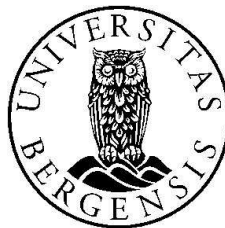


Grønne Transportvalg

-

En sosiologisk analyse av norske elbilister

Christian Skjelde



Masteroppgave

Høsten 2016

Sosiologisk institutt, Universitetet i Bergen

Sammendrag

De siste årene har man sett en økt andel aktører som velger å kjøre elbil i hverdagen. Økonomiske og psykologiske modeller dominerer store deler forskning knyttet til dette temaet, og i disse modellene er forutsetningen at valget om å kjøre elbil er et individuelt valg. Disse modellene tar dermed ikke høyde for sosiale og kontekstuelle faktorer. I denne oppgaven ønsker jeg å se nærmere på hvordan sosiale forhold påvirker valget om å kjøre elbil i en norsk kontekst.

Det har blitt forsket lite på dette feltet i sosiologi. Denne oppgaven tar for seg hva som motiverer norske bilister til å kjøre elbil, og undersøker hvordan disse begrunner sine valg i lys av en norsk kontekst. Jeg er interessert i hvordan sosiale forhold kan ha betydning for valget om å kjøre elbil, og hvilken type elbil man kjører. Nærmere bestemt lurer jeg på hvilke situasjoner folk kan stå overfor og hvilke preferanser som står sentralt eller er sentrale i anskaffelsen av elbil. Deres oppfatninger om insentivene innført av staten er også en side ved elbilen som jeg ønsker å undersøke. Oppgavens teoretiske rammeverk består av teoretiske perspektiver som ser på bruk av elbil basert på praktisk anvendelighet og symbolske verdier, samt hvordan spredning av teknologi mellom aktører forekommer.

Analysen er basert på kvalitative intervju med elleve personer som enten kjører elbil eller konvensjonell bil. Studiens funn er at valget om å kjøre elbil er komplekst og sammensatt av flere faktorer, og at ulike elbilhistorier vektlegger ulike faktorer. Interesse for teknologi, elbilens kjørekomfort og økonomiske besparelser ved bruk av elbilen, er eksempler på ulike faktorer. Insentiver synes å ha effekt for visse elbilister i denne oppgaven. Elbilister i denne oppgaven som har kjøpt elbil de siste to-tre årene vektlegger fysiske egenskaper og praktiske løsninger ved elbilen. Elbilister i denne oppgaven som har kjørt elbil lenger enn ti år i denne oppgaven har en tendens til å vektlegge symbolske verdier ved elbilen. Studiens funn kan tyde på at sosiale forhold har påvirket valget om å kjøre elbil for oppgavens intervjupersoner.

Antall ord i hovedteksten: 33951

Forord

Å skrive denne masteroppgaven har vært veldig lærerikt. Det er krevende og utfordrende å skrive en slik oppgave, men jeg er svært interessert i temaet, og stadig nye medieoppslag om elbiler har gitt meg mange idéer til prosjektet.

Jeg vil først og fremst takke min veileder Odd Gåsdal. Du har vært tålmodig, og uten dine verdifulle og konstruktive tilbakemeldinger, og ikke minst gode råd underveis, ville veien fram til mål blitt mye vanskeligere. Tusen takk!

Jeg vil også rette en takk til alle dere som har gjort oppholdet i Bergen minnerikt. Da tenker jeg spesielt på mine medstudenter og venner på Sofie Lindstrøms hus; Espen, Jørgen og Elisabeth. Dere har fulgt meg gjennom alle de fem årene siden vår første faddergruppe, og bidratt til en innholdsrik tid som sosiologistudent. Mine venner fra mitt hjemsted fortjener også en stor takk for å ha gitt meg gode avbrekk fra skrivingen, og ikke minst uunnværlig korrekturlesing. En takk bør også gis til alle informanter som har bidratt til at denne oppgaven kunne gjennomføres.

Til slutt vil jeg takke familien min. Dere har fra dag én hatt stor tro på meg. Takk til min mor og søster som hele veien har kommet med støtte og oppmuntrende ord da jeg trengte det som mest.

Christian Skjelde

Bergen 15. januar 2017

Innholdsfortegnelse

KAPITTEL 1. INNLEDNING.....	7
1.1 BAKGRUNN	7
1.2 PROBLEMSTILLING OG DISPOSISJON	8
1.3 TRANSPORTSEKTOREN OG MILJØPOLITIKKEN I NORGE.....	8
1.4 FAKTA OM ELBILISTER.....	10
KAPITTEL 2. TEORETISK RAMMEVERK.....	12
2.1 AXSEN OG KURANI: EGENSKAPER VED LAVKARBONPRODUKTER OG SOSIAL PÅVIRKNING.....	12
2.2 HEFFNER: SYMBOLIKK I ELBILER	19
2.3 LAMONT: SYMBOLSKE SKILLELINJER.....	21
2.4 SPAARGAREN: ØKOLOGISK MODERNISERING.....	22
KAPITTEL 3. METODE	24
3.1 INTERVJU SOM FORSKNINGSMETODE	24
3.2 UTVALG OG REKRUTTERING AV INFORMANTER	25
3.3 GJENNOMFØRING AV INTERVJUENE.....	27
3.4 RELIABILITET OG VALIDITET	29
3.5 INDUKSJON, DEDUKSJON OG ABDUKSJON.....	31
3.6 ETISKE REFLEKSJONER	31
KAPITTEL 4. PRESENTASJON AV INFORMANTENE.....	33
4.1 MODERNE ELBILISTER	33
4.2 VETERANER	34
4.3 KONVENSJONELLE BILISTER	34
KAPITTEL 5. ELBILENS MILJØGEVINST OG SAMFUNNSMESSIGE FORDELER.....	36
5.1 PRESENTASJON AV MILJØHOLDNINGER	37
5.1.1 <i>Moderne elbilister</i>	37
5.1.2 <i>Veteraner</i>	40
5.1.3 <i>Konvensjonelle bilister</i>	43
5.2. ELBILENS SAMFUNNSMESSIGE FORDELER	45
5.2.1 <i>Funksjonelle attributter – kampen mot lokal forurensning</i>	46
5.2.2 <i>Symboliske attributter – «hjelp den gode tanken»</i>	49
5.3 OPPSUMMERING.....	55
KAPITTEL 6. ELBILENS PRIVATE FORDELER	57
6.2 FUNKSJONELLE ATTRIBUTTER	58
6.2.1 <i>Økonomisk besparelse ved å kjøre elbil</i>	58
6.2.2 <i>Komfort, kjøreglede og driftssikkerhet</i>	62
6.3 SYMBOLSKE ATTRIBUTTER	65
6.3.1 <i>Elbilpraksis: et uttrykk for en type livsstil</i>	65
6.3.2 <i>Elbilen formidler verdier og identitet</i>	68
6.4 INFORMANTENES KATEGORISERING AV «OSS» OG «DEM»	72
6.5 OPPSUMMERING.....	76
KAPITTEL 7. ELBILENS INSENTIVER	78
7.1 RETTFERDIGGJØRING AV INSENTIVENE OG VEIEN VIDERE	78
7.2 OPPSUMMERING.....	87

KAPITTEL 8. KONKLUSJON	89
LITTERATURLISTE	92
VEDLEGG	97
INTERVJUGUIDE.....	97

Kapittel 1. Innledning

1.1 Bakgrunn

Etter den industrielle revolusjonen har man på verdensbasis sett økt forurensning og nedbryting av natur og miljø. Som følger av denne utviklingen har forskere og fagfolk, politikere, frivillige organisasjoner og media gjennom de siste tiårene fokusert på spørsmål rundt dette temaet (Stølsbotn 2002). Miljøproblemer kjennetegnes ved at de representerer store utfordringer med komplekse og uklare årsak-virkningsforhold, og at det er svært vanskelig å fastslå omfanget av virkningene (Nilsen 1997:12). Sett i et større historisk perspektiv har klimaet til alle tider endret seg grunnet naturlige årsaker, men for første gang ser det ut til at disse endringene er forårsaket menneskenes egne aktiviteter (Gåsdal & Sande 2009:12). Observasjoner av klimaet fram til i dag signaliserer at denne utviklingen går raskere enn det klimamodeller har varslet, og at man regner med at klimaendringene skyldes utslipp av drivhusgasser.

Ifølge FNs klimapanel utvikler de globale utslippene av klimagasser seg i dag på en måte som vil føre til at forventet temperaturøkning vil overstige to grader – med dagens årlige økning i utslipp vil dette nås om ca. 25 år. Verden risikerer svært alvorlige, irreversible konsekvenser (St. meld. nr. 13 Klima- og miljødepartementet:5). Innen naturvitenskapelig forskning har klimaendringer vært i søkelyset lenge. Dette er endringer som rammer samfunnet, og er derfor like viktig å rette fokus på i samfunnsforskning. Innenfor sosiologien har oppmerksomheten rundt klima og miljø befestet seg, og miljøsosilogien er godt etablert som eget forskningsområde. De mest innflytelsesrike forløperne til miljøsosilogien var innenfor humanøkologien, en sosiologisk retning som vokste frem i USA på 1900-tallet. Disse fokuserte på forholdet mellom samfunn og nærmiljøet, og samfunnsforskere studerte blant annet byer og landbruk, forvaltning av naturressurser og friluftsliv (Gåsdal & Sande 2009:26). I nyere tid har blant annet teorien til Beck om risikosamfunnet åpnet opp en ny måte å tenke på knyttet til de utfordringene man kan stå overfor. Hans teori understrekes av tidsperspektivet for forståelsen av hva miljøproblematikken kan innebære. Disse er av globalt omfang, og strekker seg over svært lang tid. Tsjernobylulykken i 1986 blir brukt som eksempel for å belyse hvordan teknologien kan komme ut av kontroll og skape store konsekvenser. Beck mente at miljørisiko blir et dominerende produkt og ikke bare en

ubehagelig, håndterlig bivirkning av industrisamfunnet (Nilsen 1997:14).

1.2 Problemstilling og disposisjon

Denne oppgaven skal ha fokus på norske bilister. Med utgangspunkt i elbilens stigende markedsandel ønsker jeg å se hvordan forbrukere tilskriver elbilen mening, og hvilke preferanser som er fremtredende. Jeg ønsker å få innsikt i hva slags situasjoner ferske elbileiere har stått overfor og hvilke resonnementer de bygget på da de vurderte elbil, sammenlignet med dem som har hatt elbil lenger enn 10 år. Ut fra en norsk kontekst – har andelen elbileiere steget grunnet økonomiske, praktiske, teknologiske eller miljøorienterte preferanser? I hvilken grad kan man hevde at symbolske dimensjoner ved elbilen har betydning for hvorfor man kjører elbil og hvilken type elbil man kjører? Hvilke meninger og erfaringer har informantene om insentivene som har blitt innført? Disse spørsmålene utgjør problemstillingen i oppgaven. Formålet med oppgaven er å øke forståelsen om nordmenns transportvalg, og at studiens funn kan være relevant for politikere som utformer klima- og trafikkpolitikk, offentlige institusjoner, interesseorganisasjoner som har fokus på miljø, og de som lager eller markedsfører biler.

Oppgaven er strukturert som følger: I neste kapittel blir de teoretiske rammeverkene gjort rede for. Disse teoriene mener jeg er relevante for å belyse problemstillingen. I kapittel 3 begrunnes valg av metode og jeg beskriver hvordan datainnsamlingen foregikk. Deretter kommet et kapittel hvor jeg i korte trekk presenterer informantene. Analysen starter i kapittel 5. I dette og påfølgende kapitler skal oppgavens funn presenteres og diskuteres i lys av problemstillingen. I kapittel 5 skal jeg ta for meg hvordan informantene oppfatter forholdet mellom elbiler og miljø, og hvorvidt de mener elbilen har samfunnsmessige fordeler. I kapittel 6 går jeg nærmere inn på private fordeler ved elbilen. I kapittel 7 vil informantenes tanker om insentivene bli diskutert. Avslutningsvis kommer jeg med en konklusjon på oppgavens problemstilling.

1.3 Transportsektoren og miljøpolitikken i Norge

I de fleste vestlige land er bilen det mest utbredte transportmiddelet for lokal mobilitet. Det er funnet store miljørelaterte problemer knyttet til bilenes forbruk av fossilt brennstoff og utslipp

av klimagasser. Transportutslippene vokser både nasjonalt og globalt, og det er bare energi- og industrisektoren som har større CO₂-utslipp (Aamaas et al. 2014:10). Siden 1960 er bilbruken mer enn tolvdoblet i Norge, og personbilen står for 80 prosent av persontransporten i norsk transportsektor (Aamaas & Fridstrøm 2014:18). Hvis man ser på temperaturendringene de siste 50 årene som følger av transportsektoren, står personbiler ansvarlig for 40 prosent av oppvarmingen (Aamaas & Fridstrøm 2014:24). Kutt i utslipp og avhengighet av fossilt brensel i den globale transportsektoren blir nødvendig for å hindre utviklingen. Lavutslippsbiler blir ansett som en mer bærekraftig løsning for lokal mobilitet i transportsektoren (Egbue & Long 2012).

Økt kunnskap om sammenhengene mellom utslipp av klimagasser og globale endringer i klimaet har ført til at miljøvern har blitt en viktig del av den politiske dagsorden. Internasjonale samarbeidsavtaler har som formål å legge press på stater til å redusere utslipp og bruk av fossilt brennstoff. Norge og en rekke andre industriland har gjennom Kyoto-protokollen (1997) forpliktet seg til å redusere visse klimagassutslipp (Aamaas et al. 2014:10). Norge har i tillegg et mål om minst 40 prosent utslippsreduksjon av klimagasser i 2030 sammenlignet med 1990 (St. meld. nr. 13 Klima- og miljødepartementet). Dette er i tråd med regjeringen nasjonale klimapolitikk som har som mål å bidra til å nå det langsiktige målet om å bli et lavutslippssamfunn i 2050.

For å klare dette pågår det et arbeid med en rekke virkemidler, blant annet gjennom opprettelsen av Grønn skattekommisjon, bilavgifter og Nasjonal transportplan. Under den forrige rød-grønne regjeringen, som satt fra 2005 til 2013, ble engangsavgiften for personbiler lagt om i 2007 for at forbrukere skulle velge biler med lavere utslipp av klimagasser (St. meld. nr. 13 Klima- og miljødepartementet:21). Det ble også innført en rekke incentiver for å stimulere salg av elbiler: redusert årsavgift, gratis parkering, fritak for bompenger, adgang til å kjøre i kollektivfelt, gratis passasje på ferger, samt gratis ladning på offentlige ladestasjoner (Ryghaug & Toftaker 2014:152). Disse virkemidlene har gitt resultater i Norge. Gjennomsnittlig CO₂-utslipp fra nye personbiler er redusert med nesten 40 prosent fra 2006 til 2014 (St. meld. nr. 13 Klima- og miljødepartementet: 21). I tillegg til incentiver tilrettelegger staten for utbygging av infrastruktur. I 2016 la Enova ut anbudsrunder for bygging av hurtigladere – innen 1.november 2017 skal man kunne kjøre elbil fra nord til sør uten såkalt rekkeviddeangst. To lademuligheter per femte mil på veinettet langs vestlandskysten, Trøndelag og Nord-Norge er kravet til Enova, som støtter investeringskostnadene hundre

prosent (Larsen Hirth 2016).

Elbilens faktiske miljøpåvirkning er usikker og avhengig av en rekke faktorer. Med en større andel elbiler kan man redusere hjul-til-hjul utslipp med én til to tredeler avhengig av forbrukens bruksmønster og kilden til elektrisitet (Axsen et al. 2012c:64). Det har vært en debatt mellom forskningsgrupper i mediebildet i Norge om hvorvidt satsning på elbiler er en riktig vei å gå for å nå målet om et karbonnøytralt Norge i 2050. Professor Skonhøft fra NTNU mener at dagens politikk er en ineffektiv måte å bekjempe klimaproblemene på, og viser til at Norge kunne kjøpt 50 millioner klimakvoter i stedet for å subsidiere 20.000 elbiler (Skonhøft & Holtmark 2014:12). Skonhøft mener det er bedre å skattlegge CO₂-utslipp enn å gi spesialfordeler for elbileiere. Bjærtne fra SSB utga en rapport som hevdet at den gunstige beskatningen av elbiler i Norge er et svært kostbart tiltak for å få ned utslippet av klimagasser (Bjærtne 2013:3). På den andre siden mener forsker Lasse Fridstrøm ved Transportøkonomisk Institutt at en videreføring av dagens politikk kan halvere CO₂-utslipp fra personbiler, og at dette kan bli Norges viktigste bidrag i kampen mot lokal oppvarming (Fridstrøm & Alfsen 2014:223).

Norges befolkning utgjør mindre enn en promille av klodens befolkning, men Norge er likevel et ledende land innenfor det internasjonale elbilmarkedet med ti prosent av elbilsalget. Registrerte biler har økt jevnt siden insentivene ble innført. Bestanden av elbiler doblet seg i 2012, 2013 og 2014 (Grønn bil). Da 3. kvartal var unnagjort i 2012 var det registrert 8.450 solgte elbiler (Grønn bil). 20.april 2015 ble elbil nummer 50.000 registrert i Norge (Abrahamsen 2015). 1,5 år senere kunne Norsk elbilforening registrere at det kjøres 100.000 elbiler rundt på norske veier (Haugneland 2016). Den siste tiden har man også sett flere testprosjekt med selvstyrte elbiler uten sjåfør (von Kaenel 2016).

1.4 Fakta om elbilister

Hvor godt elbiler som miljøvennlig teknologi blir tatt imot på markedet avhenger av forbrukernes oppfatninger, preferanser og verdisetting (Axsen et al. 2013:96). Studier viser at miljøraker tiltrekker seg oppmerksomhet fra de yngre, velutdannede, politisk orienterte og urbane samfunnsborgerne. Jevnt over er kvinner mer miljøbevisst enn menn (Dietz et al. 1998:452). De første forbrukerne som tok i bruk elbiler var menn i alderen 30-50 år. De

bodde i byer med høy utdanning og inntekt. Dessuten tilhørte de en husholdning som hadde mer enn én bil, og elbilen ble først og fremst brukt til arbeidsreiser (Hjorthol 2013). Høy interesse for teknologi er en sentral faktor disse. De siste tre årene har elbileiere lignet mer på andre konvensjonelle bilister ut fra hensyn til økonomi, utdanning, familiestørrelse og bosted. Forbrukere som kjøper elbil endrer ikke reisevaner, og en elbil kjører omtrent like mange km/år i gjennomsnitt som konvensjonelle biler (Figenbaum et al. 2014).

Før jeg går videre til å presentere oppgavens teoretiske rammeverk, vil jeg avklare omgrepsbruk. Forfatterne som er med i neste kapittel bruker ulike omgrep når de snakker om analyseenhet, som konsumenter, aktører og individer. Jeg vil derfor ikke være konsekvent, og vil nytte en del omgrep om hverandre.

Kapittel 2. Teoretisk rammeverk

I dette kapitlet vil jeg redegjøre for teoriene som utgjør de teoretiske rammene for oppgaven. Disse vil jeg bruke som et verktøy for å analysere datamaterialet i lys av oppgavens problemstilling. Noen av disse teoriene fungerte også som en hjelp til å utarbeide mine forskningsspørsmål. Forbrukere sine transportvalg er basert på ulike betraktninger. Litteraturen oppgaven baserer seg på tydeliggjør at valg om og bruk av elbil ikke bare er et spørsmål om individuelle valg og preferanser, men belyser snarere sosiale og kontekstuelle faktorer i avgjørelsen for å kjøre elbil. For å kunne si noe om hvorfor informantene kjører elbil er det flere innfallsvinkler. Her vil det bli presentert teorier i fire hovedavsnitt: Axsen og Kurani (2012b), Heffner (et al. 2007, et al. 2006), Lamont (1992) og Spaargaren (2000). De tre første bidragene tar for seg både praktiske og symbolske aspekt ved bruk av elbil, samt sosial påvirkning, mens det siste tar sikte på å si noe om hvilken rolle staten og bilindustrien kan påvirke aktører til å ta grønne transportvalg.

2.1 Axsen og Kurani: egenskaper ved lavkarbonprodukter og sosial påvirkning

I forskning om elbilmarkedet mener Axsen og Kurani (2012b:312) at sosial påvirkning har blitt lite teoretisert og vært fraværende. Økonomiske og psykologiske modeller dominerer forskning på dette feltet og disse neglisjerer sosiale og kontekstuelle faktorer (Axsen & Kurani 2012b:313). For å få en bredere forståelse for hvorfor visse forbrukere tar i bruk lavkarbonprodukter må man ifølge Axsen og Kurani (2012a, 2012b) inkludere hvilken rolle sosial påvirkning har: «The preference, attitudes, and values of an individual are not represented as existing in a social vacuum but rather in a social context that is itself influenced by the behaviors and interactions of its members» (Axsen & Kurani 2012b:314). Sosial påvirkning defineres når en persons verdier, oppfatninger og handlinger blir påvirket av andre mennesker (Axsen et al. 2013:96).

Axsen og Kurani (2012b:314) understreker med andre ord at sosial påvirkning ikke refererer til de bredere aspektene – som relasjoner mellom forbrukere og institusjoner eller rollen teknologisystem og infrastruktur spiller – men snarere til sosial påvirkning gitt som en underkategori som oppstår mellom forbrukere og små sosiale grupper (f.eks. familie, venner og kollegaer). Det er fem ulike begreper som kan forklare hvordan sosial påvirkning arter seg

og påvirker forbrukernes meninger, verdier og handlinger – *diffusion, conformity, dissemination, translation og reflexivity* (Axsen & Kurani 2012b:313). Før jeg skal prøve å gi en forklaring på hvert enkelt begrep, vil jeg gå nærmere inn på hvordan aktører kan oppfatte lavkarbonprodukter.

Elbilen er annerledes bygd opp enn konvensjonelle biler, og funksjonelle endringer gjør bruken av elbilen ulik bruken av konvensjonelle biler. Etter at elbilen kom på markedet har det derfor resultert i en endring i forbrukernes oppfatning av bilen. Med utgangspunkt i teoretisk og empirisk litteratur har Axsen og Kurani (2012a, 2012b) utviklet en typologi for elbilens egenskaper. Den skal bidra til forståelse av hvordan forbrukerne verdsetter lavkarbonprodukter. De skiller mellom to dimensjoner: funksjonelle/symbolske attributter og private/samfunnsmessige fordeler. De kategoriserer forbrukernes oppfatninger av lavkarbonteknologiprodukter med hensyn til a) om attributtene er funksjonelle eller symbolske, og b) om de kan relateres til aktøren eller samfunnet mer generelt (Axsen & Kurani 2012b:314). Vi får tabellen:

Tabell 1: Axsen og Kuranis oversikt over egenskaper ved lavkarbonteknologiprodukter.

Fordel	Funksjonelle attributter	Symbolske attributter
Private	Mobilitet/tilgjengelighet Spare penger Pålitelig, kjøreegenskaper	Uttrykke identitet Formidle status Oppnå gruppedlemskap
Samfunnsmessige	Reduksjon i luftforurensing Reduksjon i global oppvarming Reduksjon av oljebruk	Inspirere andre forbrukere Sende meldinger til produsenter, myndigheter, energiselskaper

Den funksjonelle/symbolske dimensjonen skiller mellom forbrukerens oppfatning for hvilke egenskaper elbilen har og hvilken bruk av elbilen kan medbringe, og hva den kan representere. Funksjonelle attributter er håndgripelige, mens symbolske attributter er abstrakte. Den funksjonelle kategorien reflekterer blant annet elbilens egenskaper, mens den symbolske kategorien formidler blant annet gruppedlemskap eller et ønske fra forbrukerens side om å formidle et standpunkt. Begge disse to kan være tilstede hos aktøren: en person kan kjøre elbil for å spare penger på drivstoff og vedlikehold, samtidig som det kan symbolisere overfor andre i hans eller hennes krets at personen bryr seg om miljøet (Axsen & Kurani 2012b:315). Den neste dimensjonen om private/samfunnsmessige fordeler fastslår en klar forskjell mellom elbiler og konvensjonelle biler. Elbiler kan bidra til samfunnsmessige

goder som mindre avhengighet av fossilt brennstoff og minske lokal forurensning. Samtidig kan forbrukeren synes at den er god å kjøre, som er en privat fordel. Lavkarbonprodukter kan med andre ord representere en ny visjon av konsum som er fordelaktig for både aktør og samfunnet for øvrig (Axsen & Kurani 2012b:315-316).

Forbrukernes oppfatninger av de forskjellige attributtene og fordelene gitt i tabell 1 kan endre seg, og de kan gjøre det raskt. De funksjonelle attributtene kan endre seg når batterier, motorer og ladestruktur utvikles. De symbolske attributtene kan utvikle seg, styrkne eller forsvinne avhengig av hvilke nye meninger som trer fram hos forbrukerne. I lik grad kan oppfatninger om samfunnsmessige fordeler bli utfordret – eksempelvis kan ny forskning sette spørsmålstegn ved elbilens miljøgevinst som videre kan påvirke statlige styresmakter så vel som forbrukere i deres tolkninger og oppfatninger (Axsen & Kurani 2012b:316). Å kartlegge hvordan denne dynamikken arter seg kan bli en sentral del for å forstå hvorfor visse forbrukere velger lavutslippsbiler.

Diffusion

Dette begrepet beskriver sosial påvirkning ved en strøm av informasjon om et produkt som går fra en aktør til neste i sosiale system. Rogers (2003) understreker at innovasjonen, som i seg selv er en ide, atferd eller produkt, må bli oppfattet som ny av medlemmene i det sosiale systemet (gjengitt i Axsen & Kurani 2012b:317). Strømmen som pågår skjer i en spesifikk retning, fra en bestemt type aktør til neste. Aktører er delt inn i kategorier avhengig av hvor adaptiv de er – det vil si hvor tidlig en person bruker et nytt produkt eller ny teknologi. Aktører som tar i bruk tilgjengelig teknologi først blir kategorisert som innovatører. Disse blir karakterisert som progressive, de er interessert i teknologi og liker å ta risiko. Samtidig har de over gjennomsnittlig utdanning og sosioøkonomisk status. Neste type aktør er tidlige brukere, som bruker sitt sosiale nettverk til å spre informasjonen videre til de som enda ikke har kjennskap til innovasjonen. Siste type aktører er de som er senest ute med å ta i bruk nye innovasjoner, kalt sen brukere. Denne type diffusjon blir ansett som mer instrumentell, siden de blir påvirket av gruppepress og økonomiske nødvendighet. Aktørens innovasjonsevne betraktes som betinget av de sosiale systemet de befinner seg i (Axsen & Kurani 2012b: 317).

Informasjonen som strømmes fra aktør til neste deles opp i a) kunnskap – som inkluderer grunnleggende bevissthet rundt bruken av innovasjonen, hvordan den brukes og de potensielle underliggende prinsippene, og b) overtalelse – som den enkelte aktør bruker for å danne

holdninger om den samlede verdien av innovasjonen. Begge typer informasjon strømmer gjennom sosiale system, som starter fra innovatør til sen bruker. Tidlige brukere vil spille en viktig rolle som brobygger mellom de få innovatører og den større majoriteten (Axsen & Kurani 2012b: 317). I stedet for å fokusere på karakteristikk ved folk, kan man også undersøke hvordan strukturen til relasjonene mellom individer i sosiale system påvirker diffusjonsprosesser. Tidspunktet for å ta i bruk ny teknologi er bestemt av samhørigheten blant individer i nettverket mer enn innovasjonsevnen til hvert individ. Enkelt forklart vil det si at det er sannsynlig at aktører som har mange relasjoner (sosiale bånd) vil adoptere innovasjon tidligere enn de som ikke har det (Axsen & Kurani 2012b:320). *Diffusion* er et perspektiv som er vel egnet til å belyse sosial påvirkning ved å undersøke hvordan informasjon om funksjonelle attributter sprer seg fra en forbruker til neste (Axsen & Kurani 2012a:332).

Conformity

Conformity beskriver sosial påvirkning ved den enkeltes oppfatning av andres handlinger eller reaksjoner fra andre på sin egen. Konformitet går ikke eksplisitt inn på kommunikasjonsprosessene eller sosiale interaksjoner, men kan gi innsikt i hvordan aktørens avgjørelse for å ta i bruk ny teknologi utvikler seg i en sosial sammenheng. Granovetter (1978) bruker såkalte *thresholds models* for å representere individers atferd som en funksjon av og respons på det som oppfattes som nærværende (eller fraværende) av tidligere brukere i individets sosiale system (gjengitt i Axsen & Kurani 2012b:320). Aktører i sosiale systemer har ulike terskler for å ta innover seg en bestemt atferd eller handling. En person som har lav terskel vil kunne påvirke de som har høyere terskel for å ta i bruk elbiler. Denne terskelen blir påvirket av mange faktorer, som alder og sosioøkonomisk status: utdanning, inntekt og yrke. Aktører som har lav terskel til å ta i bruk ny teknologi defineres som *instigators*. Aktørens evne til å adoptere ny teknologi blir også avgjort av eksponeringen for andre i deres sosiale nettverk – det vil si hvor stor andel i nettverket som allerede har adoptert den nye innovasjonen. *Conformity* har potensialet til å belyse symbolske attributter (Axsen & Kurani 2012b:332). En miljøaktivist ønsker gjerne å se andre aktivister i sitt nettverk med elbil før han selv får det.

