

# SYKKELKULTUREN I BERGEN

Chris Møller

Student nr. 137358

Institutt for arkeologi, historie, kultur- og religionsvitenskap

Universitetet i Bergen

Mastergradsoppgave i kulturvitenskap

KUVI 350

V/2012



# Sykkelkulturen i Bergen.

<b>Innholdsfortegnelse.....</b>	<b>s.2</b>
Innledning.....	s.4
<b>Kapittel 1. Teori.....</b>	
1.1 Innledning.....	s.9
1.2 Problemstilling.....	s.10
1.3 Redegjørelse for teori.....	s.13
1.4 Erving Goffman sine begreper anvendt på syklistene.....	s.14
1.5 Visualitetsteori anvendt på kommunikasjon.....	s.20
1.6 Sykkelkultur globalt og lokalt.....	s.22
1.7 Inspirasjon fra Danmark.....	s.24
1.8 Sykling som politisk og folkelig diskurs i Bergen.....	s.25
1.9 Oppsummering av Kapittel 1: Redegjørelse for teori.....	s.26
<b>Kapittel 2. Metode.....</b>	
2.1 Innledning.....	s.27
2.2 Studiet av sykkelkultur i Danmark.....	s.29
2.3 Presentasjon av mediamaterialet.....	s.30
2.4 Sammendrag av observasjon på Den Nasjonale Sykkelkonferansen, (19.10.2010).....	s.32
2.5 Informantene og informert samtykke.....	s.34
2.6. Sykkel som individuell praksis i ulike former.....	s.37
2.6.1. Fritidssykling.....	s.38
2.6.2. Transportsykling.....	s.39
2.6.3. Sportssykling.....	s.40
2.7 Oppsummering av kapittel 2. Metode.....	s.41
<b>Kapittel 3. Intervjuanalyse.....</b>	
3.1 Innledning.....	s.42
3.2 Fotgjengere.....	s.44
3.3 Sykkelkultur.....	s.47
3.3 Sykkelkulturer i sykkelkulturen.....	s.52
3.4 Sykkelkultur som sanselig praksis sett i ut i fra visualitetsteori.....	s.54

3.5 Kommunikasjon: Kroppsholdninger og samhandling.....	s.58
3.6 Syklister og kommunikasjon med fotgjengere. ....	s.61
3.7 Syklister og kommunikasjon med bilister.....	s.63
3.8 Kommunikasjon definert i trafikkregler.....	s.65
3.9 Oppsummering av analyse del I.....	s.66
<b>Kapittel 4. Intervjuanalyse del II .....</b>	
4.1 Innledning.....	s.67.
4.2 Ritualer i samhandling mellom syklister og bilister.....	s.69
4.3 Syklisten som forsvarer av ”det personlige rom”.....	s.73
4.4 Trygghetsfølelse i trafikken.....	s.74
4.5 Plasstakingens <i>ritual</i> : Syklistene som sist ankomne trafikkgruppe.....	s.76
4.6 Å sykle i byen: Fordring og motfordring.....	s.78
4.7 Defensive strategier.....	s.79
4.8 Oppsummering av analyse del II.....	s.83
<b>Kapittel 5. Konklusjon.....</b>	<b>s.84</b>
<b>5.1 Litteraturliste.....</b>	<b>s.86</b>
<b>5.2 Kildemateriale.....</b>	<b>s.88</b>
<b>5.3 Abstract.....</b>	<b>s.89</b>



Foto: Knut strand/ Bergens tidende

## Sykkelkulturen i Bergen. Innledning

Bergen har aldri vært et Mekka for mennesker som ønsker å benytte seg av sykkel som transportmiddel, men dette hindrer ikke myndighetene å øke sykkelsatsingen. Store pengesummer skal settes inn i tiltak som skal få innbyggerne i byen til å sykle mer. Regjeringen skal doble potten for sykkelveier i storbyene, som et tiltak for å påvirke bystyrene til å få forgang i utviklingen av sykkelveier og andre tiltak som retter seg mot å øke antallet syklistene. Disse planene har sin årsak i den ukontrollerbare trafikkveksten i de norske byene, og sykkelsatsingen blir av mange sett på som et virkemiddel for å motvirke denne økningen, men dette skjer også fordi sykling blir sett på som et miljøvennlig transportalternativ til privatbil. Den vedtatte satsingen på andre former for transport enn dagens bilisme er fastsatt i Klimameldinger og Nasjonal Transportplaner. Det er allikevel forhold som tyder på at Bergen ikke mestrer å øke andelen av syklende like godt som de andre store byene i landet. Det snakkes derfor bl.a. om statlige belønningsordninger som kan gå tapt fordi byen fremdeles sliter med å få innbyggerne til å sykle mer. - ”Bergen har den lite ærerike rekorden av å være den av de store byene som har lavest andel syklistene” hevder Erik

Lahnstein i Samferdselsdepartementet (*Sykkelmillioner kan gå tapt*, Bergens Tidende, 4.5.2012). Spørsmålet som melder seg når dette sammenfallet blir presentert er hvorfor byen henger etter i den viktige satsingen?

I mitt prosjekt har jeg i stedet for å gi et svar selv latt dette spørsmålet bli startskuddet for å reise en hel rekke spørsmål om sykkelfeltet og rettet dem mot syklistene selv.

Ved å sette fokus på sykkelkulturen i Bergen, håper jeg ved prosjektets slutt at noen av disse spørsmålene kan besvares. Svarene er det ingen garanti for at jeg finner, men ved å lete etter særtrekk og distinksjoner kan jeg forsøke å finne ut om det er noe særegent ved måten man sykler her på berget som gjør at praksisen fremstår på en særegen måte. Hvis vi regner syklistene som en kultur er det etter min oppfatning mulig å hente frem informasjon som kan fortelle oss mer om bergensk sykkelkultur, slik den fremtrer for aktørenes bevissthet:

”Phenomenology is occupied with describing things as they appear to the consciousness”.(Frykman & Gilje 2004:)

Fenomenet sykkelkultur har ikke vært gjenstand for humanistisk forskning i byen vår i noen særlig grad, og dette kan således sies å være et neglisjert område for vår kunnskap om mennesker og mobilitet. Når vi tar i betraktning hvor viktig bærekraftige løsninger for transport har blitt i lys av tidsånden, har sykkel fått styrket posisjon i transportøkonomiske sammenhenger. I Bergen har også den lokale luftforurensing ført sykling på vei til fornyet relevans. Men det er det samme overalt, den globale klimatrusselen har ført til at sykkel som relevant transportalternativ er tilbake til en posisjon den ikke har hatt siden slutten 1800 tallet. Vi bør derfor ta dens miljøvennlige egenskaper på alvor også her i byen, og vi bør søke grundigere kunnskap om dette feltet. Derfor er det besynderlig at kulturforskning innefor mange deler av sykkelfeltet er et oversett område, spesielt siden vi nå så gjerne ønsker oss flere sykkelryttere. Mitt argument er at det innefor fenomenologiske perspektiver skal være mulig å finne flere interessante synsvinkler på dette sosiale området, og at det er hos aktørene selv vi må gå for å finne kunnskaper til å skape bedre forhold for syklende.

Å se på sykling som arena for konstituering av kulturell identitet har vært en lite foretrukket vinkling for de veimyndighetene som har ansvar for slik tilrettelegging. Dette er i stedet et felt som i stor grad har vært preget av kvantitativ forskning. Blant annet ser vi at en rekke undersøkelser er blitt gjort i statlig regi for å kartlegge sykkelvaner, med målsetning om å kunne forbedre tilretteleggelse infrastruktur for syklistene. På den nasjonale sykkelkonferansen i Bergen for få år siden, observerte jeg i løpet av seminaret hva som ble lagt frem av holdepunkter for den videre forskningen. Det var blant annet råd om å sikre god forankring, valg av riktig detaljeringsgrad og fremskaffelse av et godt datagrunnlag. Det

inkluderte momenter som bosteds- og arbeidstakerregister: skoledata, trafikktall, fartsgrenser, sykkeltegn, sykkeltrase-befaringer, analyser, analyser etter ATP-modell og ulykkesdata: hvor skjer ulykkene? hvor mange ulykker etc. De fleste beregningene som tilrådes og brukes i forskningen på syklistene synes å være basert på slike undersøkelser. Etter det jeg kan tyde, både på konferansen og innefor sykkelforskningen generelt, er den humanistiske dimensjonen i den eksisterende forskningen forsvinnende liten sammenlignet med veimyndighetens sans for tall, søylediagrammer og statistiske målinger.

Syklismen viser til fenomenet sykling, det at et bestemt antall av trafikantene tar seg fram på sykkel. Det er et trafikkelement som kan telles og måles. Sykkelkultur dreier seg derimot om den kulturelle forståelsen av fenomenet, både sett utenifra og innefra hos syklistene selv. Forskjellen på sykklisme og sykkelkultur er den menneskelige faktor. Syklismen forstås som kvantitativt trafikkelement, som mangler det kulturelle aspektet som det opereres med i fenomenologisk humaniora.

