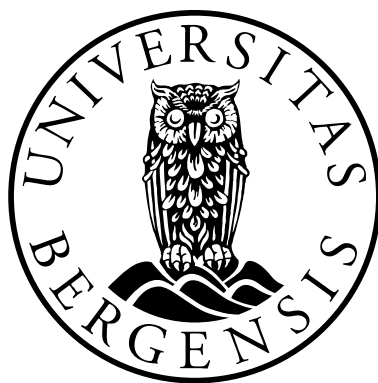


Hverdagsmobilitet i endring:

En kvalitativ undersøkelse av motivasjoner bak
delebil-brukere og privatbileieres transportvalg

Sunniva Eide Tangye



Masteroppgave

Høsten 2024

Sosiologisk institutt, Universitetet i Bergen

Forord

Med denne oppgaven markerer jeg slutten på 5 år som sosiologistudent ved Universitetet i Bergen. Selv om arbeidet har vært tidvis utfordrende og hektisk, har det også vært en svært lærerik, givende og spennende prosess.

Først og fremst vil jeg takke mine informanter som var villige til å vie litt av sin tid til å bidra til mitt prosjekt. Oppgaven ville ikke vært mulig å gjennomføre uten deres vilje og åpenhet.

Jeg vil også takke min kunnskapsrike og hjelpsomme veileder Ann Elise Widding Isaksen for både ros og konstruktiv kritikk. Du har gitt gode innspill til mine ideer og refleksjoner, noe som har bidratt til å gjøre oppgaven til noe jeg kan si meg fornøyd med.

Deretter vil jeg takke mine foreldre som gjennom hele studiet mitt har bidratt med praktisk hjelp i spesielt travle tider, men også med gode råd i det faglige. Takker også mine brødre, Magnus og Njaal, for moralsk støtte i min søken etter å bevise at jeg er smartere enn dem.

Takk til de herlige jentene i kollektivet, Mari og Susanne, som har tolerert meg i mine gode og dårlige perioder gjennom arbeidet med oppgaven, og som jeg alltid kan stole på for støtte og god stemning når det trengs. Dere har gjort denne tiden betydelig lettere å gjennomføre.

Til sist vil jeg takke gjengen jeg har delt øverste etasje på Sofie Lindstrøms hus med i masterløpet. Mine medstudenter har bidratt med godt selskap, faglig hjelp, samt en økt motivasjon til å møte opp hver dag.

Sunniva Eide Tangye

30. mai 2024, Bergen

Oppsummering

Denne undersøkelsen tar for seg hvilke faktorer som ligger til grunn for valgene individer tar knyttet til hverdagsmobilitet. Den er bygget på et komparativt element ved at den sammenligner mellom privatbileiere og personer som er medlemmer av en bildelingsordning. Den tar også opp deres tanker og holdninger om mulighetene for endring i mobilitetskultur på samfunnsbasis i lys av klimaendringer. For å komme enda dypere inn på informantenes holdninger tar undersøkelsen for seg informantenes tanker om motsatt informantgruppe. Det overordnede formålet med studien er hovedsakelig å belyse ulike forhold som kan gjøre det vanskeligere for noen enn for andre å endre vaner i sammenheng med hverdagstransport. Studien er basert på 11 semistrukturerte dybdeintervjuer med personer av blandet alder, kjønn og livssituasjon, der 5 av dem var privatbileiere og 6 av dem var delebil-brukere.

Bakgrunnen for studien er et økende behov og fokus på bærekraftige løsninger innen mobilitet som en reaksjon på klimaendringer. Et fundament som ligger til grunn for prosjektet er viktigheten av å studere mobilitet som et sosialt fenomen, fremfor utelukkende et strukturelt fenomen. Slike tilnærminger kan bidra til å belyse viktige aspekter ved endringsprosesser i relasjon til mobilitetsnettverk. Grunnlaget for fokuset på bildeling i denne sammenhengen er at det kan gi to svært ulike perspektiver knyttet til transport i hverdagen, i tillegg til at delekultur er noe som øker i popularitet flere steder av verden i dag. Dermed er konseptet relevant å ta for seg i henhold til dets mulige voksende rolle i hvordan mennesker beveger seg. Deling blir ofte sett på som et mer bærekraftig alternativ til privatbilisme, noe som gjør det hensiktsmessig å ta for seg dette fenomenet i sammenheng med bakgrunnen for at individer velger dette fremfor privatbil.

I empirien kom det frem at temaene bekvemmelighet, tid, økonomi, vaner, samt moral og sosiale normer var svært fremtredende i informantenes refleksjoner om egen og andres valgprosesser. I henhold til deres tanker om mulighetene for endring på samfunnsbasis ble det hovedsakelig vektlagt fellesskap og sosialt samhold som åpning for å endre vaner, samt utfasing av gamle vaner gjennom inntog av nye generasjoner. Viktigheten av å gi alle like muligheter og unngå urettferdig behandling ble også vektlagt. På bakgrunn av sammenligningen av informantenes vurderinger i relasjon til de ulike temaene, samt det teoretiske rammeverket, understreker diskusjonen at ulikheter mellom behov, og muligheter

for mobilitet, press på å være mobil, samt konformitet til samfunnsnormer er avgjørende for individers valg knyttet til transport i hverdagen.

Ord i hovedtekst: 30 505

Innhold

1. Introduksjon.....	6
2. Konseptualisering og forskningslandskap.....	8
2.1. Prosjekthistorie.....	8
2.1.1. Bildeling i Norge.....	10
2.2. Tidligere forskning.....	11
2.2.1. Bildeling og bærekraft.....	11
2.2.2. Sosiodemografiske faktorer og motivasjoner bak bruk av bildeling.....	13
2.2.3. Endring av vaner.....	15
3. Teori.....	17
3.1. John Urry - mobilitetsnettverk og sosiale strukturer.....	18
3.1.1. Nettverkskapital.....	21
3.2. Endring av atferd og holdninger.....	23
3.2.1. Sosial dulting og konformitet.....	25
3.3. Bærekraft og endring av vaner.....	26
3.3.1. Dulting som virkemiddel i oppmuntring til bærekraftig atferd.....	28
4. Metode.....	29
4.1. Forskningsdesign.....	30
4.2. Utvalg og Rekruttering.....	32
4.3. Datainnsamling.....	34
4.4. Analysemetode.....	36
4.5. Etske overveielser.....	36
4.6. Vurdering av metoden.....	37
4.6.1. Validitet.....	37
4.6.2. Reliabilitet.....	40
5. Analyse.....	40
5.1. Beskrivelser av egen bilbruk.....	41
5.1.1. Hyppighet og formål.....	41
5.1.2. Bruk vs. behov.....	44
5.2. Motivasjoner bak transportvalg.....	45
5.2.1. Individuell motivasjon.....	45
5.2.2. Antakelser om andres motivasjon.....	54
5.3. Refleksjoner om endring i mobilitetsmønstre på samfunnsnivå.....	60
6. Diskusjon.....	64
6.1. Formål og behov.....	64
6.2. Nettverkskapital og mobilitetspress.....	65
6.3. Betydningen av vanedannelse.....	68

6.4. Overgangsfaser i livsløp som utgangspunkt for vaneendring.....	70
6.5. Moral, identitetsdannelse og handlingsmønstre	73
6.5.1. Sammenheng mellom sosiale normer og mobilitetspress.....	74
7. Avslutning og konklusjon	76
7.1. Oppsummerende gjennomgang	76
7.2. Fremtidsrettede refleksjoner	79
Litteraturliste	82
Vedlegg.....	86

1. Introduksjon

Verdenssamfunnet er strukturert på en måte som nødvendiggjør mobilitet i mange aspekter av våre liv. Dette strekker seg over flere arenaer, fra globale og lokale forsyningskjeder til migrasjon, reisekultur, og daglig pendling. Mobilitet er integrert i omfattende og komplekse systemer som i stor grad former vår daglige tilværelse (Urry, 2007). Samtidig som denne mobiliteten er viktig for både økonomisk utvikling og personlig frihet, fører den også med seg store utfordringer. Temperaturene på planeten øker i en fart som ikke kan forklares av rent naturlige årsaker, og det er tydelig at menneskelig aktivitet spiller en avgjørende rolle. Flere andre endringer i klimaet har blitt dokumentert over tid, blant disse finner man redusert isdekke, endringer i havets saltholdighet, nedbørsmengder og endrede vindmønstre. Man har også observert økning i hyppigheten av ulike former for ekstremvær (Norsk Polarinstitut, 2018). I 2022 sto personbiler og varebiler for mer enn 25% av det globale oljeforbruket og omtrent 10% av de globale, energirelaterte CO₂-utslippene (International Energy Agency, u.å.).

Ifølge den tyske sosiologen Ulrich Beck lever vi i et «risikosamfunn» der den teknologiske og industrielle utviklingen vi har oppnådd, også introduserer nye risikoer og kompleksitet i våre liv. Blant de mest presserende av disse utfordringene er klimaendringene, drevet delvis av den omfattende bruken av fossile brennstoffer for transport. Han understreker at miljørisikoer er blitt hoved-konsekvensen av industrisamfunnet. Det er ikke bare et ubehagelig biprodukt, men en trussel som vil skade oss i fremtiden, uavhengig av om vi velger å overse den. Dette vil ha konsekvenser for oss alle, uansett sosial status. Den vitenskapelige og industrielle utviklingen i moderniteten har paradoksalt nok blitt et problem for oss. Vi har gått fra en tid der risikotaking fremmet menneskelig fremgang, til en ny fase; den refleksive moderniteten, hvor det legges større vekt på forsiktighet og refleksjon rundt menneskelig utvikling. Fokuset skifter i denne fasen mot bærekraft og langsiktige løsninger (Beck, 1992).

I henhold til søken om å utvikle langsiktige bærekraftige løsninger har eksempelvis EL-bilen blitt svært utbredt mange steder, noe som har eliminert utslipp av klimagasser under kjøring. På samme tid medfører ladning og produksjonen av batterier til elbiler selv betydelige miljøutfordringer, noe som vil si at bærekraftigheten av EL-bilen avhenger av hvilke kilder

som blir brukt til energiproduksjonen og dens karbonintensitet. Det er altså viktig å prioritere utvikling av fornybare energikilder for å sikre at EL-bilen kan nå potensialet som en bærekraftig transportmodell (Ajanovic & Haas, 2018). Dermed kan det sies at selv om elbiler representerer en betydelig del av løsningen, er de per i dag ikke et endelig middel for å adressere de bredere miljøproblemene knyttet til masseforbruk av motoriserte kjøretøy.

Med disse utfordringene i bakhodet kan det argumenteres for at det eksisterer et behov for å redusere bilbruken på en helhetlig basis. I en slik sammenheng vil konseptet bildeling potensielt kunne spille en rolle i målet om renere luft i mange byer på global basis. Bildeling kan fungere som et praktisk alternativ til privatbilbruk, spesielt i urbane områder hvor den kan redusere antall kjøretøy på veiene og dermed også bidra til lavere klimagassutslipp (Ceccato & Diana, 2021). Det eksisterer flere ulike former for bildeling. Man har eksempelvis private firmaer som driver korttidsleie av egne biler, eller selskaper som kobler privatbileiere med leietakere. Ellers finnes det bilkollektiver, der man melder seg inn og dermed blir deleier av bilene. Her er det utelukkende medlemmer som kan leie bilene, og man betaler medlemsavgifter i tillegg til å betale for tiden og avstand. Generelt ser man svært ulike former for betalingsavtaler i ulike typer bildeling og hos ulike firmaer (Forbrukerrådet, u.å). Informantene i dette prosjektet som benytter seg av bildeling tilhører den sistnevnte kategorien. Bildeling som konsept støtter ikke bare klimarelaterte mål, men også byplanlegging og sosial inkludering ved å gjøre transport mer tilgjengelig og rimelig. Konseptet kan hjelpe oss å redusere den generelle nødvendigheten av eierskap av privatbiler, samtidig som det ivaretar og tilrettelegger for mobilitetsbehovet som eksisterer. Det å tilby alternativer som fungerer kan tenkes å være avgjørende for å oppfordre innbyggere til å tenke nytt når det kommer til hverdagsmobilitet.

På bakgrunn av dette ønsker jeg i mitt prosjekt å ta for meg hvilke faktorer som ligger bak individens valgprosess når det kommer til transportmiddel i hverdagen, da med fokus på forskjeller og likheter mellom eiere av privatbil og brukere av delebilordninger. Jeg vil også utforske hvordan informantene tar opp endring av mobilitetsvaner på samfunnsnivå. Mer presist vil jeg ved hjelp av data fra semistrukturerte dybdeintervjuer forsøke å svare på følgende forskningsspørsmål: 1. *«Hvilke forskjeller og likheter kommer frem i brukere av bildelingsordninger og privatbileieres formuleringer om bakgrunnen for egne og andres valg*

i henhold til hverdagsmobilitet?» 2. «Hvordan reflekterer de rundt mulighetene for endring på samfunnsnivå knyttet til mobilitetskultur?»

Jeg vil først presentere prosjekthistorie og tidligere forskning, for å danne et bilde av forskningslandskapet rundt bildeling på global basis. Deretter skal jeg ta for meg relevante teoretiske perspektiver som vil danne grunnlaget for analysen av atferd og mobilitet, og bidra til å skape større forståelse av mine data. Jeg vil også diskutere prosjektets metodiske tilnærming, for så å legge frem de viktigste elementene som kom fram i dataen fra min undersøkelse i henhold til problemstillingene. Avslutningsvis vil jeg drøfte funnene mine i lys av det teoretiske rammeverket, og utforske hvordan disse kan bidra til en økt forståelse av bildeling som en bærekraftig løsning i urbane områder.

2. Konseptualisering og forskningslandskap

2.1. Prosjekthistorie

Mobilitet som et helhetlig fenomen spiller en avgjørende rolle i strukturen og utviklingen av moderne samfunn. Det finnes svært mange ulike typer mobilitet man kan ta for seg; alt fra internasjonal mobilitet i sammenheng med feriekultur eller ulike former for migrasjon, til mer hverdagslige mobilitetsformer som transport til og fra arbeidsplassen i en by. Dette brede spekteret gjorde at jeg i startfasen var usikker på hvilket element jeg ville spisse meg inn på til prosjektet mitt. Det mer naturlige valget for en masteroppgave var å begrense meg til mindre, mer håndfaste tematikker enn de større migrasjonsstrømmene. Dermed falt valget på hverdagsmobilitet og biltrafikk på Vestlandet. På denne måten kunne jeg utforske noe som er en sentral del av de flestes hverdag, samt at det er praktisk gjennomførbart i henhold til omfanget av prosjektet.

Jeg hadde fra før en interesse for byutvikling i lys av innovasjon og bærekraft, og dermed virket det spennende å undersøke et tema relatert til samfunnsutvikling i en klimavennlig retning. Reduksjon av biltrafikk til fordel for renere luft er noe som i ulik grad blir utforsket i ulike land og byer. Det kan være svært utfordrende å organisere slike strukturelle endringer på

grunnlag av at det forutsetter at flere komplekse sammenhenger blir tatt hensyn til. Uforutsette konsekvenser kan følge med forsøk på å endre etablerte systemer. En by som har hatt betydelig suksess i forsøket på å skape et sentrum uten biltrafikk er hovedstaden i Slovenia, Ljubljana. I 2007 startet myndighetene her arbeidet for et privatbilfritt og fotgjengervennlig bysentrum. De renoverte infrastrukturen for å tilrettelegge spesielt for fotgjengere, syklister og offentlig transport, samt startet gradvis stenging av sentrum for biltrafikk med unntak av leveringskjøretøy med tillatelse innenfor spesifiserte tidspunkter. Områder som tidligere var dedikert til kjøretøy, eksempelvis parkeringsplasser, ble nå omgjort til arenaer for sosiale arrangementer. For de som har behov for det er det mulig for besøkende og innbyggere å sitte på med små, elektriske kjøretøy gratis (City of Ljubljana, u.å.).

Følgene av å begrense biltrafikk til fordel for gående og syklende har vært en reduksjon i svart karbon på rundt 70% i de gjeldene områdene, samt en økning i sosial og kulturell aktivitet i byen (City of Ljubljana, u.å.). Myndighetene opplevde mye motstand fra befolkningen i starten av prosjektet, med flere innbyggere bekymret for at de ville ha vanskeligheter med å dra til og fra leilighetene sine etter endringene. Til tross for protester ble det endelige resultatet overveldende positive inntrykk, også fra innbyggernes side. Med unntak av små kritikkpunkter har konklusjonen vært at prosjektet i Ljubljana er et eksempel på hvordan målrettet byplanlegging og samfunnsengasjement kan hjelpe byer i overgangen til å bli mer bærekraftige (Svirčić Gotovac, & Kerbler, 2019). Å lese om slike tilfeller økte interessen min for å utforske holdninger rundt biltrafikk i Norge, samt å forstå de underliggende faktorene som påvirker individer i beslutningen om å eie privatbil eller ikke.

Jeg ønsket å spisse meg enda mer inn i henhold til tema, for å gjøre det mer håndfast. I den sammenhengen kom jeg inn på et fenomen som jeg var kjent med fra før, men ikke var klar over hvor mye det har vokst i omfang i byer verden over, nemlig bildeling. Min egen kjennskap kommer av at jeg har benyttet meg av det i studietiden når jeg har hatt behov for å frakte tunge ting eller å dra steder uten bussforbindelser. I relasjon til det å skape byer med begrenset biltrafikk var dette noe jeg anså som svært relevant å rette søkelys på med tanke på at det kan være en viktig brikke når det kommer til å gjøre privatbiler mindre nødvendig i innbyggernes hverdag. Dette kan man også se i Ljubljana, da bildeling er et populært tilbud der. Det er noe som blir promotert av myndighetene, da de innrømmer at det er vanskelig å få

til en helt bilfri by. Dermed er det viktig å skape løsninger som fungerer for å tilrettelegge for nødvendig bilbruk samtidig som det oppfordrer til mindre privatbiler. Byen har 200 delebiler tilgjengelig i byen, og oppgir at 1 delebil erstatter 10 privatbiler (City of Ljubljana, 2020). Det opplyses ikke om delebilene kan kjøre i sentrum hvor det tilsynelatende er fritt for biltrafikk, men det er tydelig at det har vært et viktig steg i å oppnå renere luft i byen som helhet.

Med dette i bakhodet besluttet jeg å ta for meg privatbilkultur i tillegg til bildeling som fenomen, og hvilke valgprosesser som ligger bak de to transportalternativene. På bakgrunn av det jeg hadde lest om bilfrie sentrum ønsket jeg også å integrere informantenes tanker om eventuell begrensning av biltrafikk der de bor. Med tanke på protestene myndighetene i Ljubljana fikk er dette interessant å utforske videre.

2.1.1. Bildeling i Norge

Bideling har eksistert som konsept i Norge siden midten av 90-tallet, da man i de største byene fikk bilkollektiv inspirert av etablerte konsepter fra Sveits og Tyskland. Ordningene var medlemsbaserte og opererte som non-profit organisasjoner, og la grunnlaget for fremtidig utvikling av bildeling som en praktisk og miljøvennlig transportmulighet. Medlemmene i disse ordningene henter og leverer bilene på dedikerte parkeringsplasser i byen. Det startet smått med et fåtall biler tilgjengelig, og hadde i 2018 vokst til å bestå av 11 ulike firmaer som til sammen tilbyr over 7000 biler til over 200 000 brukere (George & Julrud, 2018). Etter 2004 begynte det å bli etablert nye, mer kommersielle aktører som introduserte andre forretningsmodeller og utvidet tilbudet til andre områder utenom de største byene. Fra 2015 kom det enda nye modeller som baserte seg på «peer-to-peer» konsepter der individuelle bilister kan leie ut egne kjøretøy via en tredjepart. Dette åpnet for en utvikling som gjorde bildeling mer fleksibelt. Siden dette har man sett aktører som blander ulike forretningsmodeller og gjør skillene mellom ulike firmaer mindre tydelige. Man har også fått enkelte «free-floating» tjenester der brukere av ordningen ikke trenger å parkere bilene på det samme stedet de hentet den (George & Julrud, 2018).

2.2. Tidligere forskning

Delingsøkonomien som generelt fenomen er basert på en vilje hos individer til å leie fremfor å eie (Roblek et al., 2021). Bildelingsordninger er noe som har blitt utbredt på verdensbasis i nyere tid, spesielt i enkelte europeiske byer. Det er gjort flere undersøkelser av hvordan bildeling og lignende ordninger har påvirket mobiliteten i byer, samt hvordan politiske beslutninger og individers atferdsmønstre spiller inn i dette. Bildeling har vært et fenomen siden før internettet kom, men har hatt mulighet til å vokse med svært økt hastighet i nyere tid ved hjelp av bedre og billigere markedsføring, samt mer brukervennlige systemer. Via smarttelefoner har det å få tilgang på delebiler blitt betydelig lettere (Roblek et al., 2021).

2.2.1. Bildeling og bærekraft

Selv om omfanget varierer mellom ulike land og byer, viser mange studier at bruk av bildelingstjenester fører til mindre bilbruk og dermed redusert utslipp av klimagasser (Cervero et al., 2007), (Martin & Shaheen, 2011), (Ryden & Morin, 2005). Dette kom som nevnt også frem i Ljubljana med deres begrensning av biltrafikk (Ljubljana, u.å.). En studie fra Nederland viser at brukere av bildeling eier 30% færre biler, kjører 15% til 20% færre kilometer i bil, samt at de slipper ut mellom 13% og 18% mindre CO₂ relatert til bilbruk. Samtidig viser den at bildeling som regel erstatter en bil nummer to eller tre, fremfor å fungere som et alternativ til egen bil. Denne studien tok hensyn til utslipp relatert til produksjon og destruksjon av biler i tillegg til utslippene fra selve kjøringen. Den tok også hensyn til ulike former for bildeling, da det kan tenkes at personer som benytter delebiler gjennom private firmaer og personer som benytter bilkollektiv eller bildeling mellom privatpersoner har ulike motivasjoner og transportvaner (Nijland & Meerkerk, 2017). Dette er relevant å merke seg i forbindelse med at mine egne informanter er medlemmer i et «non-profit» bilkollektiv, og at resultatene mine kan tenkes å ha blitt annerledes dersom de benyttet andre typer ordninger som er mer profittbaserte. Som Nijland og Meerkerk bemerker er utslippsreduksjon relatert til bildeling noe som er svært komplisert å måle nøyaktig, da det kan være mange faktorer som spiller inn. Eksempelvis kan det tenkes at utgiftene individer sparer på å ta i bruk bildeling fremfor å eie egen bil kan bli benyttet til andre former for forbruk som også kan føre til negative konsekvenser for klimaet.

Denne komplekse siden av bildelingstjenesters effekt på utslipp belyses av Jung og Koo (2018), en analyse der fremhever at slike ordninger kan ha både positive og negative følger. De kommer frem til at bildeling kan redusere klimagasser ved at privat bilbruk byttes ut med mer drivstoff-effektive delebiler. På en annen side fører det i noen tilfeller til mer utslipp, på bakgrunn av at personer som ikke hadde egen bil fra før bytter ut andre mobilitetsformer som kollektiv transport eller sykling med å kjøre delebiler. Samtidig vil en generell reduksjon av kjøretøy på veiene føre til en reduksjon i utslipp. Selv om de konkluderer med at en økning i bruk av delebiler ikke kan sies å utjevne økningen i bilbruk fra personer som ellers hadde benyttet andre transportformer, poengterer de at dersom man øker fokuset på mer energieffektive kjøretøy kan bildeling etter hvert føre til mye større reduksjon i utslipp. Denne studien er fra Sør-Korea, og dermed vil det sannsynligvis være forhold som gjør den mindre gjeldene i andre land som Norge, men det er likevel viktig å være bevisst på faktorer som kan belyse utilsiktede negative konsekvenser av å tilrettelegge for mer bildeling.

I en norsk kontekst har Wangsness et al. (2023) gjort en undersøkelse basert på selvrapporterte data fra brukere av bildeling samt den generelle populasjonen i norske byer. Formålet med undersøkelsen var å utforske i hvilken grad delebiler kan erstatte privatbiler. De fant at en betydelig andel av bildelingsbrukerne (60%) ville ikke ha kjøpt egen bil dersom bildelingstjenesten ikke fantes. De ser heller at de kommer seg rundt uten privatbil uansett. Disse brukerne ville sannsynligvis ha brukt mer kommersielle leiebiltjenester (65%) eller andre bildelingstjenester (77%). Omtrent 17% av den generelle befolkningen oppga at de sannsynligvis eller meget sannsynlig ville melde seg inn i en bildelingstjeneste i nær fremtid, men denne andelen var lavere blant personer som eide bil. Bileieres interesse for å leie ut egen bil var også meget lav. Disse resultatene indikerer at bildeling sannsynligvis appellerer mest til individer som uansett ikke ville ha kjøpt privatbil som transportmiddel, og dermed vil ikke bildeling i spesielt stor grad kunne erstatte privatbileierskap slik situasjonen er i dag. Denne dataen ser ut til å støtte konklusjonene fra Jung og Koo (2018), om at mer bildeling ikke nødvendigvis fører til betydelig mindre bilbruk generelt. Det er tydelig at for at bildeling skal bli en mer bærekraftig transportform bør man gjøre mer for å appellere til eksisterende bileiere for å få dem til å gjøre en overgang fra privatbil til bildeling og andre transportmetoder. Wangsness et al. (2023) poengterer at selv om den forventede andelen privatbiler som blir erstattet av delebiler er lav, er det likevel høyere enn null. Og det kan øke dersom man fokuserer på hvilke positive effekter det kan ha for individer som eier bil å gjøre

denne overgangen. Man bør her vektlegge elementer som bekvemmelighet eller økonomiske fordeler.

2.2.2. Sosiodemografiske faktorer og motivasjoner bak bruk av bildeling

Noe som også er viktig å ta i betraktning er de sosiale faktorene som spiller inn i denne tematikken. Hvem er de typiske brukerne av bildeling, og hvorfor velger de å benytte seg av slike ordninger? Er det hovedsakelig personer som er miljøbevisste fra før, og lar dette styre handlingsmønstrene sine? På dette området er det også gjort forskning ulike steder. Disse faktorene vil igjen kunne tenkes å være vanskelig å danne klare konklusjoner om med tanke på at studiene som er gjort varierer i geografisk lokasjon, sosioøkonomisk kontekst, og hvordan bildelingsordningene som blir undersøkt er organisert. Likevel kan man se på eksempler og undersøke generelle tendenser. Mange studier konkluderer med at den typiske brukeren av bildeling er mannlig, ung eller middelaldrende, bor i sentrale områder, har høyere utdanning og tjener mer enn personer som ikke benytter seg av ordningene (Prieto et al., 2017), (Burkhardt & Millard-Ball, 2006).