Dissemination

Dissemination er en type diffusjon som er rettet mot spesifikke mottakere av en organisert gruppe. Her brukes det to benevnelser: kollektiv handling og en kritisk masse. Jeg vil ikke gå

nærmere inn på dette perspektivet ettersom jeg ikke finner det relevant for mitt datamateriale.

Translation:

I dette fjerde begrepet blir nye innovasjoner sosialt definert. Når en ny gjenstand blir innført på markedet skjer det gjennom en høy grad av fortolkende fleksibilitet – ulike sosiale grupper har ulike tolkninger av dens mening og innhold, som også påvirker videre teknologiutvikling. Etter hvert som sosiale grupper konvergerer basert på ulike formeninger, vil den positive tolkningen enten avvises eller stabiliseres (Axsen & Kurani 2012b:1050). Det er to tilnærminger i dette perspektivet – *social construction of technology* (SCOT) og *actor-network theory* (ANT). Ettersom ANT som konsept er mindre definert og til dels abstrakt, velger jeg å benytte meg av den første tilnærmingen. SCOT forklarer hvordan holdninger og forståelse knyttet til nye innovasjoner blant aktører skjer via en fortløpende sosial interaksjon (Axsen & Kurani 2012b:323). Når en ny teknologi eller et nytt produkt blir introdusert på markedet vil forbrukere vurdere fordeler og ulemper ved dette produktet. Ulike sosiale grupper kan danne seg forskjellige oppfatninger og produktets innhold og mening. Disse varierende tolkningene av nye innovasjoner er sosialt og kulturelt forankret ved at enkeltpersoner i en spesiell sosial gruppe tenderer til å utvikle en felles oppfatning. Når teknologi utvikles kan det føre til nye diskusjoner innad, men også, mellom grupper som kan ende i en ny forståelse. Å forstå dynamikken i disse prosessene er altså styrken til dette perspektivet. Perspektivet omhandler hele tabell 1: funksjonelle/symbolske attributter og private/samfunnsmessige fordeler (Axsen & Kurani 2012b:324).

Reflexivity:

Det siste begrepet er tatt fra Giddens strukturteori (Giddens gjengitt i Axsen & Kurani 2012b:327). I dagens samfunn får tradisjon minkende betydning som resulterer i mangel på klare roller og forventet atferd. Uten klare tradisjonelle retningslinjer, må individer aktivt skape deres egen identitet ved å påta seg *a reflexive project*. Refleksivitet er en dynamisk, kontinuerlig selvbevisst prosess hvor aktøren definerer og uttrykker seg selv. Aktørens atferd er guidet i stor grad av dette prosjektet for å opprette en form for orden, retning og utvikling for egen identitet. Som en del av dette prosjektet, vil individer søke etter å skape en livsstil som er i harmoni med deres preferanser. Individens selvoppfatning og livsstiler er en dynamisk prosess som er kontinuerlig åpen for endring (Giddens konsept om refleksivitet omhandler også mer generelt om relasjoner mellom og innenfor institusjoner og mellom aktører og institusjoner – i dette perspektivet blir det fokusert på refleksivitet mellom aktører).

Utvikling av visse livsstiler kan bli delt inn i forhold til avgrenset lokale områder (hjemmet, arbeidsplassen), personlige forhold (ekteskap og vennskap) og aktiviteter (arbeid og fritidsaktiviteter). Således kan en person ha konstruert flere livsstils-praksiser på tvers av forskjellige sosiale grupper – i familien, på arbeidsplassen og blant venner (Axsen & Kurani, 2012b: 327-328). *Reflexivity* omhandler hele tabell 1.

Disse fem ulike begrepene kan gi oss et innblikk i hvordan sosial påvirkning har betydning for kjøp av og bruk av elbiler. Det er viktig å understreke at disse er komplementære – isolert sett kan de ikke gi et helhetlig bilde. F.eks. har diffusjon blir kritisert for å være uegnet for prediksjon, med manglende fokus på symbolske attributter og underliggende motivasjon for å adoptere (Axsen & Kurani 2012b:329). Konformitets-perspektivet har blitt kritisert for at det ikke kaster lys over sosiale interaksjoner mellom medlemmer av en sosial gruppe, og at det ikke klarer å gi forklaring på hvordan sosiale normer oppstår eller dannes (Axsen & Kurani 2012b:330). Disse perspektivene utfyller hverandre – satt i en sammenheng kan de gi innsikt i hvordan sosial påvirkning påvirker forbrukere til å ta i bruk lavkarbonprodukter.

Videre kan refleksivitet gi oss teoretisk rammeverk som kan underbygge og strukturere de andre perspektivene på sosiale innflytelse (Axsen & Kurani 2012b:332). Ifølge dette perspektivet vil aktører til enhver tid være inni i en bevisstgjøringsprosess, kontinuerlig på søken etter nye uttrykk som kan underbygge hvem de ønsker å være eller gjøre. En innovatør kan ha en livsstil hvor han prioriterer teknologi, og bruk av elbil vil opprettholde hans narrativ som en teknologisk avansert person. Han trenger ikke å ha noe behov for å formidle kunnskapen videre til andre. Det kan hende han hverken har lav eller høy terskel i *threshold* modellen, ettersom det er hans hobby som er viktig, og ikke hvor mange eller hvem som kjører elbil før han. Han kan likevel ha et ønske om å vise en interesse for ny teknologi overfor andre (konformitet). Hvilken livsstil du har kan legge grunnlag for hvilke sosiale grupper du deltar i, og refleksivitet kan illustrere dynamiske prosesser hvor selvbevisste aktører tenderer til å danne en felles forståelse.

Begrepet identitet vil bli benyttet gjennom oppgaven. Ettersom Axsen og Kurani (2012a, 2012b) ikke eksplisitt definerer dette begrepet, er det nødvendig å forklare hvordan dette begrepet kan bli forstått. Identitet kan defineres som: «identity (...) is used in reference to one's sense of self, and one's feelings and ideas about oneself (...)» (Scott & Marshall 2009:333). Livsstil er et begrep som kan defineres som: «A concept that refers to alternative

ways of living, usually conspicuous through values and modes of consumption» (Scott & Marshall 2009:419).

Hvilken del av problemstillingen kan besvares ved hjelp av teoriene som har blitt presentert så langt? Først og fremst kan Axsen og Kurani (2012a, 2012b) sin skisse av egenskaper ved lavutslippsbiler få frem hvilke preferanser som har vært viktig for informantene i anskaffelsen av elbil, som er problemstillingens første spørsmål. Hvilke sider ved elbilen informantene trekker frem som viktige og positive kan avdekke om det er noe forskjell mellom veteraner og moderne elbilister i måten de har resonnert seg fram at elbil er et riktig valg for dem. Tabell 1 kan også anvendes til å forstå hvordan symbolske dimensjoner kan komme til uttrykk ved bruk av elbil. Eksempelvis kan en informant kjøre elbil grunnet miljøorienterte preferanser – som kan formidles til andre og oppfattes som en handling basert på omtanke for miljøet. Dessuten kan perspektivene om sosial påvirkning gi innblikk til hvilken kunnskap om elbilens attributter og fordeler som spres mellom aktører, hvorfor disse egenskapene ved elbilen er relevant for dem og videre hvordan deres meninger har, eller ikke har, endret seg med tiden. Dette summert kan hjelpe meg til å analysere datamaterialet for å finne ut om sosiale faktorer påvirker valg av og bruk av elbil. De teoretiske rammeverkene i dette avsnittet (2.1) vil benyttes som verktøy for å bearbeide funnene i kapittel 5 og kapittel 6.

Det er et annet begrep som kan være fruktbart for å si noe om hvorfor informantene kjører elbil. Begrepet *liminality* av Turner (1969) kan forklare hvorvidt individers selvforståelse og verdier er åpen for å endres. Hvor villig man er til å utforske nye produkter er avhengig av hvor stabil den nåværende livsstilen og selvforståelse er hos vedkommende (gjengitt i Axsen et al. 2013:98). Individer som har høy *liminality* er åpen for å vurdere nye livsstiler og nye aspekter ved egen identitet. *Liminality* kan oppstå i hvilken som helst periode i livet (Axsen et al. 2012c:66). Individer som opplever store overganger i livet, som det å få ny jobb, flytte til et nytt sted, stifte familie og gifte seg/skilsmisse, og samtidig har adgang til ressurser som tid og penger, vil kunne være åpen for å endre sine vaner og livsstiler (Axsen et al. 2013:98). De foreslår videre: “The consumer’s liminality will affect the reflexive process: assessment of the new product may be constrained by their current self-concept (less liminal), or may stimulate reconsideration or revision of self-concept (more liminal)” (2013:98). *Liminality* har vist seg å være kvantitativt relatert til personers åpenhet for nye produkter basert på miljøvennlige teknologier (Axsen et al. 2013:98).

2.2 Heffner: Symbolikk i elbiler

Symboler er viktig fordi de ligger til grunn til hvordan vi tolker verden rundt oss. Et symbol kan defineres ved at det representerer eller står noe annet. I hverdagen er vi omgitt av symboler, og disse former grunnlaget for kommunikativ kultur (Heffner et al. 2007:398). Rent teknisk er symboler en del av et større konsept kjent som tegn, *sign*, som er bestående av to deler. Den første delen er *signifier*, et ord, objekt eller andre enheter i materiell form. Den andre delen er *signified* som formidler en mening (Heffner et al. 2006:2). En pickup lastebil kan være et eksempel. Den kan bli ansett som en gjenstand som formidler tradisjonelle, arbeiderklasseverdier. Lastebilen er *signifier* og arbeiderklasseverdiene er *signified*, den tilgitte meningen. Sammen former de et tegn som forbinder håndgripelig objekt og abstrakte ideer (Heffner et al. 2006:3).

Heffner gjennomførte, med utgangspunkt i semiotiske perspektiv, en studie i det nye hybridbil-markedet i California hvor han intervjuet 25 husholdninger fra 2001 til 2005 (et al. 2007). Hans sentrale funn var at forskjellige kjøretøy kan formidle andre ideer enn selve funksjonen om å transportere vedkommende fra A til B. Valg av en spesifikk type bil kan gjenspeile folks definisjon av seg selv og bilen kan presentere hvem de er ved å uttrykke interesser, standpunkter, verdier og sosioøkonomisk status (Heffner et al. 2007:398). Et kjøretøy kan symbolisere omtrent et hvilket som helst aspekt ved eiernes identitet, og kan gjenspeile hvem eieren er samt hva han ønsker å være. Symboler blir brukt av forbrukerne i deres konstruksjon av egen identitet.

Annen forskning viser at de symbolske effektene er spesielt sterke for biler som er bygd på ny teknologi. I land som Østerrike og Norge var formidlingen av symbolske meninger svært viktige for nye elbileiere (Gjøen & Hård 2003). Det samme gjaldt for forbrukere med hybrid i statene California og Oregon i USA (Turrentine & Kurani 2007). I studier om hybrid og elbiler er det en risiko for at man antar hva et nytt produkt symboliserer for en forbruker eller hva produktet betyr for nye kjøpere. Nye produkter er problematiske fordi det tar tid før de symbolske meningene blir opparbeidet, tilskrevet og assosiert av forbrukere (Heffner et al. 2007:398).

For å utdype forholdet mellom symboler og egen identitet, har Barthes (1967) utviklet en modell om *sign* – som inkluderer sammenknyttede lag av meninger, ved å klassifisere de som

enten *denotations* eller *connotations* (gjengitt i Heffner et al. 2007). En *denotation* er den allmenne gitte meningen assosiert med *signifier*. I dette tilfellet vil det bety at man antar at de som kjører elbil har en viss interesse for å ta vare på miljøet. Heffner forklarer videre:

In contrast, a connotation is a deeper, more subjective meaning that involves interpretation of a signifier and its signified denotations. An HEV may denote an owner who is concerned about the environment, an idea this person may link to, for example, behaving ethically. In this example, protecting the environment is a choice between right and wrong [...] while denotations are generally socially-shared, connotations vary from person to person. Thus, two individuals may agree that the HEV symbolize environmental concern, but one may view HEV owners as ethical, caring people, while another labels HEV owners as radical or self-righteous (Heffner et al. 2007:398).

Denotations er sosialt konstruert og delt, men gir ikke det helhetlige bildet av de symbolske meningene til elbiler: «Simply labelling HEV owners as environmentalist or technology enthusiasts greatly oversimplifies the factors involved in their buying decisions» (Heffner et al. 2007:398). *Connotations* uttrykker dypere sider ved *denotation* og videre hvorfor *denotations* er relevant for individet og dermed resulterer i en link mellom produktets mening og egen identitet (Heffner et al. 2007:399).

Begrepet verdier vil bli benyttet gjennom oppgaven knyttet til begrepet *connotation*. Ettersom Heffner (et al. 2007) ikke eksplisitt definerer verdier, er det nødvendig å forklare hvordan dette begrepet kan bli forstått. Verdier kan defineres som: «(...) values are ideas held by people about ethical behavior or appropriate behavior, what is right and wrong, desirable or despicable» (Scott & Marshall 2009:788).

Jeg mener teorien som er presentert i 2.2 er relevant for å besvare problemstillingen fordi den kan belyse sammenhengen mellom funksjonelle og symbolske attributter. Noen informanter kjører elbil for å spare penger (funksjonelle attributter), og kan sies å være en allmenn kjent begrunnelse for å kjøre elbil i Norge (*denotation*). Det som er av interesse er informantenes begrunnelse til hvorfor han eller hun ønsker å spare penger. Mine funn viser at informanter kjører elbil for å spare penger, men de har ulike forklaringer til hvorfor – som videre kan knyttes opp til deres identitet eller livsstil (symbolske attributter). Derfor mener jeg at Heffner

(et al. 2007) kan være et supplement til Axsen og Kurani (2012a, 2012b) sitt bidrag, fordi det eksplisitt kan forklare komplekse meningsdannelser informantene måtte ha. Deres meninger illustrerer standpunkt og verdier som de ønsker å formidle gjennom bruk av elbilen.

Symbolske dimensjoner er til stede hos norske elbilister, og det viser seg at disse i noen tilfeller avgjør hvilken elbil de kjører. Ved hjelp av teoriene gitt av Axsen og Kurani (2012a, 2012b) og Heffner (et al. 2006, et al. 2007) kan jeg besvare spørsmål nr. 2 i problemstillingen. Jeg vil nå gå over til å forklare det tredje bidraget til oppgavens teoretiske rammeverk.

2.3 Lamont: Symbolske skillelinjer

Michele Lamont har utarbeidet en teori om hvordan folk kategoriserer hverandre ut fra visse kriterier. Hennes arbeid har vært en kritikk til Bourdieu som la, ifølge henne, for stort fokus på kulturelle og sosioøkonomiske grensedragninger. I hennes arbeid la hun vekt på betydningen av moralsk grensedragninger, i tillegg til kulturelle og sosioøkonomiske grensedragninger (Lamont 1992).

I Lamont sitt arbeid har hun undersøkt hvilke kriterier mennesker benytter seg av når de vil definere seg selv og andre folk som de ikke vil assosiere seg med. Hun definerer symbolske og sosiale grenser, hvor symbolske grenser er en nødvendig forutsetning for at sosiale grenser kan eksistere. Symbolske grenser er de verbale, begrepsmessige distinksjoner sosiale aktører gjør for å kategorisere objekter, handlinger og holdninger (Lamont 1992:9). Sosiale grenser er objektive former for sosiale forskjeller, bestemt ved ulik fordeling og tilgang til ressurser, privilegier og muligheter. Disse kommer til syne gjennom interaksjonsmønstre mellom individer, som for eksempel valg av venner og ektefeller.

Lamont skiller videre mellom moralsk, sosioøkonomisk og kulturell grensedragning. Kulturelle grenser trekkes på grunnlag av utdanning, smak, intelligens, manerer og beherskelse av høykultur. Sosioøkonomiske grenser defineres på grunnlag av økonomi, status, makt og suksess. Moralske grenser trekkes på grunnlag av besittelse av moralske egenskaper som ærlighet, arbeidsetikk og personlig integritet (Lamont 1992:4). Disse kriteriene kom til uttrykk da hun gjennomførte en studie om middelklassemenn i Frankrike og USA.

Lamonts ideer om grensedragninger er et bidrag til oppgavens teoretiske rammer som jeg har

inkludert i ettertid da jeg begynte å arbeide med datamaterialet. Jeg var ikke forberedt på at informanter kunne trekke grenser mot andre elbilister. Disse prosessene er likevel relevant for oppgavens problemstilling. Det at informanter trekker symbolske grenser viser at symbolske dimensjoner ved elbilen har betydning for hvorfor, og snarere, i dette tilfellet, hvilken elbil man kjører. Det er informanter som beskriver andre elbileiere på en måte de selv ikke vil bli assosiert med, og tatt et bevisst valg om å kjøre en type elbil på grunnlag av dette. Derfor mener jeg Lamont er relevant for å forstå symbolske dimensjoner ved bruk av elbilen. Jeg vil nå gå over til siste bidraget til oppgavens teoretiske rammer.

2.4 Spaargaren: Økologisk modernisering

I denne teoriens originale formuleringer på 70- og 80-tallet ble det i dens første konsepter og antagelser, i tråd med det økte fokuset på miljøvern i den politiske sfæren, lagt vekt på rollen institusjonelle aktører hadde for å skape en bærekraftig utvikling. Fokuset var altså på høyere samfunnsstand, mens forbrukere ble ansett som passive agenter, enten villig eller motvillig en del av det store tannhjulet til verdensomspennende selskaper i det kapitalistiske forbrukersamfunnet (Spaargaren 2000:57). I sin teori om økologisk modernisering tar Spaargaren og bygger videre på at antagelsen om at en økologisk rasjonalitet vil vokse fram i samfunnets institusjoner og produksjonssystem. Ifølge Spaargaren kan denne antagelsen overføres til aktører: de blir bevisst på å oppnå reduksjon i sin påvirkning på miljøet ved deres livsstiler (Spaargaren & Van Vliet 2000:56).

I økologisk modernisering er det et gjensidig avhengig forhold mellom produksjon og konsumpsjon. Valg av produkter og tjenester som aktører tar vil være avhengig av tilbudet. Det vil si, hvis noen strever etter en mer bærekraftig og «grønn» livsstil er det helt avgjørende hvilke muligheter som blir tilbudt av produksjonssystemet. Når en miljøaktivist møter på få «grønne» innovasjoner fra det materielle systemet, vil det resultere i en mindre miljøvennlig livsstil (Spaargaren & Van Vliet 2000:65). Samtidig er selskaper, offentlig tjenester og statlige organer, som er involvert i utviklingen av mer bærekraftige produkter og tjenester, avhengig av menneskelige aktører som ser verdien av miljøvennlig innovasjoner (Spaargaren & Van Vliet 2000:71).

I forbrukersosiologi har de sosiale og symbolske dimensjonene ved konsumpsjon vært

sentrale. Folk ønsker å uttrykke sin type stil med et bestemt utvalg (kulturelle) varer. Spaargaren ser ikke bort fra at symbolske egenskaper ved en vare kan være viktig for å forstå forbrukerkultur, men at man må se hvilke produkter og tjenester aktører velger i sammenheng med produksjonssystemet og endringer i organiseringen av den industrielle sfæren (Spaargaren & Van Vliet 2000:58-59). Dessuten, hvis økologisk modernisering skal skje i en ønskelig retning, ved at miljøvennlig produkter får fotfeste i produksjons- og konsumpsjons-sfæren, er det nødvendig at staten spiller en rolle med å legge til rette for og aktivt støtte med en miljøvennlig politikk, for både produsenter og konsumenter (Spaargaren 2000:46).

At visse aktører anvender ny type teknologi eller kjøper et «grønt» produkt kan relateres til aktørens livsstil, men det kan også ha en sammenheng med at produktet resulterer til en bedre organisering av husholdningen når det kommer til komfort, praktiske løsninger og bekvemmelighet. Nye innovasjoner som ikke er i overenstemmelse med aktørens preferanser knyttet til komfort og tid-og-rom rutiner i det sosiale liv, vil bli avslått. Andre former for avslag kan være mistillit til produktet, eller at selve produksjonsprosessen har siktet seg inn på en alt for liten målgruppe (Spaargaren & Van Vliet 2000:71-72).

Økologisk modernisering er en omfattende samfunnsteori. På den ene siden formidler den en optimistisk løsning på å håndtere miljøproblematikken i samfunnet. Tanken om at forbrukere skal konsumere mindre, har blitt erstattet med at forbrukere skal velge riktig type produkter og tjenester (Spaargaren 2000). På den andre siden refererer økologisk modernisering til sentrale trekk ved miljøpolitikken i Nederland og Vesten. Jeg mener denne teorien kan være relevant fordi den belyser hvilken rolle staten og bilfabrikanter har for aktørers transportvalg. Som vi husker fra 2.1 inkluderer ikke Axsen og Kurani (2012b:314) hvilken betydning bilfabrikanter, media eller myndigheter kan ha for at visse informanter velger lavkarbonprodukter. Heller ikke Heffner (et al. 2007) tar høyde for hva blant annet insentiver innført av staten kan bety for elbilister. Dette bidraget kan belyse de kontekstuelle rammene som kan påvirke valget om å kjøre elbil.

I denne oppgaven vil jeg benytte de begrepene, som er presentert i de fire foregående avsnittene, som verktøy for å analysere informantenes oppfatninger om elbilen og begrunnelser til hvorfor de velger å kjøre elbil. Jeg legger nå det teoretiske rammeverket bak meg, og går videre til å presentere hvilke metodiske valg og prosedyrer som har resultert i denne oppgaven.

Kapittel 3. Metode

I dette kapitlet vil jeg begrunne for hvilken metode jeg har valgt. Ut fra oppgavens problemstilling blir det presentert fordeler og begrensninger ved mine metodiske valg. Det blir således gjort rede for hvordan jeg kom i kontakt med informanter og hvordan selve intervjuprosessen ble gjennomført. Oppgavens reliabilitet og validitet diskuteres før jeg avslutningsvis trekker inn etiske problemstillinger som jeg har møtt på underveis i arbeidet med denne oppgaven.

3.1 Intervju som forskningsmetode

Hvilken vitenskapelig metode man velger har sammenheng med hva slags kunnskap man ønsker å tilegne seg. Utgangspunktet for oppgaven var min nysgjerrighet med hensyn til hvorfor folk velger å kjøre elbil og hvordan forbrukere konstruerer sin oppfatning av elbil. Ifølge Kvale og Brinkmann (2009:29) gir kvalitative forskningsintervju rom for å forstå verden fra subjektets ståsted og utforske meningsinnholdet i sosiale fenomener slik det oppleves for de involverte selv. De trekker frem begrepene *livsverden og mening*. Disse begrepene viser til verden slik vi møter den i hverdagslivet, og hvilken mening sosiale aktører gir til sine omgivelser. Jeg valgte å bruke semistrukturerte intervju. En slik åpen og fleksibel tilnærming fremstod som mest hensiktsmessig siden intervjupersonene fikk anledning til å fortelle relativt fritt om sine refleksjoner og preferanser angående elbilen. Derfor fremstod kvalitativ metode som et riktig valg.

Formålet i kvantitativ forskning er gjerne å teste en hypotese, få belegg til å trekke kausale slutninger og generalisere sine funn til den aktuelle befolkningen (Dahlum 2014). I kvalitativ forskning undersøker man få observasjoner i dybden. Man vektlegger også kontekstuelle faktorer i større grad enn i kvantitativ metode: «The qualitative researcher seeks an understanding of behavior, values and beliefs, and so on in terms of the context in which the research is conducted (Bryman 2008:394). Ved å bruke semistrukturerte intervju fikk jeg muligheten til å få omfattende og spontane beskrivelser fra norske elbilister. Dette er hva Geertz (1973) betegner som en kontekst-sensitiv vitenskapelig tilnærming, *thick description* (gjengitt i Bryman 2008:387). Ved å gi oppmerksomhet til detaljer ved konteksten som har funnet sted, får man belyst handlingsmønstre som kunne blitt oversett i en mer strukturert,

deduktiv tilnærming. En slik tilnærming kan på den andre siden medfølge mindre positive følger. Det kan fremkomme mye detaljert informasjon som kan virke irrelevant for oppgavens hensikt, og overveldende datamengder kan gjøre analysearbeidet mer utfordrende (Bryman 2008:387).

På områder der det finnes lite forskningsbasert kunnskap fra før, kan kvalitative forskningsmetoder være velegnet. I en norsk sammenheng foreligger det lite vitenskapelig forskning på dette feltet i sosiologi. Derfor anså jeg en mer åpen tilnærming til empirien som fordelaktig. Som Blaikie understreker, vil kvalitative forskere “allow concepts, ideas and theories to evolve and they will resist imposing both preconceived ideas on everyday reality and closure on the emerging understanding” (Blaikie 2010:215).

Det er blitt gjennomført en rekke studier av hvordan preferanser og holdninger til elbilen blir konstruert innad i ulike husholdninger (Cocron et al. 2011; Graham-Rowe et al. 2012; Caperello et al. 2012; Jensen et al. 2013; Jensen et al. 2014). Et felles funn for disse studiene var at oppfatningene blant forsøkspersonene endret seg etter å ha prøvd elbil i en gitt tidsperiode. Intervjupersonene i disse studiene var mest opptatt av transportbehovet sitt og hvordan de kunne foreta seg korte og lange reiser med elbilen. De nevnte studiene ble gjennomført i Danmark, Tyskland, Storbritannia og USA. For denne oppgaven kunne det vært hensiktsmessig å intervju samme informant flere ganger. Det kan tenkes at jeg kunne få innsikt i dynamiske prosesser, og hvordan informantens oppfatninger eventuelt har endret seg med tiden. Jeg kunne da blant annet fått belyst begrepet *translation* i større grad, og potensielt fått innsikt i hvordan deres meninger har blitt til. Dette hadde dog vært en tidkrevende prosess, og hadde egnet seg bedre for et team eller en studie som strekker seg lenger enn ett år. Jeg kommer nå inn på oppgavens utvalg og hvordan jeg kom i kontakt med potensielle informanter.

3.2 Utvalg og rekruttering av informanter

Denne oppgaven har som mål å utforske sosiale faktorer ved valg av og bruk av elbil. Jeg valgte et utvalg på 11 informanter. Valget av intervjupersoner var basert på strategiske vurderinger. Det vil si at jeg hadde som mål å få innsikt i ulike typer bileiere, og ulike type case, ettersom jeg betraktet dette som fruktbart for å belyse problemstillingen i oppgaven.

Intervjuer blir ofte brukt i case-studier som fokuserer på en bestemt type person, situasjon eller institusjon i nåtid (Kvale & Brinkmann 2009:117). Et utvalg på 11 informanter vil ikke kunne utgjøre et tilstrekkelig grunnlag for statistiske generaliseringer, men et representativt utvalg var heller ikke målet for oppgaven. Omfattende beskrivelser og dyptgående analyser av noen få tilfeller kan produsere nyttig og omfangsrik kunnskap, og kunnskap om én analyseenhet kan utgjøre grunnlag for teoretiske generaliseringer og forståelse. Empiriske undersøkelser av utvalgte enheter kan inspirere til mer generelle sammenhenger (Bryman 2008:391-392).

Dette er en undersøkelse basert på et begrenset antall semistrukturerte intervjuer. I første rekke ville jeg intervjuer personer som har kjøpt elbil de siste to-tre årene, da elbil for alvor fikk innpass på det norske markedet. Deretter inkluderte jeg informanter som har kjørt elbil en god stund, tilbake til 2006 og før den tid. Kontrasten mellom disse gruppene blir 1) tilgjengelige bilmodeller på markedet og 2) insentiver innført av regjeringen. Som nevnt i første kapittel ble det innført en rekke insentiver av den rødgrønne regjeringen for å øke salget av elbiler. Blant annet ble engangsavgiften lagt om i 2007. Men det var ikke før i 2012/2013 at elbilen virkelig satte preg på det norske bilmarkedet. Tankegangen bak en sammenligning er å belyse problemstillingen ut fra forskjellige utgangspunkt; kan det være et mønster av likheter og ulikheter i preferanser, oppfatninger og praksiser blant de som hadde elbil allerede i 2006 og de som har skaffet seg elbil i senere år? I denne studien er elbileiere før 2006 og elbileiere de siste to-tre årene både historisk og geografisk avgrenset.

Det er fire informanter i hver gruppe med elbilister: fire som har kjørt elbil før eller siden 2006, og fire som har kjøpt elbil de siste to-tre årene. For å få et nyansert bilde av hvorfor noen velger lavutslippsbiler har jeg tatt med en tredje gruppe informanter som ikke kjører elbil. Det kan tenkes at forbrukere med konvensjonelle biler kan trekke frem synspunkter som blir sett bort fra eller neglisjeres av elbileierne. De kan derfor tilføre et mer mangfoldig datamateriale. Det som kan være av interesse gjennom disse intervjuene er begrunnelse for hvorfor de selv ikke har elbil, hvilke oppfatninger de har om forholdet mellom elbiler og miljø og formeninger om insentivene. Dette kommer jeg tilbake til senere i analysedelen av oppgaven.

