og Kristiansen 2002:69) som i mange sammenhenger benytter et dramaturgisk vokabular, kan et verbalt utsagn, som for eksempel en strukturell fortelling, fungere som et åpningstrekk eller ouvertyre eller en lukning/avslutning av en sosial samhandling. Som åpningstrekk av en sosial samhandling definerer den strukturelle fortellingen situasjonen ved å uttrykke noe som det er stor sannsynlighet for at alle er enige om. For eksempel vil replikken, *”Man må ha bil hvis man har små unger”*, være noe de fleste ville nikke anerkjennende til, og replikken definerer rammene for videre konversasjon med minimal risiko for at noen skal tape ansikt. Den samme strukturelle fortellingen kan også lukke en samtale eller en situasjon ved at den avslutter med et utsagn, som det er grunn til å anta de fleste kjenner seg igjen i og er enig i. Man kan forestille seg en konversasjon om

bilbruk og miljø som er iferd med å spisse seg til med hensyn til deltakernes ulike standpunkter. Videre samtale ville da kunne føre til direkte konfrontasjon, og at en eller flere ville bli satt i forlegenhet. Goffman hevder at vi i slike situasjoner tilstreber å opprettholde vår egen fasade, og at vi samtidig også forsøker beskytte de andres fasader, for å hindre situasjonen fra et sammenbrudd. I et slikt tilfelle kan den strukturelle fortellingen fungere som en avsluttende replikk som lar avsender og mottakere trekke seg tilbake uten å tape ansikt (ibid:200).

Charles er inne på temaet om hvordan vi forsøker å opprettholde egen og andres fasade under samhandling. Han blir spurt om han har noen tanker om hvorfor en del av de negative konsekvensene ved bilen ikke er noe diskusjonstema mellom kolleger eller venner:

*”Nja, jeg tror vel egentlig at folk har funnet sin tenkning og er ikke så interessert i å gå i diskusjon om det, fordi at enten er man enig eller så vil man bli farlig utfordret. Er man enig så er det ingen grunn til å diskutere, og blir man farlig utfordret så ønsker man kanskje å slippe den typen diskusjoner.”*

Nettopp fordi alle parter i et slikt tenkt tilfelle søker en felles situasjonsdefinisjon og tilstreber at ingen skal tape ansikt, så blir det vanskeligere å ytre kritiske synspunkter eller stille spørsmål ved andres holdninger, eksempelvis uttrykt gjennom en strukturell fortelling. Denne mekanismen kan være med på å styrke de strukturelle fortellingene.

## **6.4 Moral**

Det ble i innledningen til dette kapittelet sagt at informantenes tre strukturelle fortellinger i sum uttrykker en positiv holdning til bilen og bilismen, men at materialet også uttrykte tvil om påstandene i de strukturelle fortellingene og et motsetningsfylt forhold til bilen. Denne siste delen av analysen omhandler de motsetningene som ikke er direkte tematisk knyttet til noen av de tre strukturelle fortellingene, men som uttrykker en mer kritisk holdning til bilen og bilismen generelt.

### **6.4.1 Moral og samvittighet**

Et av temaene som ligger som et latent bakteppe når det gjelder mange spørsmål vedrørende bilen og bilismen, er moral, og kombinasjonen bil og miljø er nært knyttet til flere moralske

aspekter. De av informantene som ikke brukte bil ble spurt om de følte at de gjorde et bedre moralsk valg og om de på noen måte var moraliserende, implisitt eller eksplisitt, overfor bilkjørerne. Eva tenker seg godt om før hun svarer:

*”Men i mine øyne så synes jeg at folk som går til jobb gjør noe bra. Jo, kanskje er jeg litt stolt av å si at jeg går til jobb, hvis jeg tenker meg litt om. Det er ikke derfor jeg gjør det, for å kunne skryte på meg noen gode egenskaper. Det vil jeg ikke si, men jeg har nok en liten moralsk baktanke egentlig. Jeg mener at folk burde gå mer til jobb, og at flere burde sette bilen hjemme. De som kan. Ganske mange på Tromsøya kan gå på jobb.”*

Sitatet uttrykker både en egentilfredshet over selv ikke å kjøre, og samtidig en klar formening om at andre oftere både kan og bør la bilen stå.

Anna er av samme oppfatning som Eva og mener at vanlige friske mennesker kan gå eller sykle:

*”Vanlige friske folk, såkalte matpakkekjørere har jeg ingen sympati for. De må bare betale både parkeringsavgift og plages med parkeringsplass. De har ingen grunn til å klage.”*

Selv om Eva og Anna er svært direkte i sine synspunkter om at flere burde velge andre transportmidler enn bilen, så er de andre informantene som ikke bruker bil forsiktige med å stille seg moralsk til doms over de som kjører. Dette har nok med å gjøre at også informantene som ikke bruker bil til daglig til og fra jobb, benytter seg av bil i andre sammenhenger. De fleste er raske å nevne at de med små barn ikke har noe valg, og at de eventuelt kjørte selv når de var i en annen livssituasjon. Bjørn som sykler om sommeren og tar buss eller går om vinteren, understreker at han ikke ønsker å være moraliserende selv om han lar bilen bli hjemme:

*”Man prøver jo ikke å være moraliserende overfor dem som velger å kjøre bil. Jeg synes ikke man skal være det og jeg synes det er viktig å ikke moralisere. At jeg liksom gjør et mer etisk valg enn du.”*

Dorte som går til jobben, ler litt av sin mann som hun prøver å overtale til å gå til jobben, men som stadig har unnskyldninger om hvorfor han må kjøre. Jeg spør henne om hun, fordi hun går, har et lite moralsk overtak, men det benekter hun raskt og forsvarer sin mann:

*”Neida, nei .... det hender at også han tar buss, og han er veldig flink til å trene på kvelden, så det....”*

Dortes umiddelbare forsvar av sin mann tolker jeg som at hun mener at bruk av bilen er dårligere moralsk valg, men at hun ikke ønsker at hennes mann skal framstå i et dårlig lys. I solidaritet med sin mann understreker Dorte at også hun er avhengig av bilen i en del andre sammenhenger.