Det er også gjort enkelte studier i Norge om overgang til bildeling hos innbyggerne. Hjortset og Böcker (2020) gjør en omfattende undersøkelse om populariteten av bildeling og faktorer som påvirker adopsjonen av bildeling i norske byer. Med en stigende interesse for bærekraftige transportløsninger, utforsker studien bildeling som et alternativ til privat bilhold og undersøker hvilke sosiale, økonomiske og miljømessige faktorer som mest påvirker denne adopsjonen. Den baserer seg på analyse av surveydata fra 2414 innbyggere i norske byer, via tilfeldig utvalg. Utvalget inkluderer 7% medlemmer i bildeling og 93% ikke-medlemmer for å få et komparativt element. Studien kom frem til flere relevante funn, blant annet at selv om mange av ikke-medlemmene som eide privatbil uttrykket interesse for bildeling var andelen av disse som uttrykket direkte intensjon om å begynne med det betydelig lavere. Altså tyder dette på at en interesse for overgang fra privatbil til bildeling ofte ikke fører til faktisk handling. I henhold til økonomiske faktorer fant Hjortset og Böcker at personer som er økonomisk bevisste hadde mindre sannsynlighet for å være interessert i eller å faktisk delta i bildelingsordninger. Bildeling virker dermed i denne studien mer interessant for personer som

ikke er opptatt av å redusere utgiftene sine. Klimabevissthet var mer relevant for sannsynlighet for å bli medlem, da de fant en positiv sammenheng i dette tilfellet.

Det er viktig å merke seg at dette ikke nødvendigvis vil bety at bekymring for klimaendringer er en direkte motivasjonsfaktor for personer som velger å bli medlem. Flere studier finner at dette ikke er tilfellet (Hartl et al., 2018, Schröder and Wolf, 2017). Hartl et al. (2018) viser til at bærekraftighet ofte beskrives av individer som en bonus ved bildeling fremfor å være hovedmotivasjonen for inngåelsen av medlemskap. En innholdsanalyse av Hornsey et al., (2016) konkluderer med at selv om det ville vært logisk å anta at individer som anerkjenner klimaendringer som et reelt problem og uttrykker bekymring for dette vil være mer opptatt av å handle på bakgrunn av dette, stemmer ikke dette overens med funnene deres. De analyserte 25 meningsmålinger og 171 akademiske studier fra 56 nasjoner og fant at personer med sterkere klimabevissthet hadde sterkere pro-klima intensjoner og handlinger, men at sammenhengen var betydelig sterkere for intensjoner enn faktiske handlinger. Sannsynligvis vil dette være grunnet i at intensjoner er i mindre grad enn handlinger begrenset av praktiske forhold. I denne sammenhengen kan man trekke linjer til Hjortset og Böcker sine funn relatert til privatbileieres interesse for å bli medlem i bildeling i kontrast til faktisk innmeldingsrate.

Hornsey et al. (2016) skiller mellom private og offentlige handlinger i denne sammenhengen, der offentlige handlinger vil være handlinger relatert til politisk aktivitet, eksempelvis aktivisme, mens private handlinger omfatter resirkulering og andre individuelle bærekraftige tiltak. De poengterer at gapet mellom intensjoner og atferd var større i private handlinger enn offentlige. Det diskuteres her om at dette kan tenkes å handle om at enkelte offentlige handlinger kan være preget av mindre praktiske begrensninger enn private handlinger. Støtte til politikk som fremmer miljøtiltak var sterkere hos personer som var mer opptatt av klimaet, men at denne støtten var mindre der politikken resulterte i personlige kostnader. Med andre ord ser individer ut til å være mindre villige til å prioritere klimaet fremfor lommeboken. Et svært interessant funn fra denne studien tyder på at jo mer spesifikke beskrivelsene av de politiske tiltakene respondentene ble spurt om var, jo mindre sannsynlig var det at de ville støtte dem. Altså dersom respondentene fikk mer informasjon om hvilke følger politikken ville få, var det generelt mindre støtte. Det kan på bakgrunn av dette tenkes at man står

ovenfor en utfordring basert på hvordan man skal overføre interesser og intensjoner hos individer til fysisk handling når man diskuterer hvordan man kan øke medlemskapsraten i bildelingsordninger.

2.2.3. Endring av vaner

Med tanke på det å endre handlingsmønster hos individer i henhold til hverdagsmobilitet finnes det også relevante studier på dette området. En relevant studie på dette området er Lattarulo et al. (2019), som utforsker hvorfor folk motstår endringer i transportvaner generelt, spesielt i lys av politiske som tar sikte på å redusere bilbruk. Forskerne analyserte en case i Firenze i september 2013, hvor radikale endringer i transportmønsteret ble innført for en uke under et sykkelritt, som et eksperiment for å studere dette fenomenet. Det ble under dette arrangementet implementert endringer i transportkostnader og transporttilbudet som hadde som formål å oppmuntre til gange, sykling eller offentlig transport fremfor privatbilbruk. Blant annet ble det forbudt å kjøre i enkelte områder, samt at kollektivtilbudet ble betydelig utvidet og billigere. Til tross for dette fremhever dataen i undersøkelsen at bilistene i byen viste en betydelig motstand mot å endre transportmetode.

Undersøkelsen fant en lav elastisitet i relasjon til transportkostnader, noe som tyder på at bilister er mindre åpne for å endre vaner på grunnlag av økonomiske forhold enn det man gjerne ville antatt. Til tross for økte avgifter forbundet med bilisme under arrangementet i Firenze valgte svært mange å fortsette å bruke bil. Det som hadde større påvirkningskraft ifølge undersøkelsen, var vaner og personlige preferanser. Det å kjøre bil oppgis å en identitetsskapende betydning, noe som vil si at det henger sammen med individers selvoppfatning og daglige liv og er dermed vanskelig å endre. Artikkelen indikerer også at følelsesmessige vurderinger ofte overgår viktig informasjon når det gjelder individers valgprosesser relatert til transportmiddel. Dette innebærer at selv med tilgjengelig informasjon om endringer eller alternativer, vil mange velge transportmiddel basert på følelsesmessige faktorer eller vaner fremfor logisk vurdering.

Noe som kan diskuteres i relasjon til forskningen av Lattarulo et al. (2019) er om tendensene de fant hadde vært annerledes dersom perioden de aktuelle endringene ble implementert

hadde vært utvidet til en lengre periode. Det at vaner hadde stor påvirkning kan antyde at dersom disse tiltakene hadde vært mer omfattende tidsmessig kunne man ha sett større endringer i handlingsmønster. Eksempelet fra Ljubljana kan antyde dette, da de negative holdningene myndighetene ble møtt med innledningsvis syntes å bli erstattet av positive perspektiver etter hvert som innbyggerne ble vant til endringene.

En artikkel av Busch-Geertsema og Lanzendorf (2017) tar for seg endringer i transportmiddelvalg blant studenter som går over til arbeidslivet. Studien viser at flere nyutdannede begynner å pendle med bil fremfor å fortsette med offentlig transport som de benyttet seg av i studietiden. Studenter som går over til arbeidslivet endrer oftere transportmiddel sammenlignet med de som forblir studenter. Forskerne understreker på bakgrunn av dette viktigheten av nøkkelhendelser som mulighetsvinduer for atferdsendring. Nøkkelhendelser omfatter større, viktige hendelser i livet som giftemål, skilsmisser eller flytting.

Overgangen fra studietid til yrkesliv omtales dermed her som en slik nøkkelhendelse, der mange velger å gå over til å benytte seg av privatbil fremfor andre transportformer. Dette underbygges av resultatene i analysen som viser at endringer i transportmiddel ofte skjer parallelt med andre hendelser i personers liv, noe som antyder at disse hendelsene er en drivende faktor i valgprosessen. Et annet viktig og relevant funn i studien var at endringer i nærhet til offentlig transport spilte en svært stor rolle i sannsynligheten for å endre transportmiddel. Dermed understreker Busch-Geertsema og Lanzendorf (2017) at dersom man ønsker å oppnå redusert bilbruk bør det prioriteres gode kollektive ordninger. Som nevnt pekte Lattarulo et al. (2019) på en tendens om at bilister ikke er mer tilbøyelige til å benytte offentlig transport fremfor privatbil selv om kollektivtilbudet er mer tilgjengelig. Disse to funnene sammen kan tenkes å tyde på at et godt kollektivtilbud er viktig for å unngå at brukere av kollektivtransport ikke skal gjøre overgang til privatbilisme, men at når den overgangen først er utført vil det være vanskelig å reversere uavhengig av tilgjengeligheten.

Kapitlet om tidligere forskning har utforsket bildeling som fenomen og dets potensiale som erstatning for privatbiler, hvem som er de typiske brukerne, samt befolkningens tilbøyelighet

til å delta i slike ordninger. Resultater tyder på selv om det å redusere bilbruken fører til mindre utslipp og renere luft er det ikke gitt at bildeling vil kunne bidra i målet om å oppnå dette med mindre man klarer å engasjere privatbileiere til å gjøre overgangen til å selge bilen og benytte bildeling i tillegg til alternative transportmetoder som kollektivtransport, sykling og gange. Mange av dem som bruker bildeling ville ikke eid privatbil uansett, og fører dermed til mer utslipp enn om de ikke kjørte delebiler. Klarer man å oppmuntre flere bileiere vil det ha betydelig større påvirkning på luften i byer enn det har i dag. Det har også blitt vist at interesse og intensjon i sammenheng med å starte med bildeling svært ofte ikke leder til den faktiske handlingen. Dette kan tenkes å handle om vaner, da forskningen som nevnt viser at vaner spiller en stor rolle i muligheter for atferdsendring. Enkelte undersøkelser tyder på at endringsfaser og nøkkelhendelser i livene til individer kan lede dem til å revurdere alternativer, noe som gjør dem mer tilbøyelige til å endre vaner. For å ta for seg hvordan man kan endre vanene til individer i relasjon til mobilitet og deltakelse i bildeling fremfor privatbil er det viktig å jobbe mot en dypere forståelse av holdningene og motivasjonene som ligger bak valgene individer tar i hverdagen. Noe som ikke er blitt fokusert på tidligere er å undersøke hvordan deltakere av bildeling og privatbilfører omtaler hverandre. Å forstå disse holdningene kan gi innsikt i barrierer og drivkrefter for endring av transportvaner, og vil dermed potensielt bidra til en bredere forståelse av hva som kan gjøres for å fremme bildeling og dermed redusere bilavhengighet og miljøbelastning. Dette betrakter jeg som svært relevant og interessant å utforske i mitt prosjekt, da slike kvalitative undersøkelser vil kunne fungere som et nyttig supplement til de tidligere utførte surveyundersøkelsene.

3. Teori

Samfunnet vårt er stadig i endring, og spørsmålet om hvordan vi velger å transportere oss i hverdagen er intet unntak. Temaer relatert til transportvaner og hverdagsmobilitet, spesielt i lys av klimaendringer er svært relevant i sosiologisk forskning og diskurs. Dette feltet kan sies å være komplekst på bakgrunn av at det berører en rekke nøkkelområder innenfor sosiologien. Eksempelvis vil det være relevant å ta opp i relasjon til individuelle valg, sosiale normer, kulturelle verdier, bærekraft, samt et større perspektiv relatert til samfunnsendringer. Forskning og teori på slik tematikk tar ikke bare for seg de praktiske og økonomiske faktorene

som ligger bak individuelle valg, men også de sosiale og kulturelle elementene som er med i spill.

Tilnærmingen vi har til mobilitet kan tenkes å være i endring i nyere tid på grunnlag av ulike faktorer som teknologisk utvikling, bevissthet om klimaendringer og endringer i sosiale normer. Dette temaet kan sies å være et eksempel og en indikator på samfunnets evne til å tilpasse seg nye utfordringer og muligheter, samt hvordan individer passer inn i slike store sammenhenger. Ved å undersøke temaet gjennom en sosiologisk linse kan man lettere danne en forståelse for hvordan samfunnet påvirker individets valg i slike sammenhenger, og hvordan individet bidrar til å utvikle samfunnet.

I mitt prosjekt er det betydelig fokus på hva som motiverer handlingene til individer, spesielt relatert til transportvaner. I en slik sammenheng vil det være relevant å ta for seg agens og struktur som to sider av denne tematikken. Dette er som Giddens & Sutton (2012, s. 95) påpeker et av de sentrale teoretiske dilemmaene innenfor sosiologien, hvor menneskelig handling kan ses som et produkt av egen fri vilje og autonomi, eller som et produkt av sosiale strukturer som påvirker handlinger utenfor individets kontroll. I realiteten vil det være lite produktivt å skille individet fra samfunnet på denne måten, da de ikke kan sies å eksistere uavhengig av hverandre. Individer har fri vilje og kan handle uavhengig av sosiale strukturer (s. 96). Likevel er det relevant å ta for seg hvordan individets handlinger til ulik grad blir formet av samfunnet rundt, også i sammenheng med tematikk relatert til hverdagsmobilitet.

3.1. John Urry - mobilitetsnettverk og sosiale strukturer

Menneskers transportmetoder seg har utviklet seg gjennom historiens gang, og fortsetter å utvikle seg den dag i dag. Mobilitet er et felt som er fremtredende i samfunnsforskningen, da det er et relevant tema i relasjon til modernisering og globalisering. En teoretiker som har fokus på dette er John Urry, som blant annet tar for seg hvordan mobilitet spiller en stor rolle i det sosiale liv. Han retter også søkelys på hvordan teknologisk nyskaping innenfor kommunikasjon og mobilitet former moderne samfunn, samtidig som at denne nyskapingen ofte fører til mindre behov for fysisk forflytning av mennesker (Urry, 2007, s. 17). Urry

benytter mobilitetsbegrepet for å fremheve tanken om å etablere en forflytningsdrevet samfunnsvitenskap. Bakgrunnen for dette er hans oppfatning av at det vil være gunstig å betrakte den sosiale verden som et vidt spekter av sosiale, politiske, økonomiske dimensjoner som alle på ulikt vis henger sammen med forflytning av mennesker, ideer, informasjon eller objekter (s. 18). Jeg betrakter dette som en interessant måte å studere mobilitet på; som noe mer enn bare den konkrete, fysiske bevegelsen av mennesker, men noe som er tett knyttet til den sosiale strukturen i samfunnet. Som han også påpeker har samfunnsvitenskapen en tendens til å overse mobilitet til tross for dens personlige og kulturelle signifikans i individers liv (s. 19).

I et prosjekt som mitt vil det være svært relevant å adoptere denne tankegangen om mobilitet som et viktig sosialt fenomen som påvirker og påvirkes av flere ulike aspekter av individers liv. Måten familier organiserer seg med tanke på skole, barnehage og arbeid henger tett sammen med deres mobilitetsmønster (Urry, 2007, s. 19). Dermed vil det å studere mobilitetsnettverk fortelle mye om hvordan et samfunn er strukturert som helhet, i tillegg til hvordan familier og individer organiserer sin hverdag og hva som blir prioritert i denne prosessen. Fremfor å utelukkende fokusere på hvordan mennesker samhandler med hverandre er det også viktig å ta for seg samfunnets fysiske strukturer og deres rolle. Materiell infrastruktur påvirker økonomiske, sosiale og politiske dimensjoner i samfunnets oppbygning, og er dermed viktig å forstå utviklingen av. Mobilitet er et viktig element i dette (s. 19). Selv om forflytning og transportsystemer blir forsket på, skjer dette ofte innenfor separate disipliner i samfunnsvitenskapen. Som Urry bemerker er det viktig å se det mer i sammenheng med ulike sosiale prosesser som ligger til grunn for utviklingen og bruken av disse systemene (s. 19-20).

Dette kan sies å være viktig for forståelsen av fremtiden av mobilitetsnettverket. I en Norsk kontekst er høy deltakelse i en rekke fritidsaktiviteter vanlig blant barn og unge. Det kan være alt fra organisert idrett til musikk eller kunstbaserte aktiviteter (Østhus, 2023). I mange familier der begge foreldre arbeider, og der skoler og barnehager ikke nødvendigvis ligger i umiddelbar nærhet til hjemmet eller arbeidsstedet, fører dette gjerne til et større behov for mobilitet. Det at foreldre ofte opplever tidspress er også noe som er dokumentert i undersøkelser. En rapport av Voksne for Barn (2022) viser at mangel på tid er en av de mest

fremtredende utfordringene i hverdagen til norske foreldre. 47% av foreldrene i undersøkelsen opplevde tidspress, og 46% syntes det er for mange organiserte fritidsaktiviteter, noe som indikerer at mange opplever det å strekke til som forelder som svært utfordrende i relasjon til å balansere tiden i hverdagen.

Urry (2007) understreker som nevnt viktigheten av å se mobilitet som en helhet, sammensatt av samspillet mellom ulike elementer i samfunnet. Han trekker frem hvordan mobilitet handler om sosiale relasjoner mellom mennesker, på den måten at møter mellom mennesker ofte er grunnlaget for forflytning. Dessuten legges det vekt på samspillet mellom mennesker og objekter i denne sammenhengen. Bakgrunnen for dette er at mobilitet ikke utelukkende handler om forflytning av mennesker, men også objekter i tillegg til informasjon. Samtidig benyttes objekter i forflytningen av mennesker, noe som gjør at man er avhengig av objekter til en viss grad. Dette viser til et større system som fordeler mennesker, aktiviteter og objekter i tid og rom, og er avgjørende for relasjonen mellom mennesker og naturen. Våre mobilitetssystemer er bygget rundt naturen ved at vi forflytter oss rundt og gjennom den. Hvilke mobilitetssystemer som dominerer i et samfunn, varierer på grunnlag av ulike faktorer. I dag er biltrafikk mest dominerende, men gjennom historien har man hatt andre typer systemer som har dominert. De dominerende systemene utvikles i takt med samfunnets økonomi og kunnskapsnivå. Noen systemer krymper i omfang og påvirkning, mens andre vokser (s. 48-52).

Myndigheters overvåkning av befolkningen trekkes også inn som et element i det helhetlige mobilitetssystemet i ulike samfunn, med tanke på at det er et viktig element i hvordan nettverket er bygget opp. Jo mer mobile mennesker er, jo vanskeligere er de å overvåke og opprettholde kontroll over (Urry, 2007, s. 49-50). I relasjon til dette prosjektet vil man eksempelvis her kunne trekke linjer til måten myndighetene i Norge forsøker å kontrollere og overvåke bilbruken til innbyggere ved diverse belønninger eller straffereaksjoner ut fra ønsket eller uønsket atferd. Ved overganger fra én form for transportsystem til et annet, eller i prosesser der man ønsker å oppfordre til spesifisert atferd vil måten slik overvåkning gjøres kunne tenkes å være avgjørende for effektiviteten av overgangen.

Som Urry (2007) også understreker vedvarer som regel mobilitetssystemer over tid, og er geografisk forankret. Transportnettverket er bygget på fast og digital infrastruktur som bygges opp over lengre perioder (s. 54). Dette i seg selv vil føre til at det er omfattende å gjøre overgang fra ett system til et annet, da det handler om å endre infrastruktur i tillegg til kultur og holdninger. Det er dermed både politiske, kulturelle og økonomiske faktorer som spiller inn og gjør slike overganger mer komplekse. For å endre et mobilitetssystem vil man måtte endre handlingsmønsteret til individer, noe som igjen blir påvirket av hvordan samfunnet er bygget opp i henhold til struktur.

3.1.1. Nettverkskapital

Mobilitetssystemer vil også være med på å fremheve og utvikle ulikheter mellom områder og mennesker. Jo mer velstående et samfunn er, desto flere transportmuligheter vil det ha, og jo mer komplekst vil det være. Individer vil oppleve ulike muligheter til å benytte seg av disse nettverkene basert på faktorer som eksempelvis hvor de befinner seg eller deres økonomi. For å være en aktiv deltaker i samfunnet er det nødvendig å ha tilgang til transportnettverket det er bygget rundt (Urry, 2007, s. 52). Urry betegner tilgangen på transportmidler, eller friheten til å bevege seg, som en form for makt. Friheten til å ikke bevege seg vil også være en del av denne makten, da det å ha et fravær av behov for å være mobil seg kan være en betydelig fordel på samme måte som det er en fordel å ha tilgang på transportmidler (s. 51-52). Med dette i betraktning kan det argumenteres for at mobilitet kan anses som en form for kapital. Urry benytter begrepet «network capital» (nettverkskapital) om ressursene som enkeltpersoner eller grupper har muligheten til å benytte seg av som er avgjørende for å kunne dra nytte av diverse mobilitetssystemer. I samfunn som i stor grad er organisert rundt sirkulasjon av mennesker, objekter og informasjon, vil det være ekstra viktig med denne typen kapital (s. 52). Muligheten til å benytte seg av mobilitetssystemer kan avhenge av flere ulike elementer, og nettverkskapital som begrep kan dermed sies å være komplekst. Det kan innebære det å ha tilgang på nødvendige dokumenter for å kunne reise, eksempelvis førerkort eller pass, eller det kan være sosiale relasjoner som gjør reising lettere. Nettverkskapital innebærer også tilgang og mulighet til å benytte teknologi som gjør reising lettere, samt tilgang på fysiske mobilitetskanaler som bil, buss, tog, taxi, fly, sykkelveier, osv. Urry inkluderer også tid som en faktor, da tid kan påvirke evnen til å organisere seg rundt de andre elementene som inngår i begrepet (s. 197-8).

Urrys bruk av begrepet nettverkskapital er en videreføring av Bourdieus kapitalbegrep som omfatter økonomisk, kulturell og sosial kapital. Økonomisk kapital refererer til materielle ressurser og penger som kan brukes direkte til å kjøpe varer og tjenester. Det er den mest direkte formen for kapital og er lettest å kvantifisere. Kulturell kapital omhandler utdanning, intellektuelle ferdigheter, smak og preferanser, samt kulturelle gjenstander som kunstverk og litteratur. Sosial kapital består av Sosial kapital refererer til ressurser tilgjengelige gjennom nettverk av relasjoner. Det inkluderer sosiale bånd, kontakter og nettverk som kan mobiliseres for å oppnå visse mål (Bourdieu, 1998, referert i Appelrouth & Edles s. 667-671). Bourdieus kapitalformer vil være relevant i sammenheng med Urrys begrep om nettverkskapital, da de ulike kapitalformene vil kunne påvirke hverandre i en mobilitetssammenheng. Urry nevner hvordan sosial kapital spiller inn på mobilitet, ved at sosiale relasjoner bygger og opprettholder mobilitetsmønstre via invitasjoner, møter og samarbeid mellom individer. Økonomisk kapital vil også ha en innvirkning, eksempelvis på bakgrunn av at større økonomisk velstand vil føre til tilgang på flere mobilitetskanaler og større fleksibilitet (Urry, 2007, s. 197-8). Kulturell kapital blir ikke tatt opp like direkte, men et område det kan tenkes å påvirke er den digitale delen av mobilitet. Utdanning vil ofte lede til større grad av tekniske ferdigheter, og dermed vil personer med slik kapital ha lettere for å navigere tekniske systemer som er nødvendig i enkelte mobilitetsformer. Kulturell kapital vil også kunne øke muligheter i situasjoner relatert til utenlandsreiser der språklige ferdigheter er en fordel.

Mer kompleksitet og flere valgmuligheter når det kommer til transport og fremkomst i et samfunn fører til større potensiale for mobilitet. Dermed vil det eksistere ekstra høy nettverkskapital for de som har tilgang på disse mulighetene og lavere for de som ikke har det. Samtidig vil mer potensiale for mobilitet også kunne lede til flere forpliktelser. Individer kan oppleve en større mobilitetsbyrde, ved at potensialet for mobilitet kan føre til et press på å være mobil (Urry, 2007, s. 52). Det kan tenkes å inkludere forventninger på ulike arenaer i individers liv, eksempelvis i relasjon til arbeidsliv, familie eller sosialliv. Tanken om at flere muligheter også produserer flere forventninger vil kunne bidra til interessante og hjelpsomme perspektiver i undersøkelser som min, der man tar for seg bakgrunnen for handlingsmønstre i transportkontekster. Skal man undersøke hvorfor individer har et behov for å benytte enkelte transportformer kan det være hensiktsmessig å også være bevisst på hva samfunnets strukturer gjør for å skape slike behov.

Moderne byer er strukturert rundt bevegelse og transport. De består av en bevisst organisering og strukturering av bevegelse på bakgrunn av et mål om å oppnå effektivitet. Urry (2007) sammenligner individer i moderne trafikksystemer med Karl Marx' beskrivelse av de gjentakende oppgavene til en industriarbeider i en fabrikksetting. I den sammenhengen blir kroppen til arbeideren omgjort til et verktøy som er spesialisert til å utføre en bestemt handling. Individet blir en slags automatisk motor i et større system (Marx 1965 referert i Urry, s. 55). I en trafikksammenheng er hvert individ en mindre del av en helhet organisert rundt en systematisk tilrettelegging av bevegelse og transport. Individer utfører på samme måte som en fabrikkarbeider repetitive handlinger som del av den større konteksten (s. 55). Denne tankegangen fremhever et strukturelt perspektiv på transportvalg som noe som er nærmest utenfor individets kontroll.

3.2. Endring av atferd og holdninger

Jeg har vært gjennom hvordan individers valg som del av et mobilitetssystem kan henge sammen med hvordan systemet som helhet er organisert. Det vil i tillegg være viktig å ta nærmere for seg hvordan individets valg vil påvirkes av egen situasjon, samt den sosiale konteksten de befinner seg i. For å diskutere endring av vanene til individer må man søke etter å forstå hva som motiverer dem i utgangspunktet. Dette er et felt som er omdiskutert, og noe som gjerne vil variere i ulike kontekster. I sammenhengen med hverdagsmobilitet vil det være passende å ta for seg de ulike måtene myndigheter og andre kan oppfordre til ønsket atferd hos den generelle populasjonen.

Richard Thaler og Cass Sunstein (2008) utforsker hvordan små tilpasninger i måten endringer blir presentert kan ha mye å si for hvordan det blir mottatt. De tar i bruk ulike eksempler fra virkeligheten for å fremheve hvordan presentasjonen av valg på en mindre åpenbar måte kan styre atferd i spesifikke retninger uten at personene det gjelder er fullt bevisste om det. Små, tilsynelatende ubetydelige faktorer kan påvirke hvilke valg man tar, noe som gjør at måten ting blir presentert på er svært relevant. De introduserer begrepet «libertariansk paternalisme», som de beskriver som en annen betegnelse for «frihetsbevaring». Libertarianske paternalister

ønsker at individer skal ha friheten til å ta egne valg, og at denne muligheten ikke skal begrenses (s. 1-3). Det paternalistiske aspektet ligger i at personer som har mulighet til å påvirke valgene til andre bør forsøke å styre dem i en retning som er positiv for deres egne liv. Personer med påvirkningskraft betegnes av Thaler og Sunstein som «choice architects», altså valg-arkitekter. Dette kan være hvem som helst som potensielt kan påvirke en annen persons valg, eksempelvis ved å formidle informasjon om ulike muligheter. Politiske retningslinjer vil vær paternalistiske dersom de er positive for personer som tar valg basert på disse (s. 4-5).

Denne måten å påvirke valg på er ment å være lite påtrengende. Det er ifølge Thaler og Sunstein (2008) viktig å spre informasjon som oppmuntrer til gode valg, da individer har en tendens til å ta lite hensiktsmessige valg der i situasjoner der de ikke har nok kunnskap (s. 5-6). Likevel er det ønskelig å ikke presse dem i én retning, eller blokkere og begrense enkelte muligheter. Alle skal i utgangspunktet ha friheten til å ta de valgene de ønsker. Heller enn å tvinge folk i en retning bør man gjøre det Thaler og Sunstein kaller «nudging» (dulting). Strategien går ut på å gjøre små, strategiske endringer i valg-arkitekturen for å påvirke folk til å ta beslutninger som er bedre for dem selv eller samfunnet som helhet uten å fjerne deres frihet. For at dette skal være effektivt er det viktig at det er enkelt å ta det ønskelige valget (s. 6). Dersom et alternativ er enkelt å utføre er det større sannsynlighet for at det blir valgt. Forskning viser at individer har høy sannsynlighet for å velge det alternativet som er forhåndsvalgt for dem (Johnson & Goldstein, 2013), (Jachimowicz et al., 2019). Dermed kan det sies å være positivt å forme de ønskelige valgmulighetene på en måte som er minst mulig krevende å følge. Eksempelet Thaler og Sunstein (2008) presenterer i denne sammenhengen er hvordan mange har en tendens å beholde innstillingene som allerede er satt når de kjøper en ny mobiltelefon (s. 8).