Med hjelp fra Norsk elbilforening kom jeg i kontakt med potensielle informanter. Jeg presenterte i korte trekk hva studien gikk ut på, og foreningen publiserte innlegg på deres

offisielle Facebook-side, samt deres lokale Facebook-sider i Hordaland (Bergen), Rogaland (Bergen) og Oslo og Akershus. Her stod det kort om hva studien skulle omhandle og kontaktinformasjon for de som var nysgjerrige. De påfølgende ukene fikk jeg henvendelser fra elbileiere som ville delta. Kriteriene jeg hadde for informantene var at ikke alle skulle ha samme type elbil, og at de kunne plasseres i grupperingen ut fra hvor lenge de hadde kjørt elbil. Alle henvendelser jeg fikk fra disse innleggene på Facebook inngikk i gruppen som hadde kjøpt elbil de siste tre årene. Denne ble til slutt bestående av tre menn og én kvinne. Disse informantene velger jeg å omtale som moderne elbilister utover i oppgaven.

Å komme i kontakt med informanter som hadde kjørt elbil siden 2006 var som ventet mer utfordrende. I 4. kvartal 2007 var det registrert underkant av 2000 elbileiere (Grønn Bil). I 3. kvartal 2015 var det registrert 66.276 elbileiere (Grønn Bil). Jeg kontaktet derfor Norsk elbilforening og lokale NAF kontorer som gav meg tips og kontaktinformasjon om potensielle informanter jeg kunne henvende meg til. Mange jeg kontaktet takket nei til å delta, men de hadde andre bekjenskaper som de henviste meg videre til. Oppsummert kontaktet jeg informantene på telefon, hvor jeg kortfattet fortalte om studien og spurte om de var interessert i å delta. Denne gruppen av informanter ble til slutt bestående av to menn og to kvinner. Disse informantene velger jeg å omtale som veteraner utover i oppgaven.

For å komme i kontakt med informanter med konvensjonelle biler henvendte jeg meg til mine egne bekjente i studiemiljøet, og spurte om de visste om noen som kjørte konvensjonell bil. Kriteriene for denne gruppen var at jeg helst ønsket noen som hadde kjøpt bil de siste tre-fire årene. De nyeste og mest populære elbilene hadde mest sannsynlig kommet på markedet på da. En annen metode jeg tok i bruk for å komme i kontakt med potensielle informanter var å skrive ut løpesedler og plassere de i vindusruten til biler på ByGarasjen, Bergens største parkeringshus. Denne gruppen ble bestående av to menn og én kvinne. Disse informantene velger jeg å omtale som konvensjonelle bilister.

3.3 Gjennomføring av intervjuene

Som nevnt valgte jeg å bruke semistrukturerte intervju som datainnsamlingsmetode. Slike intervju betraktes som fleksible (Bryman 2008:389). Intervjuguiden (se vedlegg) var satt opp slik at informantene selv kunne snakke fritt om sine erfaringer og oppfatninger om elbilten,

samtidig som jeg kunne komme med oppfølgingsspørsmål der jeg fant det nødvendig. Selv om spørsmålene var formulert åpne uten begrensinger, var de fortsatt av en slik art at de kunne bli engasjert i samtalen (Kvale & Brinkmann 2009:131). Intervjuguiden fungerte som en retningslinje for gjennomføringen – den bestod av fastlagte samtaleemner og forslag til intervju spørsmål jeg ville gjennom. Hvis samtalen sporet av var den derfor et nyttig verktøy for å komme inn igjen på de hovedtemaene jeg ville dekke ut fra oppgavens problemstilling. Jeg endret ikke på intervjuguiden etter hvert som jeg gjennomførte intervjuene, ettersom jeg vurderte datamaterialet jeg fikk fra hver informant som tilstrekkelig. Det var noen spørsmål som ikke var så fruktbare, men jeg valgte å beholde disse av to årsaker. For det første kunne noen spørsmål fungere som en slags port-åpner for andre oppfatninger som jeg ikke hadde tenkt på i første omgang. Dessuten kunne noen spørsmål virke mindre relevante på overflaten, men det kunne vise seg å være det motsatte når jeg skulle starte analysen.

Under intervjuprosessen ønsket jeg en uformell dialog og avslappet atmosfære med informantene. Jeg var derfor åpen for at intervjuet skulle skje på informantenes premisser, og tid og sted for gjennomføringen fikk de selv bestemme etter hva som passet dem best. Slik kunne informantene føle seg komfortable i trygge omgivelser. Da jeg kommuniserte med informantene i forkant av intervjuene, la jeg vekt på presis informasjon om studien, med tanke på anonymitet og hvilke rettigheter de hadde gjennom forskningsprosessen. Jeg håpet at dette kunne gi grunnlag for å vekke tillit hos informantene.

Intervjuprosessen varte i drøye tre måneder. Siden informantene var lokalisert på forskjellige steder på Vestlandet og Østlandet hadde jeg to reiser fra Bergen. Omgivelsene der vi møttes varierte – på arbeidsplassen, i hjemmet eller på den lokale kafeen. Dette fungerte bra. Jeg opplevde de fleste informantene som rolig og avslappet, og de fortalte velvillig om sine erfaringer og meninger om elbilen. Jeg kunne ikke se antydning til ubehag hos informantene underveis i samtalen, som kan ha sammenheng med at oppgavens tema er mindre sensitivt. Etter hvert som intervjuene ble gjennomført la jeg merke til at informantene responderte forskjellig på noen temaer, og jevnt over var det en tendens til at veteranene svarte mer utfyllende på visse spørsmål enn de som hadde kjøpt elbil de siste to-tre årene.

Det var ingen åpenbare tegn i datamaterialet til at omgivelsene utgjorde noen forskjell for informantene. Det kunne til tider oppstå noe bakgrunnsstøy på kafeer, men det påvirket ikke relasjonen oss imellom betydelig. Ansikt til ansikt intervju kan dog by på andre utfordringer.

Under intervjuet kan informanter avgi informasjon ut fra hva de tror kan forventes av dem. Karakteristikken til informanten som alder, kjønn, utseende og personlighet kan føre til at informanten gjør seg opp en mening om vedkommende og informasjonen som avgis blir påvirket av dette (Bryman 2008:391). Interaksjonen mellom intervjuer og informanten er derfor viktig for at intervjuprosessen skal bli vellykket. Intervjuene ble tatt opp på lydbånd og senere transkribert. Intervjuene varte i gjennomsnitt en time – alt fra 50 minutter til 1 time og 20 minutter.

3.4 Reliabilitet og validitet

De mest sentrale kriteriene for samfunnsforskning er reliabilitet og validitet. Reliabilitet referer til studiens pålitelighet og troverdighet, og omhandler hvorvidt det er mulig å reproducere studien for andre forskere på et senere tidspunkt (Kvale og Brinkmann, 2009:327). Hvordan har jeg sørget for at denne studien kan anses som pålitelig? For å ivareta en god reliabilitet har jeg lagt fram mine metodiske valg og prosedyrer for gjennomføring. Intervjuguiden sørget for at samtlige temaer ble nevnt for informantene. Alle intervju ble transkribert, og det brukes direkte sitat fra informantene i oppgaven. Underveis i analysearbeidet kunne jeg forsikre meg om alt var riktig ved å gå tilbake og sjekke hva informantene sa i de ulike intervjuene. Jeg har videre gjort rede for de teoretiske rammeverkene som har fungert både som retningslinjer i utarbeidelsen av intervjuguiden og som nyttig verktøy for å analysere det empiriske datamaterialet.

Det kan være flere svakheter ved oppgavens reliabilitet, i første rekke replikasjon. Ustrukturerte intervju kan føre til at andre forskere ikke kan følge en standard prosedyre for å oppnå samme resultat. I analysebiten vil det være opp til forskeren selv å bestemme hva som skal vektlegges som viktige funn (Bryman 2008:391). Et annet punkt er den relative raske utviklingen på feltet. De siste fem årene har det skjedd en stor utvikling i både teknologi, infrastruktur og antall elbileiere. Mitt datamateriale er basert på primærdata, som er unik for konteksten norske elbileiere var en del av høsten 2015. Det er lite som tyder på at utviklingen vil stoppe nå. Det vil skje forandringer – insentiver vil endres, ny infrastruktur bygges ut og nye innovasjoner vil komme på markedet de kommende årene. I tråd med denne utviklingen kan det tenkes at det dannes nye preferanser og oppfatninger blant elbileiere i fremtiden. Dette er en case-studie hvor jeg har intervjuet ulike type bileiere. Som tidligere nevnt er ikke

utvalget mitt representativt, og jeg mangler grunnlag for å kunne generalisere til den norske befolkningen. Min ambisjon er likevel at oppgavens funn kan gi verdifulle innblikk i hvorfor norske forbrukere velger elbil. Som nevnt i avsnitt 3.2 kan kunnskap om én analyseenhet være grunnlag for teoretiske generaliseringer og forståelse (Bryman 2008:394). Derfor hevder jeg at forståelsen for elbilister i denne oppgaven kan ha gyldighet for andre under lignende omstendigheter.

Et annet punkt som potensielt kan kritiseres ved oppgaven er utvalget av informanter. Selv om jeg ikke har vært ute etter representativitet, utelukket jeg en stor andel elbileiere i det jeg gikk direkte til Norsk elbilforening. Omtrent halvparten av norske elbileiere var medlem på det tidspunktet. Videre ble innleggene om studien publisert på Facebook. Medlemmene som kontaktet meg var dermed aktive på sosiale medier – som igjen ekskluderer de som ikke er det. Informantene som utgjør oppgavens utvalg er mest sannsynlig bestående av personer som på ulike vis er spesielt interessert i elbiler. Personer som først og fremst har rent instrumentelle, individuelle interesser av slike biler, kan tenkes å ha liten interesse for å delta i en sosiologisk oppgave. Ut fra disse betraktningene er det derfor en viss fare for systematiske skjevheter i utvalget.

Validitet referer til gyldighet. Det vil si hvorvidt studien undersøker det som er ment å bli undersøkt (Kvale & Brinkmann 2009:246). Kan jeg hevde at analysen har besvart mine problemstillinger? Det er ingen garanti for at man ut fra informantenes fortellinger får utfyllende kunnskap som er relevant. I tillegg må man som forsker være kritisk til eget arbeid både før, under og etter intervjuene og følgelig ta høyde for at subjektive tolkninger kan svekke validiteten. Kunne jeg formulert bedre spørsmål? Har jeg påvirket eller veiledet informantene under intervjuene? Jeg prøvde å gjøre det klart overfor informantene både før og underveis at det ikke eksisterte noen fasitsvar på spørsmålene, og at jeg var interessert i deres opplevelser. Videre har jeg lite grunnlag for å mistenke at informantene ikke var oppriktig i intervjuene – jeg tror jeg har lyktes i få innblikk i informantenes subjektive erfaringer. Det er likevel nødvendig å presisere at alle informanter kan ha et ønske om å fremstå på en spesifikk måte, og at bevisst selvpresentasjon blant informantene kan ha funnet sted (Goffman 1959).

3.5 Induksjon, deduksjon og abduksjon

I dette avsnittet vil jeg i korte trekk diskutere forholdet mellom empiri og teori i oppgaven. Når man skal gjennomføre et arbeid er det vanskelig å sette i gang uten å ha tilegnet seg noe kunnskap om temaet før studien. Samtidig har jeg ikke startet oppgaven med en teori som enten har blitt bekreftet eller avvist.

Blaikie skiller mellom ulike hovedtyper av forskningsstrategier (Blaikie 2010:18-19). Disse er konstruerte idealtyper som trekker frem typiske trekk ved de ulike tilnærmingene. Noe samfunnsforskning vil bestå av en kombinasjon av disse mens andre vil falle utenfor tilnærmingene. I induktive forskningsopplegg tar man utgangspunkt i datamaterialet og videreføres med analyse i den hensikt å generalisere og utvikle nye teorier basert på empiriske observasjoner. I deduktive forskningsopplegg prøver man å teste en teori. Det er det teoretiske som utgjør utgangspunktet og rammene for studien, og man avleder en eller flere hypoteser som skal testes ved å samle inn aktuelle data. Min oppgave er sterkt empirisk forankret. Det er informantenes fortellinger for hvorfor de velger å kjøre elbil som står i fokus. Målet er likevel ikke å generalisere. På den andre siden er den teoretisk orientert – teorien var sentral i utarbeidelsen av intervjuguiden samt at den fungerte som et nyttig verktøy i å analysere hvorfor forbrukere velger å kjøre elbil. Jeg skal likevel ikke teste noen hypoteser. Denne oppgaven har en forskningsstrategi som kan hevdes å inneha momenter ved begge, og jeg mener derfor oppgaven har en strategi som ligner det Blaikie omtaler som abduksjon – en strategi hvor teori og empiri er sammenflettet. Teori og data utvikles sammen utover i forskningsprosessen.

3.6 Etske refleksjoner

Som forsker har man ansvar for å ivareta en rekke moralske og etiske retningslinjer gjennom hele forskningsprosessen (Kvale & Brinkmann 2009:272). Hvis en person velger å kjøre elbil er dette offentlig tilgjengelig informasjon for alle. Det er derimot ikke i offentligheten sin interesse å vite hvorfor vedkommende velger å kjøre elbil, siden dette kan knyttes til personlige meninger. Studien ble meldt inn til Norsk Samfunnsvitenskapelig Datatjeneste hvor både intervjuguide og andre forhold som gjaldt oppgaven ble godkjent. Alle bileiere som ble ansett som potensielle informanter fikk informasjon i form av et informasjonsskriv (Kvale & Brinkmann 2009:71). Åpenhet om prosjektets hensikt og informert samtykke var viktig. I

dette stod det hva som var formålet med studien og i korte trekk hva den skulle omhandle. Jeg ønsket ikke å gi for mange detaljerte opplysninger siden det kunne påvirke informantenes svar. I informasjonsskrivet kunne informantene også lese hva det ville innebære å delta og hvilke rettigheter de hadde (Kvale & Brinkmann 2009:71). Å stille opp som informant var helt frivillig, og enhver som deltok hadde muligheten til å trekke seg. Dette ble også repetert like før intervjuene ble gjennomført. Hvordan båndopptakene ble håndtert etter intervju ble også gjort rede for. Disse ble lagret på elektroniske enheter låst med passord som kun intervjuer selv hadde adgang til. Disse ble slettet etter endt oppgaveinnlevering og sensur.

Konfidensialitet er som nevnt et viktig prinsipp innen etiske problemstillinger (Kvale & Brinkmann 2009:272). Dette handler om at man skal beskytte informantenes privatliv og identitet. Alle informanter ble anonymisert i oppgaven slik at de ikke kan gjenkjennes for offentligheten. Jeg gav fiktive navn til informantene. Jeg har valgt å ikke beskrive informantene i detalj slik at de kan gjenkjennes, spesielt viktig var dette for noen av informantene som har kjørt elbil lenger enn 10 år. Noen av disse var tidlig ute med å anskaffe seg elbil, og har i noen tilfeller vært kjent for dette på sitt hjemsted. Noen har til og med vært først ute i sin landsdel med en spesiell type modell. Videre er det informanter som pendler og kommer fra et lite sted hvor lokalmiljøet kan identifisere de ut fra arbeids- og familiesituasjon. Jeg har likevel prøvd å balansere dette så langt det har latt seg gjøre fordi dette er informasjon som er sentral for å forstå hverdagssituasjonen som kan gjenspeile praksiser med elbilen.

I påfølgende kapitler vil jeg først kort presentere hver informant før jeg går videre til analysen, som utgjør størstedelen av oppgaven. Her vil jeg diskutere funnene i lys av de teoretiske rammeverkene. Jeg legger herved presentasjonen av de metodiske valgene bak meg, og fortsetter til presentasjonen av informanter og analysen. Analysen utgjør tre kapitler.

Kapittel 4. Presentasjon av informantene

I dette kapitlet vil jeg presentere informantene som deltar i oppgaven. Hensikten er å gi et kort overblikk over hvem de er. Jeg skal gjøre rede for hvilken elbil de har, hvor lenge de har kjørt elbil, hvilket kjøretøy elbilen erstattet, og hvor mange biler de har i husholdningen. Andre fellestrekk som familie- og bosituasjon, utdanning, kjønn, alder og sivilstatus er ikke direkte nødvendig for å besvare problemstillingen, men kan likevel være relevant for oppgaven. For eksempel kan familie- eller bosituasjon bli nevnt i begrunnelsen for å kjøre elbil.

4.1 Moderne elbilister

Gunnar er i trettiårene, gift og har to barn. Det er fire personer i husholdningen. Han har en bachelor med praktisk-pedagogisk utdanning, og tar en master ved siden av jobben. Han jobber som lærer. Han har hatt førerkort siden 2003. I husholdningen har de to biler – en konvensjonell bil og Renault Zoe. Renault Zoe erstattet en annen elbil de hadde fram til 2014 som de byttet ut grunnet rekkevidde. Det er elbilen som blir brukt til daglig basis. Gunnar bor på Østlandet.

Arild er i trettiårene, gift og har to barn. Det er fire personer i husholdningen. Han har en master i Offshore teknikk og jobber som konsulent i et firma. Han har hatt førerkort siden han var 18 år. I husholdningen har de to biler, en elbil og en Tesla. Den første elbilen erstattet en konvensjonell bil i 2012 fordi de måtte ha større plass som følger av familiestørrelse. I 2014 fikk de Tesla. De bruker Tesla til daglig småkjøring, og hvis de skal ut på lengre turer blir den andre elbilen benyttet. Arild bor på Vestlandet.

Inger er gift og har barn. Det er tre personer i husholdningen. Hun er har tatt høyere utdanning og jobber ved en offentlig institusjon. Hun var 20 år da hun tok førerkort, og kjører til daglig en elbil som de fikk sommeren for ikke mange år siden. I husholdningen har de også en annen konvensjonell bil som de bruker til ferie og langkjøring. Hun bor i Norge og pendler daglig til jobben sin.

Thomas er femtiårene, gift og har to barn. Det er fire personer i husholdningen. Han er

utdannet ingeniør, og har i senere tid tatt lederutdanning i utlandet. Han jobber i dag som daglig leder. Han har hatt førerkort siden han var 18 år. Han fikk seg Tesla Model S i som erstattet en konvensjonell bil, som han hadde i 1 år. Så kjøpte han seg en ny Tesla som hadde firehjulsdrift i 2015. Det er to biler i husholdningen, den andre bilen er en konvensjonell bil. Han bruker elbilen daglig. Thomas bor på Vestlandet.

4.2 Veteraner

Georg er gift og har barn. Det er fire personer i husholdningen. Han har utdanning fra teknisk fagskole, er utdannet elektriker. Han har jobbet flere år i offentlig etat, men er nå administrerende direktør i et firma. Han har hatt førerkort i flere tiår. Han fikk seg elbil i 2004 som erstattet en konvensjonell bil. Etter et par år kjøpte han seg en ny elbil, Think. I dag har familien også andre elbiler. Georg bor i Norge.

Hilde er førtiårene, gift og har to barn. Det er fire personer i husholdningen. Hun har hovedfag i et naturvitenskapelig fag, og ved siden av å jobbe i offentlig etat tar hun etterutdanning innenfor et nytt fag. Hun har hatt førerkort siden hun var 18 år. På midten av 2000-tallet fikk hun seg en elbil som varte i mange år. I dag har hun Tesla. Hilde bor i Norge. Det er hovedsakelig hun som har brukt elbil opp gjennom årene.

Espen er i femtiårene, samboer og har barn. Det er fem personer i husholdningen. Han er utdannet sivilingeniør og jobber til daglig i et firma. Han kjøpte sin første elbil på 90-tallet. Han har hatt flere elbiler. Den første elbilen erstattet en konvensjonell bil. I dag kjører han en Think. Espen bor i Norge.

Berit er i førtiårene, gift og har 3 barn. I husholdningen er det 5 personer. Hun har en mastergrad fra universitetet. Hun har jobbet flere år i offentlig virksomhet og har hatt førerkort siden -88. Den første elbilen hun kjørte var en Think. I dag kjører de også Tesla. Berit bor i Norge.

4.3 Konvensjonelle bilister

Sindre er i tjueårene, ugift og har ikke barn. Han har en mastergrad, og jobber som rådgiver.

Han har hatt førerkort siden han var 18 år. Samme år som han fikk førerkort kjøpte han en Citroen C2 2004-modell, som han fortsatt har i dag. I hverdagen tar han kollektivtrafikk til og fra jobben, og bilen hans står parkert store deler av uken. Han kunne tenke seg å bytte til elbil ved neste bilkjøp. Sindre bor på Vestlandet.

Trine er i femtiårene, skilt og har to barn. Det er to personer i husholdningen. Hun er utdannet adjunkt, og jobber som lærer på barnetrinn og ungdomsskole. Hun har hatt førerkort siden '81, og hun kjører i dag en MINI One 2013-modell som hun leaser. Hun byttet ut sin gamle bil med dagens etter 7 år da garantien gikk ut og hun tenkte reparasjonene kanskje kom til å komme. Trine kan vurdere elbil til neste år når leasingavtalen utgår. Hun bor på Vestlandet.

Kåre er i sekstiårene, gift og har to barn. Det er 2 personer i husholdningen. Han har tatt ingeniørutdannelse hos Forsvaret. I tillegg har han vært administrerende direktør for engelske og amerikanske bedrifter. Han har kjørt firmabil i en årrekke, så den første bilen han kjøpte selv var en Mercedes. Han bor på Vestlandet og er pensjonist. Kåre kunne ikke tenke seg elbil.

Kapittel 5. Elbilens miljøgevinst og samfunnsmessige fordeler

I dette kapitlet har jeg som formål å belyse informantenes oppfatninger om hvorvidt elbilen kan ha samfunnsmessige fordeler. Med utgangspunkt i regjeringens politikk på 2000-tallet, med mål om et grønt skifte i den norske bilparken (jf. kapittel 1), er det nærliggende å spørre: Hvor sentralt står miljøaspektet for forbrukerne i deres fortellinger om valget å kjøre elbil? I hvilken grad kan man si at miljøet har vært en mer framtrødende faktor for de som har kjørt elbil siden 2005 sammenlignet med de som har kjøpt elbil de siste to-tre år? Aksen og Kurani (2012a, 2012b) hevder at lavutslippsbiler kan skille seg fra konvensjonelle biler ved at de representerer en ny visjon om konsum som kan være fordelaktig for både forbruker og samfunnet for øvrig. Mine funn i denne oppgaven tyder på at man kan underbygge denne antagelsen. Blant de forskjellige elementene som informantene nevner i sine grunnivelser for å kjøre elbil, blir samfunnsmessige fordeler trukket frem.

I den første delen av dette kapitlet vil jeg presentere elbilistenes oppfatninger om forholdet mellom elbiler og miljø. Moderne elbilister blir først presentert, deretter blir veteraner presentert. For å få et nyansert bilde på dette, vil det også bli presentert hvilke meninger konvensjonelle bilister har knyttet til dette. Hvor viktig hadde miljøet eventuelt vært for dem ved kjøp av elbil? Kan det argumenteres for at elbilen har samfunnsmessige fordeler i det hele tatt?

Selv om jeg kommer til å omtale elbilistene som veteraner eller moderne elbilister, vil grupperingen under presentasjonen av miljøholdninger være et unntak for den videre gangen i oppgaven. I andre del av dette kapitlet vil jeg konstruere hovedkategorier med ulike oppfatninger om hvilke samfunnsmessige fordeler elbilen kan ha, uavhengig av hvor lenge informantene har hatt elbil eller ikke. Eksempler på sitater fra intervjuene brukes for å illustrere de ulike kategoriernes meninger. Slik vil også påfølgende analysekapitler bli strukturert. Heffners (et al. 2007) semiotiske perspektiv og Aksen og Kuranis typologi (2012a, 2012b), herunder samfunnsmessige funksjonelle og symbolske attributter, samt deres ulike perspektiver på sosial påvirkning, er teori som vil bli benyttet her.

5.1 Presentasjon av miljøholdninger

5.1.1 Moderne elbilister

Blant de fire informantene som har kjørt elbil de siste to-tre årene er det ingen som forteller at de fikk seg elbil for miljøets skyld. Et gjennomgående funn i disse intervjuene er usikkerheten om hvorvidt de anser elbilen som miljøvennlig eller ikke, og de var tilbakeholden og forsiktige når de uttalte seg om dette temaet. I den pågående debatten i media har flere stilt kritiske spørsmål til politikken som regjeringen har utøvd, og om den teknologien elbilen er basert på (jf. kapittel 1). Dette kan ha påvirket oppfatningene deres om dette temaet. Det er nødvendig å presisere at ingen av informantene har en direkte arbeidstilknytning til forskning på dette feltet. På spørsmål om de anså bilen som miljøvennlig, svarer de blant annet:

Jeg tror ikke, eller la meg si det sånn, det har vært mange diskusjoner rundt det (...) Jeg tror du kan regne på dette på mange måter, og jeg tror ikke nødvendigvis elbilen er totalt sett mer miljøvennlig (...) Så i utgangspunktet for elbil, så har du jo elektrisiteten også. Hvor er den produsert hen? (Thomas).

Det å produsere disse batteriene, det er ikke særlig miljøvennlig. Det kan være direkte miljøskadelig. Så, for min del er jeg nok ikke den som snakker høyest om miljøfordeler på kort sikt. Men det kommer litt an på (...) altså forskning har vist det forurenses mer å lage elbilen enn andre biler (...) Du skal snakke litt forsiktig om det.. dette voldsomme miljøaspektet på kort sikt. Hvis du er veldig miljøvennlig, så burde du ikke kjøpe deg bil (Arild).

Disse sitatene belyser to viktige punkt i meningsdannelsen til moderne elbilister om elbilen. Det første punktet er drivstoffet – kommer strømmen fra fornybar energi? Det andre punktet er produksjon – hvor mye utslipp er det fra produksjonen av elbiler sammenlignet med konvensjonelle biler, og hva med defekte batterier? Dette spør moderne elbilister seg om. Gjennom samtalene påpeker informantene at det også er like viktig å se på det store bildet knyttet til dette temaet. Drivhusgasser forholder seg ikke til landegrensener, og nordmenn er bare en liten del av totaliteten. De stiller seg usikker til hvorvidt elbilen bidrar til å redusere global oppvarming, som Axsen og Kurani (2012b:315) betegner som en av flere funksjonelle attributter ved elbilen. På den andre siden uttrykker Thomas at man ikke må glemme at Norge

går litt i bresjen med å innføre insentiver, og at politikken til den rødgrønne regjeringen kan være en god modell for andre stater. Arild får frem et annet poeng. Hvis man er opptatt av miljøet burde man bruke bil minst mulig og helst benytte seg av kollektivtrafikk. Han mener elbilprosjektet fortsatt er i oppstartsfasen, og at miljøfaktoren kommer til å bli mer framtredd med tiden når det blir investert i teknologien fremover. Det sistnevnte er et synspunkt som jeg kommer tilbake til senere i kapittelet. På spørsmål om hvor viktig miljøet var for å få seg elbil, svarer Inger slik:

Jeg vil si at vi var en helt normal familie på miljøfronten før vi fikk oss elbil. Vi var ikke noe utprega miljøfriker hverken jeg eller mannen min. Sånn at det å få seg elbil gjorde at vi ble litt mer bevisst faktisk (...) Men miljøet er vel kanskje en av dem faktorene som har telt minst på en måte.

Under intervjuene ga moderne elbilister uttrykk for at de hadde et relativt avslappet forhold til hvorvidt elbilen er miljøvennlig eller ikke, og at de hverken anså seg selv som miljøaktivister eller «miljøsvin». De var påpasselig med ikke å komme med noen sterke antagelser, samtidig som de ikke kunne utelukke noe som helst. Thomas sitt poeng med at det finnes flere måter å beregne miljøgevinsten ved elbilen på, kan for øvrig ses som en parallell til tilsvarende poenger i den generelle diskusjonen om globale miljøsituasjonen. Denne kjennetegnes av uklare årsak-virkningsforhold der det er vanskelig å fastslå virkningene av tiltak (Nilsen 1997). Det at elbilen ikke har direkte utslipp av klimagasser blir verdsatt av moderne elbilister og sett på som en fin bonus, men har ikke noe større betydning for dem utover det. Med andre ord, elbilpraksisen til moderne elbilister i denne oppgaven er i liten grad et uttrykk for miljøvennlig livsstil (Axsen & Kurani 2012b:327).

Ut fra perspektivene for sosial påvirkning kan informantene i denne gruppen bli definert som *imitators* og *conservatives* (Axsen & Kurani 2012b:318). De har adoptert innovasjonen elbil senere enn de som var først ute, veteranene. Ulike forklaringer av dette vil jeg komme tilbake til senere i oppgaven. Granovetter (1978) forklarer at *conservatives* har en relativ høy terskel for å bli overbevist om hvorvidt den aktuelle innovasjonen passer dem (Axsen & Kurani 2012b:320). De opplever mindre risiko ved å se at andre tar i bruk elbilen før de selv gjør det. Det var likevel ingen av de moderne elbilistene som hadde bekjente i sine sosiale nettverk som hadde vært tidlig ute med elbil som kunne inspirert dem. Det kan være noe av forklaringen på at det har tatt lengre tid før de selv fikk seg elbil sammenlignet med

veteranene. Videre kommer det fram gjennom intervjuene at denne gruppen har en relativ klar idé om hvordan den typiske elbilisten på midten av 2000-tallet var:

Ja, det ser jeg for meg var litt sånn, sånn ny.. hva skal jeg si, kanskje litt miljøbevisste og folk som kanskje var opptatt av å prøve det nye (Gunnar).