Charles er ikke like direkte i sine vurderinger om moral og transportmiddel, men på spørsmål om temaet hevder han at han ser poenget og tilføyer at han er fornøyd med hva han signaliserer med valget han har gjort av egen bil. Han har en Lada:

*”Det å velge Lada er liksom litt sånn; ”Det går an å leve uten Volvo og Mercedes, gutta!”. Det er ikke veldig viktig, men det gjør meg ingenting at vi valgte en Lada, et billigmerke og det synes jeg er litt OK.”*

Charles’ sitt utsagn er kanskje litt på siden av moral og valg av transportmiddel, men viser en måte å uttrykke kritikk av bilens posisjon i dagens samfunn. Sitatet er et lite spark til kolleger og venner som er opptatt av bil.

#### **6.4.2 Bilbruk under press**

Sitater fra alle de fire informantene som kjører, viser at bilbrukerne kjenner et lite moralsk press på egen transportatferd, selv om ikke-brukerne er forsiktige med å dømme dem aktivt. Stian vil ikke være med på at han kjører på jobben med dårlig samvittighet, men innrømmer at det er holdninger til bilen i samfunnet som er i bevegelse:

*”Det er en utvikling på gang som i en tilsvarende situasjon som det var for røykerne. Jeg kan godt tenke meg at man kan se noen paralleller mellom kanskje grupper i befolkningen. At det å ta bil og bruke slik som jeg gjør nå, for eksempel kan bli en stigmatiserende aktivitet.”*

Else sier at hun per i dag ikke kjenner noe moralsk press, men at det skyldes en ugunstig plassering av barnehage i forhold til hjem og Universitetet:

*”Men jeg hadde kanskje følt det litt mer om jeg hadde bodd nærmere. Hadde følt at folk sa: ”Hvorfor i all verden kjører du?”. ”*



De to siste bilbrukerne, Line og Geir, snakker ikke så mye om moral, men forsøker å rettfærdiggjøre sitt eget valg av transportmiddel, og trekker fram ulike formildende omstendigheter. Line sier:

*”Det vil jeg si, at jeg har aldri kjørt noen sånn veldig miljøbombe, og nå kjører jeg en diesebil, og er ikke det mer miljøvennlig?”*

Senere i intervjuet forteller Line at hun har en intensjon om å kjøpe El-bil neste gang hun skal ha ny bil. Geir understreker at han benytter bilen til diverse omsorgsærend i forlengelse av kjøringen til og fra Universitetet.

*”...fordi jeg er den i familien som handler inn varer til min familie og min gamle far.”*

I tillegg nevner Geir at han kjører piggfritt om vinteren og at han av helsemessige årsaker ikke bør utsette seg for større psykiske belastninger som hastverk og dårlig tid til bussen kan være. Jeg tolker det som at det hos begge to ligger en undertone og en følelse av å måtte moralsk forsvare valget om å kjøre egen bil.

### **6.4.3 Å innrømme bilkjøring**

To av informantene bruker verbet å innrømme i to ulike sammenhenger knyttet til sitt eget forhold til bilen. Fredrik gjør det når han blir bedt om å gjøre seg noen refleksjoner om bilisme:

*”Jeg må jo innrømme at jeg er en bilinteressert mann...”*

Jeg tolker bruken av verbet å innrømme i dette tilfellet som at Fredrik signaliserer en form for dårlig samvittighet for sin interesse for biler eller at det er politisk ukorrekt å være bilinteressert. I avsnittet ovenfor antyder Stian at holdningene til bilen beveger seg i negativ retning, og at bilbruk på sikt kan bli en stigmatisert handling. Fredriks sitat kan tolkes som at noen allerede kjenner på denne stigmatiseringen, og at en stadig mer kritisk holdning til bilen blant venner, kolleger og omgivelser skaper et press som fører til at Fredrik bruker ordet innrømme når han tilkjenner sin interesse for biler.

Jeg tolker det også som et uttrykk for et snev av dårlig samvittighet når Geir, som kjører daglig, innrømmer at han har en eldre bil som forurensar:

*”Jeg kjører også vinterstid piggfritt. Men jeg kjører altså bil, en diesebil, en litt eldre modell som nok har en liten forurensning. Det må innrømmes.”*

Sitatet er hentet i forlengelsen av hans argumentasjon om hvorfor han bruker bilen til og fra arbeidsplassen, og han understreker gjennom dekkvalg på vinteren at han generelt prøver å være miljøbevisst. ”Det må innrømmes” blir i dette tilfellet en oppsummering i hvordan Geir først argumenterer eller forsvarer sin daglige bilbruk:

*”...jeg er den i familien som handler inn varer til familien og til min gamle far.”*

Deretter understreker han at han prøver å være miljøbevisst:

*”Jeg prøver å være miljøbevisst og jeg kjører også vinterstid piggfritt.”*

Og til slutt innrømmer Geir at bilen hans forurensner. Sett i sammenheng framstår sitatene som en lang unnskyldning som forsøker å formilde omstendighetene rundt det moralske valget om å kjøre bil til jobben.