Det å oppfordre folk til å slutte å røyke ved å informere dem om de negative konsekvensene røyking potensielt kan innebære for en selv og andre vil også være et tydelig eksempel på dulting. På denne måten kan individer ta et informert valg, men likevel ha muligheten til å fortsette å røyke om de ønsker det. En slik strategi vil også være relevant i situasjoner der valgene det er snakk om har konsekvenser for samfunnet som helhet. Dette kan eksempelvis være tilfeller som i mitt eget prosjekt, der det handler om å forsøke å påvirke individer til å ta mer miljøvennlige valg i hverdagen. Man kan da informere individer om de negative

effektene aktiviteten deres har, eller presentere ønskelige valgmuligheter på en måte som fremhever de positive effektene de kan ha for enkeltindivider. Å fokusere på det positive kan tenkes å være mer effektivt enn å utelukkende fokusere på negative klimakonsekvenser, da individer gjerne tar valg basert på hva som gir dem best gevinst kortsiktig. Samtidig kan hva som er positivt for enkeltindivider mulig havne i en gråson sett i sammenheng med klimaproblematikken, da det å ta valg basert på hva som er klimavennlig i noen tilfeller vil oppfattes som begrensende og negativt for enkeltindivider. På en annen side kan det tenkes at mange av de bærekraftige valgene som tas i sammenheng med hverdagstransport kan ha positive følger for både egen helse og lommebok. Det å gå eller sykle til arbeidsplassen fremfor å kjøre vil kunne ha stor positiv effekt på generell helse, i tillegg til at man vil slippe utgifter som følger med det å kjøre.

3.2.1. Sosial dulting og konformitet

Mennesker blir i mange situasjoner påvirket av hverandres atferd og holdninger, noe Thaler og Sunstein (2008) også har fokus på i sin presentasjon av dulting. De bruker begrepet «social nudging» om måten individer fungerer som valgarkitekturer for hverandre i ulike sosiale settinger. Dette kan skje gjennom informasjonsspredning ved at dersom flere i en persons nettverk har en felles oppfatning om den beste handlemåten i en situasjon, kan dette påvirke personen til å tenke at dette er det beste valget for dem selv. Sosial dulting kan også skje gjennom tanken om at en person tror at andre dømmer handlingene deres, og dermed tilpasser handlingene sine for å unngå andres misnøye (s. 54-55). Det handler med andre ord om gruppepress. Mennesker har svært lett for å bli dultet av hverandre, og har et behov for å konformere. Thaler og Sunstein viser til forskningen av Solomon Asch for å underbygge poenget om tendensen blant mennesker til å gjøre som andre rundt dem gjør. Asch (1955) viser hvordan gruppepress kan påvirke individets beslutninger og atferd gjennom hans eksperimenter der individer svarte det som helt åpenbart var feil på en oppgave for å ikke skille seg ut i henholdt til svarene fra de andre deltakerne. Fenomenet viser hvordan en endring i atferd eller holdninger kan være et resultat av et press til å tilpasse seg normer, regler eller forventninger fra samfunnet. Det er i nyere tid gjort flere lignende undersøkelser basert på dette som viser til lignende tendenser til konformitet (Guadagno et al., 2013), (Fosgaard et al., 2013). Konformitet vil være viktig i sammenheng med vanedannelse, med

tanke på at enkelte vaner individer utvikler kan tenkes å omhandle konformitet til samfunnsnormer i fremfor utelukkende personlig motivasjon.

Konformitet kan skje på ulike måter. Informativ konformitet oppstår når individer konformerer fordi de tror at andre rundt dem har mer eller bedre informasjon enn de selv har. Normativ konformitet handler om tilpasning på grunnlag av et ønske om aksept, eller å unngå avvisning fra en gruppe. En annen relevant form for konformitet er internalisering. Det er en mer dyptgående form for konformitet hvor individet adopterer gruppens normer og verdier som sine egne. Dette betyr at selv når ytre press fra gruppen er fraværende, vil individet fortsatt handle i samsvar med disse normene fordi de har blitt integrert i deres egen identitet. For eksempel, en person som begynner å resirkulere fordi samfunnets forventninger oppfordrer det, kan etter hvert internalisere denne praksisen og fortsette å resirkulere fordi de genuint tror på viktigheten av miljøvern (Aronson, 2007).

Sosial dulting og konformitet vil være relevant å ha som bakteppe i diskusjon om mine data i prosjektet om bildeling og privatbilbruk, da valgene individer tar i en mobilitetssetting også kan tenkes å henge sammen med et ønske om tilhørighet til en viss grad. Hverdagsmobilitet er en kontekst som er preget av mange beslutningsprosesser, noe som gir rom for å bli påvirket av andre på flere områder. Sosial dulting vil sannsynligvis kunne spille en rolle når det kommer til hvilke valg som blir tatt i denne sammenhengen, da folk vil være mer tilbøyelig til å velge noe som ser ut til å fungere for andre, eller det som er hensiktsmessig å velge i relasjon til det å passe inn i relasjon til deres sosiale nettverk. Ved å vurdere hvordan individer påvirkes av andres holdninger og handlinger, kan man bedre forstå dynamikken bak beslutninger om å velge mer bærekraftige transportalternativer.

3.3. Bærekraft og endring av vaner

Det å endre vaner når det gjelder ting som forbruk og transport kan tenkes å være svært utfordrende i møte med klimaendringer. Mange moderne samfunn i dag er kjennetegnet av en livsstil preget av høyt forbruk og fokus på effektivitet og bekvemmelighet, noe som skaper et høyt ressursbruk og legger stort press på planeten vår. Flere forskere og teoretikere fra ulike

fagfelt som blant annet Per Stoknes (2021) og Jason Hickel (2021) diskuterer stadig ulike løsninger på denne problematikken. Må man trappe ned skalaen av forbruket, eller bør man heller endre måten man konsumerer på? Uansett er denne livsstilen såpass forankret i hverdagens strukturer og normer, slik at det å prioritere egen komfort og tidsbesparelse er standarden for de fleste. Hverdagsmobiliteten er et tydelig eksempel hvor dette kommer frem, da privatbilen er en mulighet for å oppnå nettopp denne komforten og tidsbesparelsen, samt at det tilbyr brukerne en frihet og selvstendighet de ikke hadde hatt uten. Noe som er viktig å ha i bakhodet i slike diskusjoner er at samfunnets infrastruktur og økonomiske systemer er bygget opp på en måte som oppfordrer til et høyt materielt forbruk, samt en effektiv strukturering av hverdagen. Eksempelvis byplanlegging som prioriterer bilbasert transport, til markedsføring som fremmer kjøp av flere, nyere og bedre produkter bidrar til å opprettholde og forsterke slike mønstre. På bakgrunn av dette kan det oppleves som lite attraktivt eller gunstig å ta miljøvennlige valg.

Å be folk endre slike integrerte vaner er dermed ikke utelukkende et spørsmål om individuell viljestyrke eller miljøbevissthet. Det utfordrer den grunnleggende måten samfunnet er strukturert på, og påvirker enkeltindividets hverdag direkte. Argumenter om at slike endringer er bra for planeten og fremtidige generasjoner kan tenkes å virke svært abstrakt for mange, og vil ikke være tilstrekkelig for å motivere dem til å søke andre løsninger på ting som allerede fungerer for dem. Noe som er tydelig er at mye av klimarelevant atferd kan sies å handle om vaner, noe som blant annet blir tatt opp av Verplanken og Whitmarsh (2021). De understreker at det ofte er liten sammenheng mellom individers holdninger til klima og miljø, og deres faktiske atferdsmønstre. Mange teoretikere benytter sosiokognitive modeller som anser motivasjon som avgjørende faktor for atferd. Motivasjonen kan eksempelvis være basert på tro eller moralske holdninger. Verplanken og Whitmarsh (2021) argumenterer derimot for at holdninger og motivasjon til å handle ikke alltid blir overført til reell atferd, som også nevnt i kapitlet om tidligere forskning. Dette kan tenkes å gjelde særlig i relasjon til klimarelaterte holdninger, på bakgrunn av at det som tidligere nevnt ofte oppfattes som upraktisk for et individ å ta miljøvennlige valg. Dette kan sannsynligvis føre til et sammenstøt mellom moralske intensjoner og faktiske handlinger. Som vist under tidligere forskning er folk flest lite tilbøyelige til å endre mobilitetsrelaterte vaner, selv i situasjoner der de blir presset til det (Lattarulo et al., 2019). Vaner kommer ofte med et slags tunnelsyn, som Verplanken og Whitmarsh (2021) påpeker. Med dette mener de at det fører til at individer som utfører

vanebasert atferd er lite interessert i ny informasjon og vil velge å fortsette det samme atferdsmønsteret til tross for tilstedeværelsen av bedre alternativer.

Når det kommer til å bryte vaner i forhold til klimarelevante handlinger mener Verplanken og Whitmarsh (2021) at klimarettede motivasjoner kan begynne å få innflytelse over vanedannelse i faser der individet gjennomgår endringer og forsøker å endre handlingsmønstre. Dette kan eksempelvis være flytting eller andre overganger i livsfaser som gjør at folk endrer rutiner. De nevner også elementer som lovgivninger som skal presse folk i riktig retning, men at dette bør være gjort på en måte som treffer rettferdig. I denne sammenhengen referer de til Maki et al. (2016) som viser at selv etter at enkelte finansielle insentiver blir fjernet, kan den ønskede atferden vedvare. Dette antyder en ny langsiktig vanedannelse ved hjelp av slike insentiver. I relasjon til hva som gjør at vaner vedvarer når de først er dannet trekker Verplanken og Whitmarsh (2021) også inn at dersom vanene blir en del av identiteten til individene er det større sannsynlighet for at de forblir stabile. Med andre ord innebærer dette at klimavennlige holdninger og verdier blir en del av individets kulturelle og personlige identitet, noe som gjør at de er mer villig til å ofre komfort for å handle ut fra disse. Dette omhandler som nevnt internalisering som konformitetsform, og hvordan individer adopterer holdningene til personer i sin krets.

3.3.1. Dulting som virkemiddel i oppmuntring til bærekraftig atferd

Dulting blir også trukket frem av Verplanken og Whitmarsh (2021) som et verktøy for å endre vaner i relasjon til klimaendringer. Thaler og Sunstein (2008) har et eget kapittel der de utforsker dulting i nettopp denne sammenhengen. De argumenterer for at det er menneskelig aktivitet som har skapt klimaendringene, og dermed er det mulig å gjøre noe med det ved å endre menneskelig atferd. De er skeptiske til aggressive steg ofte tatt av myndigheter for å oppnå dette, da det oppfattes som frihetsbegrensende. De omtaler da reguleringer som er kontrollerende og kommanderende, altså regelverk som ikke promoterer muligheten for frie valg. Bakgrunnen for skepsisen er at slike lover har potensiale for suksess, men også uforutsette negative konsekvenser (s. 183-84). Som de selv innrømmer kan det være vanskelig å forstå hvordan små påvirkninger som det dulting innebærer kan utgjøre en betydelig forskjell i sammenligning med mer omfattende endringer påtvunget av myndigheter. For å

gjøre dette lettere å se for seg presenterer de det slik at man kan tenke seg verden som bestående av et stort system av valg-arkitektur, der mange ulike valgarkitekter fatter beslutninger og påvirker andre (s. 158). Denne måten å tolke tematikken på gjør det mer logisk å tenke på at små påvirkninger kan føre med seg store endringer over tid dersom det skjer på mange områder samtidig.

I henhold til insentiver er Thaler og Sunstein (2008) av oppfatningen at økonomiske insentiver være positivt for å fremme atferdsendring. Dette kan i utgangspunktet virke som en kontrast til prinsippene deres om libertariansk paternalisme, men bakgrunnen er at individer på denne måten er frie til å fortsette med den uønskede atferden så lenge de betaler for det. Tematikken rundt standardvalg og tilrettelegging som et viktig element i relasjon til bærekraftig atferd blir også diskutert som en måte dulting kan være med å skape endring. Som nevnt tidligere har mennesker en tendens til å gå for valg som er lettest tilgjengelig, som eksempelet med innstillinger på mobiltelefonen. Dette er standardvalg som individer ikke trenger å ta et aktivt valg om, man må heller velge det bort dersom man ikke vil ha det (s. 193-94). Denne tankegangen kan brukes i sammenheng med bærekraftig atferd i at jo enklere et valg er, desto mer øker sannsynligheten for at flere tar dette valget. Dermed kan det å gjøre ønskelige valg i trafikksammenheng enklest mulig gjøre det mer attraktivt.

4. Metode

I starten av dette prosjektet hadde jeg flere ulike tanker om hva jeg ønsket å undersøke og hvordan jeg ville gå frem. En av utfordringene i planleggingsfasen var å ikke bli for ambisiøs i forhold til en masteroppgaves rammer og begrensninger knyttet til tid og ressurser. Jeg visste jeg ønsket å undersøke mobilitet i relasjon til klima og miljø, men spørsmålet var hvilket perspektiv jeg skulle ta for meg. Burde jeg undersøke det i et makroperspektiv og ta for meg mobilitet på tvers av landegrenser, eller et mer lokalt perspektiv på hverdagsmobilitet? I forhold til omfanget av oppgaven var det sistnevnte alternativet det mest realistiske. Det var også noe jeg anså som svært interessant å undersøke. Jeg ønsket å se nærmere på hva som påvirker handlingene til individer når det kommer til hverdagsmobilitet. Hvordan begrunner

de valgene sine i ulike situasjoner? Hvordan formulerer de seg om personer som tar andre valg enn dem selv?

Hverdagsmobilitet i seg selv er et svært interessant tema, og jeg anså det som spesielt spennende i relasjon til å utforske hvordan informantene ville diskutere klimaaspektet i forhold til egen mobilitet. I denne sammenhengen tenkte jeg at det også kunne være svært relevant å ta for meg bildeling som fenomen i byer, med tanke på at dette er et voksende konsept som kan tenkes å påvirke transportnettverket i tiden fremover. Når jeg hadde etablert det overordnede temaet, gjensto det å innsnevre det til en mer håndterbar og konkret problematisering, samt planlegge operasjonaliseringen. I den prosessen besluttet jeg å ta kontakt med sosiolog Gisle Andersen for en prat som kunne inspirere meg til videre arbeid. Han har miljøsociologi som et av hovedfeltene sine, så jeg anså det som lærerikt og inspirerende å få muligheten til å luften ideer med han. Samtalen bidro med innsikt om temaer som kan være interessant å ta for seg, og fikk tankeprosessen min i gang rundt formulering av problemstilling og intervjuguide. Etter samtalen utførte jeg videre litteratursøk for å danne meg en bakgrunnskunnskap rundt hverdagsmobilitet og atferdsendring. Deretter utviklet jeg to intervjuguider med en plan om å snakke med både informanter som er medlem av en bildelingsordning, samt informanter som er privatbileiere.

4.1. Forskningsdesign

I valg av metode til prosjektet var det viktig for meg å ha et åpent, eksplorerende utgangspunkt. Jeg ønsket å danne meg en bakgrunn av tidligere forskning og teori om temaet transportvaner og bildeling som konsept, og benytte dette som et fundament for utvikling av egen problemstilling og intervjuguide. På samme tid ønsket jeg å opprettholde fleksibiliteten til å kunne utforske nye ideer og perspektiver som eventuelt ville oppstå i løpet av forskningsprosjektet.

Det overordnede målet for prosjektet var å undersøke informantenes meninger, holdninger og erfaringer rundt egne og andres transportvaner. Jeg ønsket også å oppfordre dem til å reflektere over elementer de kanskje ikke hadde gjort seg opp konkrete meninger om tidligere.

For å undersøke dette betraktet jeg det som hensiktsmessig å benytte meg av kvalitative dybdeintervjuer. Dette er en god måte å utforske individers opplevelser og meninger mer inngående. Samtidig gir det muligheten til å stille oppfølgingsspørsmål basert på informantenes svar, noe som kan avdekke nyanser og detaljer som ikke ville ha kommet frem i en kvantitativ spørreundersøkelse. Med tanke på at jeg hadde et ønske om å være fleksibel i mitt forskningsdesign passet denne tilnærmingen bra. Jeg ønsket å utføre semistrukturerte intervjuer, som vil si at jeg ville ha en forhåndsutviklet intervjuguide som med bestemte temaer som utgangspunkt for alle intervjuene, men med rom for å improvisere med oppfølgingsspørsmål dersom interessante perspektiver skulle komme opp underveis. Slike intervjuer med åpne spørsmål gir rom for at informantene kan uttrykke seg mer fritt enn i eksempelvis en kvantitativ undersøkelse, og at de skal kunne fokusere mer på det de synes er viktigst og mest relevant (Tjora, 2021, s. 127-28).

Som nevnt hadde jeg et ønske om å ikke være låst til ett spesifisert og begrenset forskningsforløp, men heller kunne tilpasse meg ut fra hva som kom frem i dataen. Jeg visste at jeg sannsynligvis ikke ville ha et forløp som var helt lineært, men heller hoppe litt frem og tilbake i de ulike delene av prosjektet. Det kan sies å ha elementer fra både induktivt og deduktivt opplegg. Induktive opplegg starter med datainnsamling uten å ha tatt utgangspunkt i tidligere teorier eller hypoteser, for så å utvikle teorier og prinsipper basert på empirien. I deduktive opplegg starter forsker med teori eller hypoteser og tester dette gjennom innsamling av data (Grønmo, 2016, s. 51). Med tanke på at jeg har utført et litteratursøk for inspirasjon og for å danne bakgrunn for intervjuguiden min har jeg elementer av en deduktiv metodikk. Samtidig har jeg latt empirien min lede meg til egne kategorier og temaer uten forhåndsbestemte hypoteser, og dermed er det også induktive kjennetegn på min tilnærming. Betegnelsen «abduktiv» tilnærming kan tenkes å være beskrivende for denne fremgangsmåten, da det involverer en form for blandingsmetode. Denne tilnærmingen beskrives av Saunders et al. (2016) som en strategi som kombinerer elementer fra både induktiv og deduktiv metode, noe som tillater at forsker kan utvikle teori ved hjelp av en tilbakevendende dialog mellom teori og data. En slik tilnærming ligner det Aksel Tjora (2021) kaller stegvis deduktiv-induktiv tilnærming (SDI). Han beskriver også en prosess der forsker har fleksibilitet i de ulike stegene i forskningsprosessen, noe som tillater kontinuerlig revisjon av både teoretisk rammeverk og forståelsen av de empiriske dataene. Med denne tilnærmingen kunne jeg starte med en fundamental teoretisk forståelse mens jeg utviklet

forskningsprosjektet og samlet inn data. Deretter kunne jeg bruke dataen til å utforske ytterligere teoretisk forståelse og eventuelt utvide eller justere den teoretiske rammen.

4.2. Utvalg og Rekruttering

I mitt prosjekt anså jeg det som viktig å ha nok informanter til å gi meg et så rikt omfang av data som mulig med tidsskjemaet jeg hadde til rådighet. Jeg måtte dermed planlegge hvordan jeg skulle finne nok informanter som kunne bidra til prosjektet. Hovedkriteriene jeg hadde gjort meg opp var at jeg ønsket fem informanter som var eiere av privatbiler, og fem informanter som var medlem av en bildelingsordning. Utover dette ønsket jeg så godt det lot seg gjøre å skaffe informanter av begge kjønn, ulike aldre og ulike yrker. Målet for en slik undersøkelse vil være å finne personer som best kan bidra til en dypere forståelse av fenomenet som undersøkes, fremfor å generalisere fra utvalg til populasjon (Creswell, 2014, s. 228). Likevel er det ønskelig å ikke ha et svært homogent utvalg, for at man skal kunne generere data inkluderende et bredt spekter av perspektiver, meninger og holdninger. Et variert utvalg vil gjøre det lettere å identifisere tverrgående mønstre og temaer som er relevante på tvers av ulike gruppers erfaringer. Disse mønstrene kan være avgjørende for å utvikle en helhetlig forståelse av forskningsspørsmålet (s. 229).

For å finne informanter besluttet jeg å kartlegge mulighetene innenfor mitt eget sosiale nettverk først og fremst, for så benytte en form for utvalg som kan ligne mest på et snøballutvalg ved å be venner og familie om å sette meg i kontakt med mulige kandidater. Trengte jeg flere kandidater utover dette var planen å spørre noen av de jeg hadde intervjuet om de kunne henvise meg til flere. Dette ble kun nødvendig for én av informantene. Jeg fikk på denne måten nok informanter fra begge gruppene, og endte opp med 5 privatbileiere og 6 bildelemmedlemmer. Bakgrunnen for det ekstra medlemmet var at det dukket opp en mulighet å snakke med David, som selv var med i oppstartsfasen av ordningen han er medlem i. Han kunne gi meg innsikt i hva som var motivasjonene til gruppen den gangen, og hvordan han syntes dette har endret seg med tiden. Snøballutvelging kan være en god måte å finne informanter som er relevant for det man skal undersøke, ved at man ber de involverte aktørene om å foreslå personer som vil egne seg spesielt godt (Grønmo, 2016, s. 117).

En negativ side ved en slik rekruttering kan tenkes å være at man ender opp med et lite variert utvalg, dersom mange av informantene tilhører det samme sosiale nettverket. Denne problematikken ble i mitt tilfelle unngått ved at jeg passet på at personene fra mitt eget nettverk som ble kontaktet ikke var nære bekjente av hverandre. Dermed var de fleste personene de henviste meg videre til ikke bekjente av hverandre. Unntaket her var en av brukerne av bildeling som ble rekruttert via en av de andre informantene. Disse to er dermed bekjente og har arbeidet innenfor det samme. Jeg anser ikke dette som et betydelig problem, da utvalget som helhet likevel er variert i henhold til nettverk. For å kritisere utvalget kan det sies at det kunne vært enda mer variert i henhold til alder og kjønn, for å lettere kunne sammenligne og tolke variasjonene som kommer frem i dataen. Av de fem privatbileierne var to av dem kvinner, og av de seks medlemmene av bildeling var også to av dem kvinner og resten menn. I henhold til alder var to av informantene med privatbil under 27 år, og tre av dem over 40. Av medlemmene var kun én person yngre. Hun var 25 år, mens de andre var 49 og oppover.

Selv om det kan argumenteres for at utvalget kunne vært mer variert er det viktig å understreke at prosjektets tidsomfang førte til en prioritering basert på å skaffe informanter som kunne gi god innsikt i temaet, fremfor å oppnå fullstendig varians i demografiske faktorer. Ettersom jeg opplevde det som utfordrende å få tak i yngre personer som var medlem av bildeling, ble det nødvendig å nøye meg med den ene informanten jeg fant. Til tross utfordringer med å oppnå en jevnt fordelt rekruttering kan det argumenteres for at utvalget som ble gjort er tilstrekkelig til å gi innsikt i flere aspekter av tematikken som undersøkes, samt gi verdifull forståelse av fenomenet som balanserer dybde med praktisk gjennomførbarhet. Utvalget var svært variert med tanke på informantenes livssituasjon, noe som ga flere interessante perspektiver. Utvalget inkluderte pensjonister, en student, en nyutdannet, småbarnsforeldre, samt personer med svært ulike yrker. Dermed ble det sikret at utvalget kunne gi variasjon i synspunkter. Informantenes bakgrunn vil bli videre gjennomgått i analysekapitlet.

4.3. Datainnsamling

Før jeg kunne gå i gang med selve datainnsamlingen måtte jeg utvikle intervjuguder som passet til de ulike gruppene av informanter. Her anså jeg det som viktig å formulere spørsmål så likt som mulig til begge gruppene av informanter, slik at det ville være mulig å sammenligne det ordentlig. Jeg startet med intervjuguiden til medlemmene, og formulerte deretter en for privatbileierne som tok opp de samme temaene. Forskjellen lå hovedsakelig i hvordan hvert enkelt spørsmål var formulert i henhold til hvem jeg snakket med. Enkelte spørsmål som hvor mye og hvordan informantene bruker bil vil være like på begge intervjuguidene da de er like relevant i begge tilfeller. Ellers var spørsmål om antagelser om den andre gruppen også svært like, men de måtte tilpasses til en viss grad for å passe til den enkelte informantgruppen. Dette kunne eksempelvis være spørsmål om hva medlemmene trodde motiverte bileiere og motsatt.

I henhold til formulering av spørsmål er det i kvalitative dybdeintervjuer viktig å stille åpne spørsmål som tillater at informantene har rom til å snakke fritt, og som ikke leder dem til å svare på en viss måte (Creswell, 2013, s. 60). Jeg så det som nødvendig å ha enkelte spørsmål som oppfordret til korte svar, men dette var hovedsakelig for å danne bakgrunnen før de dypere spørsmålene. Dette var spørsmål som eksempelvis omhandlet hvor ofte de kjører eller hvor lenge de har hatt bil eller medlemskap i bildeling. I utviklingen av intervjuguiden trakk jeg inspirasjon fra den innledende samtalen med Gisle Andersen ved at jeg inkluderte noen spørsmål formulert som scenarioer. Dette for å oppfordre til mer ufiltrerte meninger fra informantene, og gjøre det lettere for dem å sette seg inn i tematikkensom ble tatt opp. Dersom man blir spurt om et generelt tema er det vanskeligere å sette seg inn i det enn dersom man blir stilt spørsmål om hvordan man ville stilt seg til et spesifisert scenario. På denne måten ville jeg få frem konkrete synspunkter kombinert med de mer generelle spørsmålene, noe som etter min erfaring ga mer dybde til dataen.

I tillegg til forberedelse av intervjuguide måtte jeg gjøre meg opp en plan for hvor og hvordan jeg ville utføre intervjuene før jeg kunne kontakte mulige informanter. I denne sammenhengen er det hensiktsmessig å velge settinger som innebærer lite distraksjoner og bakgrunnsstøy, for å sikre at lydopptaket blir tydelig og at informanten er komfortabel (Cresswell, 2014, s. 243).

Jeg ønsket hovedsakelig å ha intervjuene ansikt til ansikt, da det kan tenkes å være mest hensiktsmessig for å få god flyt i samtalen, samt danne en mer komfortabel atmosfære. I mitt tilfelle måtte jeg ta flere elementer i betraktning for å få utført alle intervjuene jeg ønsket innenfor et realistisk tidsrom. I enkelte tilfeller måtte noen kompromisser til for at informantene skulle ha motivasjon til å delta. De fleste intervjuene ble utført på grupperom på UiB, eller hjemme hos informantene selv under stille og private omgivelser. Unntaket var to av intervjuene som fant sted på informantens arbeidsplass, samt to som ble utført på videosamtale. Dette ble gjort på bakgrunn av logistiske faktorer som gjorde det lettere gjennomførbart å utføre på video fremfor fysisk.