Følgelig vil jeg i dette prosjektet forsøke å løfte sykkelkulturens menneskelige ansikt frem fremfor sykklismen. Ved å samtale med syklistene i Bergen har de kunnet hjelpe meg i dette arbeidet. Jeg ønsket fra starten av dette prosjektet å tre inn på deres arena som kulturforsker og se på syklingens sosiale dimensjon på det hverdagslige nivået. Som metode vil jeg benytte meg av det kvalitative intervjuet som kilde til å frembringe eksempler på samhandling og andre særtrekk ved sykkelkulturen i Bergen. Sammen med innsamlet mediemateriale har jeg dermed en empiri som utgjør et godt datagrunnlag, slik det ble anbefalt på den nevnte sykkelkonferansen. Dette materialet har jeg analysert i en veksling mellom teori og metode og sentralt for undersøkelsen er informantenes samhandlingsformer. Den har også vært viktig i utformingen av spørsmålene som ble benyttet. Sammen med innhenting av detaljerte data fra alle nivå i feltet har intervjuene gitt nye opplysninger om fenomenet. Dette har skapt en fremdrift som representerer forskningsstrategien min, å bygge kunnskapen opp nedenfra.

Der finnes i dag så mange uttrykk for aktiviteten sykling, at det nok kan skrives side opp og side ned om dette. Men det er flere sider av aktiviteten som ikke faller inn under dette prosjektet betraktet som viktige. Jeg har lagt mindre vekt det sportslige aspektet av den, innenfor den disiplinen finnes det mange undergrupper. De finnes overalt, også på gaten, men det er ikke racersykling mitt prosjekt skal handle om. Det er den bruken vi gjør av sykkelen som personlig *transportmiddel* jeg er opptatt av. Denne demokratiske og miljøvennlige måten for personlig transport har et potensial som benyttes av en voksende gruppe. Men den synes å ha et mye større potensial i en by med store utfordringer foran seg med tanke på

trafikkplanleggingen i bykjernen. Jeg vil argumentere for at det ikke finnes mer bærekraftige transportmåter for en by som vår, hvor kampen om plass skjer ustanselig, og hvor flesteparten av alle bydeler er innen rimelig sykkelrekkevidde.

Som jeg nevnte har jeg hatt som utgangspunkt at det er gjort lite forskning på syklistene i Bergen. Det betyr imidlertid ikke at sykkelkultur er et ukjent begrep i humanistisk forskning. Ved hjelp av en studiekollega kom jeg over Fagmagasinet *Visuell Cykelkultur* utarbeidet i forbindelse med undervisningsforløpet på Institut for Kunst- og Kulturvidenskab ved Københavns Universitet. Formålet med utgivelsen av dette tidsskriftet, som omhandler sykkelkulturen i København, er å bedre kjennskapet til nye måter å se og forstå denne kulturen på og ” give innsikt i det store potensiale der ligger i at undersøke sykkelkultur i en akademisk kontekst (Visuell Cykelkultur 2010: 59) Det fungerte som bekreftende for mitt prosjekt, så med denne bakgrunnen var det bare å gå i gang med arbeidet.

Jeg har i dette arbeidet benyttet en rekke spørsmål utformet med tanke på å undersøke informantenes utsagn i lys av de angitte teoriene. Tema som fotgjengere, kommunikasjon, trygghet og sykkelkultur er overskriftene for de ulike drøftingene i analysenes første kapittel. I det andre kapittelet vil jeg gå nærmere inn på begreper fremsatt av sosiologen Erving Goffman som representerer den omtalte mikrososiologien. I denne andre del av analysen vil jeg forsøke å løfte frem ritualer, krenkelsener og ivaretagelse av selvets område som utgangspunkt for forhandlinger og om forskjellige fremgangsmåter for overholdelse av dets territorium. Måten å løfte slike vilkår frem på har jeg overført fra mikrososiologiens studier til situasjonelle og mobile enheter. De fem informantenes beretninger vil gjennom analyser forhåpentligvis vise at sykkelkulturen i Bergen har noen særegenheter for samhandling som viser at ferdighetene som avdekkes innen denne mobile praksisen ikke bare strekker seg til å sykle.

Det vil dessuten i analysene løftes frem hvordan syklistene aktivt søker felleskap i grupperinger som representerer deres eget verdisyn og deres holdninger i trafikken. Jeg vil forsøke å vise hvordan aktørene svarer på omgivelsenes forventninger ved å benytte handlingsmønstre som både står i samsvar med slike forventninger i eksemplifiserte tilfeller og bryter med dem i andre tilfeller. Det vil være naturlig på en vei mot rapport som kan fortelle oss mer om hvordan normer gjør seg gjeldende i handlingspraksiser. Og det vil bli anledning til å kikke på syklistenes forhold til lovgitte normer i dette feltet, representert ved trafikkregler. Siden denne drøftingen som nevnt har en form hvor jeg bruker alt det empiriske materialet som ligger for hånden vil det også bli en sjanse til å benytte visualitetsteori på det empiriske materialet. Det har jeg ønsket å gjøre fordi en del av sykkelkulturens

handlingsformer viser seg i det visuelle som tilhører feltet: forgreninger av sykkelkulturen som fremstår i det visuelle, kommunikasjon igjennom lyd og lys, sansning og visuelle handlingsformer. Det vil også gjøres forsøk på å vise hvordan kreative kommunikative forhandlinger med realitetene opptrer i visuelle representasjoner. Alt dette gjøres for å bestemme hva som konstituerer denne byens sykkelkultur. Til slutt vil jeg også forsøke å vise hvordan subjektive erfaringer blir til holdninger hos sykklistene som avsetter seg som kollektive egenskaper. Dette er forhold som ikke kan avsløres gjennom kvantitative undersøkelser. Nøkkelordene vil da være defensive strategier opp mot trygghet, usikkerhet som motsetning til anerkjennelse av den hverdagslige sykkelkulturen. Slike arbitrære forhold har innvirkning på hvordan syklisten sykler og oppfører seg i et urbant miljø, og derfor vil jeg ved hjelp av samtalene med dem yte feltet den rettferdighet å løfte dem frem i lyset. Sykkelkulturen står i relasjon til trafikkultur. Trafikk kan defineres som et kulturelt uttrykk: "this is how people cross the street, how power relations are made manifest in those interactions, what sort of patterns emerge from traffic"(Vanderbilt 2008: 217). Denne definisjonen omfatter peker også til sykkelkultur.

Bedre kjennskap til sykklistene kan i mange tilfeller bli nyttig, spesielt når vi vet om målsetningen at sykkelandelen i Bergen skal tredobles.



# Kapittel 1. Teori

## 1.1 Innledning:

Denne avhandlingen vil undersøke fenomenet sykklister i trafikk og den sosiale organiseringen som skjer rundt dem i trafikk. Det vil jeg utføre med sosiologisk teori, fremfor alt med begreper om sosial organisering. Ved hjelp av det sosiologiske vokabularet fremsatt av Erving Goffman som handler om perspektiv til å se på sosiale samhandlinger, blir presentert i artikler i boken *Relations in Public* som kom i 1971. Selv om teorien ikke ble utviklet med tanke på sykklister så hadde Goffman et begrep om mobilitet. Med et utvidet syn på hva sykling innebærer, vil jeg gå imot strømmen i feltet for sykkelforskning, og løfte frem sykkelkultur for å vise at det innefor rekkevidden av handlingskunnskap kan finnes flere aspekter som hever kunnskapene våre om fenomenet. Aktørene i feltet sine kulturelle, signalementer, egenarter, gester og motsigelseer er eksempler på tema som har kommet i bakgrunnen den tradisjonelle sykkelforskningen. Når jeg snakker om sykkelkultur, er det ut i fra den forståelsen at: ”something that groups and individuals actively apply and appropriate to ordinate themselves to; feel themselves involved in; to experience the environment around them and make it happen”(Frykman og Gilje 2003: 29)

Med det kvalitative intervju i et forskningsprosjekt, vil jeg trekke inn elementer fra teorier innen kulturteori, sosiologi og visuell kultur. Jeg vil i prosjektet forsøke å komme *til saken* i det kulturelle feltet som omgir den bergenske sykkeltrafikken. Jeg vil i den følgende beskrivelse av prosjektet fortelle hvordan jeg tenker å bruke teori opp mot det praktiske, samt undersøke utfordringer og etiske drøftinger kring prosjektet.