#### **6.4.4 Et eksempel på kognitiv dissonans**

Geirs utsagn ovenfor viser at han har et ønske om å være miljøbevisst, og at han har litt dårlig samvittighet for bilbruken. For at forskjellen på holdning og atferd for Geir ikke skal bli alt for stor argumenterer han som følger:

*”La oss ta det punktet som de fleste angriper bilismen for; nemlig forurensning.*

*Forurensningsgraden, hvis jeg er noenlunde riktig orientert, er at et direktefly, SAS eller Norwegian, Tromsø-Oslo forbrenner like mye brennstoff, diesel, som hele Tromsøs bilpark gjør i løpet av et helt år. Det er mulig jeg er galt orientert, men det er ganske fantastisk størrelsesforskjell i dieselforbruk mellom fly og biler. I tillegg har vi en ganske stor båttrafikk som også har en stor forurensende effekt. Så bilen kommer et godt stykke ned på forurensningslista.”*

Ifølge teorien om kognitiv dissonans vil det være enklere for informanten å endre holdning enn å endre atferd (se side 9). Argumentasjonen til Geir kan tolkes som at han marginaliserer muligheten til å påvirke CO<sub>2</sub>-utslippene gjennom å redusere sin egen bilbruk, og det betyr at han kan fortsette å kjøre bil til jobben, uten at han føler at forskjellen mellom atferd og holdning blir ubehagelig stor. Argumentene kan forstås som at han har søkt å tilpasse sin egen holdning til bilen og CO<sub>2</sub>-spørsmålet til sin faktiske transportatferd. Dog er det mulig å tolke ”innrømmelsen” i det første sitatet om eldre bilmodell som forurensner og understrekningen av at han kjører piggfritt om vinteren, som en unnskyldning som ikke ville vært nødvendig hvis han trodde hundre prosent på sitt eget CO<sub>2</sub>-regnestykke om bil, båt og fly.

## 6.5 Status

De av informantene som går eller sykler til jobb gir ikke bare uttrykk for en moralsk tilfredshet med valget av transportmetode, men ser også flere fordeler knyttet til livsstil, egen helse og status. Bjørn som sykler om sommeren og går eller benytter buss om vinteren er godt fornøyd med å la bilen stå:

*”Det er litt det der med frisk luft, en spasertur eller en sykkeltur, også trives jeg med den trimeffekten jeg får. Jeg føler meg meget tilfreds med ikke å ta bilen, ja.”*

Her ser vi hvordan informantene finner flere positive argumenter for å la bilen bli hjemme. Frisk luft, en daglig helsegevinst og ikke minst en tilfredshet med ikke å bruke bilen. Denne tilfredsheten er det flere som trekker fram. Fredrik svarer slik når han blir spurt om det er status å gå til jobb, og om det er lett å være rask og nevne det til kolleger eller andre hvis temaet transport er brakt på bane:

*”Ja, det er veldig lett å si det, definitivt. Du får et klapp på skulderen når du gjør det. Folk blir ikke imponert, men de synes det er bra.”*

Charles som bruker bil, buss og beina litt om hverandre, synes også det kan være lettere å nevne de dagene han går:

*”Men jeg merker jo at jeg synes det er greit å kunne si at ja, i dag går jeg, så jeg soler meg nok litt i glansen av egen fortrefelighet. Men at jeg går har nok mer med helsa å gjøre enn ”image”.”*

Bilkjøerne Stian og Else er også enig i at de som sykler eller går er mer høylytte med hensyn til valg av transportmiddel. Stian er gir følgende eksempel:

*”Du sitter ikke i lunsjen og sier at i dag har jeg kjørt bil, men du sier at i dag har jeg syklet”.*

Else mener også at sykkel- og fotfolket er de som er mest interessert i å snakke om hvordan de har kommet seg til jobben:

*”Jeg tror nok at de som kan gå og sykle er veldig snare å poengtere at de gjør det. Jeg tror også at det er noe med livsstil, at man er sprek og tar ansvar for sine egne liv.”*

Informantene sier at egen helsegevinst og indre tilfredshet er viktigst, men også at det gir sosial status å la være å bruke bilen. De som sykler, går eller bruker buss trekker det gjerne fram det hvis det byr seg en anledning. Ønsket om å kommunisere at man sykler, går eller kjører buss, ligner mye på det professor i fornybar energi, Erling Holden (2005:267), i sin

undersøkelse kaller markeringsbehov. Han hevder at finnes tre mekanismer som påvirker husholdningenes muligheter til å handle miljøvennlig. En av dem er markeringsbehov og det vil si at vi gjennom handlinger og andre uttrykk ønsker å fortelle omverden hvem vi ønsker å være. Det er mulig å tolke sitatene om livsstil og status som at det ligger et lite press på de som bruker bilen, og at bilens posisjon i samfunnet i noen henseender kan være på hell.

Når man ser materialet i sin helhet er det mange motsetninger i informantenes forhold til bilen. Sprekkene i de strukturelle fortellingene illustrerer at det blir stilt spørsmål ved flere av forestillingene om bilen og at mange av informantene har et ambivalent forhold til bilen og bilismen.

# Kapittel 7 – Konklusjon

## 7.1 De ansatte har strukturelle fortellinger

Det første forskerspørsmålet i oppgaven spurte om de ti informantene hadde strukturelle fortellinger når de begrunnet sitt eget valg av transportmiddel til og fra Universitetet i Tromsø. Det hadde de, og jeg identifiserte tre forholdsvis tydelige strukturelle fortellinger i materialet. Ordlyden i de tre fortellingene var slik jeg tolket essensen av informantenes uttalelser sett i en helhet. De tre fortellingene var; *”Man må ha bil hvis man har små unger”*, *”Man kan ikke stole på bussen”* og *”Det gir frihet å bruke egen bil”*, og de hadde alle tre flere av kjennetegnene fra Freudendal-Pedersens definisjon av begrepet (se side 29). Flere av informantene anvendte de strukturelle fortellingene som en forklaring eller som et argument for valget av transportmiddel. Fordi mange av informantene hadde et ambivalent forhold til bilen ble de strukturelle fortellingene i noen sammenhenger mer brukt som et forsvar for egen mobilitetsatferd enn som en ren forklaring eller argument. Fortellingene gav informantene en slags rasjonalitet og de ble uttrykt på en slik måte at fortellingene framstod som noe allmenngyldig, og som påstander de fleste ville støtte opp om.