For intervjuene som fant sted på informantenes arbeidsplasser var det viktig at det likevel skulle være rolige og stille omgivelser. Dette ble oppnådd ved at vi satte oss et godt stykke unna andre personer, og passe på at det ikke var bakgrunnsstøy med tanke på lydopptak. Det kan også tenkes at informantene følte seg mer komfortabel i en setting de er svært vant til å være i, til forskjell fra et sted de aldri har vært. I henhold til intervjuene som ble utført på video kan det diskuteres om en slik intervjuetting kan føre til dårligere flyt i samtalen, og at informanten på bakgrunn av dette ikke vil snakke like fritt som i en normal fysisk situasjon. Dette er det svært vanskelig å vite sikkert, og det vil sannsynligvis være påvirket av ulike faktorer. Eksempelvis vil personer som er vant til å ha jevnlig møter på videosamtale i relasjon til arbeid sannsynligvis være mer avslappet og komfortabel med et intervju på video enn noen som ikke er det. I mitt tilfelle var begge informantene vant med dette i jobbsammenheng, og jeg opplevde ikke en merkbar forskjell i henhold til flyten i samtalen.

Alle intervjuene ble tatt opp på båndopptaker, og deretter transkribert. Dette ble informert om på forhånd, slik at informantene skulle vite hvordan informasjonen om dem ble lagret. Alle informantene fikk et informasjonsskriv på mail før intervjuene fant sted, som de signerte en fysisk versjon av på intervjuet. Skrivet inkluderte blant annet prosjektets formål, hvilke personlige opplysninger som vil bli behandlet, samt de ulike rettighetene informantene selv har underveis. Informantene som ble intervjuet over videosamtale kunne naturligvis ikke signere fysisk, men jeg var dermed påpasselig med å bekrefte at informasjonsskrivet var mottatt på mail og lest før samtalen startet.

4.4. Analysemetode

For å ta fatt på dataanalysen var det viktigste første steget å få oversikt over all den innsamlede dataen. I realiteten startet dette allerede under datainnsamlingen og transkriberingen. Som Cresswell (2014) understreker er det vanlig i kvalitativ forskning å ha en iterativ dialog mellom de ulike stegene i forskningen og rapporteringen (s. 262). Underveis i datainnsamlingen noterte jeg interessante funn og tanker jeg hadde i prosessen. Dette gjorde jeg også under selve transkriberingen, for å skaffe et nært forhold til dataen så tidlig som mulig. Når all dataen var ferdig transkribert ble den lest gjennom flere ganger, og kodet i ulike kategorier og temaer som kom igjen i intervjuene. I denne prosessen ble ulike segmenter av dataen valgt ut som relevant for rapportering, mens andre segmenter ble satt til side dersom jeg ikke ønsket å fokusere på disse i rapporteringen. I startfasen av analyseringen ble det identifisert et høyere antall kategorier, før jeg til slutt satt igjen med de mest relevante.

Jeg lagde meg en fysisk oversikt over de overordnede temaene der sitater fra intervjuene som representerte de ulike temaene ble satt opp under disse for å skape struktur og gi meg en bedre oversikt. Underveis tok jeg også notater for å ha kontroll på tanker og ideer som dukket opp. Etter endt koding gikk jeg tilbake til transkripsjonene for å forsøke å fange opp eventuelle elementer jeg ikke hadde tenkt over. Årsaken for dette var en antakelse om at det kan være lett å gå glipp av ting når en sitter med større mengder tekst foran seg, og det kan være viktig å se over med et ferskt blikk.

4.5. Ethiske overveielser

I alle forskningsprosjekter er det viktig å ta etiske hensyn både på forhånd og underveis i prosessen (Cresswell 2014, s. 36). Som tidligere nevnt ble det i dette tilfellet tatt grep for å sikre at informantene hadde tilstrekkelig med informasjon om prosjektet før de deltok. Prosjektet gikk før datainnsamling gjennom en godkjenningssprosess via RETTE, som har ansvar for kontrollering av behandling av personopplysninger i forskningsprosjekter ved UiB. Informantene ble informert om at de hadde rett på innsyn gjennom prosjektets løp, og dersom de ønsket å fjerne eller endre opplysninger ville dette blitt tatt hensyn til. For å garantere tilstrekkelig anonymitet, ble det unngått å bruke informasjon som potensielt kunne identifisere

deltakerne. Selv om detaljer som alder og yrkesrolle ble nevnt, kan ikke disse opplysningene sies å være spesifikke nok til å peke ut enkeltpersoner. Jeg tok også en beslutning om å ikke oppgi bosted og navn på bildelingsordning for ytterligere anonymitet.

I henhold til tematisk sensitivitet vil motivasjoner og holdninger rundt hverdagsmobilitet sannsynligvis ikke betraktes som et sensitivt tema i seg selv. Likevel er det viktig å være oppmerksom på at diskusjoner om holdninger relatert til klimaendringer kan oppfattes som moralsk eller etisk utfordrende for noen. Dette er fordi det inkluderer personlige verdier og overbevisninger om miljøansvar, sosialt press og valgene de tar i hverdagen. Derfor betraktet jeg det som viktig å ikke presse informantene unødvendig om disse elementene, men la de selv velge hva de ønsket å fokusere mest på. I henhold til spørsmål om økonomi var dette også noe jeg ønsket å unngå å stille for direkte spørsmål om. Det ble eksempelvis tatt opp gjennom spørsmål om endring i prisene på bildeling ville påvirket motivasjonen til å delta. Måten det ble formulert på var for å unngå å presse deltakerne direkte om deres personlige økonomi, men heller ta det opp på mer generelt vis.

4.6. Vurdering av metoden

For å runde av beskrivelsen av metoden i dette prosjektet er det viktig å kommentere studiens helhetlige kvalitet. I denne sammenhengen er det relevant å diskutere validiteten og reliabiliteten.

4.6.1. Validitet

En studies validitet handler om funnernes gyldighet, nærmere bestemt om studien måler det den har til hensikt å undersøke. Her kan man ta for seg intern og ekstern validitet. Den eksterne validiteten omhandler hvilken grad studien er logisk strukturert og korrekt representerer det som blir undersøkt innenfor studiens rammeverk. Helhetlig kan det sies at det handler om troverdigheten til konklusjonene som trekkes i forskningen. Den eksterne validiteten går ut på om funnene fra studien kan generaliseres utover den spesifikke konteksten den ble utført i. I kvalitativ forskning vil dette være relevant i henhold til

overførbarheten av innsikter fra undersøkelsen til andre lignende situasjoner, fremfor den bredere generaliseringen man ønsker i kvantitative studier (Rose, 1982).

I mitt tilfelle var målet å undersøke motivasjoner og holdninger bak hverdagsmobilitet hos delebil-brukere og privatbileiere, samt hvilke oppfatninger og antakelser disse informantgruppene har om hverandre. I henhold til validiteten er operasjonaliseringen viktig. I denne sammenhengen vil det omhandle hvordan intervjuguiden er utformet for å svare på forskningsspørsmålet. Som tidligere nevnt ble det utformet spørsmål til de to gruppene som tok for seg deres egne opplevelser og holdninger, samt antagelser om holdningene til motsatt gruppe. Det ble stilt flere oppfølgingsspørsmål til informantene og utformet scenariospørsmål for å skaffe større grad av forståelse for informantenes egentlige standpunkt. På bakgrunn av dette kan det sies at intervjuguiden vil være tilstrekkelig for en studie av dette omfanget.

Etter å ha tatt opp intervjuguidens relevans for forskningsspørsmålene er det også viktig å ta opp hvordan jeg som forsker kan ha påvirket dataen. Selv om man gjør det man kan for å være objektiv gjennom forskningsprosessen vil det i en metode tilsvarende den som er brukt i mitt prosjekt, alltid være en realitet at konklusjonene som trekkes fra dataen blir filtrert gjennom forskers egne meninger holdninger. Som Creswell (2014) understreker kan ikke all dataen som er produsert bli tatt med i forskningsrapporten, og dette fører til at informasjonen blir oppsummert på den måten forsker selv synes er relevant og viktig (s. 240). Dette vil være basert på subjektive faktorer til en viss grad. I mitt tilfelle har jeg kjennskap til bildeling fra før ved at jeg selv bruker det til tider, noe som kan tenkes å kunne påvirke tolkingene. Selv om jeg var nøye med å unngå å nevne personlige erfaringer under intervjuene og tolket dataene basert på hva informantene selv anså som viktig, er det essensielt å være åpen om dette aspektet i rapporteringen. En annen utfordring som vil være til stedet er at forsker selv kan påvirke hvordan informantene svarer i en intervjusituasjon. Dataen kan være preget av hvilket inntrykk informantene selv ønsker at forsker skal sitte igjen med. Måten forsker samhandler med informantene underveis i intervjuet vil også kunne påvirke hvordan de svarer på spørsmål. Man bør forsøke å la informantene snakke fritt uten å påvirke unødvendig, men det vil samtidig være nødvendig å bidra til samtalen med oppfølgingsspørsmål og lignende (s. 240).

I mitt tilfelle kan det tenkes at temaet som tas opp er preget av en betydelig grad av sosialt stigma, på bakgrunn av at det omhandler tematikk som kan være preget av implisitte forventninger om at individer skal uttrykke meninger og utføre handlinger som fremmer bærekraftighet. Dette kan tenkes å stamme fra et forventningspress fra en bredere kulturell oppfatning av at individers bidrag er essensielle for fellesskapets velferd og planetens fremtid. Informantene kan dermed føle en form for press til å svare på måter som fremstiller dem i et godt lys. Selv om jeg som forsker forsøkte å ikke uttrykke noen form for subjektive meninger i intervjuene ligger det sannsynligvis i luften at det eksisterer en generell sosial forventning om at man bør ta valg på bakgrunn av hva som er miljøvennlig for å bidra til fellesskapet. Jeg fikk inntrykk av at informantene svarte med ærlighet, men det vil alltid være en sannsynlighet for at enkelte personer velger å moderere svarene sine for å ta kontroll over måten de blir fremstilt. Til tross for de tilknyttede risikoene, var min vurdering at dybdeintervjuer ville være den mest hensiktsmessige metoden for å utforske de aktuelle emnene. Bakgrunnen for dette er at jeg ønsket å samle detaljert informasjon om informantenes personlige opplevelser, noe dybdeintervjuer egner seg godt til (Silverman, 2020). Et mål for prosjektet var å få innsikt i hvordan informantene formulerte antakelsene sine om personer i motsatt informantgruppe. I en slik sammenheng vil det uansett være svært interessant å utforske forskjeller i måten de fremstiller seg selv i forhold til andre.

I henhold til prosjektets eksterne validitet vil dette være vanskelig å si noe konkret om. Studien er utført i Bergen, med 11 informanter, og det ville vært urealistisk å konkludere med at den vil gjelde på samme måte i alle andre kontekster. Alle byer er ulike, både med hensyn til struktur og innbyggere. Det at utvalget mitt hadde sine begrensninger i variasjon vil også kunne tenkes å påvirke overførbarheten. Likevel vil ikke dette være like relevant i en kvalitativ studie der målet uansett ikke er statistisk generalisering. Mens det ikke kan sies at resultatene fra studien vil gjelde for andre demografiske og geografiske kontekster vil de likevel kunne antyde viktige refleksjoner og perspektiver som kan være relevante utover den spesifikke konteksten til dette prosjektet. Dette kan bidra til en dypere forståelse av faktorer som påvirker hverdagsmobilitet, samt de sosiale dynamikkene som er involvert.

4.6.2. Reliabilitet

Reliabiliteten til en studie omhandler påliteligheten til forskningsmetodene og i hvilken grad studien kan reproduseres under samme forhold av andre forskere og produsere de samme resultatene (Rose, 1982). Dette vil generelt være mer relevant for kvantitative studier enn kvalitative, da de ofte involverer undersøkelser av komplekse data som er svært påvirket av kontekst og subjektivitet, både fra forsker og informantenes side. Ulike forskere vil også sannsynligvis tolke samme data på ulike måter, noe som gjør det vanskelig å sikre reproduserbarhet. Likevel er det viktig å ta grep for å sikre høyest mulig grad av pålitelighet i datainnsamlingen og analysen. I mitt tilfelle har jeg tatt grep om dette ved å ha en høy grad av åpenhet i rapporteringen om hva som er blitt gjort, samt hensikten og formålet bak studien.

5. Analyse

I denne delen vil jeg presentere de sentrale temaene som kom frem i dataen i mitt prosjekt, og illustrere disse med relevante sitater som kaster lys over informantenes holdninger og motivasjoner. Jeg vil peke på likheter og forskjeller i måten informantene tok opp de samme temaene og på denne måten legge opp til videre diskusjon av mønstrene som kommer til syne. Jeg vil også sammenligne temaene på tvers av ulike variabler som kjønn, alder og livssituasjon for å bedre forstå ulike motivasjoner og perspektiver. Det vil pekes på forskjeller mellom medlemmer av bildeling og privatbilbrukere. Jeg vil først ta for meg bakgrunnsinformasjon om hvor mye informantene bruker bil og hva som normalt er formålet for kjøringen. Deretter vil jeg presentere hvilke motivasjoner som ligger bak de individuelle valgene informantene tar, samt deres antagelser om motivasjonene til personer i motsatt informantgruppe. Siste del av analysen vil omhandle hvordan informantene reflekterte rundt endring av vaner i forhold til begrensning av bilbruk. Informantene er anonymisert med pseudonymer der forbokstaven i navnet indikerer hvilken informantgruppe de tilhører for lettere oversikt. Navn med «P» som forbokstav indikerer privatbilfører og «D» står for deling, og indikerer dermed medlem av bildeling.

5.1. Beskrivelser av egen bilbruk

I den første analysedelen vil jeg ta for meg hvordan informantene beskriver egen bilbruk og danne et bakgrunnsbilde i forbindelse med hvor mye de bruker bil og hva som er formålet med kjøringen. Dette er viktig for å oppnå en bedre forståelse av hvilket perspektiv informantene har, og hva som kan være bakgrunnen for deres holdninger om temaene.

5.1.1. Hyppighet og formål

En tydelig forskjell mellom medlemmer av bildeling og privatbilførere var at delebil-brukerne kjørte nokså sjeldent, da alle utenom én lå mellom to til fire ganger i måneden. Blant privatbilbrukerne var det mer variasjon i hvor mye de kjørte; alt fra én gang i uken til hver dag. Når det kommer til formål for kjøringen er det arbeid, sosialt/familie eller ærend som går mest igjen. De som kjørte mest var de som hadde et daglig behov for å kjøre til arbeid, eller i forbindelse med arbeid. Dette gjaldt hovedsakelig tre av informantene, alle privatbileiere: «Pål», en mann på 56, er selger og har det som selges i firmabilen. Han har dermed behov for å kjøre hver dag i forbindelse med dette, men kjører også til trening og sosiale treff. «Per» er en mann på 40 år som i forbindelse med arbeid som daglig leder uttrykket et behov for å kjøre til jobb og i møter, samt kjøre barn i barnehage og lignende. «Pernille», en kvinne på 22 som er læring som platearbeider bor ikke sentralt nok til at det er tilstrekkelige bussforbindelser til jobb. Hun kjøpte bil nylig i denne sammenhengen. Hun kjører dermed til arbeidsplassen hver dag, men bruker bilen lite til andre formål enn dette. De to andre informantene i privatbilgruppen kjører omtrent én til to ganger i uken. «Paula», en pensjonist på 71 år, liker å ha gåavstand til alt, og opplever kollektivtilbudet som bra nok til at hun ikke trenger å kjøre utenom når hun skal handle eller besøke familie. «Peter», en 27 år gammel student, bruker bil hovedsakelig til å reise hjem til familie, ferier eller hvis han skal til kjøpesenter utenfor byen.

Delebil-brukerne uttrykket alle lite behov for å kjøre grunnet sentral beliggenhet. «David», en mannlig bareier på 66, er den eneste som bruker bil tilnærmet hver dag grunnet behov i arbeidstiden. Han har privatbil i denne sammenhengen, og har medlemskapet i bildelingsordningen på bakgrunn av at han var deltakende i oppstartsfasen av det gjeldende firmaet. Han har medlemskapet fortsatt til tross for at han nå har egen bil, grunnet at han ønsker å være en del av det han var med å starte. Han tar i bruk delebilene dersom privatbilen

er ute av drift. De andre informantene fra delebilgruppen uttrykket hovedsakelig formålet med kjøringen deres som sosialt/familie, hobby eller ærend. De tar som regel kollektivtransport, eller går og sykler. tre av medlemmene i bildeling hadde egen bil før innmelding, mens tre av dem hadde ikke det. Eksempelvis småbarnsfar og forfatter «Didrik» (49), som ikke hadde førerkort før han fikk barn:

Didrik: Jeg kommer fra kollektivbruk og utstrakt kollektivbruk. Og vi har vel egentlig tenkt at det er ikke veldig stor forskjell på det, vi kan fortsatt ta kollektivt. Jeg vil bruke kollektivt i nesten alle tilfeller der jeg kan gjøre det enkelt og praktisk. Hvis jeg skal opp til [familie] så går det ikke buss. Så det er enkelt det. Men det handler jo om å få barn i samme periode. Grunnen til at jeg tok sertifikat var jo at vi hadde barn på gang. Og at vi dermed følte at, du får mer stash med deg da. Vi må ha bagasje, plass til bagasje.

I forhold til bruk og formål kommer det ikke frem noen tydelige forskjeller mellom kjønn. Det er heller livssituasjon og alder som spiller mest inn på forskjeller i bilbruk. Flere uttrykket endringer i transportvaner basert på endringer i rutiner i hverdagen. Dette kunne eksempelvis være barn som slutter på fritidsaktiviteter og dermed ikke trenger å bli kjørt, eller at de flyttet til et område der de hadde et annet behov i relasjon til transport. En av de som uttrykket størst endring i behov er «Dennis», en mann på 56 som er gift og har en sønn på 15 år. Han hadde mer behov for å kjøre da sønnen gikk på karate og trengte transport dit. Han tar også opp endringer i behov i relasjon til jobben i vann og avløp i kommunen:

Dennis: Før korona så var det jo den der Skype. Men det brukte vi jo knapt. Men Teams, nå bruker jo alle det, til og med gutta på gulvet bruker jo det. Teams til byggemøter og faglige diskusjoner. Før kjørte vi rundt mye, men nå går alt på Teams.

Dette står i kontrast til Per, som har mye fysiske møter i sammenheng med arbeid, og har dermed behov for å komme seg effektivt rundt. Han uttrykker å ha forsøkt å ta i bruk offentlig transport, uten å oppleve dette som hensiktsmessig i forhold til kostnad og hans transportbehov.

Per: Jeg har jo prøvd meg på månedskort eller halvårskort på bussen en del ganger og satt igjen med inntrykk av at det begynte å bli ganske dyrt i forhold til kostnaden med å kjøre. I tillegg til at jeg tidvis trengte bil i forbindelse med jobb så var kost nytten ikke så stor for min del. Men det er sikkert annerledes for mange andre som går på jobb, er på jobb hele dagen og går hjem igjen, men jeg er gjerne i møter en eller annen gang i løpet av dagen som ligger utenfor byen. Hvis jeg da skal bruke kollektivt så må jeg bruke to timer på logistikk i tillegg. Det kan jeg ikke i jobbsammenheng.

Per og Dennis er eksempler på informanter som er interessante å sammenligne da begge er fedre som bor sentralt, og har behov for å komme seg rundt på daglig basis. De har svært forskjellige tanker om transportvaner både individuelt og på et generelt nivå. Dette vil jeg komme tilbake til i de neste delene av analysen. Med tanke på endring i transportvaner har Per også opplevd endringer i relasjon til barn:

Per: Ja, jeg kjører jo mer nå knyttet til barnas aktiviteter selvfølgelig. Så er det også viktigere for meg nå å ha fleksibiliteten ved for eksempel hvis jeg må hente på skolen ved sykdom. Som jeg hadde forleden dag. Den typen ting har jo selvfølgelig blitt mer viktig. Hadde det bare vært meg så hadde jeg nok hatt mindre behov 8 til 4 i det daglige. De dagene jeg ikke skal i møter.

Alle informantene opplevde endringer i transportvaner i forhold til bilbruk basert på faktorer som barn, bosted, arbeid eller studier. Når det kommer til utvikling fra før og etter innmelding i bildeling for informantene som er medlemmer er det jevnt over lite endring hos de fleste. Årsaken for dette er at de kjørte lite fra før, og var vant med å ta kollektivt eller gå og sykle. Tre av dem hadde bil før innmelding og tre av dem hadde ikke. De som hadde bil fra før brukte den lite, og kjører enda mindre nå etter innmelding. De som ikke eide bil opplevde heller ikke store endringer grunnet at de lånte bil av bekjente de gangene det var behov før innmelding. Disse kjører litt mer nå enn før grunnet tilgjengeligheten av biler, men det er fortsatt svært lav hyppighet. «Dina», som er en pensjonert kvinne på 65 år uttrykket at hun hadde gått gjennom en endringsprosess før hun solgte bilen og ble medlem i en delingsordning.

Dina: Jeg kjører jo mindre nå, jeg gjør jo det. Men på en annen side så, den endringen til å gå, sykle og kollektiv, den hadde jeg på en måte allerede gjort før vi meldte oss inn. Jeg hadde ikke behov for bil for å komme meg på jobb. [...] Bil var liksom ikke autopiloten min når jeg skulle en plass.

«Daniel», en mann på 49 år som bor og jobber sentralt, skaffet seg medlemskap i bildeling i stedet for å kjøpe egen bil:

Daniel: Jeg liker konseptet at en delebil kan være det samme som 7 eller 10 privatbiler eller hva det er de sier. Jeg liker jo det konseptet, men det var ikke en motivasjon. For jeg har aldri hatt bil, jeg kvittet meg ikke med bil til fordel for deling. Dette er et alternativ til å ha en bil. Så det med klima blir en bonus.

Informantene som hadde bil før innmelding beskrev en annen type planlegging av kjøringen etter overgang fra privatbil til bildeling. David var den av informantene som var mest vant med å kjøre en del før innmelding, og har hatt bil mesteparten av livet. Han beskriver en mer rasjonell bilbruk etter innmelding:

David: Altså jeg har sikkert hatt 30 - 40 biler i livet mitt. Så du kan si når vi meldte oss inn var jo det nok en vår vi ikke hadde bil. Så kan du si at man brukte jo bilen mye mer rasjonelt sant, og samlet gjerne opp litt. Så det var jo gjerne sånn at, okei, onsdagen da handler vi mat og vi kjører på IKEA, og et eller et eller annet greier sant. Så vi ordnet bilkjøringen sånn at den dagen så gjorde vi det og det, og mer planlegging.

5.1.2. Bruk vs. behov

Som David ga uttrykk for i sitatet over blir kjøringen med delebil mer planlagt enn når man har tilgang på privatbil. Det at hver enkelt tur med delebil koster betydelig mye mer enn hver tur med privatbil gjør at man blir mer bevisst på bilbruken. Likevel innrømmer noen av delebil-brukerne noe mer kjøring enn det de har behov for:

Daniel: Jeg har nok til tider brukt bil mer enn jeg trenger. Hva er det vi ligger på da, ca. 1000 kr i måneden? Med fastavgift. Av og til så blir det, istedenfor å gå til et ærend som tar deg 40 minutter så kjører du på 20. Så du merker det at hvis du hadde hatt egen bil så hadde du kjørt mer.

Det å bruke bil mer enn man har reelt behov for var et betydelig større tema hos privatbilførerne enn delebilførerne. Selv de som uttrykket et daglig behov for å kjøre innrømmet at de til tider kjører når det kanskje ikke hadde vært nødvendig. Pernille formulerte det slik: «Jeg kjører vel kanskje mer enn jeg må, fordi det er komfortabelt. Men hvis jeg skal et sted der det ikke er parkeringsplass så tar jeg buss.»

Det som kommer igjen i denne sammenhengen er at informantene hadde en tendens til å ta valg basert på hva som er enkelt og komfortabelt. Dette vil jeg komme nærmere inn på i neste del av analysen.

Enkelte av informantene var av oppfatningen at de ikke kunne ha kjørt mindre enn det de allerede gjorde. Dette gjaldt Paula som opplyste at hun går eller tar buss mesteparten av tiden grunnet praktisk beliggenhet og lite tidspress som pensjonist. «Dagny» som er en kvinnelig

journalist på 25 år kjører hovedsakelig når hun skal frakte større ting som er vanskelig å få med seg på kollektivtransport, eller om hun skal dra langt. Dermed hadde hun en klar oppfatning om at hennes bruk og behov samsvarte i stor grad. Pål uttrykket også at bilbruken hans tilsvarer det reelle behovet, men han virket samtidig mer usikker enn de to andre:

«Jeg tror det er så reelt som du kan få. Eller ... Selvfølgelig, ferie, altså du kan ... Jeg hadde ikke tatt tog, jeg hadde flydd. Jeg bruker vel bil akkurat sånn som jeg må bruke bil.»

Her blir det uttrykket at han ikke kjører mer enn han må, men det at han nevnte fly og tog selv om dette ikke er relevant i denne konteksten kan tenkes å indikere at han har en tendens til å ta transportvalg basert på effektivitet. Motivasjoner bak egne og andres handlinger er noe jeg vil presentere nærmere i neste analysedel.

5.2. Motivasjoner bak transportvalg

I denne delen av analysen vil jeg presentere funnene som samsvarer til problemstillingen om motivasjon. Her vil jeg ta for meg hvordan informantene formulerte sine egne motivasjoner bak transportvalg i relasjon til privatbil og delebil. Jeg vil deretter presentere deres antakelser om hvilke motivasjoner personer fra motsatt gruppe har.

5.2.1. Individuell motivasjon

I denne delen av analysedelen vil jeg presentere informantenes egne formuleringer av valgprosesser relatert til transport i hverdagen.

Bekvemmelighet

Et tema som kom igjen hos alle informantene var at de tar valg basert på hva som er enkelt, praktisk og komfortabelt. Dette har jeg valgt å formulere som én kategori, da alle elementene kan identifiseres som relatert til «bekvemmelighet». Bekvemmelighet defineres her som mangel på bryderi, vanskeligheter eller ubehag (Cambridge Dictionary, u.å.).

Noe som kom igjen i samtalen med alle informantene som en motivasjon var tilgjengelighet av bil. Dette ble diskutert av både delebilførere og privatbilførere. Forskjellen er at det var et større tema hos delebil-brukerne. De tok det opp i forbindelse med hvor tilgjengelig delebilene er i området de bor, og hvordan dette spilte inn på valget om å bruke ordningen. Eksempelvis hadde Daniel svært mye positivt å si om hvordan bildeling som konsept er organisert, og hvor lett tilgjengelig bilene er:

Daniel: Vi fant det hensiktsmessig. At vi av og til har behov for bil. Og det tungvinte med å da få lånt seg en bil og måtte levere den tilbake. [...] Og en av årsakene til at vi meldte oss inn var jo at du kan plukke opp og levere en bil veldig nært. Pluss at du har valget mellom, hvis du skal hente noe stort, så kan du velge en større bil. [...] Så skal det sies at det har kommet en parkeringsplass rett utenfor huset vårt. Så det er akkurat som å ha en egen bil. For det er så å si alltid tilgjengelig.

Alle de andre medlemmene delte den samme tanken om at tilgjengeligheten av biler er såpass god at det sjelden er et problem å finne en bil når man trenger det. Det at det er mulig å få tak i akkurat den typen bil man trenger til ulike formål er også for alle svært praktisk. I tillegg til tilgjengeligheten av biler ble det også vektlagt av delebil-brukerne at man slipper ansvaret som følger med det å ha egen bil.