Konteksten blir her trafikken i byen, fenomenet som jeg skal studere er syklistenes hverdag og deres relasjon til hverandre og til andre trafikanter. Fenomenologi er den overordnede teoretiske overbygningen og teori for organisering av samhandling er den underordnede innfallsvinkelen for analyser av det empiriske materiale. Teoriene går nært inn på kulturelle handlinger og erfares som naturlig egnet for å kunne gi fylldige beskrivelser av kulturfeltet rundt sykklister. Jeg vil arbeide med vekt på gode undersøkelser av saksforholdet, sykkelkulturen i Bergen, for å kunne gi hva kulturforskeren Clifford Geertz kalte *‘thick descriptions’* (Geertz 1973).

## 1.2 Problemstilling.

Regn, oppoverbakker, konfrontasjoner med andre trafikanter, fare for fysiske sammenstøt og andre hindringer er bare noen av de negative uttrykkene som beskriver hverdagen til syklister i Bergen. Allikevel er inntrykket av trenden nå at flere sykler men også at flere ønsker å bruke sykkelen som alternativ transportmiddel i byen enn før. Gitt at Bergen har en utstrekning som gjør sykling mellom forstedene og sentrum til en mer enn gjennomsnittlig fysisk dagligdags aktivitet, er dette i alle fall et imponerende utslag av miljøtrenden. Denne trenden har nok blitt ernæring av de klimatiske endringene som har funnet sted globalt og myndighetenes ønske om å føre en klimapolitikk som en følge av dette. Men også miljøforurensingen lokalt har nørt oppunder diskusjonen rundt klimapolitikk, med et tilfelle av luftforurensning vinteren i 2010 hvor målingene viste hele 191 episoder med for høye verdier av nitrogenoksid på Danmarks plass (*Bergens Tidende 03.04.12*).

Skylden for dette har blant annet blitt rettet mot pendlere i privatbilismen, men det er nok flere grunner til at byen fra tid til annen får et *giftlokk* av forurenset luft lagt over seg. Forurensing forårsaket av bilisme er imidlertid ikke den eneste forklaring på at stadig flere pendlere ønsker å benytte sykkel, årsaken til denne økningen består av flere faktorer. Det er et velkjent problem at hovedfartsårene ut av byen blir til flaskehals i rushtiden, og svært mange bergensere blir sittende i kø i privatbilen både til og fra jobb. Tid er penger. Dette har gjort at kalkylen for å kjøre i bil til jobben, for eksempel for bergenserne fra sør for byen, i bydeler som Landås, Minde, Fana, Hop, Paradis osv har endret seg. I det topografisk flate landskapet i disse bydelene sør for sentrum er sykkelpendlere blitt et vanligere syn, trolig fordi det er konkurrerende effektivt med det å kjøre bil inn til byen i rushtiden. Når det gjelder sykkelpolitikk er Bergen – sør det området som har fått størst satsning på sykkelveinett, og kanskje har dette en sammenheng med økningen av syklende fra bydelene der de senere årene. Men bykommunen har lenge hatt ambisjoner om å føre en ny strategi til bordet i tilretteleggelsen av syklende. Denne planen er formulert som en strategi for å øke andelen syklister og har fått navnet sykkelløftet (*Sykkelstrategi for Bergen 2010-2019*, Bergenhus bydelsstyre: Møte 121009, sak 78-09). Dette er byen sitt vedtak om å gjennomføre kvalitetshevende tiltak for syklende i årene frem til 2019. Bergenhus Bydelsstyre fattet våren 2010 vedtaket om denne sykkelstrategien og har satt av store ressurser for å oppgradere infrastrukturen for syklende. I denne planleggingen inngår et helhetlig veisystem for syklende som sammenfaller med Veidirektoratets Nasjonale transportplan og dens mål som er

formulert som at: *Om lag 20 % av alle reiser i Norge innen 2020 skal gjøres med sykkel* (Nasjonal Transport Plan 2010). I Bergen i dag er dette nivået 3 %.(Bergens Tidende 4.5.2012) Med et så målbevisst tiltak som *Sykkelløftet* er, bør alle bydelene rundt byen innlemmes i større grad.

Oppfatningen fra myndighetene sin side er at et helhetlig veinett for syklende er et godt virkemiddel for å øke antallet syklister. Rapporter i forskning på området viser imidlertid at bildet mer sammensatt enn dette. Undersøkelser viser faktisk at det ikke er en nødvendig sammenheng mellom oppjusterte sykkelstier og økning i antall ferdende på dem. I innledning til boken *Cycling and Society: Barriers to Cycling* (Horton, Rosen & Cox 2007), en samling artikler ført i pennen av en rekke forskere på syklister hevdes det at:

”While cycling is increasingly considered important for inclusion in local transport policies, there is little evidence of widespread growth in cycling. This is despite the realisation of some infrastructure measures and promotion initiatives deemed appropriate for increasing cycle use”(Horton, Rosen, Cox, 2007, s. 68).

Dette prosjektet retter seg mot planleggingen av helhetlige infrastrukturer i Sykkelløftet, og som det skal presenteres i denne undersøkelsen, er det i den forberedende fasen at forskning på sykkelkulturer kan bidra med relevant kunnskap rundt de aktørene som sykkelløftet retter seg mot. Denne undersøkelsen vil dreie seg om aktørene selv og alle de faktorene som kan påvirke dem til å sykle. Det er ikke overraskende at det er en rekke faktorer som påvirker folk til å bestemme seg for å klyve opp på setet og sykle til jobb. Som et virkemiddel til å øke andelen syklende er utbygging av sykkelveinett et politisk vedtak med miljømessig gode hensikter. Ut ifra funnene til de engelske sykkelforskerne bak *Cycling and Society* (Horton, Rosen & Cox 2007) er ikke utbygging alene godt nok virkemiddel til å øke sykkelandelen. Når vi legger til at de klimatiske faktorene på Vestlandet ikke taler for bruk hele året for majoriteten av syklister, sier det seg selv at målet med å tredoble denne andelen er en stor utfordring. Dette innebærer en kompleks planlegging på høyt styringsnivå, hvor den menneskelige faktor bør overveies. Jeg vil argumentere for at det kreves bedre kunnskaper om hvilke *sosiale* faktorer som bør legges til grunn i planleggingsfasen av et slikt sykkelløft. Dette prosjektet bygger på en ide om at det er hos byens syklister selv vi må søke for å finne vei i et slikt mangfold av sosiale påvirkningsfaktorer. Dermed kan vi sette fokus på hvordan man foruten å legge til rette infrastrukturene for en økning av syklende, kan planlegge en sosial strategi som vil øke motivasjonen og skape en drivkraft for folk til å ta sykkelen fatt

som reelt transportalternativ. Det er forsket på dette området, men brorparten av undersøkelsene dreier seg om kvantitative analyser. Kvalitative analyser er imidlertid et godt alternativ som grunnlag for undersøkelser. Bruk av metoden anbefales i essayet *Barriers to Cycling* hentet fra den omtalte britiske boken *Cycling and Society* (Horton, Rosen & Cox 2007):

Qualitative and quasi –quantitative methods (simple ratings scores associated to qualitative responses) are often required as a precursor to the implementation of quantitative models and help determine the range of parameters that need to be analysed. As a stand alone technique, qualitative analyses can also provide other useful insights that are not able to be tackled using quantitative methods (Horton, Rosen & Cox 2007: 79)

Denne anbefalingen har jeg reflektert over når jeg har satt meg som mål å planlegge en undersøkelse som kan bidra med ny kunnskap om sykkelfeltet i Bergen. Veien til målet, altså metoden i dette prosjektet vil i hovedsak fundamenteres på fenomenologiske og sosiologiske analyser av samtaler med syklister innenfor rammene av den vitenskapelige samtaleformen det kvalitative intervju. Fra tematisering til rapportering vil jeg følge *intervjuundersøkelsens syv stadier* til en rapport som forhåpentligvis makter å kaste nytt lys på den sosiale dimensjonen blant syklende, - sykkelkulturen i Bergen. Gjennom hele prosjektet vil jeg støtte meg til metoden fremsatt i Steinar Kvale sin metodebok for intervjuteknikk: *Det kvalitative forskningsintervju*. Jeg har avgrenset forskningsområdet til det sosiale hverdagslivet i sykkelkulturen for å avdekke subjektive synspunkt hos syklister. I Steinar Kvale sine metoder og sammen med anbefalingene fra de britiske forskerne, eksisterer det et potensial for at denne innfallsvinkelen vil bli fruktbar for dette prosjektet. Det fremgår gjennom hans beskrivelse av forskningsintervjuet:

Når det er snakk om kvalitativ forskning, er fenomenologi mer bestemt et begrep som peker på en interesse for å forstå sosiale fenomener ut fra aktørenes egne perspektiver og beskrive verden slik den oppleves av informanten, ut i fra den forståelse at den virkelige virkeligheten er den mennesker oppfatter (Kvale 2009: 45)

Så med *det kvalitative intervju* som metode, vil jeg undersøke hvilke bestanddeler som inngår i byens sykkelkultur. Hensikten med dette er i tråd med bokens tilråding, å lete etter særtrekk og distinksjoner som danner sykkelkulturen i byen. Med kultur menes her alle de sosiale

prosessene som inngår i et individs eller en gruppes situasjonelle hverdagsliv. Den fenomenologiske metodens sentrale mål er å forstå aktørens livsverden, og rammene for undersøkelsene i dette prosjektet føyer seg inn i denne dialektikken. Omfanget for undersøkelsen vil derfor være trafikken i Bergen slik en syklist opplever den, og hvordan denne trafikkgruppens handlinger og erkjennelser konstitueres av deres livsverden.