De strukturelle fortellingene hadde innvirkning på hvordan informantene reflekterte om bilen og bilismen på flere måter. I en del tilfeller hindret de strukturelle fortellingene refleksjoner fordi fortellingenes form som udiskutable sannheter gjorde det naturlig vanskelig å stille spørsmål ved dem. Mange er mindre tilbøyelig til å stille spørsmål ved påstander som uttrykkes og oppfattes som udiskutable og selvfølgelige. I disse tilfellene la de strukturelle fortellingene et slags lokk på mulighetene for en kritisk diskusjon om innholdet i fortellingene. For noen materialiserte denne påvirkningen fra de strukturelle fortellingene seg i form av en fullstendig mangel på refleksjoner rundt bilen og bilismen. Det var store forskjeller mellom informantene i hvilken grad de hadde gjort seg refleksjoner eller gjorde det underveis i intervjuet.

### **7.1.1 Motsetningsfylt forhold til bilen**

Alle de strukturelle fortellingene uttrykte en form for positiv holdning til bilen, og at bilen og bilismen er nært forbundet og assosiert med verdier som vi setter høyt i vår moderne tidsalder, som for eksempel frihet, uavhengighet og tid og hastighet (se side 14). De enkelte sitatene bak de strukturelle fortellingene viste også at bilen er tett integrert i våre dagligliv og at den innehar en sentral og selvfølgelig plass i samfunnet.

Det andre analysekapitlet stilte spørsmål om hvorvidt informantene hadde tvil om påstandene i de strukturelle fortellingene. Det hadde de, men graden av tvil var varierende. Tvilen, eller motsetningene, ble kalt sprekker i de strukturelle fortellingene, og fordi fortellingene i sum var generelt positive (til bilen og bilismen), fikk sprekken ofte form av kritiske refleksjoner rundt bilen og bilismen. De strukturelle fortellingene og sprekken i dem ble en form for drøfting av informantenes positive og negative holdninger til bilen og bilismen.

### **7.1.2 Dårlig samvittighet**

Flere av informantenes kritiske refleksjoner rundt bilen gav uttrykk for en kobling mellom dårlig samvittighet og bilbruk. Et par av informantene brukte verbet ”å innrømme” når de omtalte (henholdsvis) sin interesse for bil og sin egen bils bidrag til forurensning. Gitt mitt eget ståsted i diskusjonen om bil og bilismen, har jeg lyttet gjennom intervjuene spesielt med henblikk på om mine spørsmål og min intervjuform har vært tendensiøs i retning av en merkbart negativ holdning til bilen, noe som i så fall kunne ha påvirket informantene. Min oppfatning er at informantenes uttrykk for dårlig samvittighet kommer uoppfordret. Det kan virke som temaet bil trigger en form for unnskyldende tilnærming. Dette styrkes av sitatene fra noen av informantene som nevner at det er strømninger av holdninger, som stiller spørsmål om bilens selvfølgelige og sentrale plass i hverdagslivet bare er av det gode. Noen av informantene nevner også at det i noen grupper er et snev av status forbundet med å bruke bilen mindre.

Lise Drewes Nielsen (2005:59) hevder at det gjennom å finne sprekker i de strukturelle fortellingene kan være mulig å forstå hva som ligger bak dem, noe som kan gi verdifull informasjon om hvordan man kan endre transportatferden. Sprekkene i informantenes

forklaringer kan ligne huller i deres rasjonalitet, og de kan åpne for refleksivitet om bilens posisjon i samfunnet (Freudental-Pedersen 2007:16). Gitt et politisk ønske om å redusere veksten i biltrafikken og dreie valg av transportmiddel i retning av mindre bruk av privatbil, kan de nevnte sprekke og motsetningene i dette materialet være et utgangspunkt for spørsmål som kan undersøkes nærmere.

## **7.2 En parallell til Røykeloven**

Til slutt har jeg lyst til å formulere noen frie tanker som har formet seg underveis i arbeidet med oppgaven. Jeg vil understreke at det ikke er belegg for disse tankene i materialet, og at de ikke er en del av konklusjonen på oppgaven, men de er mer et tankeeksperiment som henter inn begrepet kognitiv dissonans som ble nevnt i innledningen til oppgaven.

### **7.2.1 Motsatt av kognitiv dissonans**

De strukturelle fortellingene og sprekke og motsetningene i dem illustrerer en diskrepans mellom atferd og holdning. Teorien om kognitiv dissonans sier at det er vanskelig for individer å leve med stor avstand mellom holdning og atferd, og at individene er tilbøyelig til primært å endre holdningene fordi det er enklere enn å endre atferd (se side 9). Teorien skulle i så fall tilsi at informantene justerte sine holdninger til bilen og bilismen i en mer positiv retning, enn de holdninger som sprekke og motsetningene gir uttrykk for. Det ville redusert avstanden mellom den uttrykte holdningen og en atferd som kollektivt i praksis stadig gir vekst i biltrafikken.

Jeg tolker tendenser i materialet slik at det er en potensiell mulighet for at vi kommer til å endre atferden i stedet for holdningene, altså det motsatte av hva teorien om kognitiv dissonans sier. Sprekke og motsetningene i de strukturelle fortellingene om bil og frihet og om bussens upålitelighet avdekker at det er tvil om og skepsis til de sterke forestillingene om bilen og kollektivtrafikken som de strukturelle fortellingene formidler. Hvis man tolker sprekkenes omfang og karakter og de andre generelle kritiske refleksjonene om bilismen som en erkjennelse fra informantenes side om at de til en viss grad har forstått omfanget av noen av de negative konsekvensene av bilismen, så kan det være en god motivasjon for å endre atferd.