Dina: Ja, og så har jeg jo tenkt litt på, altså dette her med at du slipper jo skift av dekk og ... Altså alle disse praktiske tingene som følger med det å ha bil, det betaler du jo deg ut av når du er med i bildeling. Det er jo veldig behagelig sånn sett.

Det at bilen er tilgjengelig når man trenger den er noe som er viktig for informantene i begge gruppene på tvers av behovsnivå. Paula som bruker bil svært sjelden hadde tilgjengelighet som den viktigste årsaken for hvorfor hun trenger egen bil:

Paula: Fordi at jeg bruker bilen så lite at på den ene siden så vil jeg jo si at det ville jo vært helt supert i forhold til mitt bruk. Men så er det noe med at meg i min situasjon i løpet av årene, nå er det litt sånn helsemessig og. Selv om det er veldig bra nå, så har det og vært en greie at jeg på en måte må kunne parkere utenfor. Altså mitt behov for bil er at den er tilgjengelig akkurat når jeg trenger det. og da å være så omfattende med forskjellige ting. Det blir for stressende for meg. Og det kan være aldersbetinget og. Det blir ikke bedre med alderen i hvert fall.

Det å ha det komfortabelt ble trukket fram av et par av informantene som en faktor i forbindelse med motivasjon bak kjøring. Dette var ikke spesielt fremtredende, det kom i større grad opp som tema i forbindelse med delebilførernes antakelser om privatbilførerne. Dette vil

jeg komme tilbake til senere i analysen. I forbindelse med egen motivasjon uttrykket Pernille selv at hun tror hun kjører mer enn hun må på bakgrunn av at det er komfortabelt. Hun var den eneste som innrømmet dette som en motivasjon bak det å kjøre fremfor å reise kollektivt. Daniel nevner også komfort som en motivasjon, men dette er i relasjon til hvilken bil han velger når han først skal ta en delebil: «Jeg er ikke det, men jeg synes det er kjekkere å kjøre en bil som er større enn at du må kle den på deg. Komfort er greit, og det er tryggere.»

Tid

Diskusjoner rundt tid kunne vært relevant å plassere under kategorien «bekvemmelighet», da et ønske om å komme seg fort frem kan relateres til et ønske om lite bryderi og vanskeligheter. Jeg har likevel valgt å sette dette som en egen kategori på grunnlag av at det som sparer mest tid ikke alltid er det som er mest behagelig eller enkelt. De to temaene ble tatt opp på ulike måter og det vil derfor være hensiktsmessig å separere de.

I forbindelse med egen motivasjon var tid fremtredende som en faktor hos tre av privatbileierne. Hos Pål og Pernille ble det nevnt i forbindelse med et ønske om å komme seg raskt til og fra arbeidsplassen. Begge to nevnte logistikk i forbindelse med arbeid som årsaken til at de eier bil. Per hadde betydelig mer fokus på dette enn Pål og Pernille, da han har mye tidspress å håndtere i hverdagen relatert til omsorgen for yngre barn i tillegg til arbeid. Han uttrykket hvor vanskelig det hadde vært å skulle få tid til alt dersom han skulle ha tatt buss i stedet for bil, da han fikk barnehageplass i en annen bydel enn bostedet:

Per: For å få det til å gå opp så måtte jeg ta seks busser hver morgen og hver ettermiddag for å kunne levere og hente i barnehagen. Det sier seg selv at det skjer ikke. Den tiden er det veldig få som har når man skal hente barna kl. 3. Så det er noe med å få det funksjonelle til å fungere.

Han har to biler i husholdningen da konen også har behov for å kjøre regelmessig. Mens Per vektla et stort behov for bil i hverdagen grunnet arbeid og omsorg for barna, hadde Didrik et annet perspektiv på den samme problematikken. Han har bevisst organisert hverdagen på en slik måte at han ikke trenger bil for å få ting til å gå rundt. Han bruker hovedsakelig delebil når han ikke ser andre praktiske muligheter, og har gjort bevisste valg i livet for å unngå et behov for egen bil:

Didrik: Vi har bosatt oss helt bevisst i et område der barnehagen er 40 meter borti gaten der, og i [byens] sentrum så kan vi gå til alt. Det ville vært helt absurd for oss å skulle kjørt bil hver dag. jeg vil benytte meg av kollektivtransport til nesten de fleste ting. For å komme med et eksempel. Vi skal av og til bort til min mor som bor [i en annen bydel]. Da står vi i en helt reell problemstilling. At vi kan velge mellom kollektivt og bil. Og da tar vi nesten alltid kollektivt når jeg tenker over det.

Han står dermed i situasjoner der det sannsynligvis vil være mindre tidkrevende og mer behagelig å ta bil, men velger på tross av dette å ta kollektivtransport med kone og barn. Det er interessant å undersøke disse familiefedrene ved siden av hverandre da de har svært ulike holdninger om transport og behov. Samtidig er det viktig å ta i betraktning at de sannsynligvis har ulike forutsetninger som ligger bak deres valg. Eksempelvis kan det tenkes at en politiker sannsynligvis vil være mer travel i arbeidshverdagen enn en forfatter, og ha et større mobilitetsbehov. Likevel er det relevant å ta for seg forskjellene i hvordan de underbygger valgene sine og hva som blir høyest prioritert.

Tid var ikke en viktig faktor for Dina på bakgrunn av at hun er pensjonist, men hun uttrykket at da hun enda var i jobb var hun interessert i å finne den mest effektive måten å komme seg rundt på. Tidsbruk har dermed vært en motivasjon for henne tidligere i valget om hvilket transportmiddel hun skulle ta i bruk i hverdagen:

Dina: Ja så lenge jeg var i jobb så var effektivitet viktig. Nå er jeg jo pensjonist så nå har jeg jo tid til både det ene og det andre. Jeg var jo opptatt av å finne den lureste måten å transportere seg på. Og det var ofte ikke bil. Sånn som folk kanskje innbiller seg da. Sånn som jeg jobbet og sånn som jeg bodde så var det helt klart mest effektivt å sykle. Buss eller kollektivt brukte vel ca. like lang tid som bil, men da slapp jeg jo parkering og sånt da.

Her antydte Dina at flere kanskje hadde opplevd høyere grad av effektivitet dersom de hadde forsøkt andre transportmetoder enn bil.

Økonomi

Økonomi som en individuell motivasjonsfaktor ble mest vektlagt av de yngste informantene. Dette er ikke overraskende med tanke på at deres livssituasjon sannsynligvis er mindre stabil

og de er mindre etablert økonomisk. Dermed er det logisk at de vil ta valg om transport i hverdagen på grunnlag av dette.

Peter opplevde det som mer økonomisk å bruke bilen enn å la være når han først har den. Han er også utdannet mekaniker, så han kan gjøre mye av vedlikeholdet selv. Han slipper dermed noe av kostnadene på service. Pernille trenger bil såpass mye at det hadde vært lite økonomisk å ta i bruk bildeling fremfor å eie selv. Det hadde kostet for mye per tur:

Pernille: Ja jeg ser jo at det er positivt for de som trenger det. For det er svindyrt å ha bil, og hvis det ikke var for ... Altså jeg bodde jo [lengre unna sentrum] før og det var vanskelig. Jeg prøvde veldig intenst å få det til å funke med kollektivt. Så det er jo veldig bra, det er veldig bra med bildeling. Men for meg og min bruk blir det for dyrt.

Dagny syntes medlemskap i bildeling var verdt prisen når hun kunne komme unna å betale depositumet ved å bruke venninnens medlemskap. Hun tenker nøye over på prisen av hver tur med delebil, og tar dermed bare bil når hun føler et reelt behov for det:

Dagny: Jeg hadde jo sett litt på det før, men tenkt at det kanskje var litt dyrt. Jeg hadde sett at det var et ganske stort depositum man skulle betale da man startet. Men fordi [venninnen] allerede hadde betalt dette, og var klar på at det betaler hun selv og får pengene tilbake, så synes jeg at det var veldig greit da.

Av informantene i den eldste aldersgruppen var det Daniel som vektla økonomi som en motivasjon. Han og kjæresten har bevisst valgt å bosette seg sentralt for å slippe å ha egen bil. Hovedmotivasjonene for dette ble uttrykket å være økonomi og miljø. Han har altså i likhet med Didrik hatt en bevisst tankeprosess med valg av bosted basert på ønsket om å slippe å dra langt på hverdagsbasis.

Daniel: Men jeg tror at jeg og [kjæresten], vi går mye mer enn de fleste, for vi har valgt å bosette oss i sentrum, vi har jobbene våre i sentrum. Jeg tror når folk sier de sliter med å gå de 10 000 skrittene for dagen så er det en helt vanlig dag for oss, fordi vi ikke bruker bil når vi bor i sentrum. Og det er et bevisst valg. Både på økonomi og miljø.

Vaner

Noen av informantene innrømmet at vaner sannsynligvis spiller en rolle i hvilke valg de tar knyttet til hverdagsmobilitet. Peter uttrykket at det at han har hatt bil mesteparten av sitt

voksne liv gjør at det blir en vanesak. Samtidig har han behov for å kjøre når han skal reise lengre for å besøke familie: «Og så er det jo nærmest en vane, en forventning kanskje hjemmenifra da, at man må ha bil. Altså hvis jeg plutselig skal hjem så går jo ikke det uten bil, fordi busstransport ikke er mulig.»

Det å endre vaner kan tenkes å oppleves som ubehagelig for noen. Dette var tilfellet for Paula og Dina. Paula opplever det som trygt å fortsette som hun alltid har gjort. Hun har generelt lite behov for bil, og innrømmet at bildeling som konsept sannsynligvis er svært godt egnet for personer i hennes situasjon. Likevel er det noe nytt å sette seg inn i, spesielt med det teknologiske med appen og nettsiden. Det å sette seg inn i slike nye ting var ikke noe hun ønsket å begi seg ut på. Hun vil heller ta de ekstra utgiftene og ansvaret med å eie bil, da det føles trygt og komfortabelt å holde seg til det hun kjenner til fra før. Ved spørsmål om hva hun synes om bildeling som generelt konsept hadde hun dette å si:

Paula: Egentlig tenker jeg at det er et helt supert konsept. Alle som bor sånn som vi bor, som jeg bor, burde vært en del av bildeling. Og det mener jeg. Selv om jeg holder ved det som gagnar meg best. Du kan jo si at det er egoistisk tenkt, og veldig subjektivt. Men nå er det nå det at min situasjon er sånn. Og jo eldre du blir, jo større problemer har vi med endringer. Nå er jeg jo ikke så gammel at jeg ikke tåler en endring. Men så er det noe med å henge med det digitale og alt sånn. Det er mye styr, og det er styr for meg.

Paula la her vekt på at det å slippe komplikasjoner er viktig for henne. I hennes tilfelle henger det tett sammen med frykten for endring, og følelsen av trygghet som ligger i å holde fast ved gamle vaner. To av medlemmene av bildeling uttrykket en skepsis for å gjøre overgang fra privatbil til deling, men de angret ikke på valget etter endringen. Dette gjaldt Dina og Dennis. Dina formulerte det slik:

Dina: Jeg visste jo at det var helt tåpelig egentlig, å ha egen bil. Så lite som vi brukte den. Mannen min brukte heller ikke bil til jobb. Men jeg var kanskje ikke supermotivert for å kutte den helt ut da. Når vi kommer tilbake til endringer. Det var litt skremmende å vite at jeg ikke skulle ha egen bil. Men så ble vi enige om at vi hvert fall kunne prøve en periode. For det er jo reversibelt. Det kommer masse biler til salgs. Så det føltes ikke som helt brente broer. Jeg tenkte, vi kan nå prøve en periode å se på det. Og det er litt rart, men jeg tror ikke jeg har savnet det en dag.

Hun klarte å bryte ut av mønsteret hun hadde opparbeidet fra tidligere, og erfarte det å endre vaner som noe positivt etter å ha gitt det et forsøk. På en annen side kan det ikke antas at det

vil oppleves på samme måte for Paula. Hun uttrykket generelt mer frykt for endring og avhengighet av forutsigbarhet enn det Dina gjorde. Det at hun la vekt på teknologi som noe fremmed og vanskelig er også et viktig element i denne sammenhengen, med tanke på at overgangen kan være mer utfordrende på bakgrunn av dette.

Moralske holdninger og sosiale normer

Moral og sosiale normer ble diskutert på mange ulike måter av informantene. Disse to elementene blir plassert under samme kategori på bakgrunn av at sosiale normer vil handle mye om hva de generelle moralske holdningene i samfunnet er. Selv om det ble nevnt flere praktiske og økonomiske motivasjoner bak valgene til informantene var også moral et element som kom igjen hos flere. Dette gjaldt hovedsakelig delebrukerne, og omhandlet holdninger om behovet for å begrense bilbruk for å redusere klimagassutslipp. Den eneste av medlemmene som ikke hadde fokus på dette som en motivasjon var Dagny. Hun la heller vekt på økonomi og bekvemmelighet, noe som er naturlig for en 25 åring som prøver å etablere seg i journalistkarrieren like etter studiene. Daniel formulerte det slik at klimaproblematikken ikke påvirker hans nattesøvn, men gjennom sitt arbeid i et selskap som blant annet opererer innenfor maritim bærekraft, har han fått innsikt i emnet. Han påpekte at det er utfordrende å ikke engasjere seg når man har kunnskap om tematikken. Når det gjelder motivasjonen bak handlinger knyttet til transport, virker miljøvennlighet å være mer som en ekstra gevinst enn hovedmotivasjonen.

De andre delebil-brukerne, David, Dina, Dennis og Didrik hadde klima og miljø eller andre moralske holdninger som en direkte motivasjon bak valgene de har tatt. David som et av de første medlemmene i ordningens oppstartfase brukte deler av samtalen på å diskutere samfunnsutvikling og forbrukskultur. Han ga som nevnt under kategorien «økonomi» uttrykk for at han har opplevd en redusert villighet til å bidra til fellesskapet i samfunnet generelt, og at dette var det større fokus på når bildeling ble startet i 1996. Når det kommer til klimabevissthet, var dette tydelig en viktig faktor for David, og noe som lå som et fundament for oppstarten av firmaet han er medlem i:

David: Klimaendringer ser vi jo alle sammen over hele verden. Om det er mikroplast eller om det er bilkjøring eller... Det er jo det generelle forbrukersamfunnet sant, som jeg ikke synes noe særlig om. Jeg tror dette med å være uegennyttig har endret seg ganske mye, at folk ser på en måte etter andre ting; «hva kan dette gi meg». Det gjorde

det jo for meg også, men det var jo helt andre ting som motiverte meg. Det var jo det å være med på et fellesskap som jeg trodde på. Altså [bærekraft] var ikke så veldig i fokus, men det var noe som lå i ryggraden vår. Det var noe vi trodde på. Og så ønsket vi å gjennomføre det, så gjorde vi det.

Dina og Dennis hadde begge ganske like holdninger rundt transportvaner i forhold til klima og miljø. Dette er ikke uvanlig med tanke på at de begge har bakgrunn innen byutvikling og vedlikehold i kommunen. Begge to hadde egen bil før medlemskap, og gikk inn medlemskapet med en tanke om at dersom det ikke gikk bra kunne de bare skaffe seg bil igjen. En forskjell mellom de er at Dennis hadde mer fokus på klimaendringer enn Dina, selv om det ble trukket frem av begge. Dina la spesielt vekt på arealbruk, og snakket om hvordan hennes bakgrunn på landsbygda har gjort henne mer klimabevisst:

Dina: Nå er jo jeg født og oppvokst ute på landsbygda. Dette med matproduksjon og sånn prøver jo jeg å være litt bevisst på da. Ikke det at jeg er vegetarianer eller noe sånt altså, men dette med hvordan dyrene har det, hvordan maten er produsert og å kjøpe norsk mat prøver jeg å være obs på. Og så har jeg jobbet innenfor byutvikling, så jeg er jo litt opptatt av sånne typer ting. Særlig arealbruk i byer synes jeg er interessant. [...] Altså jeg skjønner ikke at bilen skal få bruke så mye areal. Det synes jeg er fortilende. At bilen skal ... Hvis du ser et kart over byen så ser du hvor mye plass som er brukt til bil. Det kunne vært brukt til gange, sykkel og ja, byliv rett og slett.

Dennis hadde fremtredende holdninger om klima og samfunn, og ved refleksjoner om motivasjon bak valget om å selge bil og bli medlem av bildeling formulerte han at det å gjøre sitt for å bidra til å begrense menneskelig påvirkning på klimaet er den viktigste faktoren. Han anså seg selv som et eksempel på at det er mulig å klare seg uten bil i sentrale områder. Ved spørsmål om han hadde andre motivasjoner enn klimabevissthet bak valget om å selge bilen svarte han:

Dennis: Nei, det var jo det det var. Hvis trenden er at man bør kjøre mindre, og [bildeling] var et alternativ, så tenkte jeg at: mann 50 år, hvis han klarer det så klarer andre det også. Jeg hadde hatt bil i 30 år, Passat, 1986 til 2016. Jeg tenkte at hvis jeg skal klare det så kan andre klare det.

Didrik kan sies å være informantene med de sterkeste moralbaserte holdningene. Han la ikke skjul på sin misnøye mot bilbruk generelt, spesielt fossildrevne kjøretøy. Han har klart seg mesteparten av livet uten førerkort, men da barna kom inn i bildet følte han det var viktig å ha

muligheten til å kjøre ved behov. Da var bildeling et alternativ til å kjøpe egen bil. Det å kjøre minst mulig bil har tydelig vært et svært bevisst valg hele hans voksne liv:

Didrik: Du kan tro min bror prøvde å få meg til å kjøre bil når jeg var 18, 20 år. Øvekjøre. Men jeg tenkte faktisk miljø allerede da. Det er 25 år siden. [...] Jeg ville ikke ha sertifikat, og jeg ville ikke ha bil i det hele tatt. [...] Vi velger alltid elektrisk bil på grunn av miljø. Men det skal sies at vi måtte en gang ta en sånn bensinbil. Og det følte altså bare vondt. Jeg følte, det å kjøre rundt i områder, forbi folk og slippe ut eksos, jeg fikk en følelse av skam.

Det at han føler skam ved å kjøre bensinbil indikerer at han har klare meninger om det moralske elementet ved det å kjøre bil. Det kan tenkes at disse holdningene hadde holdt ham unna å eie privatbil uavhengig av hvor travel han hadde vært i hverdagen. Han er tydelig mer motivert av klimabevissthet enn eksempelvis Per, som det er hensiktsmessig å sammenligne ham med. Selv om det er viktig å ta hensyn til individuelle behov og tidspress hos de to småbarnsfedrene er det tydelige forskjeller i hva de verdsetter og prioriterer i ulike valgprosesser relatert til mobilitet. I likhet med de andre privatbileierne er Per bevisst på effektene av menneskelig aktivitet på klimaet og uttrykket viktigheten av å ha fokus på det, men har ikke dette som bakgrunn for transportvalg:

Per: Jeg er nok i den kategorien som mener at det er viktig, men ikke er flink nok til å ta beslutninger basert på det. Jeg er nok også litt der at en del av de politiske insentivene som legges opp kan jeg tidvis litt for mye om, så jeg vet at det ikke nødvendigvis er god klimapolitikk selv om det kanskje fremstår slik.

Det kan argumenteres for at samfunnsmessige forventninger henger tett sammen med generelle moralske holdninger, noe som gir grunnlag for å inkludere sosiale normer under samme kategori som moral. I henhold til generell hverdagsmobilitet hadde Dina fokus på hvilke roller ulike trafikanter har, og reflekterte rundt trafikken som et hierarki. Dette kan relateres til sosiale normer, da det handler om de underliggende forventningene som følger med ferdsel i trafikken:

Dina: Men det er jo sånn, vi har det helt i ryggmargen at, pass deg. Her kommer en bil. Han kan ikke vente, vi må vente. Akkurat som, med en gang du setter deg inn i det tonnet med stål så blir du en annen person. [...] Sånn som når jeg syklet til jobb, så har jeg jo syklet over [en bro i sentrumsområdet], og så er det stopping, og kaos og biler. Så kom det en ny vei [...], og så har du prioritet foran bilene i rundkjøringen der. Da det er sånn, akkurat som statusen din hever seg lite granne. At ikke du alltid er den som skal vike og passe deg for andre. Det er noe med det. Gi folk som går og sykler litt status rett og slett. [...] Bilen har alltid vært høyest i hierarkiet i trafikken. Alle skal

flytte seg for bilen, alle skal passe seg for bilen. Men nå plutselig må de vente. De må flytte seg for jeg skal kjøre over der.

Et interessant poeng i relasjon til tematikken rundt moral og normer kom fra Paula, som var tydelig på dersom hun må selge hennes nåværende bil, vil hun kjøpe en EL-bil. Hennes forklaring rundt årsaken for dette indikerer at sosialt stigma har en betydelig påvirkning på dette eventuelle valget: «Ja det er helt klart at, hvis jeg skulle kjøpt bil i dag så ville det være flaut å ikke kjøpe EL-bil.» Selv om Paula understreket viktigheten av å ta bærekraftige valg og virket svært bekymret for de negative effektene av klimagassutslipp, er det tydelig at hun også merker presset fra sosiale normer i sammenheng med bærekraftig mobilitet.

5.2.2. Antakelser om andres motivasjon

I denne delen av analysen vil jeg presentere informantenes antagelser om den andre gruppen informanter gruppen, med andre ord privatbilsjåførenes oppfatninger om hva som motiverer delebil-brukerne og motsatt. Dette aspektet er av interesse med tanke på at individets omtalelser av andre potensielt kan avsløre mye om deres egne holdninger. Videre kan det gi innsikt i polariseringen mellom de aktuelle gruppene, for eksempel hvordan eiere av bensin- og dieslbiler kan tenkes å utvikle negative holdninger mot eiere av el-biler og omvendt. Jeg vil ta for meg de samme kategoriene her som i den forrige analysedelen.

Bekvemmelighet

Temaet bekvemmelighet var noe som ble diskutert i stor grad av delebil-brukerne i tilknytning til hva som motiverer privatbilsjåfører. Komfort ble nevnt av flere som en antatt grunnleggende drivkraft bak mye av bilkjøring. Dina ved spørsmål om hun tror flere hadde valgt bort privatbil dersom kollektivtilbudet ble bedre svarte:

Dina: [...] Mange kjører nok bil av komfort hensyn. Sant; man blir ikke våt i håret. Såne banale ting som det. Og jeg synes jo at folk som bor litt lengre unna sentrum enn det jeg gjør, de sier de kan ikke ta [kollektivtransport] fordi det er 10 minutter å gå. Da tenker jeg, nja, jeg og må gå 10 minutt for å komme til holdeplassen. Jeg tror vi sentrumsboere er mer innstilt på å gå.

Hun formulerte her en oppfatning av at personer som bor i sentrum er mer vant til å gå for å komme seg rundt. Tanken om at komfort er en viktig faktor for mye privatbilbruk ble også vektlagt av Dennis og Didrik. De hadde begge en antagelse om at mye av grunnen til at mange liker å kjøre bil selv om de i realiteten kunne latt være handler om at de ønsker tid for seg selv i en komfortabel boble, borte fra andre mennesker. Dennis anerkjenner at flere trenger bil, avhengig av livssituasjon. Samtidig tror også mange gjør det av bekvemmelighetsårsaker:

Dennis: Men altså av og til må du kjøre bil. Ut ifra om du har barnehage der og så bor der, og må ha bil. Da må dere kjøre bil. Alle er ikke i like faser i livet. Men det er jo typisk, hvert fall de 50 pluss som jeg er da; må du kjøre egen bil på jobb alene? Det er jo veldig rart. Men det er kanskje nordmenn og. Vi ønsker å ha litt avstand til folk, tid for oss selv.

Didrik hadde mye den samme oppfatningen, og formulerte det slik:

Didrik: Jeg har jo mine tanker rundt det, at det gir nok en følelse av frihet. Til å kunne spontant gjøre noe. Og så tenker jeg også at det er et privat rom for mange. Mange pendler og den type ting, til og fra jobb, de liker i en travel familiehverdag den lille halvtimen der de sitter i sin egen kupé og hører på musikk eller tenker gjennom hva de skal gjøre den dagen. Det blir et sånt privat rom som for mange blir veldig attraktivt.

Bekvemmelighet er tydelig en kategori som blir lagt mer vekt på av delebil-brukerne enn privatbilbrukerne, både i relasjon til egen motivasjon og andres motivasjon. Privatbileierne hadde ingen antagelser om medlemmer av bildeling i henhold til bekvemmelighet. I den sammenhengen var det utelukkende fokus på moral og økonomi, som jeg vil komme tilbake til.

Tid

Tid var ikke et tema som var like fremtredende i diskusjoner om andres motivasjon som det var i diskusjoner om egen motivasjon. Det ble nevnt av noen av delebil-brukerne ved refleksjon om hvorfor noen føler de trenger privatbil i sentrale områder. Daniel anerkjente at det sannsynligvis handler om at personer med barn har mer tidspress enn andre, og dermed ikke ønsker den ekstra logistikken det er å transportere barna kollektivt:

Daniel: Jeg tror mange som har barn som skal i barnehage, de har lagt seg til med å ... Jeg tror mye har med tid å gjøre, at de ikke vil styre med det ... Jeg ser jo noen som

booker de bilene hele tiden, men da tror jeg det er enklere å ha sin egen bil enn å bruke delebiler.

Han har altså merket seg enkelte medlemmer av deleordninger som bestiller bil svært ofte, og at det i disse tilfellene ville vært mer hensiktsmessig å ha egen bil. Dette er noe som kommer igjen hos delebrukerne, at de anerkjenner eksistensen av et reelt behov hos noen for å ha bil dersom de har et betydelig tidspres. Dina var som tidligere nevnt likevel av oppfatningen at det ofte går fortere å sykle eller ta offentlig transport i sentrum dersom man er villig til å prøve det ut. Dennis nevnte at til tross for at han selv opplever det som raskere å sykle eller ta kollektivtransport vil ikke det være det samme for alle:

Dennis: Men sånn som jeg bor, jeg sparer tid på det. Andre, hvis de bor mer krøkkete til, så er det ikke så ... Så bruker de mer tid på det. Det å ta buss og sånn. Så lenge du kan kjøre bil og har gratis parkering så er det kanskje kjappere med bil, eller det er kjappere med bil.

Økonomi

Økonomi ble trukket frem av noen av privatbileierne som antatt motivasjon bak valgene til medlemmer av bildeling. Paula nevnte at økonomi muligens kunne være en drivkraft, mens Peter var svært bastant på at det er penger som ligger bak ønsket om å bruke delebil fremfor privatbil: «Det er sikkert økonomisk vinning. Jeg ser ikke mye annet det kan være.»

Denne tankegangen kom igjen hos Pernille, som i likhet med Peter var sikker i sin oppfatning av hva som ligger bak: «Jeg tror ikke det er moralsk hvert fall haha. Jeg tror det er praktisk og så tror jeg den største motivatoren er økonomisk. Økonomi er jo en god måte å motivere folk på.»

Klima-aspektet vil jeg komme tilbake til i egen kategori, men det er interessant å utforske måten de fleste informantene i privatbilgruppen uttrykker betydelig grad av sikkerhet når det gjelder fravær av moralsk grunnlag for delebil-brukernes motivasjon. Ingen av delebil-brukerne hadde antagelser om at økonomi lå til grunn for folks valg om å kjøre privatbil.