Begrepet "Lebenswelt" eller *Livsverden* ble først brukt av den moderne fenomenologiens opphavsmann filosofen Edmund Husserl, og uttrykker i betydningen her de samlede erfaringer fra et sosialt felts aktører. En vanlig definisjon av begrepet lyder: "Det er tingenes verden i rom og tid, slik vi erfarer dem i vårt før- og utenomvitenskapelige liv" (Husserl 1962:141, Frykman & Gilje 2004: 13)

### **1.3. Redegjørelse for teori:**

Saken i denne undersøkelsen er å studere handlingsmønstre under sykling i trafikk. Derfor er det nødvendig og foreta en gjennomgang av de teoriene innefor feltet som denne teksten skal rette seg mot. Sykling i by krever at man kan kommunisere med andre aktører i trafikken. I denne kommunikasjonen møter syklisten og de øvrige trafikantene hverandre på samme plan og det forutsetter at de har en felles `definition av situationen´(Kristiansen 2005: 199) Enhver som har begitt seg ut for å krysse en trafikkert gate har vært i en situasjon hvor man samhandler med andre ferdende, og det å treffes slik beskriver Goffman som det `sociale møte´(ibid., 199) Det sosiale møte slik det skal forstås i denne forstand, oppstår hvis man som ferdende møter andre i en situasjon hvor begge parter gjør krav på samme område samtidig, og må avstå fra egne intensjoner for å avgi rom til motparten. Dette er også tilfelle på sykkel, men der med fart og bevegelse som en tilleggsfaktor. I forhandlingen med den andre parten oppstår det en relasjon, som fordrer en kommunikasjon vi ikke kan komme unna. I et slik sosialt møte konsentreres de små handlingene rundt intensjonen hos partene og situasjonen blir mer visuelt og samhandlingsmessig komplisert. Kommunikasjonen må da effektiviseres, slik at samhandlingen kan komme i gang, og mye av slike operasjoner gjør vi ubevisst. Når vi beveger oss i by tenker oftest vi ikke på det, men handler nettopp etter disse normene. Situasjonen gjøres enklere og forståelig, ved et visuelt språk hvor gester og blikk utveksles trafikanter imellom, i en konstant strøm, underveis til ferden stopper: "Den helt centrale oppgave for mødets deltagere er ifølge Goffman at uttrykke og fastholde ´en definition af situationen`.( ibid., 199) De aktørene som er en del av situasjonen går inn i en

forhandling hvor det fremgår en enighet om hvordan de tilstedeværende skal handle ut i fra forutsetningene. `Der råder en form for `modus vivendi´, hvor de tilstedeværende hver især yder deres bidrag til en fælles definition af situationen, som også innbefatter en enighet om at undgå åben konflikt vedrørende denne definition´.(Goffman 1959: 21) Et slikt møte har en karakter av individuell mobilitet og forflytning. Denne måten å se situasjoner på kan derfor også anvendes på syklende, men da bør vi ta fart og bevegelse med i betraktningen. Ved forøkning av de faktorene vil det ha en innvirkning på prosessene som hos syklende er egenartet. Handlingene endres fordi situasjonens varighet reduseres, og øyeblikkets tidsløp forminskes. Det er situasjoner hvor samhandlinger foregår som er interessant for mitt perspektiv. Innblikk i aktørenes egen dimensjon er fenomenologiens kjerne slik etnologen Jonas Frykman og filosofen Nils Gilje tematiserer i artikkelen ” Being There, New perspectives on phenomenology and the analysis of culture”, hvor de siterer Alberto Melucci.

Here phenomenology offers an analytical path by focussing on the consequences of actions rather than their causes” (Melucci 1992: 188, Frykman og Gilje 2004:15)

Sitatet omhandler den vitenskapelige utfordringen med å utføre fenomenologi i praksis, og hvilke aspekter som er overordnet i en slik metode. En måte å løfte frem erfaringenes innhold på i denne forstand skal forstås som å fokusere på konsekvensene av handlingene, mer enn årsakene til aktørenes handlinger.

Som supplerende teori til analysene vil jeg også etablere en plattform basert på fenomenologisk metode med innslag hentet fra sosiologisk analyse. Supplementet vil være representert hovedsakelig av den ovennevnte sosiologen Erving Goffman sine mikrososiologiske tilganger til samhandling, men også med noen innslag av visualitetsteori som kan utvide analysens virkeområde.

#### **1.4 Erving Goffman sine begreper anvendt på syklistene.**

Det er som hevdet mulig å foreta en sosiologisk undersøkelse for å få et innblikk i organiseringen av det sosiale samspillet som skjer i sosiale møter. Den amerikanske sosiologen Erving Goffman har utviklet et begrepsapparat for å dekonstruere samspillet som da finner sted. Metoden blir gjerne benevnt som mikrososiologi, og griper inn i alle de små før -perseptive sammenhenger hvor relasjonell samhandling oppstår.” I kernen af det sociale livs organisering står begrepet fordringer, og rundt om denne kerne bør forskeren rettelig

undersøke de omskiftelige måder fordringerne bliver håndhævet på”( Goffman 2004: 160) Teorien presenteres som *Selvets territorier* fra boken *Relations in Public*(1971)og beskriver ulike fremgangsmåter på det hverdagslige nivået, hvor det enkelte individ handler ut fra sine egne målsetninger, men også i samsvar med omgivelsene sine krav til samspill. I de ulike sosiale felt hvor møter skjer og samhandling finner sted, oppstår det en rekke prosesser rundt og i tilknytning til individet, som organiserer samhandling. Denne har sitt utgangspunkt i håndhevelse av det kroppslig utstrakte området som Goffman benevner som *Det personlige rum*. Samhandlingsperspektivet om det personlige rommet, dreier seg om en usynlig forlengelse av kroppens fysiske utstrekning, et rom rundt kroppen hvorfra individet opererer med opprettholdelse og besørgelse. Rommet betraktes som en sone rundt individet som betjenes som en utstrekning av den personlige sfæren til subjektet eller *selvet*: ”Det er ikke tale om en kugle, men snarere en halvsircel hvor de rumlige krav er større lige foran ansiktet end bagtil”.(Goffman 2004: 162) Dette handlingsrommet rundt individet hvor selvets grenser markeres, blir ifølge Goffman utsatt for stadige konfrontasjoner i de sosiale møter. Det abstrakte området representerer for individet et avstandsforhold som i ulike scenarioer kan bli krenket av andre, men også forhandlet rundt og respektert som en forlengelse av kroppens utstrekning. Ulike scenarioer betyr at flere personer kan utfordre en person sitt personlige territorium på ulike måter, og utfallet bestemmes av samspillet som foregår mellom to eller flere parter på et fysisk sted. Ved å følge denne sosiologiske handlingsteoriens fremgangsmåte, egner den seg for å åpne opp og løfte frem sosiale relasjoner som kan være ganske ulike i form og struktur, og som regel er håndhevelsen av det personlige rommet betinget av situasjonen: En person i aktiv samhandling vil nødvendigvis utøve sitt personlige rom annerledes når han vandrer på fortau enn hvis han står i kinokø.