I tillegg viser materialet, som tidligere nevnt, at holdningen til bilen og bilismen er i bevegelse i en retning hvor det gir status og et moralsk fortrinn å velge bort bilen.

### **7.2.2 Røykeloven**

Kunnskap om konsekvensene av bilen er en viktig forutsetning om man ønsker å få folk til å kjøre mindre bil. Denne kunnskapen er varierende blant informantene, men majoriteten viser en høy grad av bevissthet om konsekvensene av bilbruk for miljøet. En av årsakene til bevisstheten er miljøbevegelsens kamp gjennom flere tiår med et budskap om de miljømessige konsekvensene av bilismen. Noen vil hevde at selv om miljøbevegelsen har forfektet behovet for reduksjon i bilbruken i flere tiår, kjører vi ikke mindre bil av den grunn. De vil hevde at selv om kunnskapen om bilismens konsekvenser er høy blant folk, er ikke dette tilstrekkelig til å endre atferd. Det kan være vanskelig å argumentere mot dette, men jeg ønsker å vise til innføringen av Røykeloven som et potensielt analogt tilfelle.

Før Røykeloven ble innført hadde offentlige myndigheter i mange år brukt mye penger på holdningskampanjer som viste hvor skadelig tobakk var for røykeren og hans eller hennes omgivelser. Med jevne mellomrom fikk de kritikk fordi kampanjene kostet mye penger, og at det var vanskelig å måle resultatene av dem, all den tid antallet røykere ikke gikk drastisk ned. Så kom Røykeloven og antallet røykere ble kraftig redusert. På forhånd var det flere som spådde store protester og konkursras i restaurantbransjen (Aftenposten 22.01.2003), men vi så alle hvor smertefritt det gikk. En av årsakene til den problemløse overgangen kan ha vært de regelmessige holdningskampanjene mot røyking, som sakte men sikkert hadde bygget en kunnskap i befolkningen om skadevirkningene av tobakksrøyk, slik at det var en bred forståelse for røykeloven når den ble innført.

### **7.2.3 Politisk mot**

I en fersk artikkel fra Aftenposten (den tjuende mai i år) etterlyser Hege Westskog det politiske motet. Hun er klimaforsker og forskningsleder på Cicero, senteret for klimaforskning i Forskningsparken i Oslo, og påpeker at hun og de fleste av oss er klar over hva vi burde gjøre for å bidra til lavere utslipp av klimagasser, men at hun ofte handler stikk motsatt av hva hennes kunnskap tilsier. Dette er sikkert en situasjon som mange tidligere røykere kjenner seg



igjen i, og hvor en lovendring, Røykeloven, var nødvendig for at de skulle endre atferd. Westskog hevder at flere politikere må gå foran. Hun sier at det er vanskelig å måle viljen til å bidra til lavere utslipp, men at flere studier antyder at folk er villige til å akseptere strengere krav og rammer – dersom de gjelder for alle (Aftenposten 20.05.2011).

Det er selvsagt store og avgjørende ulikheter mellom fortidens røykeproblematikk og bilbruken i 2011 og noen kan sikkert mene at sammenligningen ikke er relevant. Men, ved kun å fokusere på potensielle likhetstrekk synes jeg det er interessant å trekke en parallell mellom Røykeloven og dagens situasjon og bilen. Vi har over lang tid blitt eksponert i media for økte CO<sub>2</sub>-utslipp, global oppvarming og høye konsentrasjoner av svevestøv. Vi er klar over sammenhengen mellom egen transportatferd og de negative miljøkonsekvensene. Våre holdninger er i endring mot et mer kritisk forhold til bilen, og det er mulig å tenke seg at en modig politisk beslutning er det som skal til for å endre transportatferden. Jeg tror vi er modne for å begrense vår egen bilbruk hvis også naboen blir nødt til det!

## Kapittel 8 - Litteraturliste

Aftenposten, nettutgave 20.05.2011: ”Dobles besninprisen, vil vi kjøre mindre”  
<http://www.aftenposten.no/nyheter/iriks/article4126092.ece>. [Lesedato 29.05.2011].

Aftenposten, nettutgave 22.01.2003: ”Oslos uteliv frykter konkursras”.  
<http://www.aftenposten.no/nyheter/oslo/article476033.ece>. [Lesedato 05.06.2011]

Amundsen, Astrid H. og Guro Berge (2001): *Holdninger til transportmiddelvalg – en litteraturstudie*. TØI-rapport 512/2001. Oslo.

Bauman, Zygmunt (1988): *Freedom*. Milton Keynes. Open University Press.

Berge, Guro (1998): På biltur med Weber. Bilkjøring som sosial handling. *Sosiologi I dag Nr 2*. Oslo. Novus Forlag.

Berge, Guro (2001): Rullende modernitet. I: Hompland, Andreas (red). *Byens veier. Lokal transport- og arealpolitikk*. Bergen. Fagbokforlaget.

Berger, Peter L. og Thomas Luckmann (2006): *Den samfunnsskapte virkelighet*. Bergen Fagbokforlaget.

Dennis, Kingsley og John Urry (2009): *After the Car*. Cambridge. Polity Press.

Featherstone, Mike et. al. (red) (2005). *Automobilities*. London. SAGE Publications.

Featherstone, Mike. *Automobilities* (2005): An Introduction. I: Featherstone, Mike et. al. (red). *Automobilities*. London. SAGE Publications.

Freudenthal-Pedersen, Malene (2007): *Mellem frihed og ufrihed. Strukturelle fortellinger om mobilitet i hverdagslivet*. Ph.D avhandling. Forskningsgruppen Rum, sted og mobilitet. Institutt for Miljø, Samfund og Rumlig Organisering. Roskilde Universitetscenter.