Vaner

Vanedannelse i relasjon til bilbruk ble av flere medlemmer av bildeling antatt å være et grunnlag for mye av kjøringen til personer som har egen bil tilgjengelig. Daniel trakk fram hvordan det å eie bil kan føre til at folk kjører når de i utgangspunktet ikke har behov for det, og at kjøringen blir en vane som er vond å vende:

Daniel: Vi har jo naboer hos oss som har to biler. Og voksne barn. Og det er jo fordi man har blitt vant til å ikke planlegge noen ting, du kan bare sette deg rett inn i bilen. Utrolig vanskelig å gå tilbake på det. Selv om du ikke egentlig har et behov så skaper du et behov. Type sånn at du ikke kan gå på nærbutikken å handle, du må ut i [en annen bydel] av en eller annen merkelig grunn.

Dina mente også at det handler mye om hva man er vant til: «Jeg har jo diskutert dette mye i kantinen i lunsjen. Og jeg synes det er mange som kjører bil av gammel vane.»

På grunnlag av at hun la vekt på vaner i sin egen motivasjon for å ha bil før innmelding i bildeling kan det tenkes at det til en viss grad er denne egne erfaringen hun baserer antakelsene sine om bileiere på. Også Dagny var innom vaner som mulig motivasjon hos andre, mens Didrik var mer bestemt på at det er en svært stor del av det. I tillegg til hans tanker om at det å kjøre bil gir folk et privat rom for seg selv i en travel hverdag, trodde han at folk gjør det de er vant med å gjøre: «Det handler sikkert om vaner, det er det de er vant med fra før. Og så tenker de at de må jo ha bil.»

Dennis hadde en tankegang om at nordmenn generelt står fast ved handlingsmønstre og ikke liker å endre vaner, til tross for kunnskap om konsekvenser i klimasammenheng:

Dennis: De fleste de er opptatt av miljøvern på en eller annen måte, men helst at andre skal gjøre det. Eller de tenker, hvorfor skal vi gjøre dette når de kan slippe ut borte i Russland eller Kina. Så jeg synes vi nordmenn er litt makelige, og så har vi helst ikke lyst å endre vaner for mye.

Denne tankegangen er også knyttet til bekvemmelighet, da hans holdning er at nordmenn vektlegger det som oppleves som behagelig når de tar valg basert på transport.

Moral

Moral var et fremtredende element i refleksjoner relatert til hva som kan tenkes å motivere andre. Paula trodde klimabevissthet er hovedmotivasjonen til medlemmer av bildeling, men samtidig anerkjente hun at det kanskje kunne være økonomiske drivkrefter til stede: «Jeg tror det er miljømessig. [...] Men selvfølgelig, det kan også være økonomi. Så der kan jeg jo ikke helt si om det blir riktig. Men jeg vil jo tro at det blir billigere enn å eie en bil.»

Pål delte tankegangen om at bærekraft sannsynligvis spiller en rolle når det kommer til motivasjon blant brukere av bildeling. Ved spørsmål om hvem han tror er de typiske medlemmene svarte han: «Hvis jeg skal være helt ærlig så tror jeg det er yngre og miljøbevisste. Tror jeg. Vi eldre, vi skal ha vår egen bil. Alltid så vanskelig med endringer. Så jeg tror det yngre og litt miljøbevisste personer.»

Her trekker han også inn alder som en faktor. Tankegangen om at jo eldre man er, jo vanskeligere har man for å endre vaner kommer frem ved flere anledninger i datainnsamlingen. Dette vil bli utdypet videre i en egen kategori. Oppsummert var det bare to av privatbileierne som trodde at delebil-brukerne er moralsk motiverte, mens alle utenom ett av medlemmene selv oppga klimabevissthet som en faktor.

I henhold til bildeling-brukernes tanker om privatbilførere var ikke moral et element som kom opp i spesielt stor grad, men det ble nevnt av Dennis i sammenheng med hans oppfatning av at mange privatbileiere legitimerer bilbruken sin med det at de har kjøpt EL-bil:

Dennis: At EL-bil har blitt så positivt på en måte ... De slipper unna med mye penger, bompenger og slikt, men de sliter jo ut veiene og de forurenses jo og. Sånn som jeg tenker så er det mange som har kjøpt EL-bil og bruker EL-bil, for de tenker at, da føler de at de har gjort noe miljøvennlig. Da har de gjort sitt; 'Jeg kjører hver dag, men jeg har kjøpt EL-bil, og da har jeg gjort mitt'.

Som nevnt i kapitlet om tidligere forskning kan det sies at EL-bilen belaster miljøet på andre måter enn fossilbiler, men det er likevel jevnt over et mer bærekraftig valg. Dennis antyder at det ikke er nok å utelukkende kjøre EL-bil, men at man heller bør kutte ned kjøringen i seg selv.

Hvordan sosiale normer påvirker mobilitetsrelaterte handlingsmønstre ble hovedsakelig diskutert av Daniel i relasjon til andres motivasjon. Han reflekterte rundt måten foreldre kan tenkes å føle på samfunnsmessige forventninger om å kjøre barna til ulike aktiviteter. Dette ble ikke nevnt av de andre informantene som en mulig faktor, mens Daniel rettet fokus på det flere ganger i samtalen:

Daniel: Det er klart at hvis du skal kjøre ungen på trening hver dag så kan du ikke bruke en delebil. Det blir dyrt. Men er det det at du føler at du *må* kjøre ungen på trening hver dag. Det ligger et sånt sosialt stigma. Hva som forventes av deg som forelder. Sånn som å kjøre kids på kamper, det er jo mye sosialt forventet til «biling» hvis du har barn.

Han poengterte at når han var yngre var det normalt at barn gjorde ting på egenhånd. Foreldrene kjørte dem ikke til alle aktiviteter, mens nå oppfatter han at det har utviklet seg en sosial forventning om at dette er noe man må gjøre som en del av rollen som forelder:

Daniel: Nå høres jeg jo veldig gammel ut, men vi syklet jo til trening før. Vi gjorde ting ... Som barn så gjorde vi ting mer på egenhånd. Nå er det blitt mer sosialt at foreldrene skal hømbe kidsa overalt. Nå føler man at man er nødt til å ha bil for å gjøre de tingene.

Han ser dermed bilismekulturen i et bredere perspektiv som kan relateres til måten samfunnets kulturelle strukturer og normer kan ses som en underliggende faktor bak individers handlinger. De andre informantene som reflekterte rundt foreldre som kjører barna til aktiviteter snakket om det mer som et behov fremfor en overordnet samfunnsmessig forventning.

Et element som også ble trukket frem av Daniel var hvordan det for noen blir en identitetsrelatert faktor, og at de på bakgrunn av dette ikke ønsker å dele uavhengig av situasjon:

Daniel: Det er sikkert mange som bare ikke vil dele. Du kan ikke se bort ifra at det er et statussymbol for noen. Noen er så rånete at de skal ha en BMW. Det er en helt annen mentalitet ... det blir jo veldig by mot bygd. Bildeling er jo veldig byting.

Han nevnte bil som et statussymbol. Her kan det trekkes linjer til det som ble sagt om forventninger, da det kan tenkes å være en form for forventning i enkelte miljøer eller områder å ha en presis type bil. Det som blir nevnt om at dekkultur er mer vanlig i urbane områder kan tenkes å handle om at det er lettere å organisere slike konsepter i byer der det er en høyere konsentrasjon av mennesker, samt bedre tilgang på kollektivtransport.

5.3. Refleksjoner om endring i mobilitetsmønstre på samfunnsnivå

I denne delen av analysen vil jeg ta for meg hvilke temaer som ble fokusert på ved informantenes refleksjoner om muligheter for en helhetlig endring i mobilitetskultur på samfunnsnivå.

Fellesskap

En tematikk som ble trukket frem av flere informanter fra begge gruppene i sammenheng med å skape endring var at det er viktig å ha fokus på fellesskap. Dette var ikke noe som var integrert i spørsmålene som ble stilt, men det ble likevel lagt vekt på av informantene i ulike kontekster. Det å samarbeide med andre for å komme fram til gode måter å gjøre ting på, eller hjelpe hverandre i sammenheng med hverdagslogistikk, samt fokus på dugnadsånd er eksempler på elementer som ble foreslått.

Paula var en av de som hadde fokus på fellesskap. Hun var gjennomgående i samtalen opptatt av å se større helheter fremfor å utelukkende vektlegge sin egen situasjon. Hun syntes bildelingsordninger er viktige for å begrense unødvendig bruk av bil. I henhold til hva som kan bidra til dette mente hun at sosiale relasjoner mellom mennesker er nøkkelen til å endre vaner og finne nye løsninger:

Paula: Det som kunne være det var jo det at det ble flere allmannamøter rundt det. At det blir en sosial ramme som skaper en fellesskapsmotivasjon til det. Og da er det jo ofte det at man samles og blir flere og sånn. Enn at man sitter hver for seg. Det vil jo kunne påvirke. For jeg tror mennesker påvirker hverandre bedre sosialt i en relasjon hvor man er øye for øye.

Hun hadde ikke mer spesifiserte eksempler på hvordan dette kunne ha blitt gjennomført, men var tydelig på at fellesskap er viktig i endringsprosesser generelt. Dennis rettet søkelys på hvordan det at mange kjører hver sin bil til jobb hver dag er både negativt for miljøet, men også lite effektivt i henhold til trafikken. Han betraktet det som smartere å samkjøre, slik at hver bil frakter flere mennesker:

Dennis: [...] Så sier jeg til [kollegaene]; ‘dere kan jo kjøre sammen’. Hvis de er tre i bilen istedenfor én, det har jo noe å si for køen da. Hvis alle skal kjøre hver sin bil, i forhold til to biler, tre biler eller fire biler. Men det er, jeg skjønner ikke... Det er vanskelig å endre holdningene til folk. De kan ikke kjøre sammen fordi; ‘nei jeg skal handle litt’, eller; ‘jeg liker å slutte ti over tre og han andre slutter fem på tre’. Det går jo ikke sier de. Det å tilpasse seg er vanskelig. Enten må det svi så mye i økonomien at da gjør de det. Det er nesten økonomi som er det eneste som virkelig kan skape endringer.

Han har tilsynelatende vært i flere slike diskusjoner om denne problematikken på jobb, og opplever det som frustrerende at de ikke deler hans tankegang og forsøker å endre vaner. Det er tydelig et tema som er viktig for ham, noe som kan tenkes å ha relasjon til at han jobber med byplanlegging og areal. Pål hadde også tydelig et perspektiv som var påvirket av yrke. Han vektla samarbeid i sammenheng med hvordan man bør organisere deleordninger. Dette var noe han hadde tenkt på tidligere på bakgrunn av arbeidet som selger der han har behov for bil jevnlig. Han mente at dersom man hadde fått til et system hvor bildeling kunne blitt brukt mer på firmabasis:

Pål: Jeg er litt overrasket over at det ikke er flere som tenker bedrift når det gjelder dette. For det var noe vi satt og snakket om tidlig på 2000 tallet. Sambruk av en deletjeneste. Hvor du kunne kjøre med post på dagtid og pizza på kveldstid og så kunne det brukes til hjemkjøring av helsevesenet andre tider på døgnet.

Her kom han inn på en annen type fellesskap. Mens Paula vektla fellesskap og samarbeid mellom individer, hadde han fokus på hvordan bedrifter kan samordne sine virksomheter for å gjøre det effektivt, billig og miljøvennlig.

Noe som ble trukket frem av Daniel i forbindelse med det å være opptatt av klimabevissthet når det kommer til transportkultur var hvordan man kan få mye polarisering mellom ulike samfunnsgrupper. Dette ble trukket frem i sammenheng med samtaler han har hatt med enkelte naboer:

Daniel: De som bor og har bil i [hans nærområde] føler jo allerede at bildeling-modellen har tatt mye av deres parkeringer. Vi har ikke kranglet åpenlyst, men vi har naboer som synes det var drit å miste parkering utenfor. Mens jeg synes det er strålende, for jeg vil jo ha tilgang på disse bilene. Men det som er interessant er jo hvis du spør de naboene: 'okei hvis man fjerner de tre delebilene, og så kjøper alle 7, da får vi 21 privatbiler'. Da blir de stille.

Selv om han har hatt samtaler med naboene om temaet, vektla han viktigheten av å ikke tvinge meningene sine på andre. Dette kan føre til at man oppnår motsatt effekt ifølge ham:

Daniel: Og så tror jeg også at man bør ikke gå aggressivt ut. For det er jo allerede noen som er litt sånn: 'åja du kjører dieselbil ja. Hvor dum er du?' Jeg tror det har ingen funksjon. Hvis man vil at flere skal over på bildeling, eller bli mer miljøvennlig så må man slutte med disse anklagene. Du får bare steile fronter. [...] Jeg tenker også at man skal passe seg for, sånn som folk som bruker bildeling, og har el-sykkel. Altså det blir litt sånn misjonsmessig, man driver og misjonerer religionen sin på en måte da. Og da kan du lett få folk på feil side.

Rettferdighet

Det var ett tema alle hadde en betydelig grad av enighet om i henhold til løsningstiltak. Informantene hadde ensidig enighet om at dersom man skal innføre politiske tiltak for å begrense bilbruk og oppfordre til delingsordninger er det viktig å unngå at det går mer negativt utover de i samfunnet som sliter mest. Risikoen for at eksempelvis økonomiske insentiver påvirker individer med dårlig økonomi mer enn de med god økonomi er svært høy, og selv om de fleste informantene anerkjente at tiltak som går utover lommeboken ofte er mest effektivt, understreket de at det ikke er rettferdig dersom dette blir tilfellet. Konsensusen var at avstraffende tiltak kan være effektive, men at det å belønne ønsket atferd er mer moralsk riktig, og vil føre til mindre misnøye og polarisering i samfunnet. Per formulerte det slik:

Per: [...] tradisjon viser at hvis vi tvinges til ting, er det lettere. Men samtidig sa tror jeg at det er veldig viktig at vi ikke straffer ... Jeg leste så fint i dag om hvem som blir rammet av de nye reglene for blant annet drivstoff, bompenger og alt dette her. Det er yngre mennesker, gjerne i etableringsfasen, påvirket av rentene. Det er de som ikke har råd til å kjøpe elbil, og som blir da dobbelstraffet fordi at de kjører fossilt. Så det er sånn ... gi noen goder og heller la være å ramme de andre som ikke har anledning. Så tror jeg det hadde vært en veldig god ting.

Denne tankegangen dominerte de fleste samtalene. Den som var mer delt var Didrik, som var svært opptatt av at mange kjører mer enn de trenger. Hans oppfatning var at dersom man gjør det vanskeligere å ha egen bil og lettere å dele vil det være mest effektivt:

Didrik: Straff er jo ofte belønning samtidig. Så jeg tenker bare det å gjøre det lettere og mer tilgjengelig å bruke deling enn å bruke privatbil, så er man på god vei der. Gjøre det upraktisk med bil. Hvis jeg skulle hatt en egen bil, hvor skulle jeg hatt den? Da skulle jeg betalt penger og så skulle den stått her utenfor hele dagen. Det går ikke opp. Bilistene bare øker og øker, vi blir flere og flere folk. Vi må lage noen ordninger.

Han var den informanten som var minst negativ til straff, da han mente at man bør presse folk litt i riktig retning. Samtidig understreket han at det er viktig å lage gode ordninger som gjør det enkelt for folk å endre vaner.

Generasjonsskiftet

Flere av informantene trakk frem generasjonsskiftet som noe som kan løse litt av problemet med overfladisk bilbruk. Det ble formulert at mange unge velger å ikke ta lappen, og at den eldre generasjonen er mer besatt av å kjøre over alt. Den yngre generasjonen er mer vant til å ta buss. Dersom denne trenden fortsetter trodde noen informanter at det man automatisk vil se en reduksjon i bilbruk med årene.

Av de som hadde denne oppfatningen var det Paula som hadde mest fokus på alder. Hun trakk det fram i sammenheng med hvorfor hun tar de valgene hun selv tar, men også i relasjon til hvordan generasjonsskiftet kan påvirke bilisme generelt. Hennes synspunkt var at hun som pensjonist er en del av den generasjonen som ikke kommer til å endre seg uansett, og at kulturen om at man skal kjøre over alt vil fases ut med den:

Paula: Jeg tenker at ethvert samfunn er jo i utvikling. Alt annet ville jo være riv ruskende galt. Men så tror jeg det at vi kan ikke bli tredd nedover hodet en sånn radikal endring, for det ser man jo sant at da steiler jo folk. Og det kommer an på hvem som steiler for hva. Men sånn som jeg tenker at hvor jeg er i livet og hvordan endringene skjer, sånn med byplanlegging og trafikk og sånn, så tenker jeg at jeg er i den eldste generasjonen nå, som er med i denne prosessen. Og da tenker jeg det at det blir ikke naturlig at det er vi som gjør store hopp. Jeg tror vi bør bare fase det ut der vi er.

Dina hadde samme holdningen om aldersforskjell, og poengterte at tankegangen om at det å kjøre er mest effektivt er litt generasjonsbetinget. Hun mente som tidligere nevnt at sykling eller kollektivt ofte er en raskere måte å komme seg rundt på, men det å kjøre bil er integrert i tankegangen til hennes generasjon. Generasjonsskiftet vil være med å fase ut denne kulturen tenkte hun:

Dina: Men der tror jeg er at folk henger veldig igjen i det gamle. Jeg har veldig tro på disse ungdommene nå da. At det løser seg automatisk tenker jeg da. For det føler jeg, at det er veldig mye min generasjon. Vi følte jo at bil, det var frihet. Men det er ikke egentlig det nå. Når du må stå å stampe i en kø i en by.

Det kan tenkes at det var mer praktisk å kjøre hver dag tidligere, men at det nå vil være andre løsninger som er mer effektive i byer med tanke på kø og rushtid. Den yngre generasjonen som er vokst opp med dagens trafikk vil kanskje ha lettere for å være fleksibel i henhold til hvilke løsninger de velger. Oppfatningen om at yngre personer ikke er like interessert i å kjøre deles av Per, som påpekte at det er færre som tar sertifikatet nå enn tidligere:

Per: Det er vesentlig færre som tar førerkort nå enn det var i gamle dager. Når jeg ble 18 så var det om å gjøre å ta førerkort på bursdagen sin. Men nå er det litt sånn, ah, 25, trenger ikke førerkort. Så det tror jeg, at generasjon tror jeg er en vesentlig forskjell her.

6. Diskusjon

I denne delen av oppgaven vil jeg diskutere mine hovedfunn i lys av det teoretiske rammeverket og tidligere forskning. Jeg vil se på hvordan teorien og forskningen kan bidra til forståelse av mine funn, samt hvordan dataen kan utdype den eksisterende teorien og forskningen.

6.1. Formål og behov

Analysekapitlet ble innledet ved å presentere informantenes kjørevaner i relasjon til hyppighet og formål. Årsaken til at dette er interessant å se på i et sammenligningsperspektiv mellom de to informantgruppene er at som nevnt i tidligere forskning vil ikke bildeling som konsept

være like gunstig i en bærekraftsammenheng dersom det hovedsakelig er personer som kjørte lite fra før som benytter seg av det (Jung & Koo, 2018). Informantene i denne undersøkelsen oppga hovedsakelig formål som familie og sosiale sammenhenger, arbeid, hobby eller frakt av tynge ting. En viktig forskjell i formål som kom frem mellom de to gruppene er at flertallet av privatbileierne brukte bil i sammenheng med arbeid til daglig, mens delebil-brukerne har mer hobby og ærend relaterte formål bak kjøringen. Dette er logisk med tanke på at delebiler koster betydelig mye mer per tur og vil dermed være lite økonomisk å benytte på daglig basis. Likevel kan sies å være viktig å merke seg, da personer som er vant til å bruke bil på daglig basis vil ha vanskeligere for å gi opp den tilgangen på transportmiddel enn noen som er vant til å komme seg rundt på andre måter fra før. Rollen vaner og økonomisk kapital spiller vil bli gjennomgått nærmere senere i kapitlet.

Majoriteten av delebil-brukerne kjørte lite eller ingenting før innmelding, noe som stemmer overens med den tidligere forskningen som fant at deling ofte ikke erstatter regelmessig privatbilbruk (Wangsness et al., 2023). Eksempelvis var Dina tydelig på at hun allerede hadde opparbeidet seg en rutine i hverdagen bestående av å sykle, gå eller benytte kollektivtransport før hun solgte bilen og meldte seg inn i en bildelingsordning. Den av delebil-brukerne som var mer vant til å benytte bil som hoved-transportmiddel før han begynte med deling var David. Han kan dermed sies å fungere som et eksempel på hvordan en person som er vant med å kjøre kan oppleve en slik endring. Selv om han skaffet bil i jobbsammenheng i ettertid, fikk han merke endringene en periode. Hadde han ikke hatt behov for å frakte større mengder bagasje i sammenheng med baren han driver kan det tenkes at det ville vært sannsynlig for han å klare seg uten bil, da han uttrykket lite behov for kjøring utenom arbeid.

6.2. Nettverkskapital og mobilitetspress

Som Urry (2007) vektlegger kan det være relevant å diskutere mobilitet som en form for nettverk som ulike individer har varierende grad av tilgang til, og der økt tilgang kan lede til økt mobilitetspress (s. 51-52). Sammenlignet med resten av verden er ikke Norges veinettverk og jernbanesystem blant de mest omfattende, men det er viktig å ta i betraktning at det også er et av de mindre tett bebygde landene, med om lag 15 innbyggere per km². Med tanke på at det heller er lengre avstander som må dekkes fremfor et komplisert og tett nettverk kan det sies at

transportsystemet er svært utviklet (WorldData, 2024). Det kan tenkes at det også i Norge eksisterer en norm eller en forventning om mobilitet. Dette på bakgrunn av at vi eksempelvis har en utstrakt hyttekultur, samt at det er vanlig å ha barn i barnehager, på skoler og fritidsaktiviteter i familier der begge foreldre jobber. Med dette får man et underliggende behov for å komme seg rundt på hverdagsbasis, noe som med Urrys perspektiv leder til en form for forventning om å være mobil (Urry, 2007, s. 52).

Dinas beskrivelse av transportnettverket i urbane områder som et hierarki kan knyttes til denne tankegangen. Det fundamentale presset om å være mobil kombinert med hvor normalisert det er på samfunnsbasis å kjøre privatbil kan tilsa at mange har en forventning om at biltrafikken skal prioriteres. Selv om byene er tilrettelagt for fotgjengere og syklister til ulik grad opplever hun at mobilitetsnettverket er strukturert rundt private kjøretøy, noe som gir henne en lavere rang i hierarkiet som syklist. Urry bruker som nevnt Marx i sine diskusjoner om mobilitetsnettverk, og sammenligner trafikanter med arbeidere som alle er en del av nettverket via gjentakende og spesifiserte handlinger (Marx, 1965, referert i Urry, s. 55). Tanken om mobilitetsnettverket som et hierarki kan relateres til dette ved at det eksisterer en forventning om hvilke roller hvert individ har i systemet, og disse rollene utføres tilnærmet på automatikk da det er integrert i hverdagslige rutiner.

Om privatbilisme skal bli mindre normalisert på samfunnsbasis vil det være viktig å ta i betraktning hvordan overordnede strukturer og normer spiller inn. Enkelte individer vil sannsynligvis ha dårligere utgangspunkt enn andre. Eksempelvis hadde Pernille gjerne valgt å la være å kjøpe bil dersom hun ikke betraktet det som en nødvendighet i hverdagen. Det at hun forsøkte å få dagene til å gå opp ved bruk av kollektivtransport i starten av læretiden tilsier at hun sannsynligvis hadde fortsatt med dette om det var praktisk gjennomførbart. Hun tar som regel kollektivtransport når hun skal til mer sentrale områder med gode bussforbindelser selv om hun har bil tilgjengelig, og dermed er det hovedsakelig avstand mellom lærlingplass og bosted som byr på utfordringer og begrensede valgmuligheter. Det å ha bil oppleves også som en utfordring for henne da det er svært kostbart å eie. Likevel var det mer fordelaktig valg enn å benytte kollektivt i hennes situasjon. For en person som er bosatt mer praktisk i henhold til kollektivtilgang og arbeidsplass vil denne vurderingsprosessen kunne tenkes å foregå annerledes.

Informantene som benytter seg av delebiler er eksempler på hvordan det å bo sentralt og ha kort reisevei til daglige gjøremål gjør det betydelig lettere å velge bort privatbil. Alle informantene i delebilgruppen passer inn i den kategorien da alle har kort reisevei, men spesielt Dennis og Didrik vektla hvordan de aktivt har organisert livet og hverdagen på en måte som tillater dem å unngå rutinemessig kjøring. Dette valget kan sies å innebære visse forutsetninger, da ikke alle vil ha like god mulighet for å etablere seg på denne måten. Pernille har eksempelvis flere begrensninger knyttet til økonomisk kapital som ung lærling, noe som vil påvirke hvor hun har mulighet til å bosette seg. Dermed har hun også begrenset tilgang på mobilitetsnettverket. Det er som regel dyrere å bosette seg sentralt enn litt utenfor sentrum, og personer nærmere sentrum vil jevnt over ha bedre tilgang på mobilitetsnettverket. Personer som Dennis og Didrik har betydelig større nettverkskapital, for å benytte Urrys (2007) begrep. Bakgrunnen for dette er at de står mer fritt til å velge transportmuligheter, da de har lettere tilgang på kollektivtransport samtidig som de har gode muligheter for å gå eller sykle dit de trenger å komme seg til daglig. Hadde de ønsket det kunne de også hatt privatbil som et alternativ, som Dennis hadde før han meldte seg inn i bildeling.

Som Urry (2007, s. 52) vektlegger vil denne friheten til å bevege seg fritt og enkelt er en form for makt, grunnet at det åpner opp for flere muligheter, ressurser eller opplevelser. Personer som må bruke mer tid eller penger på å bevege seg vil kunne oppleve større begrensninger i henhold til hva de har mulighet til å delta i. På denne måten vil nettverkskapital kunne ha en påvirkning på kulturell eller sosial kapital, da det for mange er ønskelig å bruke fritid på sosiale relasjoner eller kulturelle aktiviteter. Dennis og Dina valgte å selge bilene sine da de ikke opplevde dette som en betydelig begrensning på deres frihet, mens for Pernille hadde salg av bil kunne ført til store logistiske utfordringer i hverdagen. Selv om det hadde vært fysisk gjennomførbart å komme seg til og fra arbeidsplassen uten bil, hadde det ledet til et betydelig større tidsbruk og dermed påvirket hvor mye annet hun kunne fylt dagene med ved siden av arbeid. Tid vil på denne måten kunne sies å være en viktig ressurs i seg selv, og noe som er lettere tilgjengelig for noen enn for andre. Pernille som har mindre tilgang på mobilitetsnettverket kan dermed sies å ha mindre nettverkskapital generelt, og på bakgrunn av dette er hun mer presset til å ha privatbil. Dennis og Dina har større nettverkskapital og dermed ble dermed ikke påvirket i betydelig grad når én av transportmetodene ikke lenger var tilgjengelig.