Vi skal nå tenke oss at slik ansikt-til -ansikt samhandling på mikronivå i all sannsynlighet også foregår etter et slikt mønster når en person sykler i en by. Det springer ut i fra den forstillingen at hvis fotgjengerne forvalter et personlig rom så kan denne teoretiske posisjonen overføres til syklistene, fordi de begge er mobile. Videre kan man tenke at hvis en sone med form som halvsirkel i utstrekning utgjør *det personlige rom*, så er det også treffende å anta at der hvor en person er i bevegelse, kan det personlig rom endre form og utstrekning. Vi skal i denne hypotesen tenke oss at det gjelder syklisten, men syklistens personlige rom har selvfølgelig også form relativ etter hvilken situasjon vi taler om. Det som utgjør forskjellen her fra de ulike eksemplene som Goffman tar opp, er det situasjonelle ved syklisten, som f. eks hans fart i forhold til omgivelsene. ”Territorier varierer med hensyn til organisasjon”(Goffman 2004: 161) Hvis vi nå forutsetter at en person er i bevegelse på

sykkel, vil han ha behov for et territorielt område i form mer som en kjegleform snarere enn en gående person sin tenkte halvkule. Med økende fart kan det påstås at et økende og et større og lengre personlig rom vil strekke seg ut foran syklisten. Større fart fordrer en endring i det personlige roms utstrekning, og inntar som beskrevet en annen form enn halvsirkel. Den omtalte kjegleformen fra hvor syklisten utfordrer andre om en situasjonell plass blir et hans territorium, det som konstituerer aktørens handlingsrom. I interaksjon med aktører i et sosialt møte, hvor en av partene er syklist blir et større område gjort krav på hos brukere enn gående, derfor er denne spesielle situasjonen sammensatt av mange handlingsprosesser som preger samspillet mellom aktørene, og er særegen for syklistene. Når man retter fokuset mot vokabularet fremsatt for å beskrive *det sosiale møte* av Goffman, finner man at samhandling mellom syklende og øvrige trafikanter på denne måten kan egne seg til å analyseres i et slikt perspektiv. Han beskriver det sentrale mål for teorien i forordet til boken *Interaction Ritual*: ”Ikke hvorledes mennesker skaber sociale situasjoner, men mer for den struktur, syntaks og organisering, der preger menneskelige møder (Goffman 1967: 3) Deler av denne analytiske metoden som går ut på å avdekke samhandlingsmønstre er mulig å overføre til samhandling som involverer syklist, men det forutsetter at man kjenner betydningen av begrepene innført til dette formålet av den amerikanske sosiologen:

- Godet: Den ønskede gjenstand eller tilstand.
- Fordringen: Retten til å besitte, råde over, anvende eller skille seg av med godet.
- Fordringshaveren: Den part på hvis vegne fordringene blir stillet.
- Hindringen: som her betyr den handling, det materiale, det middel eller den instans som truer fordringen.
- Opphavsmannen eller motfordringshaveren: Den part – hvis der er en – på hvis vegne trusselen mot fordringene blir fremført.
- De agerende: De individer der handler for og representerer fordringshaveren og motfordringshaveren i de forhold der har med fordringer å gjøre.

(Goffman 2004: 160)

Dette er begrepsapparatet er satt inn i et skjema for å bidra til å holde oversikten. (Figur 1) Jeg bør til tross for metodens anvendbarhet forberede meg på at motsetninger og tilfeller hvor denne metoden ikke evner å åpne opp for andre synsvinkler forekommer. Men det kan være forsøket verdt når man tar innover seg hvor mange sider samhandling består av, og hvor komplisert det er å løfte frem alle slike relasjonsforhandlinger fra subjektive utsagn.

Det er min påstand at Goffman sin mikrososiologi kan fungere som instrument til å dekonstruere mønstrene i samhandling mellom syklist, men da i et dialektisk forhold til fenomenologi. En veksling mellom de to teoretiske posisjonene kan avdekke nye sider i



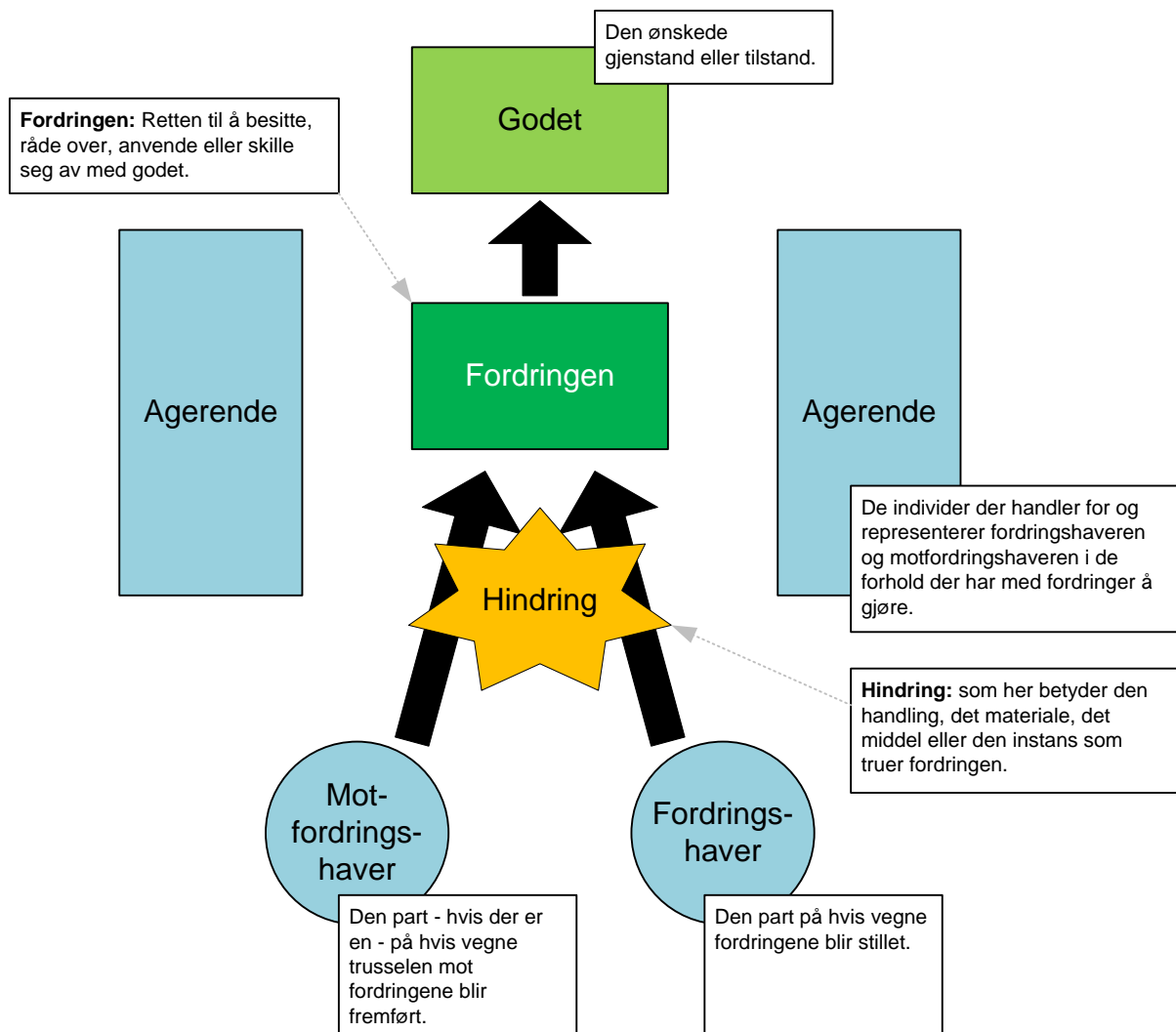
krysningspunktet mellom små handlingsmåter og sykkelkultur. Argument for å innta et slikt perspektiv underbygges av hva sosiologen Sten Andersson sier i boken "Känslornas filosofi":

There are no templates, ready answers or clear-cut connections that you can usually associate with 'proper' science, which looks for rules and predictability. Any scholar engaged in studies of culture ought to be liberated from such a scientific ideal (Frykman & Gilje 2004: 34)

Dette er et forsøk på å bryte ut av mønsteret ved å anvende Goffman sitt begrepsapparat til å analysere subjektive handlinger. Gjennom hele denne studien kommer dette begrepsapparatet til å benyttes for i et forsøk på å løfte frem samhandlingsmønstre i sammenhengen av å være syklist som ferdes i by med andre mennesker rundt: De trafikantene seg som han står i en sosial relasjon med, og følgelig må forhandle med om plass i trafikken. Metodens potensial oppgis av Ole B. Jensen i artikkelen *Erving Goffman and Everyday Life Mobility*: "Goffmans analysis provides us with a rich vocabulary describing how everyday life mobility in the contemporary city is regulated formally as well as informally".(Jensen 2010: 349) Sett i lys av et slikt potensial blir Goffman sine termer også anvendbare for å skille hva som skjer i sosiale møter mellom syklister og øvrige trafikanter. Termene blir distinksjoner som beskriver de elementene i ulike situasjoner hvor hverdagslig samhandling skjer. Dette er ennå å betrakte som et eksperiment, men har sin verdi når vi vet at det i kulturvitenskap er en tradisjon for å trekke på ressurser på andre fagområder, for å løfte frem sider i det sosiale. Den danske sosiologen Søren Kristiansen har beskrevet det sentrale perspektiv i Goffmans *Selvets Territorier*:

I kernen av det sociale livs organisering står begrepet "fordringer" og rundt om denne kerne bør forskeren rettelig undersøge de omskiftelige måder fordringene bliver håndhævet på(Kristiansen(2004: 160).