Flere av informantene beskrev en typisk elbilkjører på midten av 2000-tallet som en person med interesse for noe som skilte seg ut, og som mer eller mindre var bevisst på miljøet i anskaffelsen av elbil. Thomas og Inger oppsummerer dem slik:

Nei, de tror jeg nok var entusiaster. Jeg vil ikke bruke ordet nerd noe negativt, men det var spesielt interesserte. Jeg tror også noe med... hvis jeg skal tippe uten å ha noe godt fundament der, fordi mange gikk på det med at du var overbevist om at det var veldig mye mer miljøvennlig. Det tror jeg.. fordi at det var ingen som utfordret de på det.

(...) Jeg tror det er så forskjellig fra folk til folk, det er jo de som kjøpte elbil på begynnelsen når det kom. De var nok mye mer miljøbevisste enn det vi er (...).

Ut fra disse beskrivelsene kan det tyde på at moderne elbilister i stor grad er enige om hva som kjennetegner elbilkjøreren for 10 år siden. Miljøaspektet er den faktoren som blir vektlagt. Andre faktorer som blir nevnt er interesse for ny teknologi. Arild tror også at miljøfaktoren var mer betydelig for datidens elbilister: «(...) Elles så vet jeg ikke om miljøbevisstheten i dag er like stor som da folk kjøpt Think i sin tid». Denne antagelsen fra moderne elbilister er et interessant funn. Innledningsvis i teorikapittelet blir det presentert en rekke sider og egenskaper ved elbilen, alt fra økonomiske argumenter til komfortabel kjøreopplevelse (Axsen & Kurani 2012a, 2012b). På spørsmål om hvordan de ser for seg en elbilist for 10 år siden sammenlignet med sine egne preferanser, har de et påfallende fokus på miljøaspektet. Deres oppfatning kan tyde på at miljøet var en faktor som veide tyngre i veteranenes resonnement, enn deres egne for å kjøre elbil. Moderne elbilister har dermed en *denotation* – en felles, delt oppfatning om at miljøaspektet stod sterkere hos personer som kjørte elbil for 10 år siden (Heffner et al. 2007:398). Intervjuer med veteraner underbygger ikke denne oppfatningen til moderne elbilister. Veteranene har forskjellige *connotations* – deres subjektive meninger står i kontrast til hverandre når det kommer til miljøaspektet. De har i likhet med moderne elbilister varierende meninger om elbilen (Heffner et al. 2007:398).

For å forstå hvorfor personer velger elbil til lokal mobilitet i hverdagen er det derfor nødvendig å utforske hvorfor ulike denotasjoner er relevant for dem. Vi skal se senere i oppgaven at sosiale faktorer er relevant for valget om å kjøre elbil.

Hvorfor moderne elbilister er skråsikre i omtalen av veteraner kan ha sammenheng med bilmodellene som var tilgjengelige på markedet på begynnelsen og midten av 2000-tallet. Både Arild og Thomas påpeker dette. Modellene som var tilgjengelige for 10 år siden var begrenset med tanke på størrelse, komfort og rekkevidde. Dessuten fikk ikke elbilen den gang det samme kritiske blikket vendt mot seg om hvorvidt den var mer miljøvennlig. Dette er et essensielt poeng. Ny teknologi har gjort det mulig å utvikle elbilens størrelse, utseende og kraft. Bilindustrien kan påvirke våre oppfatninger av elbilen når det gjelder praktiske egenskaper som rekkevidde og komfort, men også mer abstrakte egenskaper som status og hvilke sider av en selv bilen kan formidle til andre (Axsen & Kurani 2012a, 2012b). Nye modeller på markedet kan også utfordre legitimeringen for å beholde insentiver staten har innført. Dette vil bli nærmere diskutert i kapittel 7. Jeg vil nå gå over til å presentere hvilke miljøholdninger veteranene har.

5.1.2 Veteraner

På spørsmål om hvordan veteranene vil definere en tilfeldig elbilkjører i dag har de vanskeligheter med å komme med en spesifikk beskrivelse. Ettersom det er så utbredt på norske veier, blir svaret deres den vanlige mannen i gata. Hilde sier at det har blitt et mye større spekter nå: «Jeg vet ikke om vi kan bruke ordet stereotypisk. Fordi jeg prøver å tenke på hvilke venner jeg har som kjører elbil nå. Og det er liksom alt fra den forsiktige med delvis lavtlønnet yrke, til brautende ekle bergensere».

Blant informantene som har kjørt elbil i mer enn 10 år kommer det fram ulike holdninger til miljøet. Noen av disse samsvarer med beskrivelsen moderne elbilister gav denne gruppen, mens andre skiller seg ut. Dette spriket i miljøholdninger er lite oppsiktsvekkende, og kan tyde på at valget om å kjøre elbil den gang inneholdt mange vurderingsfaktorer. Ut fra samtalen med Espen kommer det tydelig fram hva som var avgjørende for at han skulle få seg elbil.

I: Kan du fortelle litt om den prosessen før du fikk deg elbil?

E: Nei, det handlet jo om miljøet. Den gangen så var det jo ordentlig, det var jo ikke sant, nå så husker jeg har jobbet som (...) Og så var jeg helt sånn i fyr og flamme da (...) jeg sa til (...): "Og det, det som luktet av den bilen. Det var sigarettøyk" [latter]. Ikke sant, før var det jo eksos. Så det, det har alltid vært veldig viktig for meg da. Det der med forurensning. Det var hele motivasjonen rett og slett.

Da Espen fikk seg elbil spilte miljøet en viktig faktor. Han erkjenner likevel at holdningen hans knyttet til miljøspørsmålet har endret seg litt med tiden. De siste årene har man sett mer på de store sammenhengene, og Espen trekker fram det som både Thomas og Arild poengterte. Norge er ikke isolert fra resten av Europa med tanke på strømmettet: så hvor ren er norsk elektrisitet? Videre sier Espen at utslipp per kilometer mellom elbil og konvensjonell bil i dag er overraskende lik hvis man tar høyde for alle sider ved bilens livsløp. I diskusjoner om hvorvidt elbilen er mer miljøvennlig har han fått bena litt mer på jorda. Oppfatningen om at elbilen er et miljøvennlig produkt kan dermed sies å ha blitt moderert noe.

På den andre siden finnes det mange måter å regne ut dette på, og for Espen er det viktig at elbilen ikke har utslipp når han kjører i hverdagen. Det Think stod for (miljømessig) som Espen identifiserte seg med i anskaffelsen av elbilen, har blitt visket ut i dagens modeller og strider mot hans *narrative of self* (Axsen & Kurani 2012a:1060). Han sier at han kunne kjøpt seg ny elbil, men har beholdt Think fordi den fortsatt dekker hans behov. At han fortsatt kjører Think, en elbil fra 90-tallet, framfor moderne modeller, kan tolkes som en opprettholdelse av hans selvoppfatning som en miljøbevisst person. Dette vil jeg komme mer tilbake til i neste kapittel. Espen vil underveis i samtalen få understreke at kollektivtrafikk er det mest miljøvennlige transportmiddelet: «(...) det er jo mye smartere å kjøre buss da ikke sant. Så det vil jeg gjerne ha sagt også».

På spørsmål om hvor viktig miljøet var for anskaffelsen av elbil svarer Berit at hun og mannen var spesielt opptatt av at elbilen gikk på fornybar energi. Berit fokuserer på selve drivstoffet, og understreker at det hadde ikke hadde vært aktuelt hvis Think hadde gått på et drivstoff av typen bensin eller diesel. Hun mener likevel at elbilen i seg selv ikke kan bidra til at miljøet globalt sett blir bedre. Hun utdyper:

(...) Og så klart, det ligger jo i bakhodet at vi, det er liksom en miljøvennlig bil i forhold til energi, men jeg må innrømme at det er jo ikke det som er det viktigste

argumentet vårt. Altså, det er ikke, det føles ikke mer... noe mer grønnere og frelse verden om vi kjører gjerne fem, om det så er to millioner som kjører elbil så tror jeg ikke miljøet blir reddet av den grunn (...).

Både Espen og Berit kjører Think. Det kan hevdes at begge var miljøorienterte da de fikk seg elbil, men på hver sin måte. Espen syntes at null utslipp når man kjører var den viktigste faktoren da han fikk seg Think. For Berit var det mest positive at bilen gikk på fornybar energi som er grønnere enn bensin og diesel. De har dermed litt ulike konnotasjoner til elbilen med tanke på miljøaspektet (Heffner et al. 2007:398). Beskrivelsene deres tyder derimot på at de mener miljøet globalt sett ikke kan reddes ved at flere kjører elbil. Begge supplerer dette synet med å si at kollektivtrafikken er det viktigste tiltaket mot global oppvarming når det kommer til transportvalg blant private aktører. De to resterende informantene i denne gruppen fokuserte på andre faktorer i valget om å kjøre elbil. Hilde forteller om blandende reaksjoner når hun fikk seg elbil. Spesielt miljøfaktoren har blitt diskutert i hennes nettverk. Hun ordlegger seg slik:

H: Men folk vil jo alltid prøve å sette meg på plass med å si at det ikke er noe miljøvennlig og bla bla. Det er ikke argument for meg så.

I: Hva tenker du da?

H: Nei, de sier at det koster så mye, og at disse batteriene ikke er miljøvennlig og det koster så mye å destruere det og resirkulere. Og de skal liksom prøve å ta meg litt på at du er ikke miljøvennlig du. Men jeg har ikke kjøpt den for å være miljøvennlig. Selv om det kanskje er litt politisk korrekt å si [latter].

Hilde forteller at folk i hennes omgangskrets antok at hun fikk seg elbil for å være miljøbevisst. Hun vil likevel ikke se på seg selv som en miljøaktivist, og mener selv at hun er mest lik den gjennomsnittlige nordmann: hun resirkulerer avfall i husholdningen, men flyr like mye som før. Hun fikk seg elbil hovedsakelig av andre årsaker. For Georg var heller ikke miljøet en avgjørende faktor for å anskaffelsen av elbil. Han fikk interesse for elbil takket være helt andre faktorer.

I: I hvilken grad var miljøaspektet inne bildet når du valgte elbil?

G: Heilt uinteressant.

I: Ja?

G: Det var bompenger som gjaldt. Så miljøaspektet det er egentlig bare et godt alibi. Men i ettertid ser du jo at det er et viktig alibi, og faktisk har blitt et poeng etter hvert også.

Beskrivelsene overfor tyder på at Georg og Hilde har en relativ avslappet tilnærming til elbilen når det gjelder miljøaspektet. I likhet med moderne elbilister var ikke miljøet en viktig faktor for dem. De har en konnotasjon til elbilen som står i kontrast til den moderne elbilister gav denne gruppen (Heffner et al. 2007:398). Kort oppsummert ser vi at informantene, uavhengig av hvor lenge de har kjørt elbil, toner ned miljøgevinsten til elbilen globalt sett. De har likevel oppfatningen om at elbilen kan ha samfunnsmessige fordeler. Før jeg kommer inn på kategoriene jeg har konstruert som illustrerer ulike meninger, skal jeg presentere hva konvensjonelle bilister tenker om miljøet i forbindelse med elbilen.

5.1.3 Konvensjonelle bilister

Informanter med konvensjonelle biler har ulike tanker om miljøaspektet knyttet til elbilen. Sindre er den som er mest åpen for å bytte bil, og han kunne tenke seg å få seg en elbil ved neste bilbytte.

I: Du sa at du kanskje kunne tenke deg å kjøpe elbil. I hvilken grad vil du si at elbil kan appellere til dine verdier og holdninger?

S: Ja, det er jo klimabevissthet, prøver å ha kjøttfri dag osv., sånne småting. Og det å ha en elbil vil jo ha vært, ha hjulpet til på den delen der. Så det ville jo, hvis jeg hadde fått meg en elbil så hadde det vært en faktor som hadde veid en del, som mange andre tiltak (...).

Sindre prøver å ha en mest mulig grønn livsstil, og forteller at elbilen kunne blitt en del av denne. Elbilen er dermed i overensstemmelse med hans selvopfatning – som kan være et av flere små tiltak i hans bidrag til å minske sin påvirkning på miljøet (Axsen & Kurani 2012a:1060). Videre forteller Sindre at elbil stadig er et diskusjonstema i hans omgangskrets. Sindre har selv liten erfaring med elbil, men gjennom samtaler med bekjente har de dannet en felles forståelse for hva elbilen betyr for dem. Sosiale interaksjoner har spilt en rolle for Sindres oppfatning om elbilen (Axsen & Kurani 2012a:1059). *Translation* er et begrep på

sosial påvirkning jeg anvender i forklaringen på hvorfor han kan vurdere elbil.

I: Du nevnte at du hadde en fetter som kjørte elbil. Hvor reell tror du sosial påvirkning har noe å si for at potensielle kjøpere skal få seg elbil?

S: Jeg tror det har veldig mye å si på hvilke holdninger man har til elbiler. For hvis du er i et sosialt nettverk hvor alle er klima, eller som tror på menneskeskapte klimaendringer for eksempel, så vil man være mer tilbøyelig eller kanskje ha enda større insentiver da for å få elbil. Og sikkert (...) denne sosiale statusen å ha elbil eksisterer jo i en viss forstand hvis du er i riktig miljø. Så, liksom de som har, ja jeg har jo flere venner som er klimaengasjerte, og jeg vil jo sikkert få høre det hvis jeg gikk for elbil [latter].

I: Ja, hva slags miljø henger du i?

S: Nei, det er jo liksom, typiske mennesker i midten av 20-årene som har studert samfunnsvitenskap, så med høy utdanning som bruker stemmeretten. Ja, å være, altså jeg jobbet for Amnesty en periode så jeg har mange venner derfra. Og der er det jo mange aktivister ikke sant.

Ut fra det Sindre forteller kan vi se at han tilskriver elbilen en symbolsk mening som kan formidle gode verdier og status. Sindre har møtt på flere som har vært kritisk til hvorvidt elbilen er miljøvennlig. Som vi skal se i neste del av kapittelet mener Sindre at man må tenke langsiktig når man diskuterer dette temaet. Etter at Trine flyttet til en sentrumsnær del av byen, ser hun at forurensningen er for stor og dette er noe som må tas tak i. Hun har selv blitt påvirket av lokalpolitikken. Etter innføringen av datokjøring har hun måtte ta bussen til jobb. For å komme seg til og fra har reisen blitt delt opp i flere etapper og tatt dobbelt så lang tid sammenlignet med bil på samme strekning.

Ja, det er klart, det merker vi her i sentrum at, sånn i vinter at det blir mye styr når du ikke kan bruke bilen. Den kan du jo da, i hvert fall slik som det er nå, bruke selv om det er dårlig luft så går det fint med en elbil (...).

Ved å få seg elbil innser Trine at hverdagen hennes kan bli lettere når forurensningen i byen er på det verste. Dette er en faktor ved elbilen som hun hadde satt høyest pris på, og gjør at hun kan vurdere elbil når hennes nåværende leasingavtale går ut. Hun tror at dette er en faktor som kan bli mer gjeldende for flere som kan vurdere elbil i fremtiden, fremfor å tenke på

miljøet. Hun utdyper:

De fleste tror jeg tenker på at hverdagen skal være enkel sant. At du ikke skal bruke en hel masse ressurser på å komme deg på jobb, det er nok slitsomt nok for mange å komme seg til jobb sant, fordi mange har lange avstander (...) Og noen har jo behov for å levere i barnehager og skoler (...) Du får ikke kabalen til å gå opp. Så jeg tror folk tenker mest på det, og så kommer miljøet og deretter økonomien.

Trine trekker frem hvordan elbil kan gjøre hverdagen for henne og folk flest enklere. Elbilen kan fungere som et gode i organiseringen av husholdningen når det kommer til bekvemmelighet og praktiske løsninger, og kan opprettholde tid-og-rom rutiner i det sosiale liv (Spaargaren & Van Vliet 2000:71-72). Trine fokuserer på funksjonelle attributter ved elbilen (Axsen & Kurani 2012b:315). Hun trekker ikke klare linjer til miljøaspektet, og elbilen appellerer ikke like mye til henne når det gjelder miljøet som til Sindre og Espen. Hun tenker mer på hvilke fordeler hun selv hadde fått ved å kjøre elbil og hva som kunne gjort hennes hverdag enklere.

Kåre er den siste informant som kjører konvensjonell bil. Han kunne ikke vurdert elbilen. Siden han bruker bilen så sjeldent vil mange av bruksfordelene ved å kjøre elbil falle bort. Han liker å kjøre bil til hjemstedet sitt og nedover kontinentet på ferie. Opplegget med ladning er for stressende på slike lange turer. Han har vanskeligheter med å se miljøgevinsten til elbilen, og tror nok de aller fleste får seg elbil grunnet fordelene. Hans meninger kommer vi tilbake til i kapittel 7. Vi skal nå over til informantenes oppfatninger om elbilens samfunnsmessige fordeler.

5.2. Elbilens samfunnsmessige fordeler

I forrige avsnitt så vi at moderne elbilister og veteraner ikke skilte seg nevneverdig fra hverandre når det gjaldt hvilke miljøholdninger de hadde ved bruken av elbil. Av de totalt 11 informantene i oppgaven var det kun to-tre som sa at de ville kjøre elbil for miljøet skyld, og selv disse har moderert seg med hensyn til diskusjonen om hvorvidt elbilen er miljøvennlig eller ikke. Sett bort fra noen få unntak, er ikke miljøfaktoren særlig viktig. Det er viktig å understreke at dette er basert på deres meninger om miljøet *globalt* sett. Det skal vise seg at

informantene har klare meninger om hvilke samfunnsmessige fordeler elbilen kan ha. Jeg anvender typologien til Axsen og Kurani (2012a, 2012b), og vi skal i neste avsnitt se at hvilke meninger informantene har om elbilens fordeler har sammenheng med hvor lenge de har kjørt elbil. Den første kategorien omhandler samfunnsmessige, funksjonelle attributter, mens den neste kategorien omhandler samfunnsmessige, symbolske attributter.

5.2.1 Funksjonelle attributter – kampen mot lokal forurensning

Det var informanter som har kjøpt elbil de siste to-tre årene som vektla funksjonelle attributter ved elbilen på spørsmål om samfunnsmessige fordeler. Disse informantene hadde med andre ord et relativt entydig fokus på hva elbilen kan bidra med til samfunnet. En fellesnevner var bekjemping av lokal forurensning. Både utslipp av klimagasser og støy ble nevnt for å bedre lokalmiljøet i tettbefolkede strøk. Gunnar tror at det kan ha god helseeffekt for mange med astmalidelser hvis flere kjører kollektiv og elbil i byene.

I: I hvilken grad tror du at samfunnet er tjent med flere elbiler?

G: Tja, lavere avgiftsnivå inn blir jo mindre penger i felleskassa. Så økonomisk sett tror jeg ikke det er noe fordel der. Men igjen hvis lave svevestøvnivåer fører til mindre, altså bedre helse i byene da, så vil jo de selvfølgelig lette trykke på helsetjenesten som vil være en fordel. Så sånn sosialmedisinsk så tror jeg det vil være veldig smart at offentligheten oppfordrer til mest mulig bruk av kollektiv og elbil i byene.

Gunnar kan se noen ulemper ved at flere kjører elbil i byene som tapt inntekt for staten ved bompengestasjoner, men dette oppveier ikke de positive virkningene. Han er overbevist om at luftkvaliteten kan bedres hvis flere kjører lavutslippsbiler i storbyene, og situasjonen for dem som sliter med astma og luftveisplager kan bli lettere. Gunnar er som de fleste andre informanter påpasselig med å nevne kollektivtrafikk som det beste tiltaket for å bekjempe dårlig luft i byene. I likhet med Gunnar mener Thomas at de lokale forurensningene er et problem som kan tas tak i ved at flere går bort fra bensin- og dieslbiler. Han understreker at transportvalg i befolkningen bare er en liten del av det store bildet også når det gjelder den lokale luftkvaliteten, men at det likevel vil utrette en forskjell. Han formulerer seg slik:

(...) Det er forurensningsbiten, det er jo skremmende at folk i mange byer i verden i

dag ikke kan gå ut, det er ikke frisk nok luft. Folk blir syke av det. Vi har det i Norge, og det vitner jo bare hvor stort problemet er. Så det er viktig i seg selv (...).

Både Gunnar og Thomas føler de bidrar til at luften ikke forverres i byene der de bor. Selv om de mener elbilen ikke kan utrette noe stor forskjell for miljøet globalt sett, antyder de at luftkvaliteten kan bli bedre ved å ha flere elbiler og at dette kan komme samfunnet til gode i tettbefolkede strøk. Dette kommer også fram i de andre intervjuene med moderne elbilister. Hvis vi bruker tabellen til Axsen og Kurani (2012b:315) kan vi se at de vektlegger funksjonelle attributter ved elbilen på spørsmål om samfunnsmessige fordeler. De vektlegger egenskaper ved elbilen som er håndgripelige, og som krever relativt lite ettertanke. Også Arild trekker fram hvordan luftkvaliteten for de som plages med astma og luftveisproblemer, men også for folk flest, kan bli bedre. Sindre, som har konvensjonell bil, antyder at bymiljøet kan bli bedre ved at flere går over til lavutslippsbiler. I tillegg til lokale utslipp trekker han fram støy som en faktor for å bedre bymiljøet. Han ordlegger seg slik:

(...) Ja, byluften i Bergen, det er jo et godt poeng. Det hadde jo forhåpentligvis blitt bedre. Og bare støy også, jeg synes det er utrolig mye støy i sentrum nå, jeg ville gjerne hatt et sentrum som var bilfritt, bare for å slippe og, ja for det er utrolig mye støy. Så, men elbiler de er mindre bråk da, så det er også støyforurensning som kan være positivt.

Sindre tilføyer denne kategorien en ny dimensjon ved å inkludere støy. Selv kjører han buss til og fra jobb hver dag, og tanken på å få seg elbil knytter han opp mot samfunnsmessige fordeler, gitt ved funksjonelle attributter (Axsen & Kurani 2012b:315). I jobbsammenheng oppholder han seg mye i sentrum. Han mener trivselen i byen kunne vært høyere med et bilfritt sentrum, eventuelt ved å ta i bruk elbiler som antakelig ville bedret bymiljøet siden den er mye mer støysvak enn konvensjonelle biler. Sett bort fra luftkvalitet og støy kommer det frem gjennom intervjuene et annet argument som kan belyse en samfunnsmessig fordel ved bruk av elbil. Gunnar er en av de som blant annet nevner den gode følelsen man får ved å kjøre elbil siden den hverken går på diesel eller bensin.

G: (...) vi hadde jo to biler før vi skaffet elbilen nå, og da gikk de andre på bensin. Og da var det sånn, hvor stort er forbruket, hvor mye bensin bruker den da tur retur jobb og hva blir det i måneden for bensinpenge. Og da ble regnestykket, skal på en måte

Esso få pengene til bensin eller skal banken få pengene til å betale et lån på ny elbil (...)

I: Så du vil heller velge et alternativ som frigjør deg fra bensinstasjoner?

G: Ja, altså det føles jo deg kanskje litt bedre da, å kjøre på strøm enn å kjøre på petroleumsnæring [latter]. Vi skal jo helst prøve å holde Lofoten og Vesterålen og Senja fri, så da må jo vi redusere forbruket litt.

Å kjøre elbil kan forbindes med en allmenn oppfatning om at man ikke ønsker å støtte oljeindustrien (*denotation*). Gunnar setter pris på at elbilen går på fornybar energi og får en god følelse av å kjøre elbil fordi hans penger ikke går til oljeselskaper, og mener hans praksis med elbil bidrar til at utsatte steder som er potensielle oljefelt, eksempelvis Lofoten, Vesterålen og Senja i Nord-Norge, forblir uberørt av oljeindustrien. Hans dypere mening (*connotation*) er et spørsmål om hva som er rett og galt å gjøre politisk knyttet til oljeboring (Heffner et al. 2007:409). Hvis vi anvender tabell 1 til Axsen og Kurani (2012b:315) ser vi at redusert bruk av fossilt brensel er en funksjonell attributt ved elbilen som kommer samfunnet til gode.

Det er ikke alle informanter som tilskriver elbilen den samme meningen som vi har sett så langt i dette avsnittet. Kåre skiller seg ut fra de andre informantene og er kritisk til hvordan man kan hevde at elbilen kan ha samfunnsmessige fordeler. På spørsmål om dette temaet svarer han:

K: Nei, ikke samfunnsmessige (...) Altså bilene er på veien likevel. Altså, hvis alle går over til elbil så blir det like mye kø, fordi antall biler er jo konstant. Og veiene sin tranghet er konstant. Så det blir ikke noe bedring sånn samfunnsmessig (...).

I: Hva med byluft og støy da?

K: ...

I: Kan det være ...

K: Nei, eh ta byluft først da. Så, så ...

I: Tror du ...

K: Altså, jeg plages ikke med det [latter]. Jeg ser argumentasjonen, jeg kan gå opp, gå tur opp i Fjellveien selvfølgelig og se smogen ligge (...) jeg har vært stort sett rundt i hele verden. Så den smogen vi har to dager her, den er ingenting sammenlignet med Los Angeles eller noen av de plassene der (...).

Som nevnt tidligere mener Kåre at elbilister kjører elbil først og fremst grunnet økonomiske besparelser. Kåre har noen poeng som er verdt å belyse. Selv om alle gikk over til elbil i morgen ville køen vært like lang på motorveiene, og utfordringer med trafikkflyten hadde vært like stor. Den lokale luftforurensningen andre informanter nevner, som kan bedres ved at flere kjører elbil, mener Kåre ikke kan anses som et stort problem, sammenlignet med andre storbyer i verden. Funksjonen til elbilen faller dermed bort. Det er utover oppgavens problemstilling å diskutere hvorvidt luftforurensningen i de største byene i Norge er et reelt problem eller ikke. Jeg vil derfor avslutte dette med å nevne at elbiler et unntatt fra datokjøring – et tiltak Bergen kommune har innført på dager med høy luftforurensning (Loodtz & Farstad 2016). Jeg skal nå gå over til å diskutere den andre typen samfunnsmessige fordelene i typologien til Axsen og Kurani (2012a, 2012b) som omhandler symbolske attributter.

5.2.2 Symbolske attributter – «hjelp den gode tanken»

På spørsmål om samfunnsmessige fordeler ved elbilen var det stort sett veteraner som la vekt på symbolske attributter. I likhet med moderne elbilister mener veteraner at elbilen kan bidra til å minske lokal forurensning, men det var ikke det som ble ansett som det viktigste bidraget. I intervjuene med veteranene var fellesnevneren at bruk av elbilen kan bidra til en større utvikling i transportsektoren. Spurt om hvordan samfunnet kan være tjent med flere elbiler svarer Hilde slik:

Ja, absolutt. Som sagt, av to årsaker: utslipp og vri en tankegang. Jeg tror det at samfunnsendringen som er det viktigste her. Jeg tror det rett og slett er viktig, altså som sagt litt for miljøet sin del, men mest på tankeovergangen sin del (...) Og så er det jo.. det vil jo bygges opp en industri som er viktig for andre felt. Det med batteriteknologi. Nå er det jo, folk har blitt så flink på batteriteknologi og det er så «hot» at de har begynt å få det inn i frakteskip, i ferger, i fly. Altså det er, jeg jobber jo i oljeindustrien, jeg bør jo ikke støtte opp under dette her men likevel gjør jeg det med fullt hjerte (...) her kan du være med på gjøre innovasjon som gjør faktisk en vidunderlig forskjell. CO₂-utslippene er veldig, veldig viktig ting å gripe fatt i. Og elbiler i seg selv kan ikke gjøre så mye, men tankegangen rundt det kan gjøre veldig mye. Det er der egentlig framtiden ligger.

Hilde mener elbilen kan bevisstgjøre den enkle forbruker i hverdagen til å bidra til noe som kan komme til å bli mer viktig i fremtiden – batteriteknologi. Bruk av elbil kan føre til en bevisstgjøring blant forbrukere til å redusere bruk av fossilt brennstoff. Siden hun fikk seg elbil i 2006 har hun likt utviklingen hun har sett, og hennes praksis med elbil definerer henne som en visjonær person som ser verdien og potensialet i nye ideer. Å kjøre elbil kan forklares med en allmenn oppfatning om at man ønsker å ta i bruk en ny teknologi (denotasjon). Hilde kjører ikke elbil fordi hun er interessert i teknologien i seg selv, men mener at jo flere som bruker elbilen og teknologien den er basert på, jo flere fordeler kan samfunnet få. Det er med andre ord innovasjonen elbilen representerer som betyr noe for henne, og er konnotasjonen hun trekker fram som kan sette i gang en større trend (Heffner et al. 2007:409). Hun mener at den enkelte kan utgjøre en forskjell og sende et budskap, som hun selv gjør, til bilprodusenter om at elbiler settes pris på og dette er innovasjon som kan føre til utvikling i tankegangen hos forbrukerne, men også hos myndigheter, bilfabrikanter og interessegrupper. Som hun selv sier vil ikke elbilen i seg selv nødvendigvis utrette en stor forskjell med å frigjøre oss fra fossilt brensel, men innovasjonen elbilen er basert på kan gjøre det. Dette er abstrakte ideer hun har, og hvis vi anvender tabell 1 til Axsen og Kurani (2012b:315) er det derfor de symbolske attributtene som Hilde vektlegger på spørsmål om elbilen som gir samfunnsmessige fordeler. Fremtiden ligger i mulighetene gjennom bruk av elbil. Hun utdyper:

(...) Det er jo dette her Powell, altså det er jo sånn disruptive technology som kanskje kommer. Er kommet til USA, kanskje kommer hit. Og det å gjøre seg fullstendig uavhengig av et distribusjonsnett, altså hva skal BKK gjøre omtrent sant. Hvis du bare kan kutte ut de som ledd og få energien rett til deg (...). Skulle hatt tjue biler stående her i gaten, og så gikk du bare ut og åpnet mobilen min og så kjørte. Få en aller annen service på det, altså delingsøkonomien og elbiler føler jeg hører sammen. Det er liksom et fenomen som, det er en sånn tidevannsbølge som bare kommer.. du kan ikke stoppe den. Det er nødt til å, vi er nødt til å ta det med oss i samfunnet videre. Jeg er veldig for det. Vi har for mye dødt material, for mye døde ting rundt oss. Altså sånt kast omtrent at det er ting som vi ikke utnytter (...).