Pernille har også et større mobilitetsbehov enn Dennis og Dina på bakgrunn av avstandene som må dekkes til daglig. Det å ha friheten til å ikke være mobil kan som tidligere nevnt også ses som en betydelig fordel. Didrik og Per kan brukes som eksempler på hvordan dette kan fungere fra to ulike perspektiver. Begge bor relativt sentralt og har tilgang på omfattende bussforbindelser, samt gode muligheter for sykling og gange. På denne måten kan det sies at de begge har høy nettverkskapital, men de har samtidig ulike mobilitetsbehov. Didrik har kortere avstander å dekke til daglig, da han og konen har bosatt seg i nærheten av barnehage og arbeidsplasser. Per har lengre reisevei da barnehagen er i en annen bydel, og han har flere forpliktelser i jobbsammenheng som krever mobilitet. Didrik har gåavstand til kontoret, og reiser som regel ikke rundt på møter som Per. Dermed har de to informantene ulik grad av press på å være mobile, og ulike forutsetninger for å endre transportvaner. Sammenligningen mellom disse to viser at selv om man har høy nettverkskapital er det ikke gitt at man vil ha lett for å klare seg uten privatbil. Didrik kan sies å ha friheten til å slippe å være mobil i betydelig grad, mens Per har et større press på å være mobil.

Personer som har mer mobilitetspress i sammenheng med arbeid kan tenkes å oppleve en endring i sammenheng med dette i nyere tid. Dennis nevnte at han før koronaviruset kom i 2020 hadde fysiske møter han dro på i relasjon til arbeid. Under pandemien ble det vanlig å bruke videokonferanseplattformer i stedet for å møtes fysisk, en praksis som for mange har fortsatt i etterkant. Urry (2007, s. 286) betegner digital kommunikasjon som en form for mobilitet i seg selv. Dennis har opplevd denne endringen som en god måte å gjennomføre møtene man skal uten å ha behov for å reise. Det kan sies at den virtuelle kommunikasjonsformen har redusert presset på fysisk mobilitet i hans tilfelle, som det også har gjort for mange andre arbeidstakere. At Dennis i stor grad benytter slike digitale hjelpemidler, mens for eksempel Per ikke gjør det, illustrerer ytterligere forskjellene i deres mobilitetsbehov, samt viktigheten av friheten til å slippe å være mobil.

6.3. Betydningen av vanedannelse

Når det kommer til bakgrunnen for transportvalg, kom det frem flere ulike elementer i dataen. Vanedannelse ble tatt opp direkte av flere, og kan også tenkes å ligge bak enkelte av de andre

temaene som ble diskutert. Paula er det tydeligste eksempelet på hvordan det å endre vaner kan oppleves som noe fremmed og ubehagelig. Hun innrømmet at hun sannsynligvis passet inn i kategorien av personer som hadde hatt god bruk for bildeling som ordning fremfor å eie bil, da hun benytter bilen så sjelden. Bilen er hennes største utgift, og derfor ville det vært gunstig for henne både praktisk og økonomisk å selge den og benytte delebiler de gangene hun har behov for kjøring. Hun har høy nettverkskapital i forbindelse med at hun bor svært sentralt, og som hun selv innrømmet liker hun å gå eller ta kollektivt generelt i hverdagen. På bakgrunn av dette ville det ikke vært en stor endring i handlingsmønsteret hennes dersom bilen ikke lenger var tilgjengelig.

Paulas utfordring syntes å ligge mer i det å sette seg inn i noe nytt i henhold til teknologi, samt det å kjøre biler hun ikke er vant med. Med et slikt perspektiv kan det argumenteres for at vanedannelse kan knyttes til bekvemmelighet, grunnet at det vil være mer behagelig for enkelte individer å følge sine gamle handlingsmønstre fremfor å bryte dem. Alder er også et viktig element her, som Paula selv vektlegger. Bildeling kunne mulig vært et svært tiltalende alternativ for henne dersom hun ikke opplevde teknologien som en barriere. Hun kan fungere som et eksempel på hvordan nyere løsninger innen mobilitet vil være mer interessant for yngre individer som ikke opplever overganger som like omfattende. Her kan det argumenteres for at kulturell kapital spiller en rolle, på den måten at høyere utdanning kan bidra til en bedre forståelse for teknologiske hjelpemidler, samt bedre generelle evner til å tilegne seg ny kunnskap.

Dina og Dennis opplevde en form for skepsis i sammenheng med overgang fra privatbil til deling. Selv om de brukte bil svært lite var de likevel vant med følelsen av å ha den tilgjengelig til enhver tid. De betrygget seg med tanken om at det ville være mulig å skaffe bil igjen dersom de hadde følt et behov for det. Begge hadde altså lettere for å gjøre endringer på bakgrunn av de ikke opplevde det som en permanent endring. Dette kan tenkes å være viktig å ta i betraktning i diskusjoner om oppfordringer til vaneendring hos individer. Blir endringen presentert på mindre omfattende og overveldende vil det kunne oppleves som mer behagelig. Mange av informantene innrømmet mer bilbruk enn det de reelt har behov for, noe som også kan være en indikasjon om at vaner ligger bak noe av kjøringen hos flere. Peter vokste opp med mye bilbruk på bygden, og det ble dermed en integrert del av hans egen livsstil. Han

uttrykket at han kjører mer enn han har behov for til tider, noe han forklarte som et resultat av vanedannelse. Det at bilen står tilgjengelig gjør det lett å ta den i bruk til turer som hadde vært mulig uten. Selv om han har lite behov for bil nå når han bor sentralt er vanene han har opparbeidet hjemmefra fortsatt til stedet. Hans oppvekst på bygden kan ha vært preget av sosiale normer relatert til bilisme, og han har dermed tilpasset seg denne kulturen. Dette kan indikere at hans kjørevaner blant annet kan være et resultat av konformering til normene i hans krets på hjemstedet.

6.4. Overgangsfaser i livsløp som utgangspunkt for vaneendring

Til tross for at transportvalg i hverdagen kan synes å være sterkt grunnet i vaner og rutiner er det rimelig å tro at mange vil kunne endre handlingsmønster dersom motivasjonen er til stede. Samtidig er det ikke gitt at interesse vil føre til handling (Verplanken & Whitmarsh, 2021). Paula sitt tilfelle er et eksempel på forskjellen mellom det å oppfatte noe som positivt for egen situasjon, men likevel ikke være villig til å endre rutiner. Hun syntes bildeling som konsept er midt i blinken for personer som henne som ikke har et stort behov for egen bil, og at det er noe alle i den situasjonen burde gjøre. Til tross for denne oppfatningen er hun selv ikke villig til å gjøre noen endringer, da tryggheten i gamle vaner er viktig for henne. Dette er en indikasjon på at selv om en endring er mindre omfattende å gjennomføre vil påvirkningskraften av gamle vaner og rutiner gjøre at ofte skal mer til for at et individ vil endre atferd.

Som Busch-Geertsema og Lanzendorf (2017) belyser kan større overgangsfaser i livet til et individ være en åpning for revurdering av handlingsmønstre. Et tydelig eksempel på dette fra min data er Didrik, som i utgangspunktet ikke hadde motivasjon eller behov for bilkjøring i livet sitt før han ventet barn. Det at han tok sertifikatet i den perioden til tross for en sterk misnøye rettet mot bilisme generelt, peker på hvor stor påvirkning denne overgangen hadde på hans beslutningsprosess. Her kan det også tenkes at konformering til samfunnsnormer kan ha spilt en rolle i henhold til forventinger om det å være en god forelder. Det kan dermed ha oppstått en moralkonflikt mellom to ulike kilder til forventninger. På den ene siden har han internaliserte moralske holdninger som gjør at han ønsker å handle på grunnlag av hva

samfunnet betrakter som bærekraftig, mens på den andre siden var han på vei inn i et miljø preget av forventninger til foreldrerollen.

Dagny reflekterte rundt vurderingsprosesser i overgang fra studie til karriere, samt mulige endringer i behov ved eventuell flytting eller andre faktorer videre i livet. Hun så for seg at hun vil benytte bildeling hele livet, men understreket at det vil være aktuelt med egen bil dersom det skjer noe som øker behovet for det. Busch-Geertsema og Lanzendorf (2017) vektla studenter i sin undersøkelse, da de går gjennom store endringer etter endt studie og har flere beslutninger som må tas i henhold til organisering av hverdagen. Personer som Dagny vil dermed være relevant å ta utgangspunkt i med tanke på hva som ligger til grunn for beslutningene de tar. Dette vil kunne være en god måte å skape oversikt over hvilke metoder som vil kunne skape endringer hos flere.

Paula, Dina og Per vektla hvordan generasjonsforskjeller har mye å si i henhold til å skape endring. Eksempelvis mente Paula og Dina at det å fokusere på eldre med tanke på overganger og endringer i samfunnet ikke vil være like hensiktsmessig, da deres handlingsmønstre uansett vil fases ut og bli erstattet av de yngre generasjonene. En slik tankegang vil også stemme overens med forskningen som vektlegger viktigheten av overgangsfaser i livet, da den eldre generasjonen generelt vil oppleve færre slike faser og dermed vil være mindre åpne for endring.

I Dagny sitt tilfelle ble hun påvirket av det Thaler og Sunstein (2008) ville kalt sosial dulting, og på bakgrunn av at det skjedde i en periode hun allerede sto i en vurderingsprosess hadde det betydelig effekt på hennes beslutning. Hun vurderte å skaffe egen bil, da hun anså det som et hensiktsmessig valg i en periode hun hadde mer logistikk i henhold til kjøring av møbler og lignende. Hun snakket om dette på jobb, og ble tipset om bildeling som et mulig alternativ til å eie bil. Som tidligere nevnt tyder forskning på at et betydelig antall brukere av bildeling er personer som ikke vurderte egen bil i utgangspunktet (Jung & Koo, 2018). Dagnys tilfelle viser en annen side av dette, hvor en person som ser behovet for egen bil kan bli styrt bort fra dette ved introduksjon til et annet alternativ av en valg-arkitekt, i dette tilfellet en venninne og kollega. Under slike omstendigheter kan man unngå noe bilbruk og medfølgende utslipp, da

det kan tenkes at Dagny hadde kjørt mer dersom valget hadde falt på privatbil. Dagny illustrerer dermed hvordan valg-arkitektur på rett måte til rett tid kan føre til positive endringer i enkelte tilfeller.

I lys av dette vil Daniel, Dennis og Dinas beskrivelser av samtaler med kollegaer og naboer være svært relevante å se nærmere på. De har alle i ulike sammenhenger forsøkt å påvirke andres valg uten hell. De opplever alle at det å gå, sykle eller benytte kollektivtransport som svært praktisk, og uttrykket et ønske om å dele dette med personer i deres krets som etter de tror kunne hatt godt av å kjøre mindre. De understreket en forståelse for at enkelte individer har større behov enn andre for å kjøre og dermed ikke vil ha mulighet for å endre rutiner i den sammenheng, men at mange sannsynligvis vil kunne oppleve det som positivt dersom de gjør et forsøk. Dennis har aktivt kommet med forslag til sine kollegaer om å samkjøre til jobb på bakgrunn av at dersom flere gjør dette vil det begrense trafikk og utslipp. Dina som beskrev at hun bevisst forsøkte å finne den meste praktiske og effektive måten å komme seg til jobb har også delt sine erfaringer med kollegaer i lunsjen, men opplevde dem som mindre åpne for endring enn hun selv. Daniel har også forsøkt å diskutere slike temaer med sine bekjente, da han eksempelvis har naboer som har reagert negativt på prioriteringen av delebiler i relasjon til parkering. Han har i slike sammenhenger forsøkt å argumentere for de positive sidene med deling. Fokus på de positive sidene ved en atferdsendring gjenspeiler Thaler og Sunsteins (2008, s. 1-3) libertariansk-paternalistiske tankegang om viktigheten av å presentere ønsket alternativ på en måte som er tiltalende for individets egne behov og ønsker.

Urry (2007, s. 17) understreker hvordan mobilitet er tett knyttet til menneskers sosiale liv, og henger sammen med måten vi organiserer oss og hvordan vi samhandler. Fellesskap og sosialt samhold var også et tema som ble trukket frem av noen av informantene i dette prosjektet i relasjon til hvordan man kan påvirke hverandres handlinger. Paula reflekterte eksempelvis på generell basis hvordan mennesker skaper endring gjennom sosiale rammer, og ved å påvirke hverandre i sosiale settinger. I denne sammenhengen kan man trekke linjer til Daniels tankegang om at sosiale normer ligger til grunn for hvorfor mange foreldre kjører barna sine rundt i hverdagen. Det at mobilitet er knyttet til sosial interaksjon fremhever dermed relevansen av sosial dulting i en mobilitetssammenheng, og hvor stor påvirkningskraft individer kan ha på hverandre i overgangsfaser. Dagny som søkte råd fra personer i hennes

sosiale krets når hun selv var midt i en beslutningsprosess illustrerer dette tydelig, da hun tok et valg basert på venninnens påvirkning. Dette reflekterer hvordan interaksjon i nære sosiale kretser kan skape vilje til endring.

Daniel vektla viktigheten av å ikke presse for hardt i forsøk på å påvirke andre i en bestemt retning, da dette kan ha motsatt effekt. Hans tankegang reflekterer teorien til Thaler og Sunstein (2008, s. 1-3) om at dersom valg-arkitektur skal være suksessfullt bør det ikke være for påtvingende eller omfattende. Dulting som konsept for atferdsendring er basert på små dytt i riktig retning, ved å eksempelvis gjøre det lettere og mer attraktivt å ta bestemte valg. Teoretikerne vektlegger viktigheten av å presentere alternativer på en måte som fremmer de positive effektene det vil ha for individer. I transportsammenheng trakk Dina, Dennis og Daniel frem flere positive elementer ved å kjøre mindre bil. Daniel trakk frem muligheten til å oppnå daglig målsetning i forhold til skritt, noe han hadde hørt andre slite med å få til. Det å gå til jobb er en fordel i denne sammenhengen ifølge ham, da han opplever det som helsefremmende. Dina og Dennis la vekt på hvordan det å sykle både kan spare tid og være bra for helsen.

6.5. Moral, identitetsdannelse og handlingsmønstre

Selv om man benytter ulike former for dulting for å oppfordre til mindre privatbilbruk og overgang til løsninger som bildeling, kan det tenkes å være elementer som gjør at noen har større sannsynlighet for å opprettholde det nye handlingsmønsteret dersom de gjennomgår en slik endring. Verplanken og Whitmarsh (2021) poengterer at dersom vaner og rutiner blir en mer integrert del av identiteten til et individ vil disse vanene med større sannsynlighet forbli stabile. Dette handler dermed om hvilken grad individers handlingsmønster er basert på internaliserte normer. Selv om personer som Dagny har opparbeidet en vane i relasjon til å benytte kollektivtransport og delebiler som supplement, kan dette endre seg gjennom livet. Dersom hun opparbeider en større identitet- og holdningsbasert tilknytning til vanene kan det tenkes at de vil vedvare selv gjennom ulike overgangsfaser i livet.

I dette prosjektet har jeg spurt informantene om deres holdninger om motsatt informantgruppe. Noe av bakgrunnen for at dette er interessant å undersøke handler om hvordan ens egen identitet og holdninger kan vise seg i måten man snakker om andre. Moralsk motivasjon kom også frem i de fleste delebil-brukernes uttalelser om egen motivasjon, men i refleksjonene deres om privatbileiere ble disse holdningene illustrert ytterligere. I dette tilfellet er det svært tydelig at de som hadde de fleste og sterkeste holdningene om motsatt gruppe var delebil-brukerne. De hadde alle tydelig oppgjorte meninger om personer som kjører privatbil, mens privatbilførerne var mer generelle og ikke like bestemte i formuleringene sine når det kom til delebil-brukere.

De mer integrerte holdningene hos delebil-brukerne omhandlende hvordan de syntes privatbileiere burde handle tyder på at deres transportvaner i større grad har en moralsk betydning for dem. De har i større grad gjennomgått en internaliseringsprosess i forbindelse med denne delen av hverdagen deres. Didrik som uttrykker en følelse av skam rundt det å kjøre bil er et av de tydeligste eksemplene i denne sammenhengen. Skammen han selv føler er en indikasjon på hans holdninger om de som kjører til daglig. Han og de andre delebil-brukerne trakk frem hvordan mange privatbileiere med fordel kunne kjørt mindre, og at flere kjører mer enn det som er nødvendig. Selv om de anerkjente at mange har et reelt behov for å kjøre i hverdagen, var den generelle konsensusen at mye kjøring er unødvendig og fører med seg negative konsekvenser både for individet selv og bymiljøet.

Informantenes holdninger skinner dermed gjennom i måten de uttrykket seg om personer som prioriterer annerledes enn dem selv. Dagny var den eneste av informantene med medlemskap i bildeling som ikke hadde betydelige og gjennomtenkte holdninger om privatbileiere, noe som indikerer at hun ikke har den samme moralske tilknytningen til temaet. Hun vurderte selv privatbil før hun ble introdusert for deling, så det er tydelig at hun ikke hadde negative tanker om bilkjøring fra før.

6.5.1. Sammenheng mellom sosiale normer og mobilitetspress

I Norge er det som nevnt vanlig at mange foreldre kjører barna sine til skole, barnehage og fritidsaktiviteter. Slik kjøring er ofte en integrert del av hverdagen, og mange foreldre

reflekterer ikke over hvorfor det gjøres. Daniel presenterte et annet perspektiv på dette fenomenet. Selv om han anerkjente at mange foreldre har behov for å kjøre på grunn av lengre avstander, påpekte han at mye av denne atferden kan skyldes samfunnets forventninger. Han poengterte at det var mer vanlig at barn kom seg rundt på egenhånd da han var ung, mens det nå er normalt at foreldre står for transporten. Vi har sett at mange foreldre føler et stort tidspress i hverdagen og opplever mengden fritidsaktiviteter som en av årsakene for dette (Voksne for Barn, 2022). Disse faktorene vil kunne legge betydelig press på foreldre om å være mobile på hverdagsbasis. Daniels oppfatning om at mye av kjøringen stammer fra sosiale forventninger om hva det vil si å være gode foreldre kan sies å indikere en tanke om at mange foreldre kan lette på tidsklemmen hverdagen deres er preget av dersom de står imot disse forventningene. Daniels kommentarer vil eksempelvis være rettet mot foreldre som Per, som bruker betydelig mye tid på transport i sammenheng med barna.

Daniels utsagn om at normene relatert til transport av barn har endret seg gjennom tidene kan inspirere til diskusjon om hvilke faktorer som har påvirket en slik utvikling. Bilismekulturens økning i omfang vil i seg selv tenkes å skape en forventning om mobilitet på bakgrunn av Urrys (2007) teori om at muligheten for mobilitet fører til press på å være mobil. Samtidig har barneoppdragelse vært gjennom endringer i løpet av historien, noe som også kan påvirke graden av stigma som preger foreldrerollen. Foreldrerollen siden 1970-tallet har utviklet seg til å ha økende grad av fokus på tilrettelegging av barnas selvrealisering og medvirkning fremfor disiplin og forming av ønsket atferd (Sander, 2024). Det økte fokuset på barnas følelser og behov kan tenkes å skape mer press på korrekt oppdragelse, og det å være til stede for dem. Det å la barna klare seg selv eksempelvis i relasjon til å komme seg til fritidsaktiviteter uten hjelp kan tenkes å følge med en form for stigma dersom de fleste andre barna blir kjørt av sine foreldre. Det kan på bakgrunn av dette tenkes at foreldres konformering i henhold til samfunnets normer har en rolle å spille i mye av deres mobilitetsrutiner. Det kan tenkes at foreldres mobilitetskapital på denne måten kan påvirke deres sosiale kapital, dersom det å følge slike normative praksiser kan påvirke deres aksept i en sosial krets bestående av andre foreldre. Foreldre med bedre nettverkskapital vil ha bedre muligheter til å stille opp med transport for barna.

Måten press fra samfunnsnormer kan påvirke tankegangen til et individ illustreres også av Paula, gjennom hennes uttalelse om at dersom hun skulle kjøpt ny bil ville det vært flaut å ikke kjøpe en EL-bil. Det er med denne formuleringen tydelig at hun kjenner på et press til å konformere, og muligens et ønske om aksept. Hun reflekterte også en internalisering av normer relatert til bærekraft og mobilitet ved at hun uttrykket at alle som har mulighet for å kjøre mindre eller delta i bildelingsordninger burde gjøre det.

7. Avslutning og konklusjon

7.1. Oppsummerende gjennomgang

I denne oppgaven har jeg tatt for meg problemstillingene: *«Hvilke forskjeller og likheter kommer frem i brukere av bildelingsordninger og privatbileieres formuleringer om bakgrunnen for egne og andres valg i henhold til hverdagsmobilitet?»* og *«Hvordan reflekterer de rundt mulighetene for endring på samfunnsnivå knyttet til mobilitetskultur?»*

Oppgavens tema stammer fra en grunnleggende forståelse av at mobilitet er en viktig del av menneskers hverdag og sosiale liv, som Urry (2007, s. 17) understreker. Økende muligheter for mobilitet leder til et økende behov for å være mobil, noe som igjen fører til en stadig utvikling av mobilitetsnettverk. En uheldig konsekvens av slik utvikling er en omfattende ressursbruk og et større press på klima og miljø. Denne prosessen er et av kjennetegnene på det Beck (1992) omtaler som risikosamfunnet, og noe som har inspirert målsetninger om å utvikle mer bærekraftige mobilitetsløsninger. Som vist i kapitlet om tidligere forskning er det å redusere bilbruk i urbane områder en del av dette målet flere steder i verden.

Satsing på delekultur kan potensielt være en del av en slik endringsprosess, men det krever en økt forståelse av mobilitet som et sosialt fenomen, samt hvilke holdninger og motivasjoner som ligger til grunn for individers valg i en transportsammenheng. Som vist i kapittel 2 er ordninger som bildeling tilsynelatende lite tiltrekkende for personer som har hyppig bilbruk som en integrert del av hverdagen. Det vil dermed være hensiktsmessig å ta for seg hva som ligger til grunn for dette for å få økt klarhet i hvordan transportvaner endrer seg. Det å se på forskjeller mellom brukere av bildeling og privatbileiere kan belyse noen av barrierene som

kan gjøre det vanskeligere for noen enn for andre å endre vaner i relasjon til hverdagsrutiner og mobilitet, samt hva som gjør at de som har mulighet til å endre vaner velger å ikke gjøre det. Formålet med min studie er å rette søkelyset mot nettopp disse forskjellene og barrierene for å gi nærmere klarhet i hvordan mulige endringsprosesser i mobilitetsstrukturer kan foregå.

Bekvemmelighet med tanke på tilgjengelighet var et viktig tema når det kom til motivasjonen til delebil-brukerne. For dem var det viktig at delebilene er lett tilgjengelige når de trenger dem, noe de opplevde som tilfellet. Privatbileierne vektla også tilgjengelighet, og enkelte uttrykket bekymring for hvorvidt delebilene er tilstrekkelig i henhold til ledighet dersom de skulle valgt å benytte ordningen i fremtiden. Dette var et av flere argumenter som ble trukket frem i relasjon til hvorfor det ikke var ønskelig for dem å gjøre overgang fra privatbil til deling. Tid var viktig for majoriteten av privatbileierne, da mye av årsaken for at de betraktet egen bil som en nødvendighet var logistikk og tidspress i forbindelse med å komme seg til og fra jobb og andre daglige gjøremål. Av delebil-brukerne var tid et mindre fremtredende tema. Økonomi var en svært viktig faktor for de yngste informantene, hovedsakelig Pernille på 22 og Dagny på 25. Begge to er i overgangsfaser mellom skole og karriere, og har en mer ustabil økonomisk situasjon enn de andre informantene. Vaner kom i mindre grad frem som tema i noen av informantenes refleksjoner om egen motivasjon, men ble mer diskutert relasjon til delebil-brukernes antagelser om privatbilførere. Moral og sosiale normer var et betydelig element, da flere av delebil-brukerne uttrykket moralske holdninger om bærekraft og byutvikling som konkret grunnlag for hvorfor de ikke ønsker å ha privatbil.

Konklusjonene i henhold til egen motivasjon som er viktig å merke seg vil dermed være at delebil-brukerne hadde mye fokus på moralske og normative faktorer i deres refleksjoner, mens privatbilbrukerne generelt var opptatt av praktiske og logistiske elementer. De nevnte temaene er de som kom mest direkte frem i informantenes refleksjoner, men sammenligning av informantene knyttet til hvert tema fremhever at det som er viktig å trekke ut fra dataen og diskusjonen er forskjellene i behov og muligheter mellom informantene. Variasjonene i påvirkning fra samfunnsnormer er også viktig å merke seg. Disse forskjellene illustrerer det gjensidige påvirkningsforholdet mellom nettverkskapital og økonomisk, sosial og kulturell kapital. Tilgang på mobilitetsnettverket samt økonomisk stabilitet er med på å bestemme hvilke alternativer i forbindelse med hverdagsmobilitet som er aktuelle for hver enkelt. Urrys

(2007) teori om nettverkskapital belyser tydelig hvordan individers muligheter i forbindelse med mobilitet kan gi dem begrensninger eller fordeler på flere plan. Det påvirker hvor man har mulighet til å jobbe i forhold til bosted, men også hvordan man kan prioritere tid. Personer som må bruke mer tid på daglig pendling har mindre tid til andre ting de ønsker å få gjort, eksempelvis sosialt eller på hobbybasis. Dermed vil muligheter innen mobilitet kunne knyttes til sosial og kulturell kapital. Individer som er begrenset i henhold til økonomisk kapital vil også være begrenset i relasjon til mobilitetskanaler, da de ikke vil ha like mange valgmuligheter.

I tillegg til forskjeller i muligheter innen mobilitet har undersøkelsen også vist at forskjeller i behov for å være mobil er svært viktig i relasjon transportvaner. Enkelte av informantene uttrykket et større behov for bevegelse, spesielt i relasjon til arbeid og barn. Forutsetningene et individ har for å endre vaner vil avhenge betydelig av hvor stort mobilitetspress de opplever, noe sammenligningen mellom mine informanter illustrerer.

Undersøkelsen har også vist at konformitet til samfunnsnormer kan ha en betydelig påvirkning på individers valgprosess knyttet til hverdagsmobilitet. Press og forventninger fra samfunnet kan påvirke individers handlinger gjennom å skape et behov for aksept og tilhørighet. Dette ble spesielt illustrert gjennom diskusjonen av hvordan rollen som forelder medfølger visse forventninger og normer som kan påvirke mobilitetsmønstrene i en familie. Det er dermed tydelig at personer som opplever større press i relasjon til å konformere til samfunnsnormer vil ha vanskeligere for å endre vaner i en slik sammenheng. I noen tilfeller kan personer internalisere slike normer ved at de adopterer de normative tankegangene slik at de blir en del av individets identitet. Som vist i diskusjonsdelen er overganger i livsfase relevant for hvor sannsynlig det er at individer endrer rutiner, da slike overganger fører til at de bryter handlingsmønstrene sine og er mer åpen for nye alternativer. Dersom en vane er rotet i en internalisering av normer, vil de med større sannsynlighet kunne vedvare gjennom slike overganger. Det kan sies at måten informantene formulerte sine antagelser om andre reflekterer i samfunnets normative forventninger i seg selv. Bakgrunnen for dette er hvordan spesielt delebil-brukerne presenterte sine tanker om hva som er moralsk riktig å gjøre i henhold til transport.