Freudenthal-Pedersen, Malene (2005): *Structural Stories, Mobility and (Un)freedom*. I: Thomsen, Thyra Uth m. fl. (red). *Social Perspectives on Mobility*. Hampshire. Ashgate Publishing Limited.

Giddens, Anthony (1984): *The Constitution of Society*. Glasgow. University of California Press Berkeley and Los Angeles.

Giddens, Anthony (1997): *Modernitetens konsekvenser*. Oslo. Pax Forlag AS.

Goffman, Erving (1990): *The Presentation of Self in everyday Life*. London. Penguin Group.

Guneriussen, Willy (1999): *Aktør, handling og struktur. Grunnlagsproblemer i samfunnsvitenskapene*. 2. Utgave. Aurskog. TANO Aschehoug.

Hanssen, Jan Usterud og Tor Lerstang (2002): *Parkering som virkemiddel for å begrense biltrafikken*. TØI-rapport 584/2002. Oslo.

Holden, Erling (2005): En rett og to vrange. Tre teser om miljøholdninger og husholdningers forbruk. *Sosiologisk Tidsskrift*: VOL 13, 261-286.

Hompland, Andreas (red) (2001): *Byens veier. Lokal transport- og arealpolitikk*. Bergen. Fagbokforlaget.

Horowitz, Milton J (1987). Det perfekte lønnkammer. *Samtiden*: Vol nr 6. side 12-13. Aschehoug.

Høyer, Karl Georg (2001). Den besværlige økologien. I: Hompland, Andreas (red). *Byens veier. Lokal transport- og arealpolitikk*. Bergen. Fagbokforlaget.

Jacobsen, Michael Hviid og Søren Kristiansen (2002): *Erving Goffman – Sociologien om det elementære livs sociale former*. København. Hans Reitzels Forlag AS.

Jensen, Mette et. al. (1998): *Bilisme og miljø – en svær balance*. Miljø- og Energiministeriet. Danmarks miljøundersøkelser.

Joas, Hans og Wolfgang Knöbl (2009): *Social Theory. Twenty Introductory Lectures*. Cambridge. Cambridge University Press.

Kaspersen, Lars Bo (2001): *Anthony Giddens – introduksjon til en samfunnsteoretiker. 2nd reviderte utgave*. København. Hans Reitzels Forlag.

Kaspersen, Lars Bo (2000): Anthony Giddens. I: Andersen, Heine og Bo Kaspersen Lars (red). *Klassisk og moderne samfundsteori. 2. Utgave*. København. Hans Reitzels Forlag A/S.

Kvale, Steinar (2006): *Det kvalitative forskningsintervju*. Oslo. Gyldendal Norsk Forlag AS.

Mjaatvedt, Olav (1999): *Trill rundt. Transport i hverdagslivet*. Oslo. Sosiologiske årbok skriftserie.

Nielsen, Lise Drewes (2009): *Bilen og det sociale liv – er vi på vej mod en "post-car-future"?* Trafikdage på Aalborg Universitet 2009. Roskilde Universitet.

Nielsen, Lise Drewes (2005): *Reflexive Mobility – A Critical and Action Oriented Perspective on Transport Research*. I: Thomsen, Thyra Uth et. al (red). *Social Perspectives on Mobility*. Hampshire. Ashgate Publishing Limited.

Nielsen, Gustav (2001): Kollisjonen mellom bilen og byen. I: Hompland, Andreas (red). *Byens veier. Lokal transport- og arealpolitikk*. Bergen. Fagbokforlaget.

Norsk tjenestemannslag (Brev til Universitetet i Tromsø 11.10.2005): *Angående parkeringssituasjonen ved UiTø og forslag til tiltak*.

Ryen, Anne (2002): *Det kvalitative intervjuet. Fra vitenskapsteori til feltarbeid*. Bergen. Fagbokforlaget AS.

Shoup, Donald C. (1997): The High Cost of Free Parking. *Journal of Planning Education and Research*. Vol. 17 pp 3-20.. University of California Transportation Center.

Statistisk Sentralbyrå (SSB): <http://www.ssb.no/bilreg/arkiv/tab-2010-04-27-01.html>  
[Lesedag [Fredag 20. mai 2011](#)].

Store Norske Leksikon. <http://www.sn.no/opplysningstiden>. [Lesedag [Torsdag 3. mars](#) klokken 16.35].

Stortingsmelding Nr 16. (2008-2009): *Nasjonal Transportplan 2010-2019*:  
Samferdselsdepartementet

Tengström, Emin (1991:). *Bilismen – i kris?* Stockholm. Rabèn&Sjögren.

Tennøy, Aud (2004): *Hvorfor og hvordan vedtas planer som gir vekst i biltrafikken? Forstudie av lokal by- og transportplanlegging, i lys av målsettinger om redusert persontrafikk*. NIBR. Notat 2004:120. Oslo.

Thagaard, Tove (2003): *Systematikk og innlevelse. En innføring i kvalitativ metode*. Bergen. Fagbokforlaget.

Thomsen, Thyra Uth et. al (red) (2005): *Social Perspectives on Mobility*. Hampshire.

Ashgate Publishing Limited.

Transportplan for Tromsø kommune 2008-2019. Bjørseth, Carl Henrik. Byutvikling i Tromsø kommune.

Troms Fylkeskommune. (Brev til Universitetet i Tromsø 17.10.2005): Referansenummer 020129/05.

Urry, John (2007): *Mobilities*. Cambridge. Polity Press..

Urry, John (2005): The "System" of Automobility. I: Featherstone, Mike et. al. (red). *Automobilities*. London. SAGE Publications..

Urry, John (2000): *Sociology beyond societies – mobilities for the twentyfirst century*. London. Routledge.

Østby, Per (1995): *Flukten fra Detroit. Bilens integrasjon i det norske samfunnet*. Nr. 11 Skriftserie fra Historisk Institutt. Universitetet i Trondheim. Historisk Institutt.