Det kan først være hensiktsmessig og visualisere begrepene fremsatt i denne tenkningen i en figur:



**Figur 1 - Goffmans begreper**

Dette prosjektet har som intensjon å løfte frem det subjektive synspunkt hos syklisten i Bergen. Det underordnede perspektivet er rettet mot aktørenes hverdagslige samhandlingsmåter, og antakelsen er at dette kan studeres med Goffman sine termer for samhandling fremsatt i *Selvets territorium: det personlige rom*, (Goffman 1971:29-30) som utgangspunkt.

I studier af menneskelig atferd er det faktisk ofte bedst ikke at oppfatte det personlige rum som en egosentrisk fordring man besidder permanent, men som et midlertidig, situasjonsafhængigt reservat som individet bevæger seg inde i midten af'. (Kristiansen 2004 s.163).

Man kan ut ifra dette forestille seg et eksempel hvor en syklist er *fordringshaveren* som befinner seg på fortuet, og at han beveger seg inne i midten av det beskrevne midlertidige og

situasjonsavhengige reservat: *det personlige rommet*. Han vil fremover men har en *hindring*: en fotgjenger som også ønsker å gå fremover, og denne går i syklistens intenderte bane. For å overkomme *hindringen* må både syklisten og den gående i et moment oppgi sin *fordring*: kravet om å opprettholde sitt personlige territorium. Denne handlingen, som handler om å avgi plass, må foretas av begge før passeringen kan skje. I denne flyktige handlingen foregår syklistens forhandlinger med *motfordringshaveren* om å oppnå *godet*. Hvis ikke der eksisterer en gjensidig vilje fra begge parter om å organisere situasjonen, oppstår det et brudd i samhandlingen, og den bryter følgelig sammen. For å oppnå den ønskede tilstanden må *fordringshaveren* altså syklisten forhandle med *motfordringshaveren* for å oppnå *godet*, som i dette eksempelet ble oppgitt til å være å passere *hindringen* altså *motfordringshaverens* personlige rom.

Med denne metoden vil jeg i dette prosjektet bygge analysene av syklistene i Bergen på Goffman sine begreper om samhandling hos mobile individer. Disse individene, som jeg har forklart i eksemplet, ferdes i samhandling med omgivelsene, hvorfra kommunikasjonsformene i samarbeidet utgår fra disse små handlingene.

Situasjoner hvor syklistene kommuniserer en rekke signaler for å markere sitt eget reservat aktivt, - og respektere andres, består av slik sett av handlinger som utgår fra praktiske ferdigheter. Det som skjer på fortauet er organisert i en prosess hvor de ferdende velger fra et sett med forskjellige ”løsninger” for å komme seg frem. Handlingene i disse møtene er basert på praktiske kunnskaper som jeg som forsker må ha kunnskaper om når jeg skal samtale med aktørene om dem, og for å bli i stand til utforme gode spørsmål av relevans for undersøkelsen: ”Practical knowledge is a kind of elementary ‘know-how’ in that intersubjective life that can only be conveyed by the actors themselves who take part and experience what the thing is actually about – *die Sache selbst* - things as they are”(Jackson 1996 - Frykman, Gilje 2003

I Bergen kan disse sosiale møtene være åsted for et bredt spekter av sosiale ritualer, og som i all subjektiv handling griper syklistene slike anledninger an på forskjellig måte, det er syklistens know-how som gir handlingene i situasjonene mening. Undersøkelsen min retter seg mot å studere feltet ved hjelp av eksempler i tråd med den Husserlianske metoden, og ”gå til saken selv” Fenomenolog og filosof Nils Gilje formulerer hvordan man går frem med denne metoden i: *Fenomenologi, konstruktivisme og kulturforskning*: ”Ved å skaffe til veie eksempler hvor sosiale prosesser og empiriske data integreres i den sosiale konstruksjonen av natur og samfunn” (Gilje 2006: 19):. Ved å benytte det kvalitative intervjuet som hovedkilde vil da denne undersøkelsen konsentrere seg om å utforske hvordan syklistene i Bergen sine opplevelser gir seg uttrykk i handlinger som utgår fra sosiale møter. En slik veksling mellom

de vitenskapelige metodene kan som hevdet tidligere vise vei i empirien, uten å bygge på faste prinsipper:”Ty fenomenologiska undersökningar skall inte ledas av principer som med nödvändighet endast blottlägger det som principerna tillåter”(Bengtsson 2011: 27) Vekslingen mellom det fenomenologiske perspektiv og samhandlingsnormer basert på erfaringer kan vise byens sykkelkultur slik den fremtrer for aktørenes bevissthet. Fenomenologien fremstår som et ideal for forskningen som utføres i prosjektet her, fram mot det endelige resultatet.

Focussing on experience is about `being there`. This implies that phenomenology is occupied with describing things as they appear to the consciousness. In other word, the way problems, things, and events are approached must involve taking their manner of appearance to consciousness into consideration” (Moran: 2000:6, Frykman & Gilje 2004: 14)

Aktørenes erfaring vil derfor være utgangspunktet i analysen av deres utsagn og meninger, sammen med de sosiologiske begrepene som er rettet mot samhandling i det sosiale møtet.

## **1.5 Visualitetsteori anvendt på kommunikasjon.**

For å analysere kommunikasjon mellom syklister og den øvrige trafikken vil jeg trekke inn Visualitetsteori, representert av Michel de Certeau og Erving Goffman. Perspektiver innen visualitetsteori kan brukes til å forstå intensjoner og handlingsmønstre hos syklister slik det fremgår av definisjonen fremsatt av forfatterne Marita Sturken og Lisa Cartwright i boken *Practices of looking* hvor visuell kultur defineres:

As the shared practices of a group, community, or society through which meanings are made out of the visual, aural and textual world of representations and the ways that looking practices are engaged in symbolic and communicative activities. (Sturken, Cartwright s.3, 2009)

Kan det anvendes visualitetsteori til å se på syklister? Hovedargumentet her er at visualitetsteori kan anvendes som metode til å studere empirisk materiale og samhandling innen sykkelkultur, men det vil i den senere analysen også bli gjort forsøk på å løfte frem tilslørte praksiser hos syklister ved hjelp av teorien. Dette støttes av argumentet om at syklister foruten å signalisere til omgivelsene i handlinger som kan kommuniseres visuelt og auditivt, også tilegner miljøet rundt seg mening gjennom skjulte praksiser når de er ute og sykler.

Opptreden kan dessuten i seg selv være en visuell identitetsmarkør, som det også skal demonstreres i analysene, hvor samhandling er nedfelt i kulturen gjennom visuelle representasjoner. Både ritualer og krenkende atferd på sykkelen kan knyttes til en prosess hvor signaler for kommunikasjon skjer gjennom et sett med signaliserende håndbevegelser. Urbane syklisters hverdag handler om at de gjennom fordringer i situasjonsavhengige reservert samarbeider med andre aktører som syklist, fotgjenger og bilist underveis til sine destinasjoner. Sykkeltkultur i urbane miljøer, er nødvendigvis underordnet trafikkultur i den forstand at det er på den arenaen de vesentligste handlingsmønstre tilknyttet sykkeltkultur oppstår, og disse viser seg i det visuelle planet. På det visuelle nivå kan man hevde at trafikkultur har noen tilnærmet universelle samhandlingsmønstre, som går på tvers av kulturelle forskjeller. Visuell kommunikasjon i trafikkerte miljøer, bringer med seg handlinger som er like på tvers av land og byers særegne kulturforskjeller. Handlinger i samspill med andre, og visuell interaksjon skjer overalt etter samme mønster innenfor urban trafikkultur. Påstanden her er at visualitetsteori er et adekvat perspektiv til å studere avskallinger av fenomenet sykkeltkultur, hvor utømmende beskrivelser er idealet.



2 Foto: michael Collville- Andersen/ Copenhagenbicyclechic.com

## 1.6 Sykkelkultur globalt og lokalt.

Det er blitt gjort en hel rekke undersøkelser vedrørende sykling som sosial praksis, og feltet har mange forgreininger. Både som en følge av at sykling er en aktivitet som inngår i mange forskjellige sammenhenger, og som en følge av at aktiviteten har eksistert som folkelig aktivitet siden slutten av 1800 - tallet. Den første perioden la grunnlaget for sykkelen som et personlig instrument for transport, og sammen med den tekniske utviklingen av sykkelen i seg selv og integreringen av ulike bruksmåter til urban transportmetode og moderne fritidsaktivitet har dette feltet i dag et stort antall uttrykk. Alt etter bruksmåte er sykkelen beskrevet som et instrument som har gjort mennesker i stand til å dekke et meget variert felt av aktiviteter. Det strekker seg fra sportslige fremganger til integrering av syklistere som trafikanter, fra demokratisering av transport til sykling som miljøvern. Følgelig er også det

forskningmessige feltet stort, fra historiske perspektiver til å omhandle evolusjonen innen transportsykling og videre til å studere livsstiler hvor sykkelen utgjør en viktig bestanddel. Av de mest vanlige emnene i den sosiale forskningen finner vi ulike eksempler på sykling som personlig praksis, sykling og kjønn, budsykling som livsstil, sykling som kroppslig opplevelse m.fl. Man finner selvfølgelig også et stort antall deskriptive lineære historiske fortellingene av sykkelen som fenomen, herunder utviklingen av sykkelen, sykling som sport, den sosiale påvirkningen i historisk perspektiv m.fl.