Disse beskrivelsene kan tyde på at Hilde mener elbilen representerer nye løsninger knyttet til lokal mobilitet. Elbiler og delingsøkonomi hører sammen, og i tillegg kan forbrukere ved hjelp av Powell Wall i større grad frigjøre seg fra distribusjonsnett og bli mer selvforsynte. Hun mener forbrukerne selv kan bidra til at denne samfunnsutviklingen tar form. Å snu en

tankegang vil ta tid og hun konstaterer at det nåværende tilbudet fra konvensjonelle biler ikke vil bli utkonkurrert med det første: «Jeg mener jo at vanlige biler, diesel- og bensinbiler, de har hatt nærmere hundre års forsprang i både utvikling og investeringsbudsjetter og at samfunnet har tilpasset seg deres produkt (...)». Selv om hun mener elbilen er fremtiden legger hun ikke skjul på at olje og gass vil være en viktig del av energimiksen fremover. Men for å dekke det økende energibehovet fremover bør det tas av andre kilder enn fossilt brensel. «Og da tror jeg det er viktig å treffe hverdagsmennesker og hverdagslivet ved hjelp av elbiler (...)».

Hilde uttrykker altså et ønske om å støtte opp under innovasjonen elbilen står for. Hun har et stort engasjement for potensialet som ligger i batteriteknologi, og mener dette er veien å for å få ned CO₂-utslippene i framtiden. Hun setter pris på at elbilen hennes ikke har direkte utslipp, men det er ideene hun tilskriver elbilen som er prinsipielt viktig. Hennes tanker om elbilens samfunnsmessige fordeler er altså mer abstrakt enn de moderne elbilister påpeker (Axsen & Kurani 2012b:315). Det er ikke hva elbilen fysisk kan gjøre, men hvilke fremtidige løsninger og tankeganger den kan sette i gang.

Georg legger heller ikke skjul på at elbilen kan bidra til bedre byluft. Men han fokuserer på samme type konnotasjon som Hilde, og omfavner ideen om at elbilen representerer innovasjon som kan anvendes i framtiden (Heffner et al. 2009). Fra hans første bil og fram til i dag har han fulgt med på utviklingen og det økte salget. Han håper at hans praksis og elbilens økte utbredelse vil få opp øynene til de som bestemmer. Han vektlegger dermed de symbolske attributtene ved elbilen (Axsen & Kurani 2012b:315). Om 10 år vil bensin og diesel kunne virke tåpelig og tungvint for mange. Han ordlegger seg slik:

G: (...) Nå kommer jo autonome biler. De er jo selvfølgelig elektriske. Tror ingen tenker på en autonom bensin- eller dieselbil (...) Med en autonom bil så har du jo dekket, du trenger jo ikke ha så mange biler i familien for eksempel. Samme bilen kan jo kjøre mor på jobb, komme hjem igjen og hente jentungen og kjøre henne på trening, ta med seg en tilfeldig passasjer som stod og ventet på en taxi som ikke kom, så hjem for å hente meg. Vi har allerede funnet ut at vi kan erstatte tre elbiler med en autonom.

I: Hvor lenge til tror du det kommer til å bli en virkelighet?

G: Google lover i år [latter]. Så det er litt spennende, vi går ut og spøker med at vi skal

ha autonom bil.

Berit og mannen skulle ha en ny bil på begynnelsen av 2000-tallet. De ville ha en liten, lett bil og elbilen fremstod som et spennende alternativ for dem:

B: (...) Og så var det jo, jeg husker ikke hvor mange Think det var, men vi hadde jo lest om den og fått med oss dette. Syntes det var kjempetøft at det var norskprodusert. Det var et stort pre. Og så, det at det var norskprodusert og at den gikk på strøm, alternativ energi, absolutt et pre. Og ikke minst den teknologien som den representerte, altså nye tanker. For det var vel egentlig det ehh, altså vi har et alternativ til bensin og diesel, det var litt det som var. Så det var ...

I: Det var jo ganske nytenkende på den tiden da?

B: Ja, det var kjempenytt. Det var jo det, ja ja. Og det hadde vi stor sans for. Og vi ville veldig gjerne være med på å støtte opp om den teknologien, de nye tankene som begynte i det små. Folk som gjør ting annerledes, og vil andre ting. Den hadde vi veldig lyst til å være med på, hjelpe den gode tanken (...).

Det Hilde, Georg og Berit forteller, illustrerer et relativt klart skille mellom moderne elbilister og veteraner på spørsmål om elbilen har samfunnsmessige fordeler. Veteranene har en mer abstrakt tilnærming til dette: det er ikke hva elbilen fysisk kan gjøre som er av betydning, men snarere hvilken visjon den kan representere (Axsen & Kurani 2012b:315). Veteranene vektlegger verdien i hvilket potensial elbilen har for fremtiden. Elbilen bidrar ikke bare til reduksjon av lokal forurensning, men også til en større utvikling i transportsektoren.

For veteranene var det viktig å formidle budskapet til bilprodusenter og styresmakter om at dette er et produkt som blir satt pris på, og som må videreutvikles. Som Berit forteller: «Vi syntes det var kult at de fikk til dette i Norge, at vi var så langt framme. Og vi ville, altså hvis man ikke støtter det initiativet, hvem er da kundegrunnlaget? Vi må, det er vi som kan hjelpe de med dette (...)». Nødvendigheten med å bidra til at elbilen skulle føres videre på markedet var noe moderne elbilister ikke fokuserte på.

Veteranene har ulike meninger til hvorfor de ønsker å støtte opp under elbilen. For Berit var det viktig at elbilen var norskprodusert og at Think stod for noe nytt. Konnotasjonen individualitet som Heffner (et al. 2009:410) linker til denotasjonen om å ta i bruk ny

teknologi, kan hevdes å være til stede hos Berit. Hennes praksis gjenspeiler ønsket om å gjøre ting på en ny måte og skille seg ut fra mengden ved å kjøre Think, et norskprodusert kjøretøy. Det var ingen i hennes nettverk som kjørte elbil før henne, så relevante erfaringer og oppfatninger fra kjente påvirket henne ikke. Hva andre personer i hennes nettverk måtte tenke da hun fikk seg elbil kan tenkes å være lite betydningsfullt, ettersom Berit ønsket noe som var annerledes (Axsen & Kurani 2012b:320). Hun kan derfor defineres som en *instigator*, med lav terskel i *threshold* modellen. Hun kan likevel fortelle om blandede reaksjoner da hun fikk Think:

(...) Altså forklare med hvorfor vi gjorde det... «Har dere blitt sånn miljøbevisste dere?» Så fikk vi varmepumpe samtidig, så folk trodde jo vi hadde blitt kjemperadikale (...) Hvordan, da var det jo spørsmål med en gang om hvordan vi fikk ladet strøm, og hvordan det var med ekstra stikkontakt. Og alt det der. Noen følte det var kult og andre syntes det var skikkelig teit. «Kan dere ikke kjøpe en skikkelig bil? Jeg hadde trodd noen annet om dere». Sånn er det, sa jeg.

At Think var norskprodusert, gikk på strøm og var noe nytt som skilte seg ut, var viktig, og hennes ønske om å støtte opp under dette var hovedgrunnen til at Berit fikk seg elbil. Å tenke nytt og gjøre ting annerledes står altså sentralt i hennes egen identitet (Axsen & Kurani 2012b:327). Det kan derfor tenkes at hun ønsket at andre skulle oppfatte hennes som nytenkende (Axsen & Kurani 2012b:320).

At bilen var annerledes og norskprodusert, var ikke viktig for hverken Hilde eller Georg. Deres hovedargumenter for å kjøre elbil kommer vi inn på i neste kapittel. Men når de tilskriver elbilen samfunnsmessige fordeler, er det viktig for Hilde at elbilen kan åpne opp dører for delingsøkonomi og -tjenester, og trekker fram hvordan aktører kan gå sammen og dele på kjøretøy. Hun trekker fram innovative løsninger som kan komme lokalsamfunnet til gode og dette er i tråd med konnotasjonen Heffner (et al. 2009:409) omtaler som *community orientation*: som kan føre til økt samarbeid blant innbyggere. Hun er bevisst på at delingsøkonomi er en mulig løsning, men også en smart løsning fordi den kan redusere det hun omtaler som overforbruk i dagens bruk-og-kast samfunn.

Georg vil støtte opp under elbilen fordi han mener elbilen kan være starten for autonome biler. Hans tanker om at autonome biler vil effektivisere og redusere antall biler kan ha

likhetstrekk med Hildes meninger. Disse subjektive meningene kan tyde på at de er bevisst på hvilke innovative løsninger som er mulige med elbilen (Heffner et al. 398). Arild har kjørt elbil de siste to-tre årene, men deler mye av de meningene veteranene har. Det er fint at elbilen kan minske den lokale forurensningen, men Arild legger vekt på hvilke ringvirkninger man potensielt kan se ved at flere kjører elbil. Han formulerer seg slik:

(...) Det er for eksempel mange i byer i dag som plages av støy og de plages med forurensning. Hvis vi begynner i det små ved at elbiler får batterier som kan drive de fram i byer så vil i hvert fall bilene kunne produsere mindre støy og partikler, eksos. Men vi vet jo at det er de større kjøretøyene som både generer støy og partikler, eksos. Men da vil jo det at vi som kjøper disse små bilene føre til utvikling på batteriet, sånn at tettheten går opp og andre større kjøretøy kan ta i bruk batterier.. noe som har skjedd ved at for eksempel Asko kjøper inn lastebiler som kun går på batterier, og her i Stavanger har du rute 2 som kjører på batterier, som igjen fører til at den bussen som går forbi der vi bor, du hører jo ikke at den går forbi. Den er mye mer støysvak. Det er noe jeg er fryktelig interessert i.

I: Ja, hvilke signaler kan det gi?

A: Du får batterier som først var små, men som går til større og større kjøretøy. Så går tettheten opp, så får du kanskje, det er allerede et fly som har flydd fra Frankrike til England som kun går på batteri, ikke kombinasjon med solcelle (...) du får sånne interessante by-effekter av at de satser på noe lite som bilbatterier (...) Så etter hvert som utviklingen går så vil på en måte få mer og mer argumenter for batterier, og mange av de andre argumenter som har vært imot elbil, ja de forsvinner. For eksempel argumentet om at batterier er døde innen tre til fem år.

Ut fra disse beskrivelsene har Arild den samme oppfatningen, konnotasjonen, som de andre veteranene om at deres bruk av elbilen kan bidra til mer forskning og investering, og etter hvert som teknologien utvikles kan den anvendes til andre sektorer som minsker bruk av fossilt brensel. Det er ikke de konkrete egenskapene (funksjonelle attributter) til elbilen som er i hovedfokus når de snakker om hvordan elbilen kan komme samfunnet til gode, men snarere teknologien elbilen er basert på, og hvilke muligheter den kan medbringe. Det Arild gir uttrykk for i dette avsnittet reflekterer miljøholdningene som ble presentert i forrige del av dette kapitlet. Han er forsiktig med å snakke om miljøgevinsten på kort sikt, men får fram hvilke effekter man kan få ved å satse på noe så lite som bilbatterier. Å hjelpe den gode

tanken kan bidra til en større samfunnsutvikling, ifølge veteranene.

5.3 Oppsummering

I dette kapittelet har jeg tatt for meg informantenes holdninger til miljøet ut fra deres praksis med elbilen, og hvilke samfunnsmessige fordeler de anser som viktige. Med utgangspunkt i skisseringen av egenskaper til lavkarbonprodukter gitt av Axsen og Kurani (2012b) kommer det fram et relativt klart skille mellom moderne elbilister og veteraner i deres syn på hvilke sider ved elbilen som kan komme samfunnet til gode. Et annet funn er at det er få informanter i denne oppgaven som trekker fram miljøet som et hovedargument for å kjøre elbil.

Selv om det er fleste informanter ikke kjører elbil for miljøets skyld, har de oppfatninger om hva elbilen kan bidra med til samfunnet. Da miljøspørsmålet ble tatt opp under intervjuene, hadde moderne elbilister en litt annen innfallsvinkel til temaet enn veteranene. Moderne elbilister er kritiske til hvorvidt elbilen er miljøvennlig eller ikke, og er forsiktige med å uttrykke noen klare meninger angående dette siden de ikke utelater noe som helst. De ser dog på elbilen som et riktig steg for å sette demper på lokale utslipp. De nevner dermed de mest iøynefallende fordelene ved elbilen som kan komme samfunnet til gode. Reduksjon i lokal forurensning og oljeforbruk var det moderne elbilister fokuserte på (Axsen & Kurani 2012b:315). Deres meninger underbygger dermed Axsen og Kurani (2012b) sin antagelse om at elbilen ikke bare må anses som et privat transportmiddel for eierens egen gevinst, men bidrar med fordeler som kan komme felleskapet til gode, spesielt i tettbefolkede strøk. At moderne elbilister trekker fram helt synlige og konkrete fordeler kan indikere at de ikke har reflektert like mye over egenskapene til lavkarbonprodukter som veteranene.

Veteraner mener at elbilen i seg selv ikke nødvendigvis kan bidra til å minske vår påvirkning på miljøet globalt sett, men at teknologien den er basert på kan utvikles ved at flere tar i bruk elbil – og videre anvendes i andre deler av transportsektoren, som er en av de største bidragsyterne til utslipp av klimagasser etter industrisektoren (jf. kapittel 1). Veteraner som deltar i denne oppgaven, har dermed en mer abstrakt tilnærming til elbilens samfunnsmessige fordeler sammenlignet med andre elbilister som deltar i denne oppgaven, som trekker fram funksjonelle attributter (Axsen & Kurani:315). Veteranene nevner i liten grad diskusjonen om hvorvidt elbilen er miljøvennlig eller ikke. Det at elbilen ikke har lokale utslipp synes de

er bra, men de uttrykker viktigheten med å støtte opp under elbilens teknologi. Synet på forholdet mellom elbiler og miljø skille disse to gruppene: Moderne elbilister fokuserer på lokale fordeler til elbilen, mens veteraner fokuserer på hvordan deres praksiser med elbilen kan være en bidragsyter til generell elektrifisering og utvikling som på sikt kan ha en global effekt. Det kan godt hende at moderne elbilister vil si seg enig i dette, men det er veteranene som eksplisitt nevner dette i sine beskrivelser. Veteraner tilskriver elbilen en annen mening når de ser potensialet som ligger i dens teknologi (Heffner et al. 2007).

Konvensjonelle bilister har ulike meninger om elbilen. Sindre synes at miljøet hadde vært et viktig argument for å kjøre elbil, og kunne godt tenke seg en elbil ved neste bilkjøp. Miljøet hadde ikke spilt like stor rolle for Trine som for Sindre. Hun var ikke overbevist om at elbilen kunne være et like godt alternativ gjennom leasing-avtaler. Hun kunne likevel se en klar fordel ved at hun ikke trengte å bekymre seg for å måtte bruke buss i forbindelse med datokjøring. Kåre er skeptisk til elbil, og mente den ikke er godt nok utviklet for hans bilbruk. Han mente også at elbilen ikke har en klar samfunnsmessig fordel.

Etter å ha presentert informantenes beskrivelser av elbilens samfunnsmessige fordeler og oppfatninger av forholdet mellom elbiler og miljø, vil jeg nå gå over til å ta for meg de private fordelene ved elbilen. Jeg skal se nærmere på hvilke faktorer som var utslagsgivende i deres resonnement for å kjøre elbil. Jeg vil diskutere flere av funnene jeg har pekt på ovenfor i neste kapittel. Hvis vi sammenligner Thomas med Espen, så trekker førstnevnte frem at elbilen kan bidra til å minske lokale utslipp. Det gjør også Espen, men for han var disse oppfatningene et uttrykk for hans identitet, som ikke er tilfelle for Thomas.

Kapittel 6. Elbilens private fordeler

I forrige kapittel beskrev informantene ulike samfunnsmessige fordeler ved elbilen. Vi kunne se en tendens blant moderne elbilister og veteraner basert på deres meninger, og så et relativt klart skille mellom dem. Moderne elbilister fokuserte på konkrete fordeler ved elbilen, mens veteraner hadde abstrakte ideer om hva elbilen kunne bidra med. I det følgende kapittel vil jeg ta for meg det private aspektet ved det å kjøre elbil. Det betyr at jeg skal gå nærmere inn på hvilke preferanser som kommer til uttrykk i informantenes begrunnelser for å kjøre elbil. Som nevnt tidligere vil jeg ikke plassere informanter i kategorier ut fra hvor lenge de har kjørt elbil, men konstruere kategorier ut fra hvilke begrunnelser som har veid tyngst i deres avgjørelse for å kjøre elbil. Hva er det ved elbilen de verdsetter høyest?

Heffners (et al. 2007) semiotiske perspektiv og typologien til Axsen og Kurani (2012a, 2012b) der de skiller mellom elbilens ulike dimensjoner, herunder private funksjonelle og symbolske attributter, samt deres ulike perspektiver på sosial påvirkning, er teori som vil bli benyttet.

I dette kapittelet blir det vist at avgjørelsen om å kjøre elbil påvirkes av flere faktorer – fra praktiske løsninger til abstrakte ideer knyttet til elbilen. Informantene argumenter for ulike typer private fordeler (Axsen & Kurani 2012b) som ikke er gjensidig utelukkende. Beskrivelser informanter benytter seg av er altså ikke konkurrerende, men snarere sammenflettede. Å bruke elbil som transportmiddel har gjort hverdagen enklere for visse informanter. For andre har økonomiske besparelse vært utslagsgivende. Funn i oppgaven kan også tyde på at informanter forbinder abstrakte ideer med elbilen når det kommer til private fordeler, og at det å kjøre elbilen kan reflektere et standpunkt de står for eller gjenspeiler en type livsstil de har. Knyttet opp til det sistnevnte skal vi se at en begrunnelse for å kjøre elbil inneholder både funksjonelle og symbolske attributter. Eksempelvis kan det være vanlig å assosiere økonomiske besparelser med å kjøre elbil. Men det kan være ulike lag med subjektive meninger om hvorfor det er viktig (Heffner et al. 2007). For visse informanter er valg av elbil et resultat av smak og egen identitet, og ulike meninger om elbilen fungerer som kriterier for hvordan de ser på andre elbilister (Lamont 1992). Jeg har derfor valgt å inkludere et avsnitt hvor jeg utforsker grensdragninger blant informantene. Jeg begynner kapittelet med å presentere funksjonelle attributter.

6.2 Funksjonelle attributter

6.2.1 Økonomisk besparelse ved å kjøre elbil

(...) Det å kjøpe bil, enten taper du mye penger eller så taper du svært mye penger. Det er aldri god butikk å kjøpe bil. Hvis du er interessert i en god investering, ikke kjøp bil (...) Så for meg var det snakk om.. skal jeg tape mye eller skal jeg tape enda mer? Jeg følger litt med da på hvor mye jeg sparer i bompenger, hvor mye jeg skal sparer i drivstoff, hvor mye jeg lader på jobben og hjemme. Når jeg summerer det, beløpet som jeg sparer over en tiårsperiode er ganske betydelig (Arild).

I intervjuene ga informantene uttrykk for at de økonomiske besparelsene ved å kjøre elbil er en betydelig fordel, og var et argument som ble nevnt gjentatte ganger. I likhet med de fleste informantene er Arild opptatt av driftskostnader. Han sier at det godt kan være et dyrt innkjøp, men det skal ikke koste mye å eie det. «Akkurat som en skal kjøpe et hus. Det kan være dyrt å kjøpe, men jeg vil ikke holde på med å vedlikeholde det hele veien». Arild har regnet ut hva besparelsene over en lengre tidsperiode, og framhever her argumentet om å spare penger ved å kjøre elbil. Dette er en konkret fordel for hans husholdning (Axsen & Kurani 2012b:315). Å kjøre elbil kan forklares med en allmenn oppfatning om at man ønsker å spare penger (*denotation*). Slik Arild forklarer det, anser han det som smart å kjøre elbil fremfor konvensjonell bil, da spesielt med tanke på driftskostnader (Heffner et al. 2007:398). Basert på hans beskrivelser kan vi knytte denotasjonen om å spare penger til konnotasjonen om å være en intelligent person som er bevisst på besparelsene ved grønne transportvalg.

Økonomiaspektet var så avgjørende for enkelte at de ikke kunne vurdert elbil hvis det ikke var for de økonomiske besparelsene. Det var tilfelle for Inger. Hun sier økonomien i det å kjøre elbil veide tyngst av alle faktorer, og var rett og slett helt nødvendig for at hun og mannen skulle kjøpe seg elbil.

I: Vil du fortelle litt om den prosessen før dere skulle kjøpe elbil?

In: For vår del handlet det veldig masse om at vi ønsket å flytte bort fra (...), vi ønsket å flytte ned til (...). Det var ikke mulig på andre måter enn med elbil. Så de prosessene gikk samtidig. Skal vi flytte eller ikke? Og da i så fall måtte vi ha en økonomisk gevinst for å få det til. Så det var på en måte aldri noen alternativ hvis vi

ikke skulle kjøpe elbil, så måtte vi ha slutta i jobben eller ja.

Det å kjøpe elbil gjorde det mulig for Inger og mannen hennes å flytte samtidig som de begge beholdt jobbene sine. Da Inger ønsket å flytte til hjemlige trakter hadde hun høy *liminality*. Det vil si hun var mer åpen for å utforske nye produkter for å gjøre det mulig å flytte (Axsen et al. 2012c:66). I dag kjører de en strekning på 3 kvarter for å komme til arbeidsplassen sin. De kunne ikke flyttet hvis det ikke var for at de slipper å betale bomringen de passerer hver dag. Funksjonelle attributter ved elbilen var dermed en forutsetning for at de kunne flytte til hjemlige trakter (Axsen & Kurani 2012b:315). De institusjonelle reglene innført av regjeringen var utslagsgivende for anskaffelsen av elbil. Tanker rundt insentivene kommer vi mer tilbake til i neste kapittel.

For Georg var også det økonomiske aspektet det viktigste argumentet for å få seg elbil. Han fikk beskjed fra sin arbeidsgiver om at han stod i fare for å bli omplassert. Dette betydde en overgang til arbeid på land. Hans behov for transport til og fra jobb skulle dermed gå over til hverdagskjøring.

I: Vil du fortelle litt om den første elbilen du fikk i husholdningen?

G: Ja, det var en (...) Og jeg skulle begynne i en alternativ jobb som betydde at jeg måtte gjennom bomringen som de holdt på å planlegge. Og det var aldri aktuelt for meg å være med på det spleiselaget og betale bompenger.

I: Hvorfor ikke?

G: Fordi jeg at jeg alltid har kjørt på de veiene gratis før, så da blir det feil med mindre de bygger ny vei.

Georg syntes den nye bomringen han skulle kjøre forbi var urimelig ettersom de ikke skulle bygge ny vei. Han ønsket ikke å betale bompenger og vurderte hvilke alternativer han hadde. Som følger av at han skulle begynne i ny jobb var han åpen for endring og begynte å utforske nye produkter (Axsen et al. 2013:98). Han forklarer:

G: (...) alle mulige løsninger var jo vurdert. Kjøre en stor traktor, kjøre en litt sånn, ja, jeg ville i alle fall ha noe som kunne ta meg med et varmeapparat og tak fram og tilbake til der jeg skulle uten at det kostet noe bompenger.

I: Hva var inkludert i den prosessen der?

G: Nei, det var jo traktorer... var jo et, ehh... det var jo biler i dag eller Unimog for eksempel er jo registrert som traktor. Du har jo traktorer som går i 90 km/t, veier 15 tonn. Det var med i vurderingen [latter]. Helt banalt, men jeg elsker kjøretøy som er sånn utenfor liksom, kanskje, ikke helt det veidirektoratet ser for seg som det ideelle kjøretøyet.

I: Så du har alltid likt å skille deg litt ut?

G: Alltid likt og hatt kjøretøy som er litt ekstreme på sin måte.

Valget falt på elbil for Georg. Ut fra det han forteller kan det virke som han har lav terskel til å prøve det nye. Han kjente ingen andre som hadde elbil før han selv fikk en, og det betydde lite for han om elbilen var utbredt på norske veier eller ikke – så lenge det var et produkt som passet hans behov. Vi kan definere Georg her som en tidlig adapter av lavkarbonteknologi som *instigators* med lav *thresholds* (Granovetter gjengitt i Axsen & Kurani 2012b:320). Konnotasjonen individualitet kan vi linke opp mot denotasjonen om å ta i bruk ny teknologi. Georg liker å gjøre noe som er litt annerledes enn det andre vil, og valget om å kjøre elbil gjorde at han skilte seg ut i mengden (Heffner et al. 2007:411). Han kan med andre ord sammenlignes med Berit, men økonomiske besparelser har aldri vært viktig for henne. Som vi husker fra forrige kapittel fikk hun seg elbil fordi den var norskprodusert, gikk på strøm og symboliserte nye tanker om transportvalg. De tilskriver elbilen ulik mening.

Det ble aldri aktuelt å bytte jobb for Georg. Han fikk likevel sin første elbil i 2004 på grunn av funksjonelle attributter (Axsen & Kurani 2012b:315). Georg har utdanning fra teknisk fagskole som elektriker. Allerede ved hans første elbil vekket det en interesse for å justere bilen. Han så fort potensialet ved å reparere elbiler med deler fra andre defekte biler. Evnen til å ta i bruk innovasjoner skal vi i senere avsnitt se er et aspekt ved hans identitet. Hans preferanser for funksjonelle attributter ved elbilen gjenspeiler standpunkter han står for.

Som nevnt innledningsvis i oppgaven tar ikke økonomiske modeller høyde for sosial påvirkning ved bruk av elbil (jf. kapittel 1). Forbrukere handler rasjonelt isolert fra sine omgivelser og nettverk. Oppgavens datamateriale kan tyde på at sosial påvirkning kan ha funnet sted for beslutningstakere når den økonomiske delen står i fokus. Gunnar tror at media spiller en rolle for at potensielle kjøpere skal bli oppmerksom på elbilmuligheten, men nevner andre faktorer som viktigere når man skal ta avgjørelsen. Han forteller gjerne om sin elbil til folk i nærmiljøet og omgangskretsen.

G: (...) når det gjelder å akkurat ta steget for å kjøpe så er det kanskje sosiale nettverket så vel så viktig, å høre på andres folk sine erfaringer er ofte, for mange er det, det veier kanskje tyngre (...)

I: Så naboeffekten er reell tror du?

G: Det tror jeg er sant, den tror jeg veldig.. det er jo klart at det tok ikke mange minutter etter jeg hadde parkert elbilen hjemme før naboen kom bort og skulle se og skulle spørre (...).

I: Så da inspirerte du kanskje de til å kjøpe..?

G: Godt mulig. Jeg fortalte litt om rekkevidde, kostnader og forbruk og sånt, og da tok det bare noen uker så kom de med sin egen.

Det er vanskelig å måle eller si hvor reell sosial påvirkning kan ha vært for potensielle kjøpere. Det Gunnar forteller kan tyde på at hans formidling av kunnskap om elbilens funksjonelle attributter kan ha bidratt til at flere har fått seg elbil etter han (Axsen & Kurani 2012b:317). Gunnar har kjørt elbil et par år. Etter han fikk seg elbil var det stor nysgjerrighet blant hans arbeidskollegaer. Elbilen har ofte vært et diskusjonstema på arbeidsplassen, hvor de har diskutert egenskapene til elbilen. «Det er jo litt sånn, er du lærer så jo vil du jo at folk skal ha kunnskap ikke sant [latter] (...). Og hvis de har noen oppfatninger som ikke er helt riktige, så er det helt naturlig å forklare hvordan det egentlig henger sammen». Gunnar forteller om kjøreegenskaper, batterikapasitet og økonomiske besparelser. Selv om ikke alle er like entusiastisk, merker han at flere og flere i hans omgangskrets, som for eksempel hans kollegaer, anser elbilen som et reelt alternativ (Axsen & Kurani 2012a:1056).