Østerberg, Dag (1999): *Det moderne. Et essay om Vestens kultur 1740-2000*. Gjøvik. Gyldendal Norsk Forlag ASA.

Weiss, Robert S. (1995): *Learning from Strangers. The Art and Method of Qualitative Interview Studies*. New York. Free Press.

Aakvaag, Gunnar C. (2008): *Moderne sosiologisk teori*. Oslo. Abstrakt forlag A/S.

# Vedlegg 1 – Samtykkeerklæring

## Forespørsel om å delta i intervju i forbindelse med en masteroppgave

Jeg er masterstudent i sosiologi ved Universitetet i Tromsø og holder nå på med den avsluttende masteroppgaven. Temaet for oppgaven er parkeringssituasjonen ved Universitetet i Tromsø. Saken har vært et tema i mange år, og den er fortsatt aktuell lokalt på Universitetet og som en viktig faktor for hele trafikkbildet i Tromsø by.

I denne forbindelsen ønsker jeg å intervju et utvalg personer som bruker privatbil regelmessig til Universitetet i Tromsø og et utvalg som bruker andre transportmidler. Målet med intervjuene er å få nærmere kjennskap til hvilke argumenter og begrunnelser som ligger til grunn for den enkeltes valg av transportmetode.

Det er frivillig å være med og du har mulighet til å trekke deg når som helst underveis, uten å måtte begrunne dette nærmere. Dersom du trekker deg vil alle innsamlede data om deg bli slettet.

Alle opplysninger blir behandlet konfidensielt og lydbandopptakene vil bli slettet etter prosjektets avslutning innen mai 2011. I den ferdige oppgaven vil opplysninger være anonymisert.

Dersom du har lyst å være med på intervjuet, er det fint om du skriver under på den vedlagte samtykkeerklæringen og sender den til meg.

Hvis det er noe du lurer på kan du ringe meg på 41507473, eller sende en e-post til [kjetil@undseth.no](mailto:kjetil@undseth.no). Du kan også kontakte min veileder Sissel H. Eriksen ved institutt for sosiologi på telefonnummer 77646217.

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

Med vennlig hilsen  
Kjetil Undseth  
Ringkøpingveien 13  
9011 Tromsø

### Samtykkeerklæring:

Jeg har mottatt informasjon om studien av bilbruk ved Universitetet i Tromsø og ønsker å stille på intervju.

Signatur ..... Telefonnummer .....

# Vedlegg 2 – Intervjuguide, bilbruker

## Intervjuguide bruker med bil

### Intervju

Hei, Kjetil Undseth, mastergradsstudent i Sosiologi

Jeg skriver oppgave og tema for oppgaven tar delvis utgangspunkt i diskusjonen om parkeringen ved Universitetet i Tromsø. Jeg ønsker å stille deg noen spørsmål knyttet til bilen og bruken av den.

Båndopptaker – hvis det er greit for deg så tar jeg opp samtalen på bånd?

### DU

Du har valgt å bruke bil til jobben.

Kan DU si litt om hva som er årsakene til at du bruker bilen?

- Utdype
- Rangere årsaker

Er det andre argumenter du kan komme på?

I hvilken grad er følgende tema del av dine refleksjoner om bruk av bil på jobben eller ikke?

Økonomisk kostnad – spare tid – praktisk – parkeringsmulighet - komfort – helse - miljø  
globalt (CO2) – globalt lokalt (støy, støv, ulykker) – image, status, signaleffekt - livsstil

### ANDRE

Har du noen tanker om årsakene/begrunnelsen til andre i samme situasjon (dvs som bruker bil)?

- Utdype
- Rangere årsaker

Er det andre argumenter du kan komme på?



I hvilken grad tror du at de tidligere nevnte tema påvirker ANDRES handlinger og begrunnelser / refleksjoner om bruk av bil på jobben eller ikke?

Økonomisk kostnad – spare tid – praktisk – parkeringsmulighet - komfort – miljø globalt (CO2) – globalt lokalt (støy, støv, ulykker) – image, status, signaleffekt - livsstil

## **DU**

Hva mener DU om disse argumentene?

Er det noen argumenter som går igjen hos alle?

## **ANDRE**

Har du noen tanker om årsakene/begrunnelsen til de som ikke bruker bil?

- Utdype
- Rangere årsaker

Er det andre argumenter du kan komme på?

I hvilken grad tror du at de tidligere nevnte tema påvirker ANDRES handlinger og begrunnelser / refleksjoner om bruk av bil på jobben eller ikke?

Økonomisk kostnad – spare tid – praktisk – parkeringsmulighet - komfort – helse - miljø globalt (CO2) – globalt lokalt (støy, støv, ulykker) – image, status, signaleffekt - livsstil

## **DU**

Hva mener DU om disse argumentene?

Er det noen argumenter som går igjen hos alle?

## **DISKUSJON**

Er bruk / ikke bruk av personbil et aktuelt tema for diskusjon på jobben eller privat?

Arena

Kan du nevne noen typiske argumenter i en slik diskusjon?

Kan du skissere hva som er typiske fronter i debatten?

## **DU**

Hva slags bil har du/dere?

Hvorfor har dere bil og hva bruker du den til?

Kan du si litt om DITT forhold til bil?

Har DU gjort deg noen refleksjoner om bilens posisjon i samfunnet?

Har du noen tanker om hvordan bilens posisjon påvirker diskusjoner som for eksempel parkeringssituasjonen ved Universitetet i Tromsø?