I denne undersøkelsen er det imidlertid den lokale sykkelkulturen, slik den fremstår i dag som er område for oppmerksomheten. Det vil åpne for at studiet av dette lokale uttrykket av kulturen kan undersøkes med inspirasjon fra et utvalg kilder i feltet som omhandler sykkelkultur. Når man studerer det som skrives i mediene fra dette feltet vil man finne at syklister i denne byen ofte forbindes med en homogen gruppe, hvor identitet og symbolikk forutsettes å være en felles plattform for dem alle. I faglitteratur som er utgitt på området finner man det motsatte: Sykkelkulturen er utrolig mangfoldig. Så i sammenhengen av å se på en spesiell bys sykkelkultur, vil det reise seg et spørsmål om det ikke heller er slik at syklister er en sammensatt gruppe individer som ikke har mer tilfelles med hverandre enn hva fotgjengere i byen har? Aktiviteten definerer fellesskapet i en kultur, det vet vi. Allikevel bevitner de mange forgreiningene i litteraturen om et større felt. Tendensen i de fleste sammenhenger hvor syklisten er klassifisert i én fellesbetegnelse har forutsatt en deling av synspunkter som ikke holder individualiteten i denne aktiviteten som grunntanke. Påstanden er den at når vi er ute og sykler så samhandler vi ut i fra rollen som syklist i kombinasjon med hvordan vi ser på oss selv. Sykkelkulturen er konstituert av aktørens valg av roller. I de ulike rollene fremstår aktørene forskjellig, og representerer kulturen fra ulike ståsteder. Artikler omhandlende sykkelkultur vil derfor kun fremstå som bakgrunnsmateriale for analysen av samtale.

Den forskningen som jeg vil benytte stammer først og fremst i fra sosiologien, med Erving Goffman sine studer av mellommenneskelige handlinger satt i kontekst av samhandling, men underordnet et fenomenologisk perspektiv. Som nevnt blir strukturene handling i hans utlegninger omsatt i en terminologi som søker å sette individets handlinger inn i sammenhenger. Jeg ønsker å sette den bergenske syklisten inn i en sammenheng og undersøke hvordan hun trer inn i syklistrollen og fremstår som en karakteristisk figur i trafikkbildet, samt hvordan sykkelkulturen i byen konstitueres som en følge av at syklistens handlinger på basis av en slik sammenheng.

## 1.7 Inspirasjon fra Danmark.

Da jeg i 2010 valgte å begynne med oppgaven å utforme en undersøkelse som løftet frem sykkelkulturen i Bergen var det etter inspirasjon fra samtaler jeg hadde med min samboer. Hun hadde bodd i København i en periode, og jeg oppholdt meg derfor der nede i ulike perioder tidlig på 2000 tallet mens hun studerte ved Københavns Universitet. Under disse oppholdene ble det en stigende interesse for å sitte i vinduskarmen i København og kikke på syklistene som kom i hopetall fra Vesterbro. De ulike syklistgruppene fasinerte med sine ulike visuelle uttrykk, og den velutviklede samhandlingen mellom syklistene, og samhandlingen med de øvrige trafikantene gjorde sterkt inntrykk på meg.

Det ble tydelig for meg at satsingen på sykling i over hundre år i Danmark hadde ledet dem til en av verdens beste forhold for samferdsel på sykkel. Min samboer og jeg diskuterte hvorvidt dette var grunnet byens flate landskap alene, eller om det fantes flere årsaker til at sykkelkulturen i København fungerte så godt. Og vi var skjønt enige om at vi ikke kunne sette fingeren på akkurat hva som gjorde syklingen i Danmark og København så godt utviklet sett i forhold til Bergen, og Norge til dels. I disse samtalene drøftet vi dette ut i fra den kjensgjerningen at vi har en veldig ulik topografi i Bergen og København. Der finnes bakker i København, men ikke på nær slik de gjør i byen mellom de syv fjell. Våre danske naboer, hvis kultur har mange likhetstrekk med vår, har selvfølgelig kunnet anvende sykkel som transportmiddel i mye større grad enn bergenserne som en følge av dette faktum. Bergen er fra naturens side tøffere utformet for en syklist både topografisk og klimamessig. Det er kultur for sykling i Danmark som sitter i menneskenes måte og handle og samhandle på som gjør den egnet som utgangspunkt for sammenlikninger. Den velutviklede sykkelkulturen i Danmark er i tillegg belagt i en lang tradisjon som det for min egen by ikke er mulig å komme nær i overskuelig framtid. Det er naturlige årsaker til at nordmenn ansees å være født med ski på beina og ikke på sykkel som det heter i den gamle klisjeen. Harmoniske bilder på netthinnen fra sykkelobservasjonen i Kongens by gled over i hukommelsen som noe av det beste eksempelet på urbanitet som undertegnede kunne vedkjennes. Derfor ble ideen født i et av disse øyeblikkene, og det var da jeg fikk interessen for å gjøre noe for å bedre forhold for sykkelkulturen i min egen hjemby.



## 1.8 Sykling som politisk og folkelig diskurs i Bergen.

Det som har gitt meg et videre incentiv for å undersøke byens sykkelkultur, er at Bergen Bydelsstyre våren 2010 fattet et vedtak om en sykkelstrategi som går ut på å gjennomføre kvalitetshevende tiltak for syklende i årene frem til 2019, og har derfor satt av store ressurser for å oppgradere infrastrukturen til syklende. Planlegging av en helhetlig vei for syklende sammenfaller med Veidirektoratets Nasjonale transportplan og dens mål om at: *Om lag 20 % av alle reiser i Norge innen 2020 skal gjøres med sykkel* (Nasjonal Transport Plan 2010). I dag er dette nivået ca. 5 %.( Bergens Tidende 17. 05.2010 ).

Noe av problemet med syklist - integrasjon her later imidlertid ikke til å stamme fra de mindre tilrettelagte forholdene. Det kan hevdes at problemet i stedet synes å ligge i den allmenne holdningen man har til syklistene i byen. For syklistene blir ofte fremmedgjort og kritisert for sine karakteristika, og dette kan man lese i rikelig monn i oppslag i lokalmedier. Konflikter mellom syklistene og øvrige trafikanter oppstår *en masse*. Syklistene blir her ofte omtalt nedsettende av andre trafikanter, og vice versa, da gjerne med bakgrunn i konfrontasjoner mellom trafikkgruppene. Ikke alltid ufortjent, men de virker betydelig overdrevne etter min oppfatning. Satt på spissen fremstår det ut i fra skrivelser i mediene i byen som at sykkelkulturen er i en krigstilstand. Konflikter mellom syklistene og andre trafikanter er en side av saken, på den andre siden kommer der forklaringer om at byen ikke *egner seg* til å sykle i, eller ikke *egner seg* for syklistene grunnlagt på oppfinnsomme måter. Allikevel ruller sykkelhjulene umerket, også her på berget, selv om høsten og vinteren er for de best utrustede. Topografi og klima kan være en utfordring, men er ikke vi nordmenn vant til barskere forhold innen det meste av utendørsaktivitet? Regntøy, lys og hjelm er utmerkede teknologiske beskyttelsesmidler mot norske forhold, det samme er det med vinterdekk og godt giret sykkel om forholdene skulle kreve det. Syklistene tar dessuten mindre plass enn hvis de samme pendlerne skulle benytte hver sin bil. Vi kan altså trygt satse på sykling i Bergen, og bergenserne skulle vært bedre motivert til innlemme syklistene i trafikken bare av den grunn. Men hvilke holdninger hos bergenserne er det som forhindrer at vi skal kunne øke andelen, - ja tredoble andelen syklistene? Min påstand er som nevnt at sykkelkulturen i Bergen trenger å undersøkes grundigere. Jeg vil i neste kapittel begynne med å fortelle om prosessen med å utforme undersøkelsen og valg av metode for prosjektet. Det skal gjøres ved å sette det inn den konteksten som blir utgangspunkt for mine undersøkelser.