Hilde har helt siden hun fikk elbil snakket varmt om elbilen i hennes omgangskrets. Hun kan defineres som en *innovator* og *instigator* siden hun adopterte lavkarbonteknologi tidlig, og har formidlet informasjon til potensielle kjøpere i hennes nettverk (Axsen & Kurani 2012b:319). Hun var litt overrasket over mangelen på kunnskap blant hennes bekjente om de funksjonelle attributtene ved elbilen, som de økonomiske besparelser. Hun formulerer seg slik:

(...) Det var mange som, altså det er fire-fem som har kjøpt elbiler etter meg og jeg vet ikke om det er på grunn av det jeg har sagt og sånn, men det var ikke veldig kjent. At elbil kunne være et godt hverdagsprodukt (...). Og så har jeg også vist regnestykket jeg gjorde med utgifter som viser at jeg har 1/10 av utgiftene til elbil i forhold til den

vanlige bilen. Og sånn har det vært uansett hvilken bil jeg har hatt av elbiltype. Så folk blir jo litt sånn, kanskje det kan være noe å kjøpe (...) Så det har jeg prøvd å misjonere litt om [latter].

Hilde kjente ingen som hadde elbil før hun fikk sin første. I dag kjører samtlige husholdninger i hennes nabolag elbil, i all hovedsak Nissan Leaf og Tesla. Selv om de økonomiske besparelsene aldri har vært viktig for henne, har det økonomiske argumentet vært slagkraftig når hun har snakket om elbil til andre potensielle kjøpere. Hilde har formidlet kunnskap om elbilen til potensielle kjøpere, og denne diffusjonen representerer en spredning av privat funksjonelle attributter (Axsen & Kurani 2012a:1060). Ut fra det Gunnar og Hilde forteller kan det virke som at de funksjonelle attributtene ved elbilen er enklest å formidle til potensielle kjøpere. Det kan ha sammenheng med at disse er konkrete og relativt enkle å oppfatte.

6.2.2 Komfort, kjøreglede og driftssikkerhet

De fleste informantene setter pris på de økonomiske besparelsene med elbilen. Det er 3 informanter som eksplisitt forteller at økonomiske besparelsene er det viktigste – det er Georg, Arild og Inger. Men informanter legger også vekt på andre funksjonelle attributter ved elbilen enn kun det å spare penger. Elbilens kjøreegenskaper, komfort og dens enkelhet er gjennomgående beskrivelser hos alle elbilister. Informanter har opplevd kjøreglede som de hverken hadde forventet eller forutsett. Dette skiller mellom valg av og bruk av elbil. Derfor er dette et aspekt som de spesielt har formidlet videre til andre i sine nettverk (Axsen & Kurani 2012a:1049). Basert på kjøreopplevelsen er samtlige informanter overbevist om at mange flere bilister i Norge kunne vurdert elbil hvis de hadde fått mulighet til å prøve en elbil over en gitt tidsperiode. Disse meningene er i tråd med resultat fra en rekke studier som viser at deltakere som har prøvd elbil i 3 måneder i stor grad har endret sin oppfatning og er mer åpen for å bruke elbil på permanent basis (jf. kapittel 3).

I: Hva pleier dere å si når dere har diskusjon om elbil?

In: Når jeg snakker om at jeg har elbil så pleier jeg jo å veldig ofte trekke fram hvor god han er, for det var jo det som vi ble mest overrasket over hvor god kjørekomfort det er på den, hvor rask den og hvor kjekk den er å kjøre. Det var en positiv

opdagelse, for jeg hadde ikke prøvd elbil før vi vurderte å kjøpe den da.

For Inger er elbilens kjøreegenskaper et tema som hun trekker fram i diskusjoner om elbil i sin omgangskrets. Etter at hun fikk seg elbil har responsen fra folk rundt henne vært blandet og flere har, spesielt arbeidskollegaer, vært kritisk til bruksfordelene hun får. Det har resultert i et litt ambivalent forhold til elbilen for Inger, og ført til at hun har moderert seg i samtaler om elbilen. Dette kommer vi mer tilbake til i neste kapittel. På lik linje med Inger mener Berit at kjøreopplevelsen med elbilen er upåklagelig. Men hun legger mer vekt på hvor enkel elbilen er:

(...) Kontra en konvensjonell bil så, (...).. velkommen etter. Det er fullt moment fra første trykk på pedalen, og den bremse selv med at den regenererer strømmen. Den er lydløs, og det er veldig lite vedlikehold. Vi har ikke noe sånt oljeskift, vi har ikke alt det der strevet (...).

Berit sammenligner elbilen med konvensjonelle biler og verdsetter at den er enkel og sikker i sin drift. Siden hun fikk elbil på begynnelsen av 2000-tallet har hun hatt få feil og sjeldent fått uforutsette feil eller mangler med elbilen. Hun synes bilen er lett å manøvrere og enkel å lukeparkere. Hun trekker fram funksjonelle attributter ved elbilen (Axsen og Kurani 2012b:315). «Den har to seter, og i en småbarnsfase, som bil nummer to, er den genial». Hun fikk fint plass til barnevognen sin i Think. Det kan være en allmenn oppfatning om at elbilister på 2000-tallet kjørte elbil på tross av dårlig komfort. For Berit var Think perfekt for hennes bruk, og har konnotasjonen at selv hennes første elbil var driftssikker og praktisk (Heffner et al. 2007:401). Også Gunnar understreker hvor behagelig og driftssikker elbilen er, og at det er pålitelig maskineri.

I: Hva andre erfaringer synes du er viktig å få frem til for eksempel potensielle kjøpere?

G: Det er bare å si at, det er jo en veldig behagelig bil å kjøre. Det er jo stille og greit. Og ikke minst enkelt. Enkelt å vedlikeholde også. Mye mindre ting som kan gå feil. Servicen er rimeligere (...).

På spørsmål om elbilen har stått til forventningene trekker omtrent samtlige informanter fram hvor god og enkel den er. Ved siden av de økonomiske besparelsene er dette funksjonelle

attributter ved elbilen som forklarer hvorfor informantene synes elbilen er bedre enn konvensjonelle biler: lavt lydnivå, få vibrasjoner, raskt varmeapparat, ingen gir, umiddelbar respons på pedalen, lett å manøvrere og det er enkelt å fylle på med drivstoff. Elbilen er praktisk på mange måter. Likevel, dette er funksjonelle attributter som informantene har fått øynene opp for etter hvert med tiden de har kjørt elbil. Det har derfor ikke vært like sentralt i anskaffelsen av elbilen, men kan sies å ha hatt betydning for at de vil fortsette å kjøre elbil. Det kommer vi mer tilbake til i neste kapittel.

Så langt i dette kapittelet har vi sett at de funksjonelle attributtene har vært viktig for informantene i anskaffelsen av elbil. Vi har også sett at det er de funksjonelle attributtene som står i fokus når kunnskap om elbilen har spredd seg fra en person til neste. Arild kan fortelle at han har påvirket hans foreldre og én kamerat til å kjøre elbil. Da vektla han elbilens funksjonelle attributter. Men da han selv vurderte elbil, oppsøkte han personer som han visste hadde elbil. Han ordlegger seg slik:

I: Kjente dere andre personer som hadde elbil før dere fikk elbil?

A: Jeg kjente en person som hadde elbil, og han fikk seg ganske mange spørsmål fra meg. For jeg måtte bygge meg opp en slags argumentasjon for meg selv at dette.. Du tenker på den risikoen ved å kjøpe bil, da skal du ha sinnsyke gode argument for å kjøpe den og så bygger du opp argumentasjon sånn at du til slutt kan tenke; okei dette er et noe lunde trygt kjøp. Og da må du ha fått svar på en god del kritiske spørsmål. Så før jeg kjøpte, så var det en del spørsmål jeg aktiv oppsøkte og ringte til de for å intervju de om elbil ja. Kunnskapen fantes ikke hvor som helst.

I: Så du vil si de påvirket deg positivt når du vurderte elbil?

A: Hva skal jeg si? Hvis du ønsker å kjøpe deg en kjempeflott sykkel så er det rart med det hvordan vi er laget. Vi er i stand til på en måte å lage oss argumenter som til syvende og sist forsvare våre handlinger. Du kan lage de argumentene du vil for å forsvare dine handlinger. Og jeg i forbindelse med elbil, jeg gikk til de kildene som hadde positive erfaringer. For jeg ville gjerne ha en elbil.

Arild kan fortelle at det var de funksjonelle attributtene ved elbilen som ble diskutert. For han var andre sine fortellinger om elbilen viktig kunnskap før han selv fikk seg elbil. Han sier at selv om man kan lese forskningsartikler om elbilen, så er brukserfaringer fra andre elbilister vel så viktig. Dette er i tråd med det første perspektivet på sosial påvirkning gitt av Axsen og

Kurani (2012b:317) som viser at det er de funksjonelle attributtene ved elbilen står i fokus når kunnskap spres fra en person til neste.

6.3 Symbolske attributter

I forrige avsnitt ble det påpekt hvilke funksjonelle attributter ved elbilen informantene la vekt på i sine utsagn om hvorfor de kjører elbil. Faktorer som å spare penger, god kjørekomfort og driftssikkerhet var konkrete fordeler som ble nevnt gjentatte ganger. I dette avsnittet skal vi gå over til abstrakte fordeler ved deres bruk av elbilen. Å eie en elbil blir for noen informanter et valg som har dypere betydning enn det å spare penger eller oppleve kjøre glede. Mine funn kan tyde på at visse informanter i denne oppgaven mener elbilen er noe mer enn kun et framkomstmiddel, og har en symbolsk verdi for dem. Det betyr at elbilen kan gjenspeile sider ved informanten. Beskrivelsene i de påfølgende kategoriene vil skille seg innholdsmessig fra hva vi så i forrige avsnitt, og i noen tilfeller kan vi trekke paralleller til oppfatninger som ble presentert i forrige kapittel.

6.3.1 Elbilpraksis: et uttrykk for en type livsstil

Thomas er utdannet elektroingeniør med etterutdanning fra utlandet. Han har stor interesse for biler, og bytter bil jevnlig med noen års mellomrom. Han oppdaget Tesla gjennom et magasin på internett. Men det var ikke før han satt seg inn i en Tesla på en forretningsreise i USA at han fikk øynene opp for bilen.

T: (...) De kom jo med noe nytt ikke sant, nå kunne du gjøre ditt og datt. Se den store skjermen. Faktisk, første gangen jeg så en Tesla det var i Houston lenge før den kom til Norge (...) Det er klart når du sitter deg inn i en slik bil, det er litt sånn back to the future altså. Det er bare helt nytt. Alt er annerledes hvis du sammenligner det med en bil. Og så står rammen der, og så ser du hvordan den ser ut, det er ikke motor (...).

I: Liker du å kjøpe nye ting på markedet?

T: Ja, det gjør jeg. Så det er jo ikke tilfeldig at, Apple har jo alltid appellert til meg.

Hans første elbil var en Tesla p85, en utgave med mye ekstrautstyr. Denne byttet han ut så snart det kom en ny utgave på markedet med firhjulstrekk. Da han var reise i USA ble han

oppmerksom på hvor gunstig det er å kjøpe Tesla i Norge sammenlignet med USA, og han erkjenner at man får svært mye bil for pengene med ordningen man har i Norge. Det var likevel ikke det økonomiske aspektet som fanget interessen hans for elbilen Tesla.

I: I hvilken grad liker du å formidle dine erfaringer med elbilen til andre folk?

T: Ja, det liker jeg. Jeg er en jo slik gadget freak så jeg synes det er kult alt det som kommer med Tesla i forhold til, nå er det jo det på flere biler, men nå er jo Tesla først ute med alt dette her med at du kan starte opp og stoppe, styre alt fra appen på telefonen (...). Det appellerer til meg, og jeg tror det appellerer til veldig mange.

I: Hvordan appellerer det?

T: Det appellerer til at det er enkelt, det er intuitivt, det er ikke noe knapper, det blir konfigurert av en software download som du får beskjed om. De tingene der, det virker. Det er viktig (...) Jeg har veldig sansen for det.

Disse uttalelsene tyder på at han bruker relativt mye tid og penger på bil. Det i seg selv skiller ikke nødvendigvis Thomas fra de andre informantene. Men han anser seg selv som en person med høy interesse for teknologi og det nyskapende. Som vi husker fra forrige kapittel hadde både Berit og Hilde også interesse for det nyskapende, men ut fra andre perspektiver. For ham blir det rent teknologiske ved bruken av Tesla det essensielle. Tesla representerer en teknologi som Thomas har stor sans for. Han sammenligner Tesla med konvensjonelle biler: det er ingen knapper, hele midtkonsollen er en vertikal berøringsskjerm og man kan starte bilen, åpne dører og sette på klimaanlegg med mobilapplikasjon for å nevne noe. Det er utenfor oppgavens formål å diskutere hvorvidt Tesla er ledende i bilmarkedet på det teknologiske spekteret. Det som er relevant er hvordan Thomas relaterer seg til Tesla. Han bruker mye ressurser på denne interessen, og elbilen blir for mange måter en hobby for Thomas. Det er de teknologiske preferansene ved kjøring av Tesla som står sentralt – som videre kan hevdes å gjenspeile en livsstil som omfavner det høyteknologiske (Axsen & Kurani 2012b:327). Tesla, på lik linje med Apple, appellerer til Thomas grunnet teknologien. Hans praksis med elbilen kan også reflektere hvordan han ønsker å bli oppfattet av andre med interesse for teknologiske finesser (Axsen & Kurani 2012b:320).

For Hilde var anskaffelsen av elbil i liten grad knyttet til interesse for teknologiske finesser. Da hun vurderte elbil visste hun heller ikke om alle insentiver som ga henne økonomiske fordeler. Det økonomiske aspektet har altså aldri vært viktig for Hilde. Hun kjente ingen

andre som kjørte elbil, som kunne gi henne veiledning om hvilken elbil som kunne være et reelt alternativ. Men familielivet har alltid vært viktig for Hilde. Da hun ble klar over fordelene var det aldri noen tvil om at elbil var et riktig valg.

I: Vil du fortelle litt om den prosessen før du fikk deg elbil?

H: Det gikk på at vi hadde fått barn. Jeg skulle begynne å jobbe igjen. Og jeg skulle bare tidligst mulig hjem. Og da var det moped som var et alternativ, sykkel var en tanke men det var akkurat for langt, altså jeg brukte for lang tid på det. Så da var det bare å se på hva som er praktisk i hverdagen. Og da falt elbil frem.

Etter at hun skulle begynne i jobb igjen ville hun tilbringe mest mulig tid sammen med familien. Å spare tid i hverdagen med små unger ble derfor en utslagsgivende faktor. Hilde jobber på den andre siden av byen hun bor i, og store deler av denne strekningen hadde kollektivfelt som hun kunne benytte seg av. Hun sparte 20 minutter hver vei, det vil si 40 minutter hver dag. «Førti minutter ganger fem, ganger så mange år så har du ganske stor besparelse». På samme måte som Georg og Inger, stod Hilde overfor en overgang i livet. Hun hadde stiftet familie og ville tilbringe mest mulig tid sammen med dem. Hun var derfor åpen for alternativer som kunne gjøre dette mulig (Axsen et al. 2013:98).

Det å spare tid ved å kjøre elbil kan hevdes å være en konkret, privat fordel. Dette er dog en fordel som Axsen og Kurani (2012b) ikke har ført opp i sin skisse av funksjonelle attributter. En mulig forklaring på dette kan være at deres artikkel, som er basert på internasjonale studier, ikke tar høyde for insentivene i Norge. Elbiler kan kjøres i kollektivfelt i Norge, med noen forbehold (jf. kapittel 1). For Hilde er det ikke viktig å spare tid i seg selv. For henne er elbilen først og fremst et transportmiddel som gjør at hun får mer tid sammen med familien. Det å spare tid med elbilen blir derfor et uttrykk for en livsstil: en livsstil hvor hun kombinerer arbeidsplass, hjem og familieliv etter hennes preferanser (Axsen & Kurani 2012b:328). Det er de funksjonelle attributtene ved elbilen som gjør det mulig å kjøre i kollektivfeltet. Men det er familielivet som er viktig, og denne livsstilen blir også et uttrykk for hennes egen identitet. Det er med andre ord de symbolske attributtene hun tilskriver elbilen som har en betydning. I en norsk kontekst kan det være en allmenn oppfatning om at man kjører elbil for å spare tid. Hilde kjører elbil for å spare til og fra jobb, slik at hun tilbringe mer tid sammen med dem hun bryr seg mest om (Heffner et al. 2007:398). Denne konnotasjonen forklarer at hun kjører elbil

først og fremst for å være sammen med familien.

6.3.2 Elbilen formidler verdier og identitet

Georg har helt siden han fikk elbil vært interessert i dens teknologi. Han deler dermed samme interesse som Thomas, men de skiller seg fra hverandre når det kommer til hvorfor de fatter denne interessen. For mens Thomas er mest opptatt av teknologisk brukervennlighet og nyvinninger, har Georg fokus på hvordan elbilen er bygd opp innvendig. Som nevnt tidligere måtte han ikke bytte arbeidssted i jobben. Han valgte likevel elbil. Det skulle vise seg å være starten på noe større for Georg.

I: Hvordan appellerer elbilen til dine verdier eller holdninger?

G: Ja, nei det er jo det største, jeg har jo holdt på med det hele livet (...) så det har liksom blitt en livsstil.

I: Har du merket at fokus på energibruken har endret seg etter at du har fått deg elbil?

G: Nei, jeg har alltid vært opptatt av å utnytte ressursene best mulig. Elbil er jo bare naturlig del, når jeg hadde bensin- og dieslbiler så gikk det jo på å prøve å få forbruket til å bli minst mulig hele veien. Når det kommer over til elbil så er det plutselig... deler du, du kan redusere alt med en femtedel av forbruket(...) At det faktisk fremdeles er en fordel å bruke en liten bil som fremfor en stor (...).

Georg er utdannet elektriker, og har alltid vært interessert i teknikk. Han fikk sin første elbil på begynnelsen av 2000-tallet. Den gang fikk han råd fra diverse forum at han skulle kjøre den tom hver gang før ladning. Det skulle vise seg at det tok 2 uker før batteriene ble ødelagt med denne ordningen. Han kjøpte derfor et nytt batteri til 60.000 kroner. Da han fikk installert det nye begynte han å undersøke det gamle. Av de 20 cellene i batteriet var det fortsatt 14 av dem som fungerte. Gjennom tiden som elbilist har han spredd kunnskap om nettopp dette, og andre praktiske fordeler med elbilen til sine venner og bekjente, men også til ulike nettforum. Han er forsiktig med å slå fast hvor reell denne påvirkningen har vært for dem.

I: I hvilken grad tror du dine erfaringer har betydd for at de skulle få seg elbil?

G: Foreldrene mine er jo uten tvil påvirket av meg, ehh... venner også til dels, antageligvis. Og så har jeg jo et helt nytt nettverk med venner på grunn av elbil.

I: Vil du fortelle litt om det?

G: Nei, det er jo utenlandske miljøer. Og sånn er jo det uansett, når du har en hobby som dette her begynte med.. så kommer du inn i miljøer, så det er veldig interessant.

Fra det første batteriet han begynte å undersøke solgte han velfungerende celler til andre elbilister. Slik kom han blant annet kontakt med det utenlandske elbilmiljøet – som han beskriver som mye mer åpent og mindre restriktivt fra myndighetene sin side. Med årene har han spredd sin kunnskap om gjenbruk i ulike sosiale systemer. Vi kan definere Georg som en innovatør: en person som tør å ta risiko, er progressiv og har høy interesse for teknologi (Axsen & Kurani 2012b:317).

Hans beskrivelser kan på mange måter tyde på at elbilen har blitt en sentral del av livet hans. Det er en hobby og en livsstil, som han selv sier. Man kan hevde at hans bevisstgjøring på gjenbruk formidler noe han står for (Axsen & Kurani 2012b:315). Ut fra beskrivelsene har han hele tiden vært bevisst på forbruk, og å utnytte ressursene best mulig. Selv om Georg først og fremst så den økonomiske besparelsen ved å anskaffe seg elbil, kan hans praksis med elbil gjenspeile hans verdier. For mens Arild mente anskaffelsen av elbil var en smart ting å gjøre økonomisk, mener Georg at det snarere er snakk om hva som er riktig å gjøre. Han ser på det som et spørsmål om moral – og det å være sparsommelig er det mest riktige (Heffner et al. 2007: 410).

Han sier selv at miljøaspektet ikke var avgjørende da han fikk seg elbil. Han har dessuten en livsstil hvor han fokuserer på gjenbruk og er opptatt av å være sparsommelig gjennom sin praksis med elbil. Han har lite til overs for overforbruk og det forbrukersamfunnet står for. Disse verdiene kan i seg selv hevdes å være miljøvennlig. Han forteller dessuten at miljøaspektet har blitt mer aktuelt etter hvert som han har sett verdien med nullutslippsbiler i storbyene.

Arild og Georg har dermed ulike konnotasjoner knyttet opp til denotasjonen om det å være økonomisk orientert ved bruk av elbilen. Deres bilvalg kan underbygge dette: Arild kjører blant annet Tesla, mens Georg mesteparten av tiden har kjørt Think etter sin første elbil. De private, funksjonelle attributtene var en forutsetning for at Georg skulle få seg elbil. Men man kan si at hans praksis med elbilen uttrykker et standpunkt og formidler hans egen identitet (Axsen & Kurani 2012b:327). Georg ønsker å utnytte ressurser best mulig, bruke bildeler som

fortsatt er intakt på nytt og kjøre små biler. Dette er verdier som har vært grunnlaget for han praksis.

På lik linje med Thomas og Georg har Espen stor interesse for biler. Han er utdannet sivilingeniør og har interesse for elektro. Den gangen han fikk seg elbil var han ikke redd for å reparere og modifisere den. Han syntes det var gøy med de første elbilene at man kunne gjøre noe selv på dem uten at man måtte levere bilen inn på verksted. Han er forsiktig med å anse seg selv som en pioner, men gjennom beskrivelsene kommer det fram at han har mye kunnskap om elbilen og teknologien den er bygget på.

I: Kjente du noen som kjørte elbil når du først fikk deg?

E: Nei, men jeg bygget en elektrisk moped da jeg var (...) Så jeg var på en måte, jeg var jo selv den som egentlig var først ute da rett og slett. Privatperson nummer (...) som kjøpte i Norge. Så det var ingen i min omgangskrets som ansporet meg til det. Men den gangen så var jeg veldig opptatt av miljøet da. Og hadde et litt sånt forenklet syn på det og ikke sant Norge var jo ikke koblet til resten av verden så den strømmen vi brukte her i Norge.. det var jo helt ren strøm, altså helt ren energi. Nei, så det var egentlig det som drev meg først da.

Espen er lik på Georg med hensyn til interessen for hvordan elbilen er bygd opp og fungerer. Mens Georg fikk seg elbil drevet av økonomiske besparelser, har det vært et ikke-tema for Espen. For Espen var det miljøet som var drivkraften for å kjøre elbil. Selv om han har moderert denne meningen noe (jf. kapittel 5), står miljøaspektet fortsatt sterkt hos Espen. Interesse for teknologi har vært en viktig faktor for alle de 3 nevnte informantene, men det er kun Espen som eksplisitt legger vekt på hvordan miljøfaktoren appellerer til hans verdier og egen identitet (Heffner et al. 398).

I: I hvilken grad eller hvordan appellerer elbilen til dine verdier og holdninger?

E: Den appellerer veldig da. Til altså, det med forurensning og alt det der. Og så tror jeg jo elbiler har et mye bedre, elbilen er jo fremtiden i det som du sier, om hundre år er det ikke noen biler som går på forbrenningsmotor lenger. Kanskje lastebiler og kanskje gravemaskiner eller et eller annet sånt. Men ingen biler, så det er jo den veien det går. Og det appellerer definitivt til meg da. At man må en måte er på rett spor

Disse uttalelsene tyder på at Espen tilskriver elbilen en mening om at fremtiden ligger i elbilen, som andre veteraner også la vekt på, som nevnt i forrige kapittel. Både Georg og Espen har fått nye bekjenskaper og oppnådd gruppedlemskap som følger av deres interesse for elektronikk og teknikk (Axsen og Kurani 2012b:315).

I: Etter at du har fått deg elbil, føler du at du har blitt medlem av nye sosiale grupper eller innpass til nye nettverk?

E: Ja, vi var et sånt skikkelig sånn hardcore gjeng av pionerer da i gamle dager. Og vi holder delvis kontakten fortsatt og synes det er morsomt å holde liv i de gamle Thinker og sånn ikke sant. Men det har jo vært et rent teknisk fellesskap da. Men det har vært nye bekjenskaper rett og slett (...).

Som Espen uttrykker har det oppstått et fellesskap som de ikke hadde fått tatt del i uten sin interesse og kunnskap om elbilen. Mens Georg har hatt et ønske om å inspirere og hjelpe andre forbrukere med elbilen, så har ikke dette vært så viktig for Espen. Han har ikke hatt behov for å formidle sine egne erfaringer med elbil til andre i like stor grad som Georg, som på side har vært aktiv i flere forumer. Espen sier at elbilen stadig er et diskusjonstema i hans nettverk og omgangskrets, og at valg av hvilken elbil kan gjenspeile hvilken person man er eller hva man står for.

I: I hva slags sosiale settinger vil du si at elbiler er et diskusjonstema?

E: Nei, altså det er jo typisk når du treffer venner og kjente, sånn type fester og lunsjpauser og sånn da. Kaffekroken her har vi snakket masse om elbil.

I: Hva dere snakker om da?

E: Nei, altså det er jo mange bilinteresserte folk her da. Så det er jo litt sånn Tesla og ikke-Tesla (...).

Dette er sosiale faktorer som underbygger at man kjører elbil for å formidle et standpunkt man står for (Axsen og Kurani 2012b:327), og informanter som er bevisst på dette kjører en elbil som er i samsvar med sine egne preferanser og oppfatninger. Dette underbygger at symbolske attributter kan være vel så viktig som de funksjonelle attributtene ved elbilen.

6.4 Informantenes kategorisering av «oss» og «dem»

I dette avsnittet skal jeg belyse beskrivelser som jeg ikke hadde forventet under utarbeidelsen av intervjuguiden. Oppgavens problemstilling gjelder hvilke preferanser som er sentrale i avgjørelsen for å kjøre elbil, og hvordan sosiale faktorer kan påvirke valg av og bruk av elbiler. Informanter som vektlegger symbolske attributter ved elbilen er opptatt av hvilket bilmerke som brukes. Det synes det er enklere å uttrykke hvilke personer de ikke ønsker å identifisere seg med, fremfor å eksplisitt si hvem de selv er basert på type av elbil. Jeg vil i dette avsnittet trekke inn begreper av Lamont (1992) for å forstå hvordan disse prosessene arter seg. Med intervjuet med Espen kommer det fram hvilke grensedragninger han har til andre elbilister, og videre hvordan hans omgangskrets påvirket ham til å ikke få seg Tesla (Axsen & Kurani 2012b:324).

Som nevnt i forrige avsnitt har miljøet vært en viktig faktor for Espen. Han har dog modifisert denne meningen noe (jf. kapittel 5). Det har kommet nye elbiler på markedet og det har vært diskutert hvorvidt de er miljøvennlige eller ikke (jf. kapittel 1). Han kjører fortsatt Think. «Think classic da, den som kom i -99. Det er vel den bilen som på en måte var mest banebrytende. Og jeg synes fortsatt det er den bilen som er morsomst å egentlig både kjøre og ha». Da Tesla ble lansert var det noe han kunne vurdere.

E: (...) Tesla har jeg også prøvd, den bestilte vi også men den var liksom for mye sånn tv-spill da (...) Pluss at nå har det blitt en sånn skikkelig harry bil da. Så nå er det jo helt uaktuelt.

I: Hva mener du med det?

E: Nei, at det er litt sånn gammel, sånn der feit femtiåring med gullkjeder og, nei sånn harrytassbil altså. Jeg vet ikke, for meg er det helt uaktuelt, uansett hvor fantastisk den bilen er. Jeg hadde aldri kjøpt det nå. Jeg vurderte jo det når det kom. Og det jeg opplever jeg, og det har vi snakket om ganske mange kollegaer her og venner og sånn og da, at de råeste sjåførene i trafikken er Tesla-eiere altså (...). Så det har jo du ikke lyst til å bli identifisert med det rett og slett.

I: Tror du den generelle elbilsjåføren i dag er mer aggressiv?

E: Nei, men jeg tror Tesla-eierne er det. Og det man tenker er det som, det er jeg jo sånn ordentlig bekymret over... man tar det litt personlig da at det som begynte som idealistbevegelse ikke sant, den greier der er helt sånn borte da (...) det er kanskje

ikke rart de føler seg som konger når de kjører de fantastiske bilene som går fra null til hundre på 3 sekunder eller hva det nå enn er for noe ikke sant. Femti mil og alt det der.

I: Er Tesla et statussymbol?

E: Ja, for noen så er jeg helt overbevist om at det er det, absolutt. Helt overbevist. Så, men jeg har jo venner som helt fra dag en har vært helt bombesikker på at det kommer til å gå akkurat som det har gått da (...).

Det kommer tydelig fram hvilke grensdragninger Espen har overfor personer som kjører Tesla og hvorfor han har ikke byttet ut sin gamle elbil. Han vil ikke bli assosiert med hva Tesla står for i hans øyne, som strider mot hans miljøengasjement. Det som begynte som en idealistbevegelse miljømessig, med enkle og små elbiler, har blitt mer eller mindre hvisket ut med nye typer modeller. Videre mener han at det er mangel på «god» smak å kjøre en slik bil – personer som har Tesla, og som ikke tar hensyn til andre trafikanter, blir fort merket som harry i hans omgangskrets. Espen trekker med andre ord kulturelle grenser mot de som kjører Tesla, ettersom de har dårlige manerer og smak (Lamont 1992:4).