Mye brukte forklaringer:

- **Bil er mest effektivt.**
- **Jeg trenger bilen for å rekke alt jeg skal gjøre.**
- **Sparer mye tid.**
- **Man må jo ha bil med små barn.**
- **Bussen er ofte forsinket.**
- **Hvis jeg skal noen ærender i løpet av dagen.**

# Vedlegg 3 – Intervjuguide ikke-bilbruker

## Intervjuguide bruker uten bil

### Intervju

Hei, Kjetil Undseth, mastergradsstudent i Sosiologi

Jeg skriver oppgave og tema for oppgaven tar delvis utgangspunkt i diskusjonen om parkeringen ved Universitetet i Tromsø. Jeg ønsker å stille deg noen spørsmål knyttet til bilen og bruken eller ikke bruken av den.

Båndopptaker – hvis det er greit for deg så tar jeg opp samtalen på bånd?

### DU

Du har valgt ikke å bruke bil til jobben. / Hvordan kommer du deg til jobb?

Kan DU si litt om hva som er årsakene til at du ikke bruker bilen?

- Utdype
- Rangere årsaker

Er det andre argumenter du kan komme på?

I hvilken grad er følgende tema del av dine refleksjoner om bruk av bil på jobben eller ikke?

Økonomisk kostnad – spare tid – praktisk – parkeringsmulighet - komfort – helse - miljø  
globalt (CO2) – globalt lokalt (støy, støv, ulykker) – image, status, signaleffekt - livsstil

### ANDRE

Har du noen tanker om årsakene/begrunnelsen til andre i samme situasjon, altså andre som IKKE bruker bil? (dvs uten bil)?

- Utdype
- Rangere årsaker

Er det andre argumenter du kan komme på?

I hvilken grad tror du at de tidligere nevnte tema påvirker ANDRES handlinger og begrunnelser / refleksjoner om bruk av bil på jobben eller ikke?

Økonomisk kostnad – spare tid – praktisk – parkeringsmulighet - komfort – helse - miljø globalt (CO2) – globalt lokalt (støy, støv, ulykker) – image, status, signaleffekt - livsstil

## **DU**

Hva mener DU om disse argumentene?

Er det noen argumenter som går igjen hos alle?

## **ANDRE**

Har du noen tanker om årsakene/begrunnelsen til de som bruker bil?

- Utdype
- Rangere årsaker

Er det andre argumenter du kan komme på?

I hvilken grad tror du at de tidligere nevnte tema påvirker ANDRES handlinger og begrunnelser / refleksjoner om bruk av bil på jobben eller ikke?

Økonomisk kostnad – spare tid – praktisk – parkeringsmulighet - komfort – helse - miljø globalt (CO2) – globalt lokalt (støy, støv, ulykker) – image, status, signaleffekt - livsstil

## **DU**

Hva synes DU om disse argumentene?

Er det noen argumenter som går igjen hos alle?

## **DISKUSJON**

Er bruk / ikke bruk av personbil et aktuelt tema for diskusjon på jobben eller privat?

Arena

Kan du nevne noen typiske argumenter i en slik diskusjon?

Kan du skissere hva som er typiske fronter i debatten?

## **DU**

Hvis respondenten disponerer bil, eller er i et hushold som disponerer bil?

Hva slags bil har du/dere?

Hvorfor har dere bil og hva bruker du den til?

Kan du si litt om DITT forhold til bil?

Har DU gjort deg noen refleksjoner om bilens posisjon i samfunnet?

Har du noen tanker om hvordan bilens posisjon påvirker diskusjoner som for eksempel parkeringssituasjonen ved Universitetet i Tromsø?

Mye brukte forklaringer:

- **Bil er mest effektivt.**
- **Jeg trenger bilen for å rekke alt jeg skal gjøre.**
- **Sparer mye tid.**
- **Man må jo ha bil med små barn.**
- **Bussen er ofte forsinket.**
- **Hvis jeg skal noen ærender i løpet av dagen.**

# Vedlegg 4 – Brev fra NSD

Norsk samfunnsvitenskapelig datatjeneste AS  
NORWEGIAN SOCIAL SCIENCE DATA SERVICES



Herald Hårfagres gate 29  
N-5007 Bergen  
Norway  
Tel: +47-55 58 21 17  
Fax: +47-55 58 96 50  
nsd@nsd.uib.no  
www.nsd.uib.no  
Org.nr. 985 321 884

Sissel H. Eriksen  
Institutt for sosiologi, statsvitenskap og samfunnsplanlegging  
Universitetet i Tromsø  
Breiviklia  
9037 TROMSØ

Vår dato: 06.01.2011

Vår ref: 25335 LMR/RF

Deres dato:

Deres ref:

## BEKREFTELSE PÅ ENDRING

Vi viser til innsendt endringsskjema for prosjektet:

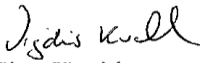
25335                      *Gratis parkering*

Vi har registrert at utvalget utvides med fem personer som bruker bil regelmessig til og fra Universitetet, samt fem personer som bruker andre transportmidler.

Det gis skriftlig informasjon om studien og innhentes skriftlig samtykke. Personvernombudet finner informasjonsskrivet som forelå 04.01.11, tilfredsstillende.

Ta gjerne kontakt dersom noe er uklart.

Vennlig hilsen

  
for Bjørn Henrichsen

  
Linn-Merethe Rød

Kontaktperson: Linn-Merethe Rød tlf: 55 58 89 11

✓ Kopi: Kjetil Undseth, Ringkøpingveien 13, 9011 TROMSØ

Avdelingskontorer / District Offices:

OSLO: NSD, Universitetet i Oslo, Postboks 1055 Blindern, 0316 Oslo. Tel: +47-22 85 52 11. nsd@uio.no

TRONDHEIM: NSD, Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet, 7491 Trondheim. Tel: +47-73 59 19 07. kyrr.svarva@svt.ntnu.no

TROMSØ: NSD, SVF, Universitetet i Tromsø, 9037 Tromsø. Tel: +47-77 64 43 36. nsdmaa@sv.uit.no