Måten individer påvirker hverandre vil dermed være svært viktig i prosesser relatert til å bryte handlingsmønstre, som Thaler og Sunstein (2008) viser til med sosial dulting og valg-arkitektur. Mine informanter la spesiell vekt på fellesskap og sosiale normer som en påvirkningskraft på handling. Tanken om at mennesker påvirker hverandre gjennom å spre informasjon og gi hverandre råd kom frem ved flere anledninger. Det å få flere til å velge nye løsninger som eksempelvis bildeling fremfor privatbil vil med et slikt perspektiv avhenge av hvordan eksempelvis naboer, venner og kollegaer kommuniserer med hverandre og fungerer som valg-arkitekter for hverandre. Flere av informantene fortalte om tilfeller der de aktivt har forsøkt å påvirke bekjente på denne måten. En svært tydelig konsensus var også at det er viktig å gjøre det «rette» valget så enkelt som mulig å ta. Dermed må man ta hensyn til ulikheter mellom individer i relasjon til hvilke muligheter og behov de har. Rettferdighet bør være viktig i relasjon til politiske lovgivninger var et viktig poeng. Alder og generasjonsskifte ble omtalt av noen som en løsning på utfordringene rundt bærekraft i seg selv, i forbindelse med at yngre har lettere for å endre vaner, samt en tanke om at flere unge velger å ikke ta sertifikatet. Kulturen rundt privatbilisme vil dermed fases ut mente noen.

7.2. Fremtidsrettede refleksjoner

Selv om bildeling slik det fungerer i dag ikke har en omfattende betydning i forhold til å erstatte privatbilbruk og kutte utslipp, kan det argumenteres for at det er en potensiell mulighet i fremtiden. Dersom individer som kjører mye skal klare å bryte slike handlingsmønstre vil det være viktig å gjøre dette lettest mulig, som vist med teorien av Thaler og Sunstein (2008). Dataen i mitt prosjekt har indikert at individers tilgang på mobilitetskanaler, deres mobilitetsbehov, samt påvirkning fra sosiale strukturer er avgjørende for deres valgprosess i relasjon til hverdagstransport. Dette fremhever at én løsning ikke vil kunne fungere like godt for alle.

For å gjøre bærekraftige løsninger enkelt og attraktivt for alle krever det at det helhetlige mobilitetssystemet i samfunnet er organisert på en måte som gir alle tilgang på et utvalg av mobilitetskanaler. Dette er en kompleks og omfattende utfordring som vil kreve mer forskning på samspillet mellom individer og mobilitetsstrukturer. I forbindelse med dette vil det være hensiktsmessig å sammenligne Norge med andre land, og lære av byer som har kommet

lengre innen praktiske, effektive og bærekraftige mobilitetssystemer. Dataen fra min undersøkelse er at mange av informantene tar valg basert på hva som fører til lite utfordringer og barrierer. Disse funnene vil være interessante å diskutere opp mot funnene fra undersøkelsen i Firenze av Lattarulo et al. (2019), som belyste hvordan personer som kjørte privatbil til vanlig fortsatte med dette under arrangementet til tross for at myndighetene sørget for at det ville bli mer upraktisk og kostbart enn å benytte alternative fremkomstkanaler. Konklusjonene fra Firenze vil ikke kunne sies å gjelde i norske byer uten å utføre lignende undersøkelser her, men det åpner opp for spekulasjon om hvorvidt vanedannelse potensielt vil kunne være en sterkere årsaksfaktor enn informantene selv innrømmet i sine refleksjoner. Det å sammenligne hvordan mobilitetsnettverk i andre land og byer er organisert, samt hvordan det blir mottatt av innbyggerne, kan tenkes å være en svært viktig del av å videreutvikle eget nettverk. Selv om det alltid vil være forskjeller politiske og sosiodemografiske forskjeller som spiller inn på hva som kan gjøres og hvilke resultater det vil føre til, kan man likevel ta inspirasjon av det til ulik grad.

For å danne et helhetlig bilde av hvordan eventuelle mobilitetsrelaterte endringer vil fungere i Norge kan det argumenteres for at undersøkelser som min som tar for seg holdninger og motivasjoner på individnivå vil ha godt av å suppleres med case-studier som i Firenze der endringer blir implementert på midlertidig basis, der man ser nærmere på hvordan innbyggere reagerer i ulike situasjoner. Som vist i tidligere forskning vil ikke intensjon og interesse alltid lede til handling, og det kan eksperimentere å vise til vil kunne fungere som en god indikasjon på hva som fungerer og ikke. Noe tidligere forskning samt erfaringer fra mine informanter viser til er at individer som går gjennom overganger i livsfaser vil ha større sannsynlighet for å endre vaner, og det vil dermed være viktig at disse individene har bærekraftige alternativer som fungerer for dem tilgjengelig, samt tilstrekkelig informasjon om disse alternativene. Hensiktsmessig valg-arkitektur vil spille en viktig rolle i slike tilfeller.

Med min undersøkelse håper jeg å kunne inspirere til ytterligere studier som kan utforske lignende temaer i forskjellige sosiodemografiske og geografiske kontekster, for å utvide vår forståelse av hverdagsmobilitetens kompleksitet. Dette kan sies å være viktig for å kunne utvikle transportnettverk som fungerer for flest mulig og tar hensyn til ulike forutsetninger og behov, samt klimarelaterte utfordringer. Det å forske mer på forskjeller mellom aldersgrupper

og klassebakgrunn i sammenheng med mobilitet vil også kunne tenkes å tilføye viktig innsikt til tematikken om utvikling av bærekraftige mobilitetsstrukturer.

Litteraturliste

- Appelrouth, S. & Edles, L.D. (2016) *Classical and Contemporary Sociological Theory*. California: SAGE Publications.
- Ajanovic, A., & Haas, R. (2018). Electric vehicles: solution or new problem?. *Environment, Development and Sustainability*, 20, 7-22.
- Amirnazmiafshar, E., & Diana, M. (2022). A review of the socio-demographic characteristics affecting the demand for different car-sharing operational schemes. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 14, 100616. doi: <https://doi.org/10.1016/j.trip.2022.100616>
- Asch, S. E. (1955). Opinions and Social Pressure. *Scientific American*, 193(5), 31–35. <http://www.jstor.org/stable/24943779>
- Beck, U. (1992). *Risk society: Towards a new modernity* (Vol. 17). sage.
- Burkhardt, J. E., & Millard-Ball, A. (2006). Who is attracted to carsharing?. *Transportation research record*, 1986(1), 98-105. doi: <https://doi.org/10.1177/0361198106198600113>
- Busch-Geertsema, A., & Lanzendorf, M. (2017). From university to work life–Jumping behind the wheel? Explaining mode change of students making the transition to professional life. *Transportation research part A: policy and practice*, 106, 181-196. doi: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2017.09.016>
- Cambridge Dictionary. (u.å.). *Convenience*. [CONVENIENCE | English meaning - Cambridge Dictionary](https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/convenience)
- Ceccato, R., & Diana, M. (2021). Substitution and complementarity patterns between traditional transport means and car sharing: a person and trip level analysis. *Transportation*, 48, 1523-1540. doi: <https://doi.org/10.1007/s11116-018-9901-8>
- Cervero, R., Golub, A., & Nee, B. (2007). City CarShare: longer-term travel demand and car ownership impacts. *Transportation Research Record*, 1992(1), 70-80. <https://doi.org/10.3141/1992-09>
- City of Ljubljana. (2020). *Ljubljana – second most car sharing friendly city*. Ljubljana [Ljubljana – second most car sharing friendly city » City of Ljubljana](https://www.ljubljana.si/en/second-most-car-sharing-friendly-city)

- City of Ljubljana. (u.å.). *Walking*. Ljubljana. [Walking » City of Ljubljana](#)
- Creswell, J. W. (2014). *Educational Research: Planning, Conducting, and Evaluating Quantitative and Qualitative Research* (4. utg.). Pearson Education Limited.
- Creswell, J.W. (2013). *Qualitative inquiry and research design : choosing among five approaches*. (3. utg.). SAGE Publications.
- Forbrukerrådet. (u.å.). *Bilabonement og bildeling: Disse mulighetene har du*. Forbrukerrådet. <https://www.forbrukerradet.no/siste-nytt/bilabonement-og-bideling-disse-mulighetene-har-du/>
- Fosgaard, T. R., Hansen, L. G., & Piovesan, M. (2013). Separating Will from Grace: An experiment on conformity and awareness in cheating. *Journal of Economic Behavior & Organization*, 93, 279-284. <https://doi.org/10.1016/j.jebo.2013.03.027>
- George, C., & Julsrud, T. E. (2018). The development of organised car sharing in Norway: 1995-2018. *TØI report, 1663*, 2018.
- Grønmo, S. (2016). *Samfunnsvitenskapelige metoder*. (2. utg.). Fagbokforlaget.
- Guadagno, R. E., Muscanell, N. L., Rice, L. M., & Roberts, N. (2013). Social influence online: The impact of social validation and likability on compliance. *Psychology of Popular Media Culture*, 2(1), 51. <https://doi.org/10.1037/a0030592>
- Hartl, B., Sabitzer, T., Hofmann, E., & Penz, E. (2018). “Sustainability is a nice bonus” the role of sustainability in carsharing from a consumer perspective. *Journal of Cleaner Production*, 202, 88-100. doi: <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2018.08.138>
- Hickel, J. (2021). *Less is more : how degrowth will save the world*. London: Windmill Books.
- Hjorteset, M. A., & Böcker, L. (2020). Car sharing in Norwegian urban areas: examining interest, intention and the decision to enrol. *Transportation research part D: transport and environment*, 84, 102322. doi: <https://doi.org/10.1016/j.trd.2020.102322>
- International Energy Agency. (u.å.). *Cars and vans*. IEA <https://www.iea.org/energy-system/transport/cars-and-vans>
- Jachimowicz, J. M., Duncan, S., Weber, E. U., & Johnson, E. J. (2019). When and why defaults influence decisions: A meta-analysis of default effects. *Behavioural Public Policy*, 3(2), 159-186. <https://doi.org/10.1017/bpp.2018.43>

- Johnson, E. J., & Goldstein, D. G. (2013). Decisions by default. In E. Shafir (Ed.), *The behavioral foundations of public policy* (pp. 417–427). Princeton University Press.
- Jung, J., & Koo, Y. (2018). Analyzing the effects of car sharing services on the reduction of greenhouse gas (GHG) emissions. *Sustainability*, *10*(2), 539.
<https://doi.org/10.3390/su10020539>
- Lattarulo, P., Masucci, V., & Pazienza, M. G. (2019). Resistance to change: Car use and routines. *Transport policy*, *74*, 63-72. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2018.11.013>
- Maki, A., Burns, R. J., Ha, L., & Rothman, A. J. (2016). Paying people to protect the environment: A meta-analysis of financial incentive interventions to promote proenvironmental behaviors. *Journal of Environmental Psychology*, *47*, 242-255.
<https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2016.07.006>
- Martin, E. W., & Shaheen, S. A. (2011). Greenhouse gas emission impacts of carsharing in North America. *IEEE Transactions on intelligent transportation systems*, *12*(4), 1074-1086. [10.1109/TITS.2011.2158539](https://doi.org/10.1109/TITS.2011.2158539)
- Nijland, H., & van Meerkerk, J. (2017). Mobility and environmental impacts of car sharing in the Netherlands. *Environmental Innovation and Societal Transitions*, *23*, 84-91.
<https://doi.org/10.1016/j.eist.2017.02.001>
- Norsk Polarinstitut. (2018) *Globale klimaendringer*. npolar. [Globale klimaendringer – Norsk Polarinstitut \(npolar.no\)](https://www.npolar.no)
- Prieto, M., Baltas, G., & Stan, V. (2017). Car sharing adoption intention in urban areas: What are the key sociodemographic drivers?. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, *101*, 218-227. Doi: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2017.05.012>
- Roblek, V., Meško, M., & Podbregar, I. (2021). Impact of car sharing on urban sustainability. *Sustainability*, *13*(2), 905. <https://doi.org/10.3390/su13020905>
- Rose, G. (1982). *Deciphering sociological research*. Bloomsbury Publishing.
- Ryden, C., & Morin, E. (2005). Mobility services for urban sustainability: Environmental assessment. *Moses Report WP6, Trivector Traffic AB, Stockholm, Sweden.*–2005.–39 p.
- Sander, K. (2024, 25. mars). *Barneoppdragelse – fra 1500 tallet og frem til idag*. eStudie.no. [Barneoppdragelse - fra 1500 tallet og frem til idag - eStudie.no](https://www.estudie.no)

- Saunders, M., Lewis, P., & Thornhill, A. (2016). *Research Methods for Business Students* (7 utg.). Pearson.
- Schröder, T., & Wolf, I. (2017). Modeling multi-level mechanisms of environmental attitudes and behaviours: The example of carsharing in Berlin. *Journal of Environmental Psychology*, 52, 136-148. doi: <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2016.03.007>
- Silverman, D. (2020). *Interpreting qualitative data*. (6. utg.). SAGE Publications.
- Svirčić Gotovac, A., & Kerbler, B. (2019). From post-socialist to sustainable: The city of Ljubljana. *Sustainability*, 11(24), 7126. <https://doi.org/10.3390/su11247126>
- Thaler, R. H., & Sunstein, C. R. (2008). *Nudge: Improving Decisions About Health, Wealth, and Happiness*. Penguin Books
- Tjora, A. (2021). *Kvalitative forskningsmetoder i praksis*. (4. utg.). Gyldendal Akademisk.
- Urry, J. (2007). *Mobilities*. Polity.
- Urry, J. (2012). Does Mobility Have a Future?. I Grieco, M., & Urry, J. (Red.), *Mobilities: New perspectives on transport and society*. (s. 3-21). Ashgate Publishing.
- Verplanken, B., & Whitmarsh, L. (2021). Habit and climate change. *Current Opinion in Behavioral Sciences*, 42, 42-46. <https://doi.org/10.1016/j.cobeha.2021.02.020>
- Voksne for Barn. (2022). *Foreldrerollen: om gleder og utfordringer ved å ha barn i Norge i dag*. Voksne for Barn. [Barn-i-Norge-2022-Foreldrerollen.pdf \(vfb.no\)](https://www.vfb.no/Barn-i-Norge-2022-Foreldrerollen.pdf)
- Wangsness, P. B., Ciccone, A., & Nenseth, V. (2023). To what degree can carsharing substitute car ownership?-Self. *Imagine*, 20, 57.
- WorldData. (April, 2024). *Transport and infrastructure in Norway*. WorldData.info. [Transport and infrastructure in Norway \(worlddata.info\)](https://worlddata.info/transport-and-infrastructure-in-norway)
- Østhus, A., (2023, 26. januar). *3 av 4 barn deltar i organisert idrett på fritiden*. SSB. [3 av 4 barn deltar i organisert idrett på fritiden – SSB](https://www.ssb.no/3-av-4-barn-deltar-i-organisert-idrett-pa-fritiden)

Vedlegg

Intervjuguide for medlemmer av bildeling

Introduksjon

1. Kan du oppgi din alder?
2. Bosted?
3. Hvordan vil du beskrive din relasjon til tidspress i hverdagen?
 - a) Er du opptatt av effektivitet til daglig?
4. Hvor lett har du for å tilpasse deg forandringer i din daglige rutine?
5. I hvilken grad er du opptatt av klimarelatert tematikk?
6. Hvordan opplever du fremstillingen av klimarelaterte saker i nyheter og andre medier?
 - a) Tenker du over denne problematikken i din hverdag og ved ulike beslutningsprosesser?

Bilbruk og deling

1. Hvor stort behov har du for å kjøre bil i din daglige rutine?
2. Hvor lenge har du vært medlem i bildelingsordningen?
3. Hva var årsaken(e) til at du meldte deg inn?
 - a. Hadde du bekjente som var medlem?
4. Hadde du egen bil før innmelding?
 - a. Hvis ja: Hvor mye brukte du den?
 - b. Til hvilke formål brukte du den?
5. Hvor ofte benytter du deg av delebiler?
6. Hva er de vanligste formålene for bruk av delebil?
 - a. Kjører du ofte sammen med noen andre i bilen? I så fall hvem?
 - b. Bruker du bilen mest for eget formål eller for andre? (Kjører du andre eller hjelper andre med ærend, osv)
7. Har du privatbil i tillegg til medlemskap i bildeling?
 - a. Hvis ja, hvor mye bruker du den i forhold til delebiler?

- b. Hvorfor har du medlemskap i tillegg til egen bil?
 - c. Bruker du dem til ulike formål?
- 8. Hvem deler du medlemskapet med dersom du deler det?
- 9. Hvordan har vanene dine relatert til transport i hverdagen endret seg etter medlemskapet?
 - a. Kjører du mindre nå enn før dersom du hadde bil før?
- 10. Hvordan har du opplevd endringene?
 - a. Positivt/negativt?
 - b. Savner du å eie privatbil, evt. hvilke elementer savner du? (dersom du eide bil før)
- 11. Føler du at ditt nåværende kjøremønster stemmer overens med ditt reelle behov for bilbruk?
 - a. Hva føler du evt du kunne kuttet ned på?
- 12. Har du på et tidspunkt vurdert å avslutte medlemskapet?
 - a. Hvis ja, hvorfor?
 - b. Dersom bildeling blir dyrere i nær fremtid, vil du likevel ha ønske om fortsatt medlemskap?
- 13. Hvor viktig er bilmerke og modell for deg?
- 14. Hvordan opplever du organiseringen og medlemsvilkårene i ordningen?
 - a. Har du tanker om hva som burde vært bedre?
- 15. Hva tror du er årsakene til at folk ikke ønsker å delta i bildelingsordninger?
- 16. Hvor viktig tror du tilgang på offentlig transport er i relasjon til folks motivasjon til å velge bildeling fremfor privatbil?
 - a. Var kollektivtilbudet noe som påvirket din beslutning om å bli medlem?
- 17. Hvordan ville du stilt deg til en eventuell omvending til utelukkende elektriske biler i ordningen?
 - a. Er dette noe som ville påvirket ditt ønske om fortsettelse på medlemskap?
- 18. Hva er dine tanker om et eventuelt mål om å begrense bilbruk generelt i byen?
 - a. Kan du begrunne tankene dine om dette?
- 19. Har du opplevd misnøye fra naboer eller andre med privatbil over den økte prioriteringen av delebiler til parkeringsplasser?
 - a. På hvilken måte?

Stilling til scenarioer

20. Det er generelt i verden et økt fokus på å begrense utslipp fra fossile kjøretøy. I den sammenheng lurte jeg på hvordan du ville stilt deg til et scenario der man får et påbud om å benytte delebil dersom man skal kjøre i bestemte soner i sentrum?
 - a. Hvordan tror du personer som ikke deltar i bildeling ville reagert på dette?
21. Et annet mulig scenario kan være at privatbiler får begrenset tilgang til parkeringsplasser, mens delbiler blir prioritert.
 - a. Hvordan ville du stilt deg til denne situasjonen?
 - b. Hvordan tror du ikke-medlemmer ville reagert?
22. Dersom flere bedrifter får avtaler om billigere medlemskap gjennom firmaet, tenker du dette vil få flere til å gå over til deling?
23. Hva tenker du er mest effektivt for å oppfordre folk til å endre vaner - straffereaksjoner eller belønningsreaksjoner?
 - a. Kan du utdype/begrunne dette?

Intervjuguide privatbileiere

Introduksjon

7. Kan du oppgi din alder?
8. Bosted?
9. Hvordan vil du beskrive din relasjon til tidspress i hverdagen?
 - a) Er du opptatt av effektivitet til daglig?
10. Hvor lett har du for å tilpasse deg forandringer i din daglige rutine?
11. I hvilken grad er du opptatt av klimarelatert tematikk?
12. Hvordan opplever du fremstillingen av klimarelaterte saker i nyheter og andre medier?
 - a) Tenker du over denne problematikken i din hverdag og ved ulike beslutningsprosesser?

Bilbruk

13. Hvor stort behov har du for å kjøre bil i din daglige rutine?
- a) Hvor ofte kjører du?
14. Hvor lenge har du hatt privateid bil?
- a) Hvor mange biler i husholdningen?
15. Hva er årsakene til at du skaffet deg egen bil?
16. Hva er de vanligste formålene for bilkjøringen din?
- a) Kjører du ofte sammen med noen andre i bilen? I så fall hvem?
 - b) Bruker du bilen mest for eget formål eller for andre? (Kjører du andre eller hjelper andre med ærend, osv)
17. Eier du bilen sammen med noen?
- a) Hvem?
18. Hvordan har dine kjørevaner endret seg over tid?
- a) Hva har ført til disse endringene tror du?
19. Føler du at ditt nåværende kjøremønster stemmer overens med ditt reelle behov for bilbruk?
20. Er bilmerke og modell noe du er opptatt av og har spesifikke preferanser om?

Synspunkter på bildeling

21. Har du kjennskap om bildeling som ordning og hva det går ut på?
- a) Føler du at du har nok kunnskap om det til å kunne vite om det er noe for deg?
22. Har du noen gang vært medlem av en bildelingsordning?
- a) Har du på ett tidspunkt vurdert medlemskap?
 - i) Hvorfor/hvorfor ikke?
23. Hva er dine tanker om bildeling som ordning?
- a) Synes du den økte populariteten rundt dette er positiv eller negativ?
 - b) Kan du utdype dette?
24. Hva tror du motiverer folk til å bli medlemmer av slike ordninger?
25. Hvem tror du er de typiske medlemmene?

26. Har du bekjente som er medlem?
- a) Har dette påvirket ditt syn på bildeling som et alternativ?
27. Er du positiv til en økt prioritering av denne typen ordninger generelt?
- a) Hvorfor/hvorfor ikke?
28. Kunne du vurdert medlemskap i bildeling i fremtiden?
- a) Hva må eventuelt endre seg for at du kunne vurdert å melde deg inn? (Tilgjengelighet, prisnivå, utvalg av biler, osv.)
29. Hva er dine tanker om et eventuelt mål om å begrense bilbruk generelt i byen?
- a) Kan du begrunne tankene dine om dette?
30. Tror du at tilgjengeligheten og effektiviteten av offentlig transport kan påvirke din vilje til å endre transportvanene dine, spesielt i relasjon til mulig overgang fra privatbil til bildeling?
- a) Hvorfor eller hvorfor ikke?
- b) Hvilke aspekter innenfor dette mener du spesielt kan påvirke denne beslutningen?
- c) Er du fornøyd med kollektivtransporten der du bor?

Stilling til scenarioer

31. Det er generelt i verden et økt fokus på å begrense utslipp fra fossile kjøretøy. I den sammenheng lurte jeg på hvordan du ville stilt deg til et scenario der man får et påbud om å benytte delebil dersom man skal kjøre i bestemte soner i sentrum?
- a) Hvordan tror du dette ville påvirket din motivasjon til å bli medlem i bildeling?
32. Et annet mulig scenario kan være at privatbiler får begrenset tilgang til parkeringsplasser, mens delebiler blir prioritert.
- a) Hvordan ville du stilt deg til denne situasjonen?
33. Dersom flere bedrifter får avtaler om billigere medlemskap gjennom firmaet, tenker du dette vil få flere til å gå over til deling?
- a) Kunne det hatt noe å si for deg?
34. Dersom delebiler blir utelukkende elektriske, vil dette påvirke holdningen din til deling?
35. Hva tenker du er mest effektivt for å oppfordre folk til å endre vaner - straffereaksjoner eller belønningsreaksjoner?
- a) Kan du utdype/begrunne dette?

Samtykkeskjema for prosjektet «Hverdagsmobilitet i endring: En kvalitativ undersøkelse av motivasjoner bak delebil-brukere og privatbileieres transportvalg»

Dette er et skriv med informasjon om deltakelse i et forskningsprosjekt hvor temaet som undersøkes omhandler folks vaner i forbindelse med hverdagstransport, og hvilke forhold som påvirker valg i sammenheng med dette. Prosjektet vil i hovedsak fokusere på bildeling og privatbilkjøring som valg av fremkomstmiddel i personers daglige liv. I det følgende vil du bli informert om formålet med prosjektet og hva det innebærer for deg å delta.

Prosjektets formål

Prosjektet du har fått spørsmål om å delta i er i forbindelse med min masteroppgave i sosiologi fra Universitetet i Bergen. Formålet med oppgaven er å skaffe en dypere innsikt i hva som ligger bak motivasjonene til personer som velger å kjøre privatbil og personer som kjører delebiler. I tillegg til å se på hva som motiverer personer ønsker jeg å få et innblikk i forskjeller mellom formålet for bilbruken til de to gruppene, og dermed hva som er deres behov i hverdagen i relasjon til transport. Dette kan tenkes å være et viktig tema å rette søkelys på da transportsystemet i Bergen som andre steder er sannsynlig å forandre seg betydelig i nær fremtid. Dermed er det relevant å undersøke hva som ligger bak endringer i atferd og vaner, samt hvordan man best kan skape et transportnettverk som er tilpasset alle samtidig som man tar tilstrekkelige klimamessige hensyn.

Temaer som vil bli tatt opp i eventuelle intervjuer vil dermed være formål og motivasjon bak bilkjøring, holdninger til mulige fremtidige scenarier, og villighet til å gjøre endringer i atferdsmønster.

Informasjon om deltakelse og personopplysninger

Ansvarlig for prosjektet er Sosiologisk institutt ved Universitetet i Bergen. Utvalget består av personer som er medlem og bruker av Dele, en ordning for bildeling i Bergen, samt personer som ikke er medlem og kjører privatbil. Du er blitt kontaktet basert på dette via felles bekjente. Din deltakelse vil innebære et intervju med omtrent en times varighet der du vil få spørsmål basert på tidligere nevnte temaer relatert til dine vaner i forhold til hverdagstransport og motivasjoner/ holdninger rundt dette. Det vil bli tatt i bruk lydopptaker gjennom intervjuet, og samtalen blir transkribert i ettertid.

Deltakelse i prosjektet er helt frivillig, og dersom du velger å trekke deg underveis vil alle personlige opplysninger samt lydopptak bli slettet. Velger du å delta vil opplysninger og opptak bli slettet ved ferdig gjennomført og levert prosjekt (etter planen vil dette skje i juni 2024). Opplysninger om deg vil utelukkende bli brukt til formålet nevnt her, og vil ikke være tilgjengelig for andre enn meg selv og min veileder Ann Elise Widding Isaksen. Ditt navn vil bli anonymisert ved hjelp av koder i selve oppgaven, og lagres adskilt fra annen data for å sikre personvern. Det vil ikke bli oppgitt andre opplysninger enn kjønn, alder og boområde i selve oppgaven. I løpet av din deltakelse i prosjektet har du rett til å få innsyn i personopplysninger som behandles, og få rettet eller slettet disse etter ønske. Dersom du ønsker å klage om behandlingen av opplysningene kan du kontakte Datatilsynet. Behandlingen av personopplysninger i prosjektet er godkjent av RETTE for å være i samsvar med personvernreglementet. RETTE står for Risiko og ETTErlevelse i forskningsprosjekter, og er UiBs system for oversikt og kontroll av behandling av personopplysninger i forsknings- og studentprosjekter.

Dersom du ønsker mer informasjon om prosjektet, deltakelse eller personvern kan du kontakte:

- Meg, Sunniva Eide Tangye, sta040@uib.no, tlf. 94 19 50 90
- Veileder Ann Elise Widding Isaksen, lise.isaksen@uib.no
- Henvendelser om behandlingen av personvern i RETTE: personvernombud@uib.no

Med vennlig hilsen,

Sunniva Eide Tangye

Masterstudent ved Universitetet i Bergen

Samtykkeerklæring

Jeg har lest og forstått informasjonen om prosjektet «Hverdagsmobilitet i endring: Motivasjoner og behov hos privatbilister og delebilbrukere i Bergen»

Jeg samtykker med dette til:

- å delta i kvalitativt intervju
- at mine opplysninger behandles frem til prosjektets avslutning

Prosjektdeltakers signatur, dato