Espen prøvekjørte Tesla. Utsagnene hans kan tyde på at Espen sammen med sine venner har konstruert en felles forståelse om hva Tesla representerer. Etter den ble lansert og fram til i dag, har Tesla gått fra å være noe han prøvekjørte til noe som i dag er uaktuelt. Dette tyder på en *interpretive flexibility* innad i gruppen (Axsen & Kurani 2012b:324). Espen har venner som fra første stund har vært kritisk. De kan tenkes at Espen har blitt påvirket av dem. I dag deler de oppfatningen om at Tesla er en elbil som de ikke vil assosieres med og som strider mot deres preferanser og verdigrunnlag.

På lik linje med Espen er Georg kritisk til Tesla. Georg mener først og fremst at bilen representerer en luksus som ikke er nødvendig, og trekker blant annet fram bilens størrelse og hestekrefter. Han trekker ikke eksplisitt fram det samme argumentet som Espen om at Tesla er et uttrykk for dårlig smak. Men ut fra hans verdigrunnlag trekker han grenser mot de som kjører Tesla.

I: Hva slags tanker har du om de kjører Tesla?

G: Jeg tenker at mange har kjøpt de fordi at mange flere enn de som trenger Tesla har kjøpt, noen fordi de kan, og andre for at de skal spare så mye som mulig mens de fremdeles kan spare før disse avgiftene kommer. Så det er, jeg tror at det er mer Tesla

på veien enn det det hadde trengt å være. Det hadde vært bedre hvis mange av de som egentlig ikke trenger hadde kjøpt en mindre bil.

I: Synes du at Tesla er et statusobjekt?

G: Det kan være det i enkelte kretser. Jeg er ikke blant de som beundrer folk som har Tesla, jeg beundrer bilen for det den kan. Og for de som har, jeg har alltid sagt at jeg skulle ønske jeg hadde bruk for en Tesla, da hadde jeg hatt en. Men jeg har ikke bruk for den, dessverre [latter].

Dette kan tyde på at Georg mener mange som har Tesla kunne kjørt andre elbiler, og at det er unødvendig å kjøre en bil av et slikt kaliber. Som nevnt fra forrige avsnitt er Georg bevisst på pengebruken, og spesielt opptatt av å bruke ressurser på en best mulig måte. Dette standpunktet står i strid med hva Tesla representerer. Å kjøre små og enkle elbiler mener han er etisk riktig; det å være sparsommelig er det rette å gjøre. Han beundrer hva Tesla har klart å produsere rent teknisk, men ville aldri kjørt en Tesla selv da dette strider mot mye av hva han står for. Han trekker med andre ord moralske grenser mot de som kjører Tesla (Lamont 1992:4). Georg nevner ikke eksplisitt miljøfaktoren som Espen gjør. Man kan likevel hevde at hans oppfatninger om å være sparsommelig og bruke ressurser på en mest mulig effektiv måte i seg selv kan anses som å være miljøvennlig.

For Berit er situasjonen noe spesiell sammenlignet med de andre. Hun var en av de første som kjørte Think, en bil de har hatt i 14 år. I senere tid har hun fått Tesla. For henne har miljøet hatt betydning i den forstand at elbilen går på fornybar energi, og hun understreker at Think representerte innovasjon som hun hadde veldig sansen for. Det var viktig å støtte opp under noe som var annerledes (jf. kapittel 5). Berit trekker ingen klare grenser mot andre elbilister. Dette kan forklares ved at hun har to elbiler som på mange måter representerer to ytterpunkt i elbilmarkedet.

I: Hva er det ved elbilen du verdsetter høyest?

B: Nei, Think har jo en egen plass [latter]. Den har det (...), nei altså ehh jeg kan nesten ikke sammenligne de, Think og Tesla (...).

Berit har et avslappet forhold til elbilen. Hun trekker fram de praktiske fordelene ved elbilen, og sier at Think var genial under småbarnsfasen. Det som appellerte ved både Tesla og Think var at de begge var banebrytende produkt når de ble lansert, begge på sin måte. Til felles

hadde bilprodusentene at de kun satset på elektriske biler. Det er likevel sider ved Tesla som Berit ikke liker så godt.

Nei, jeg synes det var kult den gangen, og jeg synes det er kult den dag i dag. Men det er klart (...) jeg er glad for at jeg har kjørt Think i alle de år før vi fikk Tesla, ehh det er jo litt sånn med de nye Tesla-eierne at det er show-off på en måte, jeg vil ikke identifiseres med disse Tesla-eierne. Når det er sagt har vi vært veldig fornøyd med de elbilene vi har hatt.

Det kan tyde på at Berit har litt av de samme oppfatningene som Espen og Georg, selv om hun selv kjører Tesla. Hun forutså ikke det Espen omgangskrets nevner, men deler noe av deres meninger om hvem hun selv ikke vil bli assosiert med. Hennes meninger viser at ikke alle som kjører Tesla kan stemples som personer som ønsker å vise sin velstand.

Det er ikke alle informanter som kjører Tesla som tilskriver bilen en symbolsk mening. Arild trekker fram at bilen først og fremst skal dekke hans familie behov for transport i hverdagen, og vil ikke si at man skiller seg ut selv om man kjører Tesla. Han bryr seg ikke om hva andre måtte mene. De symbolske attributtene ved elbilen har ikke noen betydning for ham (Axsen & Kurani 2012:328).

I: Etter at du fikk deg elbil, har du blitt medlem eller fått innpass i nye grupper eller nettverk?

A: Nei, jeg er medlem i elbilforeningen. Det blir jo du på en måte automatisk etter jeg kjøpte (...) i sin tid. Det er noen Tesla-bilister som hilser når vi kjører, jeg gjør bevisst ikke det.

I: Hvorfor ikke?

A: Jeg er en helt ordinær bilist. Hilser en Lada-eier på en Lada-eier? Hilser en Mercedes-eier på en Mercedes-eier? Hilser en Toyota-eier på en Toyota-eier? Hvis ja, så kan jeg godt la tenke at Tesla-eiere også skal gjøre det. Men jeg har en helt ordinær bil, jeg ønsker ikke å skille meg ut på en måte. Men jeg må ha en bil som dekker min familie sine behov. Og da trenger jeg ikke å hilse på Herr Olsen som har en så fantastisk flott Tesla. Det er ikke der mitt behov er.

Det er heller ingen andre moderne elbilister som trekker fram symbolske attributter ved

elbilen som et grunnlag for å trekke grenser mot andre elbilister. Et poeng som er verdt å nevne er at det kan være «strengt» å trekke grenser kun basert på hvilken elbil man kjører fordi det har vært et redusert utvalg av elbiler – valg av elbil kan ha vært tilfeldig avhengig av tilgjengelighet på markedet og leveringstid. Den symbolske verdien i elbiler er likevel relevant for visse informanter, og belyser hvordan sosiale faktorer påvirker valg av og bruk av elbil.

6.5 Oppsummering

I dette kapitlet har jeg tatt for meg private fordeler ved bruk av elbilen, og gått nærmere inn på hvilke faktorer som har betydd mest for anskaffelsen av elbil. Sammenlignet med forrige kapittel kan jeg ikke konkludere med at det finnes klare skiller mellom moderne elbilister eller veteraner i denne oppgaven knyttet til dette, ettersom veteraner tydelig trekker fram funksjonelle attributter ved elbilen som viktig, som blant annet Georg og Hilde. Det er likevel et funn at de fleste veteraner tilskriver elbilen en symbolsk mening, og at deres praksiser og valg av elbil formidler hvem de selv ønsker å være.

Et fellestrekk for mange informanter i denne oppgaven er at de stod overfor en større livshendelse da de vurderte å få seg elbil, eksempelvis stifting av familie, begynne i ny jobb eller flytte til et nytt sted. De var åpen for å prøve ut elbilen som et alternativ for lokal mobilitet for at de kunne få en løsning som samsvarte med deres framtidsutsikter (Axsen et al. 2013:98). I dette kapitlet prøver jeg å belyse hvorvidt sosial påvirkning kan ha funnet sted. Beskrivelser fra informantene kan tyde på at de har påvirket, i større eller mindre grad, andre potensielle kjøpere. Det kan underbygge antagelsen til Axsen og Kurani (2012) om at man som forbruker ikke handler isolert fra sine omgivelser. Det er likevel vanskelig, basert på oppgavens intervjuer, å fastslå hvor reell den sosiale påvirkningen har vært. Dessuten er det ingen som eksplisitt sier at de har blitt påvirket av andre til å kjøpe elbil. Arild fikk informasjon fra andre elbilister som bidro til han fikk seg elbil, men disse oppsøkte han selv og deres erfaringer bekreftet det han ville høre. For veteraner kan det naturligvis forklares med at de var først ute med å få seg elbil i sin omgangskrets. Videre kan det tenkes at informanter ikke ønsker å si at det har blitt påvirket av andre, eller at de ikke har vært bevisst på at andre eventuelt har ansporet dem til å få seg elbil. Det er kanskje ikke så rart at informanter selv vil stå for beslutningen om å kjøre elbil, med tanke på at bilvalg er en relativ

stor beslutning som inkluderer mye penger.

Videre kan vi se at funnene i dette kapittelet kan kobles til hva som kom fram i forrige kapittel. Espen kan være et eksempel. Han setter pris på elbilens funksjonelle attributter, men ser at elbilen i første rekke symboliserer hans standpunkt og verdier. For Espen vil ikke Tesla være i overensstemmelse med hans selvforståelse. Dette er også tilfelle for Georg, dog basert på ulike betraktninger. Deres fokus på symbolske attributter ved elbilen er således et grunnlag for symbolske skillelinjer som de trekker til andre bilister.

Avslutningsvis i denne oppsummeringen vil jeg kort nevne at en del av teorien til Axsen og Kurani (2012a, 2012b) kan komme til kort i kapittel 6. I deres skisse av egenskaper ved lavkarbonprodukter (Axsen & Kurani 2012b:314) kommer det for eksempel ikke eksplisitt frem hvordan man sparer penger. I en norsk kontekst er deres oversikt over funksjonelle attributter derfor ufullstendig – norske elbilister kan spare penger ved å unngå bomringer eller ved lave strømpriser når de lader bilen. Den tar ikke høyde for bruksfordelene norske elbilister drar nytte av. Elbilen kan benyttes i kollektivfeltet på grunn av dens funksjonelle attributter, som er en viktig bruksfordel for Hilde. Det blir ikke nevnt hos Axsen og Kurani (2012a, 2012b). I neste kapittel vil jeg gå over til å diskutere informantenes oppfatninger om insentivene.

Kapittel 7. Elbilens insentiver

I de foregående kapitlene har analysen tatt for seg hvilke meninger informantene tilskriver elbilen og følgelig hvilke faktorer som står sentralt i deres begrunnelse for å kjøre elbil. De tilskriver elbilen ulike meninger (Heffner et al. 2009) og deres bruk kan knyttes til funksjonelle og symbolske attributter (Axsen og Kurani 2012b). I dette kapitlet skal analysen fokusere på hvilke opplevelser og tanker informantene gjør seg om insentivene som er innført av den norske regjeringen. Hvilke meninger har informantene om dem, og hvordan skal disse se ut i framtiden?

Som vi så i forrige kapittel har insentivene vært viktig for noen av informantene i anskaffelsen av elbil. Hva staten bidrar med har betydning for forbrukere. I dette kapitlet vil ikke analysen være like teoretisk forankret som de foregående analysekapitlene, fordi statlige insentiver er en faktor som ikke blir eksplisitt belyst i studiene, som understreket i oppsummeringen i forrige kapittel. Hvilken innflytelse staten har for at grønne tjenester og produkter skal få fotfeste på markedet blir likevel nevnt i Spaargaren (2000) sin teori om økologisk modernisering. Han legger vekt på hvor viktig samspillet mellom stat, forbruker og produksjonssystemet er. Bilindustrien kan påvirke våre oppfatninger om insentivene. Det har kommet flere signaler fra bilindustrien om at det skal investeres mer i produksjonen av elbiler de kommende årene. Samtidig kan det se ut som flere insentiver vil bli fjernet de kommende årene.

7.1 Rettferdiggjøring av insentivene og veien videre

Staten har lagt til rette for at flere nordmenn skal gå over til å bruke lavutslippsbiler, og ved å innføre insentivene har man sett en merkbar vekst i elbilparken (jf. kapittel 1). I tillegg har man de siste 10 årene sett flere typer elbiler som har utvidet valgalternativene for forbrukerne. Disse to faktorene trekker Spaargaren fram som sentrale for å forstå hvorfor forbrukere velger elbil, i tillegg til de symbolske dimensjonene ved konsumet. Hvilke produkter forbrukere velger må sees i sammenheng med produksjonssystemene og endringer i den industrielle sfæren (Spaargaren & Van Vliet 2000:58). For at miljøvennlige produkter skal få fotfeste i markedet, er det nødvendig at staten spiller en aktiv rolle og fører en politikk som gjør det gunstig for forbrukere å velge slike produkter (Spaargaren 2000:46).

I flere undersøkelser som er blitt gjennomført viser det seg at insentiver har vært viktige for norske bilister (jf. kapittel 1). Mine funn i oppgaven underbygger dette. For visse informanter var insentivene helt avgjørende for å kjøre elbil. Som vi husker fra forrige kapittel var det tilfelle for blant annet Inger, Hilde og Georg. Da Tesla ble lansert forteller noen av veteranene at de fikk vansker med å rettferdiggjøre insentivene.

Jeg så jo med bekymring når Teslaen kom, for jeg forutså at dette her kommer til å skape mye misunnelse og det har det jo blitt. Det var jo veldig greit så lenge vi kjørte disse gamle kassene, da var det ingen som var misunnelige (...). Tesla har jo gjort veldig mye bra, men det har også ødelagt veldig mye (Georg).

Tesla koster betraktelig mer enn andre tilgjengelige elbiler på markedet. Det er mange av informantene som stiller spørsmål ved hvorvidt forbrukere som kjøper Tesla skal få de samme insentivene som andre elbilister. Et eksempel kan være avgiftsbeløpet en slipper å betale ved kjøp av bilen. For Tesla-eierne er dette betydelig større enn for en som kjøper Nissan Leaf. En Tesla-eier får 297.000 kroner i avgiftslette. En Nissan Leaf-eier får 63.600 (Haugan 2016). Georg mener Tesla har bidratt til at mange konvensjonelle bilister har forandret synet på elbilister til det negative. Som vi husker fra forrige kapittel er Georg kritisk til Tesla som symboliserer overforbruk og pengejag. Berit deler oppfatningen til Georg om insentivene, og hun har erfart misunnelse fra både andre elbilister og konvensjonelle bilister. Hun kan fortelle at reaksjonene fra folk er forskjellige avhengig om hun kjører Think eller Tesla, og kan godt forstå dem som er kritisk.

(...) Men nei, altså holdningene til folk har vel vært mer sånn stakkars deg, du kjører elbil selvfølgelig skal du få alle fordeler, alle elbilfordeler som finnes i hele verden. Du, det er jo på en måte, når du gjør det offeret, så er det helt greit (...) Sånn er jo det ikke nå lenger. Nå er du en av de der idiotene som kjører en elbil som har fått subsidiert halve bilen av staten. Så jeg merker jo forskjell når jeg kjører Think og Tesla. Når jeg kjører Think synes folk fortsatt det er helt greit at jeg får lov til å parkere gratis, at jeg får kjøre gratis i bommen. Men hvis jeg kjører den andre så er det ikke, da blir jeg ikke geleidet fram for å si det sånn.

Disse beskrivelsene tyder på at veteranene har opplevd en stor endring i folks holdninger til insentivene, og at Tesla har bidratt til å utfordre legitimeringen av insentivene. Hilde kjører

også Tesla og kan på lik linje med Berit fortelle at hun forstår hvorfor konvensjonelle bilister er kritiske til at hun som kjører Tesla skal få insentiver i det hele tatt. Etter at hun byttet ut den forrige elbilen med Tesla har hun problemer med å rettferdiggjøre dette i diskusjoner med folk.

H: (...) Jeg prøver ikke, personlig så går jeg ikke så veldig inn i de diskusjonene.

I: Hvorfor ikke?

H: Fordi jeg har ikke gode nok argumenter til å slå tilbake med egentlig. Og det er jo riktig at hvert fall nå når jeg kjører Tesla som bare er luksus, så føles det nesten litt sånn, det hadde nesten vært lettere å få de godene hvis jeg kjørte rundt i en humpete, stygg og gammel upraktisk bil enn en med luksus. Både luksus og fordeler, jeg skjønner at folk synes den er vanskelig å svelge (...).

Disse uttalelsene tyder på at det er det økonomiske aspektet som er sentralt i diskusjonen om hvorvidt man kan rettferdiggjøre insentivene eller ikke for de som kjører Tesla. Med årene har altså veteranene opplevd ulike reaksjoner i deres omgangskrets avhengig av hvilken type elbil de har kjørt. På midten av 2000-tallet var elbilene små og enkle med begrenset komfort. Den gangen fikk veteranene mer ros enn kritikk fra bekjente. Men det er ikke bare veteraner som har møtt opposisjon i sine nettverk knyttet til dette temaet.

I: Hva sier du om elbilen til personer som du møter, venner og bekjente?

In: Det som er veldig overraskende er at vi møter så negative kommentarer når vi kjører elbil. Vi har inntrykk av at det er veldig mye misunnelse ute og går når det gjelder de fordelene, nå har det begynt å jevne seg litt ut så det er mindre av de kommentarene nå, men det har vært utrolig masse. Altså vi tenkte når vi kjøpte elbil at vi kom til å få litt sånn positiv credit fra folk vi traff, familie og venner. "Så bra dere kjøper dere elbil" og "flotte greier". Men det har nesten vært fraværende (...).

Reaksjonene som Inger har opplevd, spesielt fra sine kollegaer, har gjort at hun har reservert seg i samtaler knyttet til dette temaet. Hun har mistet lysten til å formidle sine erfaringer til sin omgangskrets som følger av dette. De er to personer som kjører elbil på hennes avdeling. «(...) vi opplever rett og slett veldig masse misunnelse blant kollegaer. I forhold til for eksempel slik som her på jobben med gratis parkering og gratis ladning. Det kommer av og til slike negative stikk i diskusjonen rundt lunsjbordet og sånn også».

Det kan være flere årsaker til hvorfor synet på insentivene har endret seg. I tillegg til nye bilmodeller har volumet av elbiler økt på veiene. Noen konvensjonelle bilister i oppgaven oppfatter insentivene som urettmessige på grunn av nettopp dette. Kåre er ikke imot alle insentivene elbilister får, men synes det er rart at ikke elbilister skal bidra til fellesskapet som alle andre bilister.

I: Mener du det er feil at den norske stat har subsidiert så mye av elbilen?

K: Ja, jeg synes at det ikke er nødvendig. Det er ikke nødvendig.

I: Hva hadde vært riktig?

K: Nei altså, per i dag så betaler vi veiavgift ikke sant (...) Ehh, og det forstår jeg ikke hvorfor de skal slippe, fordi at de bruker veiene de også (...). Og så er det parkering i ByGarasjen (...) de tar like mye plass som alle andre, de står i samme kø som alle andre, hva i all verden parkerer de gratis for?

Dette er et poeng som er verdt å merke seg. Elbilister bruker veien like mye som alle andre bilister. Etter hvert som det har blitt så mange av dem mener Kåre at det blir feil at elbilister ikke skal bidra til fellesskapet som alle andre, og dele på utgiftene til nye veier. Selv om alle gikk over til elbil ville det fortsatt være like lang kø på veiene som før. Han mener derfor at det er unødvendig at staten skal subsidiere elbilen slik den gjør i dag. Også Trine stiller seg kritisk til visse insentiver, og er inne på samme poeng som Kåre med at flere og flere elbilister på veiene utfordrer legitimeringen for noen av insentivene.

T: (...) jeg synes noen av godene er litt søkt altså.

I: Som hva da?

T: Ja, det å kjøre i kollektivfeltet. Det ser jeg ikke behov for, sant og det skaper jo stort sett problemer for de andre. I hvert fall i store byer så blir jo det et problem (...).

Antallet elbiler har økt på norske veier og det har skapt problemer. Trine nevner her insentivet som tillater elbilister å kjøre i kollektivfeltet, og denne bruksfordelen mener hun kan virke mot sin hensikt hvis det blir for mange og det skapes kø. Etter hvert som det har kommet flere elbiler, mener hun at man ikke kan forsvare denne bruksfordelen ettersom det går utover bussene. Dette har vært tilfelle på Østlandet i Osloregionen hvor kollektivtrafikken ikke kom fram grunnet for mange elbiler i kollektivfeltet (Molstad 2016). Her har kommuner lagt inn restriksjoner som gjør at elbiler ikke får benytte seg av kollektivfeltet til visse tider på døgnet

når trafikken er på det høyeste. Dette viser også at bestemmelser rundt insentivene kan endres på kommunenivå, og ikke bare på statlig plan.

Så langt i dette avsnittet har vi sett beskrivelser som stiller spørsmål ved bruksfordelene ved elbilen. Veteraner forteller at nye bilmodeller, da spesielt Tesla, er så god i ytelse, komfort og rekkevidde at den er konkurransedyktig med konvensjonelle biler. Dette kombinert med at Tesla befinner seg i en slik prisklasse, gjør at man kan hevde at insentiver for å kjøpe slike elbiler ikke er nødvendig.

Det vil trolig komme nye bilmodeller på markedet som kan ligne på Tesla de kommende årene. Frem til 2020 er det mange bilfabrikanter som vil satse mer enn noen gang på elbiler (Abrahamsen 2016). Høsten 2016 presenterte to av verdens største bilkonsern en massiv satsning på elbiler, og ifølge dem kan du snart kjøre omtrent like langt på en oppladning i en elbil som på en bensintank i en konvensjonell bil. En fellesnevner for alle de store bilkonsernene er at de skal investere milliarder i grønn teknologi frem mot 2020. Det er mye som tyder på at dette kan bli gjennombruddet for elbiler også internasjonalt. Det kan tenkes at insentivene i Norge vil bli modifisert eller fjernet som følge av denne utviklingen. Både Arild og Georg mener det er helt forståelig hvorfor ikke flere bilfabrikanter har satsset mer på elbilen enn det som har blitt gjort til nå. Likevel ser de optimistisk på elbilens fremtid.

I: Vil du si at dagens modeller er et slags mellomtrinn til fremtidige modeller? Vi ser jo at det er et stort sprik mellom Tesla og øvrige elbiler i størrelse og pris.

A: Det er sant. Men det er helt forståelig utvikling. Det som bilprodusenter må passe seg for er at de ikke lager en modell som driver kannibalisme. Som på en måte spiser opp de andre segmentene de har (...) Men nå har toget begynt å rulle, nå må de hive seg på banen. Du vil ikke ha et øyeblikk: «Fillern, det var batteri som var tingen ja. Jeg hadde ikke helt fått med meg det». Det er ingen som har lyst til å havne der, alle har begynt å styre sine produksjonslinjer litte grann inn på strøm (...).

Selv om det i dag er en rekke elbiler på markedet og man ser at elbilens batteri fungerer selv etter mange års bruk, er det grunn til å tro at markedskrefter og ulike interesser står bak at ikke bilfabrikanter har satses mer på elbilen enn det som har blitt gjort til nå. «Det er ufattelig svært med mange arbeidsplasser og inntektsmuligheter som de kannibalisierer», sier Georg på spørsmål om hvorfor det ikke er flere typer elbiler på markedet. I bilindustrien er det mange

arbeidsplasser knyttet opp til vedlikehold, og det er grunn til å tro at bilfabrikanter vil beskytte sine konvensjonelle produkter så lenge det lar seg gjøre. Bilmessen i Paris tyder likevel på at de har fått øynene opp for potensialet i elbilmarkedet.

Et funn i denne oppgaven er at flere elbilister, både veteraner og moderne elbilister, har samme oppfatning som Trine og Kåre om at insentiver bør fjernes. Gunnar har vansker med å forsvare insentivene elbilister har i dag, og sier han kommer til å fortsette å kjøre elbil selv om elbilister ikke blir fritatt for bompenger lenger. Insentivene var ikke en forutsetning da han skaffet seg elbil, og understreker at besparelsen på drivstoff og vedlikehold er nok i seg selv. Han ordlegger seg slik:

Ja, det er jo litt merkelig at vi får fritak på bompenger for du jo bruker jo den samme veien og sliter, du sliter nok ikke mindre på veien selv om du kjører elektrisk (...) At det er gratis ladeinfrastruktur for eksempel det synes jeg er veldig positivt, fordi det gjør at det blir lettere å bruke elbilen i områdene mens det at man har gratis ferge og bompenger er egentlig en fordel som kanskje... jeg skjønner, jeg kan ha god forståelse for at fossilkjørende synes det er urettferdig (...).

Gunnar er enig med Kåre om at elbilister burde bidra til fellesskapet ettersom de bruker veien like mye som alle andre. Også deler Thomas deler Gunnar sin oppfatning, og det er en enighet om at elbiler er greie også uten insentiver. Konkrete fordeler burde tas bort, sier Thomas, og mener at dette hele tiden har vært et spørsmål om tid.

I: Hva er dine meninger angående de offentlige godene som man får?

T: Jeg setter jo pris på de først og fremst, men jeg ser jo at dette ikke er evigvarende.

I: Hva er framtiden da?

T: Jeg tror framtida er, jeg synes for eksempel at veiavgiften er, jeg kjører like mye på veien som en annen bil så jeg synes det er helt på tryne at det skal være differensiering der. Samme med ferger for å være helt ærlig. Og bompenger så da er jo det ikke så mye igjen, egentlig. At kollektivfelt kanskje er det noe å holde på, for på den måten utnytte veinettet til det fulle under forutsetningen at du ikke stopper buss og kollektivtrafikk (...).

Vi kan se at både Gunnar og Thomas er enig med Kåre og Trine om at visse insentiver

oppleves som urettmessige og unødvendige. Bompenger, veiavgift og kollektivtrafikk er de insentivene som blir nevnt flest ganger og det kan tyde på at disse er de mest omdiskuterte. Også Berit mener at man skal gå bort fra insentivene med elbilen. Det var greit for 10 år siden da det var så få elbiler. I dag er det så mange elbiler at det må tas noen grep.

I: Ja, hva mener du er riktig å gjøre for fremtiden da?

B: Jo, jeg synes det er viktig at det er mindre forurensning så lenge du er i Norge og bruker ren kraft. Og jeg synes at det skal på en måte belønnes at du tenker annerledes. Eller at du bruker andre drivstoff. Men det får du bare ved strømregningen.

Poenget Berit trekker fram her illustrerer en viktig side ved elbilen. Hun mener man blir belønnet av å tenke annerledes ved de økonomiske besparelsene man får ved å bruke mindre penger til driftskostnader og vedlikehold. Staten trenger ikke å subsidiere elbilen med fritak for bompenger eller gratis parkering, for den største besparelsen har ingen tilknytning til de offentlige godene man får av staten, mener hun. På 14 år har hun vasket elbilen en gang, og aldri opplevd en uforutsett utgift til vedlikehold. Hun mener altså, på lik linje med Thomas og Gunnar, at helhetsopplevelsen til elbilen er viktigst. Etter å ha kjørt elbil i flere år ser de verdien i selve elbilen som viktigere enn insentivene i avgjørelsen om å kjøre elbil. Berit mener at elbilens bruk av kollektivfeltet ødelegger omdømmet til elbilister, og det ikke er rett at elbilistene tar seg til rette som de gjør, som Trine også påpeker.

Arild trekker fram de økonomiske besparelsene med elbilen som et sentralt argument i hans begrunnelse for å kjøre elbil, og han synes insentivene er gode. Han innrømmer likevel at han vil fortsette å kjøre elbil hvis noen av disse blir modifisert eller fjernet, siden han hele tiden har ansett disse som midlertidige. Som vi husker fra forrige kapittel ønsker ikke Arild å skille seg ut med bruk av elbil, og ser på seg selv som en ordinær bilist som alle andre. Derfor har han vært bevisst på å ikke benytte seg av visse bruksfordeler man får ved bruk av elbilen. Han ordlegger seg slik:

I: Men de praktiske fordelene med å ha elbil, for eksempel gratis parkering og kollektivfelt.

A: Jeg kjører ikke i kollektivfeltet.

I: Bevisst?

A: Av og til er det litt bevisst. For det ene så vet jeg at det kommer til å forsvinne. For

det andre så har jeg ikke lyst å, det er noen som kjører elbil som har litt argumenter i forhold til tid og sånn, men noen har jo gjerne også dette med å sitte der på sin høye hest som skal heve seg over resten av befolkningen og så skal de... Da mister du på en måte litt av... jeg synes ikke det er bra å gjøre rett og slett (...)

Så langt i dette avsnittet har vi sett informanter som mener at insentivene kan fjernes delvis eller helt. Det er helhetsopplevelsen som betyr mest for dem, og elbilen er grei også uten insentiver. På den andre siden er det informanter som mener insentivene fortsatt er helt nødvendige i framtiden, og at disse var veldig sentrale da de fikk seg elbil. Vi husker fra forrige kapittel at det er tilfellet for Inger, Hilde og Georg. For Inger var insentivet om fritak for bompenger avgjørende for at de skulle kjøpe seg elbil, og de økonomiske besparelsene på pendlerstrekningen hennes var helt utslagsgivende. Denne faktoren var også mest sentral for Georg. For Hilde var det helt avgjørende at hun kunne spare tid, slik at hun kunne tilbringe mer tid sammen med familien. Hun mener det er viktig å fortsette med insentivene som fungerer, og ikke glemme hvorfor disse ble innført i første rekke:

Jeg mener at det er en stor jobb å vise grunnen til hvorfor disse insentivene kom. Det er ikke for at folk skal ha luksus eller de som skal ha masse penger skal slippe å betale. For det er litt implisitt, kjører du Tesla så har du penger. Men det er jo for, som jeg sa, altså snu og få en endring i struktur og tankegang.

For å oppnå det hun forteller som en samfunnsendring må man fortsette å ha insentiver som stimulerer mer salg av elbiler. Samtidig synes hun at elbilen ikke er et bra nok alternativ sammenlignet med den konvensjonelle bilen, og hvis insentivene forsvinner, så kan også lysten til å kjøre elbil forsvinne:

H: (...) Jeg tror ikke vi har kommet så langt at det klarer å stå på egne bein. Jeg hadde kanskje ikke kjøpt elbil, selv om jeg har kjørt elbil i 10 år nå. Hvis jeg hadde mistet fordelene.

I: Kunne du ha byttet inn din elbil i dag med en vanlig bensinbil?

H: Jeg har ikke lyst til det i det hele tatt. Men det er på grunn av insentivene, hadde de falt bort i og med at den ikke er supergod på vinterføre, i og med at jeg må planlegge litt når vi skal dra på hytten. Det er ikke sånn at jeg lukket døren for andre biler, og det er det som er problemet. Jeg har bare åpnet døren til elbilverden, jeg har ikke lukket

den andre.

Hilde mener at hverdagen i dag blir enklere med elbil, og derfor må insentivene opprettholdes. Hun vektlegger insentivet som omhandler fremkommelighet, og nevner at det skulle vært muligheter for egen parkering og gode lademuligheter slik at praksisen med elbil blir mest mulig knirkefri. Disse bruksfordelene trenger ikke å være gratis, men skal føre til at man får effektivisert kjøremønsteret. Espen har også stor tro på at det er viktig å beholde insentivene for at folk skal velge elbil i framtiden, og legger spesielt vekt på situasjonen i storbyene i forklaringen til hvorfor. Han fokuserer ikke på fremkommelighet som Hilde, men snarere hvordan miljøet kan bedres.

I: Hva er dine meninger angående de offentlige godene man får ved å kjøre elbil?

E: Jeg synes det er bra. Jeg synes det er viktig å få mest mulig av kjøringa over på strøm. Av nevnte årsaker. Så det synes jeg er bra.

I: Skal de styrkes eller fjernes?

E: Jeg tenker det er veldig smart å si at du kan kjøre i kollektivfeltet hvis du for eksempel er tre eller mer i bilen og sånn. Sånne ting synes jeg er bra, og så tenker jeg jo at busser er viktigere enn elbiler. Så i den grad det ikke hjelper heller, så må jo elbilene ut av kollektivfeltet. Og gratis parkering og gratis strøm og sånn det tror jeg på. Jeg tror det er, særlig i byene da ikke sant, så synes jeg det er viktig å få den der dieseleksosen kutta ned.

Sindre kjører konvensjonell bil, men vurderer elbil. Han mener også at insentivene må bli stående fremover. Han trekker fram de samme poengene som Espen, og mener insentiver først og fremst må opprettholdes for å få folk over til lavutslippsbiler og bevare miljøet.

Ja, styrkes. Altså jeg føler det er riktig vei å gå. Ene tingen er jo bare, tilrettelegge for at, ja at det skal lønne seg. Det å ta grønne valg. Men, også at det skal straffes for å ta valg som forurensar mye. Det er jo, jeg synes det er helt innafor å regulere det slik at folk velger klimavennlig.

Vi kan se et skille mellom dem som ønsker å beholde insentivene. Hilde, Georg og Inger ønsker å beholde insentiver, og vet ikke om de vil fortsette å kjøre elbil hvis disse forsvinner. For Espen og Sindre er ikke insentivene avgjørende for om de selv vil kjøre elbil eller ikke –

de mener miljøet har mest betydning. De mener likevel at insentivene er viktig for at flere skal velge elbil fremfor konvensjonelle biler med tanke på miljøet. De mener det er viktig at staten regulerer salget og bidrar til at flere skal ta grønne transportvalg og gå over til lavutslippsbiler. Det blir ikke riktig å si, basert på andre uttalelser tidligere i oppgaven, at ikke Hilde og Georg også mener det. Men de vektlegger sine behov som viktigst i sine begrunnelser for å beholde insentivene.

7.2 Oppsummering

I dette kapitlet har jeg presentert hvilke oppfatninger informantene har om de offentlige godene man får ved kjøp og bruk av elbil. Hvilke meninger informantene har om disse blir bestemt av bruken, erfaringene og helhetsopplevelsen deres med elbilen. Mine funn viser at hvor lenge man har kjørt elbil ikke har noen betydning for hvilke meninger man danner seg om dette. Det er med andre ord ikke et skille mellom veteraner og moderne elbilister knyttet til dette temaet. Blant konvensjonelle bilister er det heller ikke noe mønster innad gruppen. Beskrivelser kan tyde på at meninger om insentivene har endret seg i takt med: 1) det har kommet flere elbiler på norske veier, og 2) det har kommet nye typer elbiler. Dette gjør at informanter i denne oppgaven har vansker med å rettferdiggjøre insentivene. Selv om informanter har vansker med å rettferdiggjøre insentiver betyr ikke det automatisk at de vil fjerne insentivene. Det er tilfelle for blant annet Hilde og Georg.

Elbilister i denne oppgaven erkjenner at insentivene har vært kjekke å ha. De som sier at de kommer til å fortsette å kjøre elbil uten insentiver, har hatt en innstilling om at bruksfordelene ikke kan eller bør være evigvarende. Insentivene var aldri en avgjørende grunn til å anskaffe elbil. Det kan virke som at helhetsopplevelsen med elbilen veier tyngre enn selve insentivene man får. Med årene har disse informantene sett bruksverdien i elbilen uten insentiver, og tapet av insentiver virker ikke å være så stort. For eksempel er de økonomiske besparelsene på selve drivstoffet tilstrekkelig nok. Selv om visse informanter sier at de har et avslappet forhold til insentivene, bør man likevel ikke undervurdere hvor viktig disse potensielt kan ha vært for dem da de vurderte elbil første gangen. Berit, Gunnar og Thomas kan være eksempler på informanter med disse oppfatningene.

Hos de informantene som mener insentivene skal beholdes eller styrkes var insentivene helt

nødvendig for at de fikk seg elbil. De bruker elbilen på en måte hvor insentivene er viktig for dem. Hilde og Inger kan være eksempler på informanter. Hilde fikk seg elbil for å spare tid slik at hun kunne tilbringe mer tid sammen med familien, og hun mener dette må opprettholdes. Inger kunne flytte til hjemlige trakter siden de slipper å betale bompenger når de pendler til og fra jobb. Espen og Sindre mente også at insentiver skal beholdes, fordi klimavennlig politikk er viktig for å få flere til å ta grønne valg.

Dette er insentiver som er innført for å få flere til å kjøre lavutslippsbiler i Norge. Insentivene har vært et stort diskusjonstema i informantenes omgangskrets. Mange kan fortelle at de har opplevd kritikk, og informanter har negative opplevelser knyttet til insentivene. Insentivene kan skape et dårlig bilde av elbilister, og informanter føler dette er negativt. Potensielle elbilister kan oppdage denne motstanden visse elbilister opplever, og kan føre til at de selv stiller spørsmål ved om de ønsker å kjøre elbil med tanke på eventuelle reaksjoner. Veteraner har med årene opplevd en endring i folks holdninger til bruksfordelene, og de har vansker med å rettferdiggjøre insentivene. De som skal føre politikken videre kan ta disse erfaringene til betraktning, fordi det kan hevdes at en politikk kan virke mer effektivt hvis den oppfattes som rettferdig. Informantenes mening tilsier også at insentiver kan modifiseres med tanke på utviklingen av nye type elbiler som kan bli like konkurransedyktig som konvensjonelle biler.

Kapittel 8. Konklusjon

Denne oppgaven startet med en målsetning om å undersøke hvordan sosiale forhold kan påvirke bruk av elbil. Med et elbilsalg som har doblet seg flere år på rad fra begynnelsen av 2010-tallet, var jeg nysgjerrig etter å undersøke hvilke preferanser som er sentrale hos forbrukere og hvorvidt man kan hevde at sosial påvirkning har funnet sted i beslutningsprosessen. Ut fra min empiriske analyse kan jeg konkludere med at valget om å kjøre elbil er komplekst og sammensatt av flere faktorer. Disse er ikke atskilte og konkurrerende, men snarere sammenflettede. For intervjupersonene som deltar i denne oppgaven har avgjørelsen om å kjøre elbil sammenheng med sosiale og kontekstuelle faktorer.

Studiens første funn er at intervjupersonene i denne oppgaven ikke mener miljøhensyn er en utslagsgivende faktor for å kjøre elbil. De mener likevel at bruk av elbil kan ha en miljøeffekt: noen intervjupersoner fokuserer for eksempel på lokal forurensning, mens andre fokuserer på hvordan bruk av elbil kan bidra til generell elektrifisering og mulig overgang til fornybar energi. At miljøhensyn ikke er en tilstrekkelig grunn for å velge elbil kan være én forklaring på hvorfor regjeringen har innført insentiver. Men selv om insentivene har stått i harmoni med intervjupersonene sine preferanser, gir oppgavens intervjuer dekning for å hevde at det blir en forenkling å si at elbilsalget har steget som en direkte konsekvens av disse. Ut fra regjeringens mål om et grønt skifte i bilparken, kan insentivene synes å ha effekt ettersom det er 100.000 elbiler på norske veier. Denne politikken har vist at det er mulig å minske utslipp av klimagasser og gradvis kvitte seg med biler som bruker ikke-fornybare energikilder. Intervjupersoner i denne oppgaven mener likevel at insentivenes legitimitet utfordres hvis ikke disse justeres etter solidariske verdier og samfunnsutviklingen med hensyn til ny teknologi.

Det kan være flere grunner til at miljøhensyn ikke er den viktigste grunnen for å kjøre elbil for oppgavens bilister. Det er blant annet usikkerhet blant intervjupersonene om elbilens faktiske miljøgevinst *globalt sett*. Moderne elbilister i denne oppgaven har likevel en klar oppfatning om elbilens bidrag til bymiljøet, og mener elbilen er et godt tiltak for å bekjempe *lokal* forurensning. Det sistnevnte mener også veteraner i denne oppgaven, men de vektlegger en side ved elbilen som skiller dem fra moderne elbilister på dette punktet. Et ønske om å bidra til teknologiutvikling står sterkt hos veteranene, og de retter fokuset mot hvilke løsninger andre sektorer kan dra nytte av elbilens utvikling i fremtiden. De ser verdien i å støtte opp

under teknologi som på sikt kan kutte utslipp i transportsektoren, og føre til at man kan bli mindre avhengig av fossilt brensel.

Moderne elbilister i denne oppgaven anser også de funksjonelle attributtene ved elbilen som viktigst når det kommer til private fordeler. God kjørekomfort, driftssikkert kjøretøy med lite vedlikehold og økonomiske besparelser blir trukket frem som viktige fordeler. Veteraner nevner også dette – Espen sier at Think har vært den kjekkeste bilen å kjøre, og Berit mente Think var praktisk under småbarnsperioden. Mine funn viser at elbilens image, og hva den måtte formidle eller representere, overskygger klare begrensninger til elbilens kjørekomfort og rekkevidde på 2000-tallet. De symbolske attributtene har større betydning for veteranene i denne oppgaven. Dette kommer blant annet frem ved at de trekker grenser mot andre elbilister basert på symbolske sider ved ulike bilmerker.

Mine funn som skiller veteraner og moderne elbilister i denne oppgaven fra hverandre kan videre gi belegg for å si noe om hvordan sosial påvirkning kan ha artet seg det siste tiåret. Det kan tenkes at kunnskap om elbilen som har spredd seg fra veteraner til moderne elbilister har omhandlet funksjonelle attributter ved elbilen, ettersom det er det moderne elbilister i denne oppgaven vektlegger i sine begrunnelser for å kjøre elbil. Å overtale noen til å kjøre elbil ut fra argumentet om hva den potensielt kan symbolisere, kan tenkes å være lite slagkraftig sammenlignet med argumenter om at du kan få et driftssikkert kjøretøy, som kan spare deg for tid og penger, samtidig som det fører til et bedre bymiljø. Denne antagelsen er i tråd med begrepet *diffusion*. Det betyr ikke at moderne elbilister ikke vil tilskrive elbilen en symbolsk mening, men snarere at kunnskap om funksjonelle attributter vil være i fokus når bruk av grønn teknologi går fra en pionerånd til den større majoriteten. Dessuten kan det være et poeng at det har vært nødvendig for moderne elbilister å se et visst antall elbiler på veien før de selv fikk seg en. Flere elbiler på veien kan være en indikasjon på at elbilen er et pålitelig kjøretøy med teknologiske ordninger som eliminerer redsel for at levetiden på elbilens batteri ikke skal være god nok. Dette er i tråd med perspektivet *conformity*, hvor de funksjonelle attributtene er i fokus.

Så langt har jeg diskutert funn som kan tyde på at sosiale forhold og symbolske betraktninger har betydning for intervjupersonene i denne oppgaven. Et funn jeg har gjort viser derimot at en dimensjon ved sosial påvirkning ikke er så fremtredende oppgavens intervjupersoner. Da tenker jeg på begrepet *translation*. Det er kun Espen av alle intervjupersoner som eksplisitt

forteller om hvordan han og hans venner har diskutert fram en felles forståelse for hva elbilen betyr for dem. Som en kontrast til dette forteller Arild blant annet hvordan han oppsøkte folk som hadde elbil for å få svar på spørsmål. Det at intervjupersoner ikke eksplisitt nevner dette i intervjuene betyr ikke nødvendigvis at slike prosesser *translation* belyser ikke har funnet sted, men at de mest sannsynlig har hatt mindre betydning for elbilistene i denne oppgaven.

Jeg avslutter denne oppgaven med å understreke at mine funn i denne oppgaven ikke er representative, og jeg har ikke noe grunnlag for å overføre mine funn om grønne transportvalg til den norske befolkningen. Det jeg derimot kan hevde er at beskrivelsene intervjupersonene i denne oppgaven har gitt, kan gi en forståelse for hvilke motiver som gjør seg gjeldende og hvorfor folk med ulike historier legger vekt på ulike faktorer. Informantene nevner et stort mangfold faktorer og forklaringer på hvorfor de har valgt elbil: familie-, bo- og arbeidssituasjon, insentiver med økonomisk besparelse, personlig interesse for teknologi, tanken om å gjøre noe annerledes og miljøhensyn er eksempler på faktorer. Deres historier kan gi forståelse for andre bilister som befinner seg i samme omstendigheter.

Litteraturliste

Abrahamsen, M. (2015): 50.000 elbiler i Norge: -En milepæl. *E24*. 20. april 2015 [Internett] Tilgjengelig fra: <http://e24.no/bil/50-000-elbiler-i-norge-en-milepael/23437993> [Lest 3.november 2015].

Abrahamsen, M. (2016): Flere bilprodusenter satser nå på elbiler. *Bergens Tidende*. 17. oktober 2016 [Internett] Tilgjengelig fra: <http://www.bt.no/bil/Flere-bilprodusenter-satser-na-pa-elbiler-396b.html> [Lest 19. oktober].

Aamaas, B., Hagman, R., Fridstrøm, L. (2014): Transportmidlenes globale oppvarmingspotensial. I: Fridstrøm, L. & Alfsen, K. red. *Vegen mot klimavennlig politikk*. Oslo: Transportøkonomisk institutt, s. 10-17.

Aamaas, B., Fridstrøm, L. (2014): Klimagassutslipp fra norsk transport. I: Fridstrøm, L. & Alfsen, K. red. *Vegen mot klimavennlig politikk*. Oslo: Transportøkonomisk institutt, s. 18-24.

Axsen, J. & Kurani, K. (2012a): Interpersonal influence within car byers' social network: applying five perspectives to plug-in hybrid vehicle drivers. *Environment and Planning A*. 44:1047-1065.

Axsen, J. & Kurani, K. (2012b): Social Influence, Consumer Behavior, and Low-Carbon Energy Transitions. *Annual Review of Environment and Resources*. 37:311-340.

Axsen, J., TyreeHageman, J., Lentz, A. (2012): Lifestyle practices and pro-environmental technology. *Ecological Economics*. 82:64-74.

Axsen, J., Orlebar, C., Skippon, S. (2013): Social influence and consumer preference formation for pro-environmental technology: The case of a U.K workplace electric-vehicle study. *Ecological Economics*. 95:96-107.

Bjertnæs, G. (2013): *Are tax exemptions for electric cars an efficient climate policy measure?* Rapport nr.743. Oslo: SSB.

- Blaikie, N. (2010): *Designing Social Research – The Logic of Anticipation*. 2. utg. Cambridge: Polity Press.
- Bryman, A. (2008): *Social Research Methods*. 3. utg. Oxford: University Press.
- Caperello, N. & Kurani, K. (2012): Household's stories of their encounters with a plug-in hybrid electric vehicles. *Environment and behavior*. Vol. 44(4):493-508.
- Cocron, P., Buhler, F., Neumann, I., Franke, T., Krems, J., Schwalm, M., Keinath, A. (2011) Methods of evaluation electric vehicles from a user's perspective – the MINI E field trial in Berlin. *IET Intelligent Transport Systems*. Vol. 5(2):127-133.
- Dahlum, S. (2014). Kvantitativ analyse. *Store Norske Leksikon*. 13. juni 2014 [Internett] Tilgjengelig fra: https://snl.no/kvantitativ_analyse [Lest 13. september 2016].
- Dietz, T., Stern, P., Guagnano, G. (1998): Social Structural and social psychological bases of environmental concern. *Environment and Behavior*. 30:450-471.
- Egbue, O. & Long, S. (2012): Barriers to widespread adoption of electric vehicles: An analysis of consumer attitudes and perceptions. *Energy Policy*. 48:717-729.
- Figenbaum, E., Kolbenstvedt, M., Elvebakk, B. (2014): *Elbiler – miljømessige, økonomiske og praktiske kjennetegn*. Rapport nr. 1329. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Fridstrøm, L. & Alfsen, K. (2014): Veggen mot lautslippsamfunnet: hva må til? I: Fridstrøm, L. & Alfsen, K. red. *Veggen mot klimavennlig politikk*. Oslo: Transportøkonomisk institutt, s. 212-225.
- Gjøen, H. & Hård, M. (2002): Cultural Politics in Action: Developing User Script in Relation to the Electrical Vehicle. *Science, Technology & Humans Values*. Vol.27(2):262-281.
- Graham-Rowe, E., Gardner, B., Abraham, C., Skippon, S., Dittmar, H., Hutchins, R., Stannard, J. (2012): Mainstream consumers driving plug-in battery-electric and plug-in hybrid

electric cars: A qualitative analysis of responses and evaluations. *Transportation Research Part A*. 46:140-153.

Grønn bil (2015). Statistikk. *Grønn bil*. 20.september 2015 [Internett] Tilgjengelig fra: http://www.gronnbil.no/ladbarebiler/?zr=1®ion=0&p=t&lat=65.16500897619129&lng=12.938616699218755&z=4&y=2015&m=8&ct=&ts=q&lang=no_NO&flist= [Lest 22.februar 2016].

Goffman, E. (1959): *The Presentation of Self in Everyday Life*. New York: Doubleday Anchor Books.

Gåsdal, O. & Sande, S. (2009): *Miljø og samfunn: Sosiologiske perspektiver på forholdet mellom mennesker, naturen og de menneskeskapt miljøproblemene*. Oslo: Cappelen Damm.

Haugan, B. (2016): Tesla-eierne får 233.400 kroner mer av staten enn de som kjører Leaf. VG. 14. november 2016 [Internett] Tilgjengelig fra: <http://www.vg.no/nyheter/innenriks/elbil/tesla-eierne-faar-233-400-kroner-mer-av-staten-enn-de-som-kjoerer-leaf/a/23845814/> [lest 5. desember 2016].

Haugneland, P. (2016): Feirer 100.000 elbiler på norske veier. *Norsk elbilforening*. 12. desember 2016 [Internett] Tilgjengelig fra: <http://elbil.no/feirer-100-000-elbiler-pa-norske-veier/> [Lest 22. desember 2016].

Heffner, R., Turrentine, T., Kurani, K. (2006): *A Primer on Automobile Semiotics*. Institute of Transportation Studies, Working Paper Series. University of California.

Heffner, R., Kurani, Kenneth S., Turrentine, T. (2007): Symbolism in California's early market for hybrid electric vehicles. *Transportation Research Part D*. Vol. 12(6): 396-413.

Hjorthol, R. (2013): *Attitudes, ownership and use of electric Vehicles – a review of literature*. Rapport nr. 1261. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Jensen, A., Cherci, E., Dios Ortúzar, J. (2014): A long panel survey to elicit variation in preferences and attitudes in the choice of electric vehicles. *Transportation*. Vol. 41(5), pp.

973-993.

Jensen, A., Cherchi, E., Mabit S. (2013): On the stability of preference and attitudes before and after experiencing an electric vehicle. *Transportation Research Part D*. 25:24-32.

Kvale, S. & Brinkmann, S. (2009): *Interviews – Learning the Craft of Qualitative Research Interviewing*. 2. utg. California: Sage Publications.

Larsen Hirth, M. (2016). Slik blir norgeskartet for hurtigladere til elbil. *Sysla*. 27. januar 2016 [Internett] Tilgjengelig fra: http://sysla.no/2016/01/27/syslagronn/slik-blir-norgeskartet-for-hurtigladere-til-elbil_75046/ [Lest 22.februar 2016].

Lamont, M. (1992): *Money, Morals and Manners: The Culture of the French and American Upper Middle Class*. Chicago: The University of Chicago Press.

Loodtz, A. & Farstad, E. (2016): Hvilke regler gjelder ved datokjøring? *Bergen kommune*. 12. januar 2016 [Internett] Tilgjengelig fra: <https://www.bergen.kommune.no/aktuelt/tema/luftkvalitet/9165/article-92526> [Lest 18. november 2016].

Molstad, K: (2016): Elbilene kastes ut fra kollektivfeltet på Mosseveien. *Aftenposten*. 3. februar 2016 [Internett] Tilgjengelig fra: <http://www.aftenposten.no/osloby/Elbilene-kastes-ut-fra-kollektivfeltet-pa-Mosseveien-9782b.html> [Lest 5. desember 2016].

Nilsen, A. (1997): *Miljøsosiologi: samfunn, miljø og natur*. Oslo: Pax Forlag.

Ryghaug, M. & Toftaker, M. (2014): A Transformative Practice? Meaning, Competence and Material Aspects of Driving Electric Cars in Norway. *Nature and Culture*. 9:146-163.

Scott, J. & Marshall, G. (2009): *A Dictionary of Sociology*. 3. utg. Oxford: University Press.

Skonhoft, A. & Holtsmark, B. (2014): *The Norwegian support and subsidy policy of electric cars. Should it be adopted by other countries?* Rapport nr. 2. Trondheim: Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet – NTNU.

Spaargaren, G. & Van Vliet, B. (2000) Lifestyles, consumption and the environment: The ecological modernization of domestic consumption, *Environmental Politics*. 9:1:50-76.

Spaargaren, G., Mol, A., Buttel, F. (2000): *Environment and Global Modernity*. London: Sage Publications.

St. meld. nr. 13 (Klima- og miljødepartementet). *Ny utslippsforpliktelse for 2030 – en felles løsning med EU*.

Stølsbotn, K. (2002): *Undersøkelse om verdier, natur og miljø 2000*. Rapport nr. 120. Bergen: Norsk samfunnsvitenskapelig datatjeneste.

Turrentine, T. & Kurani, K. (2007): Car buyers and fuel economy? *Energy Policy*. Vol.35(2):1213-1223.

Von Kaenel, Camille (2016): Driverless Cars May Slow Pollution. *Scientific American*. 19. januar 2016 [Internett] Tilgjengelig fra: <https://www.scientificamerican.com/article/driverless-cars-may-slow-pollution/> [Lest 14. januar 2017].

Vedlegg

Intervjuguide

Grunnleggende spørsmål

Alder, sivilstatus, personer i husholdningen, utdanning, yrke?

Hvor lang tid har du hatt førerkort?

Hvilket merke/modell kjører du?

Forslag til spørsmål

Fortell hva slags kjøretøy dere hadde først i husholdningen, og hvilken elbil dere kjører nå.

- erstattet elbilen et annet kjøretøy, kollektivtrafikk eller ble den et tilskudd?
- når fikk dere elbil?

Kan du beskrive følgende *før* og *etter* dere fikk elbil:

- hvilke dagsforbruk og behov dere hadde
- kjøremønster og reisevaner til bilen (hvor langt har du kjørt, hvor i landet etc.).
- hvem brukte bilen.
- elbil nr. 1 eller 2. – hvis dere har to, når brukes elbilen?

Vil du fortelle litt om prosessen før og under kjøpet deres av elbilen. Hva slags fase i livet (livssituasjon) var dere i når dere fikk elbilen?

- hva vekket interessen hos dere? (motivasjon)
- hvordan kom prosessen i gang, og hvilke mekanismer ble satt i gang?

Hva sier du om din elbil til fremmede og venner?

I hvilke sosiale nettverk kan du si temaet elbil nevnt, og i hvilken grad er elbil et diskusjonstema? Må man rettferdiggjøre valget sitt om å kjøre elbil? Liker du å formidle dine egne erfaringer med elbilen?

- familie
- jobb

- venner
- organisasjoner, selskaper, arrangement, nabolag etc.

Har du opplevd forskjell mellom *før* og *etter* du/dere anskaffet elbil – hvilke respons fikk du fra dine nettverk? Blitt medlem av nye sosiale grupper/fått mer anerkjennelse i nye sosiale settinger?

Har du/dere bekjente som kjører elbil?

- I hvilken grad deltok de i prosessen med tips, kunnskap og erfaringer for dere?

Har du/dere bekjente som har fått elbil etter deg/dere, eller som vurderer det?

- i hvilken grad er/var du interessert i å påvirke dem positivt for kjøp av elbil?

Hva slags forventninger hadde du til elbilen når du/dere kjøpte denne?

Har forventningene stått i harmoni eller kontrast til dine faktiske erfaringer?

Følte du risiko når du/dere anskaffet dere elbil?

- hva er det ved elbilen du verdsetter høyest?

- praktiske fordeler (egen parkering, kollektivfelt, offentlige ladestasjoner)
- økonomiske betraktninger, driftskostnader
- kjøreegenskaper, mobilitet/manøvrering, teknologi, støy
- miljørelaterte betraktninger

- hva er det ved elbilen du verdsetter minst/misliker?

- lading og batteri
- rekkevidde
- størrelse, pris, trafiksikkerhet
- teknologi (dagens modeller bare et mellomtrinn?)
- insentiver forsvinner?

Hvordan vil du definere en stereotypisk elbilkjører i dag?

- sammenlignet med for 10 år siden, hva har evt. forandret seg?

Hvordan ser du på deg selv etter at du fikk elbil?

- i hvilken grad har du blitt mer oppmerksom på f. eks. energibruken etter at du fikk elbil?

Hva er dine meninger angående de offentlige godene man får?

- fremtiden: fjernes/styrkes?
- samfunnet tjent med flere elbiler?
- i hvilken grad hadde de noe å si for ditt kjøp av elbil?

I hvilken grad mener du at elbilen er et urbant fenomen?

Hvordan appellerer elbilen til dine verdier og holdninger (identitet/livsstil)?

- kjøre elbil som etisk riktig
- rolle som miljøforkjemper, grønn livsstil
- pioner som griper mulighet
- innovativ og nysgjerrig, interessert i ny teknologi
- ambassadør, inspirasjon for andre aktører i sosiale grupper

Hvordan fikk du tak i informasjon, og hvor mye visste du om elbiler før du anskaffet deg en?

Kommunikasjonskanaler:

- sosialt nettverk
- medier og uavhengige organisasjoner
- sosiale medier
- offentlig virksomhet

Hvorfor tror du salgstallene har doblet seg i 2012,2013 og 2014?

- hvilke mekanismer har satt i gang denne utviklingen?
- økonomisk, bra for miljøet, trend osv.

I hvilken grad er du opptatt av hva elbilen og dens utseende/egenskaper formidler til andre?

- i hvilken grad var det viktig at andre kjører elbil før du anskaffet deg elbil?
- føler du det er mer akseptert å kjøre elbil nå?
- skiller man seg ut ved å kjøre elbil (konformitet)?

Har samfunnsmessige fordeler/ulemper ved elbilen ser du som viktige?

- reduksjon i luftforurensning
- reduksjon i global oppvarming
- reduksjon av oljebruk og avhengighet av fossilt brennstoff
- mindre trafikkflyt, mistet inntekter fra bompenger, mer bilisme, mer svevestøv

Hva kan bli gjort for å få flere til å kjøre elbil? Hvordan ser fremtiden ut?

Hvordan har ditt generelle syn på elbil endret seg etter at du har anskaffet deg elbil?

Kunne du tenke deg å bytte inn elbilen din til konvensjonell bil i dag?