## 1.9 Oppsummering av kapittel 1: Redegjørelse for teori:

I dette kapittelet har jeg trukket frem hvilke teorier jeg har valgt for å studere sykkelkulturen, og hvorfor jeg vil studere feltet med nettopp disse teoriene. Undersøkelsen dreier seg om aktørene innenfor et fellesskap som er definert av aktiviteten de beskjeftiger seg med, og feltet skal undersøkes for å avdekke hvilke opptredener, holdninger, normer og koder som forfektes innad i gruppen. Perspektivene som har blitt presentert i dette kapittelet, og som skal benyttes i analysedelen av undersøkelsen har det til felles at de er anvendbare for å studere handlingsmønstre i et uoversiktlig miljø. Syklistene sine hverdagslige opplevelser gjøres enklere og mer forståelig hvis vi undersøker hver enkelt bestanddel i et mikrososiologisk perspektiv. Dette skal gjøres for å kunne kategorisere og trekke sammen tråder i sykkelkulturen som utgjør den sosiale konstruksjonen. Det sentrale perspektivet i den fremstilte forskningen er fenomenologi, men som er underbygget av sosiologiske perspektive fremsatt av Erving Goffman. Jeg har derfor demonstrert i dette kapittelet hvordan dette kan anvendes, for å klargjøre forholdet mellom de to teoretiske posisjonene. Det fenomenologiske perspektivet går ut på å forstå virkeligheten slik som aktørene forstår den. I denne undersøkelsen lener jeg meg til fenomenologi fordi det i de senere analysene skal dreie seg om å se på sykkelkulturens uttrykk og symboler, dens livsverden, med en naturlig innstilling. Hensikten er å få fatt i det subjektive synspunktet for å kunne tolke det opp imot sammenhengen som syklistene i Bergen opererer i, samt de sosiale strukturene rundt syklistene. Empirien i dette prosjektet består i hovedsak av forskningsintervjuer med syklistene. For å styrke konteksten har jeg i tillegg benyttet en etnologisk synsvinkel på mediemateriale som omhandler sykkelkulturen i byen. Til å analysere de subjektive innstillinger i det innhentede empiriske materiale, vil jeg se på syklistene holdninger i et sosiologisk perspektiv. Jeg vil som hevdet benytte begrepene som Erving Goffman har utviklet for å finne strukturer, syntakser og organisering i samhandlinger. Slik ønsker jeg å avdekke samhandlingens sider når jeg i de senere kapitler analyserer utsagn fra samtalene med syklistene. Med å trekke inn elementer fra visualitetsteori har jeg forsøkt å få frem hvordan kultur kan fungere som en meningsproduserende praksis, og at sykkelkulturens tilslørte praksiser hvor bl.a. sansing er en del, er mulig og fortolke i dette perspektivet. I tidligere forskning har vi sett hvordan syklistene innefor feltet ofte blir undersøkt i kvantitative målinger, eller blir sett på innefore en bestemt gruppe. Det finnes lite forskning

som prøver å tolke de subjektive erfaringene hos syklister og sette dem inn i en sammenheng rundt samhandling.

Til slutt i presentasjonen ble det også foretatt en gjennomgang av hvordan sykkelkulturen fremtrer i politiske vedtak, og hvilke holdninger rundt fenomenet som gjør seg gjeldene i tilretteleggelse for kulturen. Vi har også sett at det i forbindelsen med slik tilretteleggelse er en del konfliktområder. I det neste kapittelet vil det illustreres hvilke metoder som har vært sentrale i dette prosjektet.

## **Kapittel 2. Metode.**

### **2.1 Innledning.**

Jeg skal i dette kapittelet gjøre rede for metodene som har vært sentrale på veien mot en rapport fra sykkelkulturen i Bergen. Det er transportsyklisterens hverdag som skal analyseres, og derfor vil det i dette kapittelet redegjøres for hvorfor jeg falt ned på dette som forskningsområde. Som nevnt i oppsummeringen av forrige kapittel dreier dette prosjektet om å se på fenomenene med den naturlige innstillingen, et fenomenologisk perspektiv i kombinasjon med mikrososiologiens syn på handlinger. Dette fordrer en del kunnskap om fenomenet, både praktisk og teoretisk.

Jeg vil i det følgende kapittel beskrive hvordan jeg har gått frem for å skaffe meg så mye kunnskap som mulig på feltet, for siden og kunne avgrense og bestemme det mest relevante forskningsområdet for mitt prosjekt. Jeg vil beskrive hvordan jeg planmessig har bygget meg kunnskap og innsikt i fenomenet, blant annet ved studere historie om sykkelkultur, reise til Danmark for praktisk og teoretisk kunnskap, og ved delta på en nasjonal sykkelkonferanse.

I redegjørelsene for hvorfor jeg oppsøkte de forskjellige arenaene i veien til målet, vil jeg i dette kapittelet prøve å ta leseren med i en prosess hvor kunnskapene bygges opp nedenfra i en klar og logisk form, på vei mot et kunnskapsnivå som syntes nødvendig. De suksessive undersøkelsene vil bli lagt frem med tanke på å vise strategien som ble benyttet i den hensikt å skaffe meg kunnskaper i opptakten til undersøkelsen. Vi skal også senere i kapittelet få en innføring i etiske utfordringer ved å benytte informanter til kvalitativt intervju, og hvilke ressurser som ble benyttet i håndteringen av *Informert samtykke*. Som en

fremgangsmåte for å kunne anvende de vanligste gruppene innen sykkelkultur, vil det også bli foretatt en kort historisk innføring i sykkelen som personlig praksis og tilhørende kategorier.

Med utgangspunkt i det politisk vedtatte *sykkelloftet* og dets intensjoner om å tilrettelegge forholdene bedre for syklister i Bergen, vil jeg med de politiske føringene i bakhånd studere i hvilken grad de stemmer overens med syklistenes egne oppfatninger og vurderinger. Dette gjør jeg for å kunne bestemme hvilke byggesteiner som inngår i og som konstituerer vår lokale sykkelkultur. Et spørsmål som melder seg er hvilken rolle opplevelsen av å sykle i byen spiller for samhandling med andre trafikanter i byen? Finnes det grunnlag for å snakke om en spesifikk sykkelkultur i byen, og finnes der en felles bevissthet på det alminnelige plan om bergenssyklistenes hverdag? Undersøkelsene mine har i fra starten handlet om å få bredest mulig oversikt over feltet som omgir fenomenet sykkelkultur og hvilke kategorier som eksisterer. Slik kunnskap fordrer at alle de historiske og politiske dimensjonene er gjennomgått, slik at ingen åpenbare saksforhold blir oversett. Etter hvert som arbeidet har gitt meg grundigere og dypere forståelse for feltets autonomi har problemstillingen utkrystallisert seg. Som alternativ til bil eller kollektivtransport er transportsyklisten det opplagte mål for mine undersøkelser. Dette utgjør også den største gruppen innefor bysykling på det hverdagslige nivået. Avgrensingen har videre ledet meg til å sette fokus på transportsyklister uavhengig av kjønn og alder, som ferdes til og fra jobb og studier i byen. Det er fra deres ståsted og livsverden mine analyser skal foretas. Andre store kategorier blir innlemmet som underordnede kategorier, men vil også drøftes i den grad de forekommer gjennom samtaler med informantene. Sportssyklister og fritidssyklister er blitt holdt utenfor hovedsakelig av hensyn til undersøkelsens omfang, det samme er syklende barn, natursyklister og andre fargerike kategorier av syklister. Det vil senere i denne undersøkelsen redegjøres for de største kategoriene innefor sykkelkulturen, fordi kjennskap til undergruppene vil styrke forståelsen av de ulike aspektene av fenomenet. I de neste avsnittene vil jeg redegjøre for mine studier på feltet under utvekslingsoppholdet i Danmark samt gi en presentasjon av et innsamlet mediemateriale som begge viser frem forberedelsene som ble foretatt som innledende undersøkelser til mitt prosjekt.

## 2.2 Studiet av sykkelkultur i Danmark.

Jeg søkte tilbake til Danmark sykkelkulturens høyborg, i 2011, stedet hvor jeg først fant inspirasjonen til dette prosjektet, for å finne et stødigere grunnlag for å forske på fenomenet. Som student kvalifisert for Nordlys- stipendet søkte jeg utveksling til Københavns Universitet for å studere visuell kultur på *Institut for Kunst- og Kulturvidenskab*. Den opprinnelige planen var å studere *Visuel Cykelkultur* som eget fag, samme semester, men dessverre ble faget av ulike årsaker ikke satt opp etter endt høstsemester 2010. Jeg forandret imidlertid ikke planen helt, og valgte i stedet å studere Visuell kultur. Dette gjorde jeg fordi faget bygger på mange av de samme teoriene som Visuell Cykelkultur. Gjennom å få kjennskap til ulike aspekter ved faget, åpnet det opp for å benytte en rekke teorier som egner seg til å studere sykkelkultur. Samtidig fikk jeg anledning til å forsterke mine faglige ferdigheter på Goffman sine fagområder. Men oppholdet i Kongens by gav foruten det faglige innholdet, mange nyttige innfallsvinkler til fenomenet sykkelkultur. Ved å studere ved samme fakultet som det avlyste sykkelfaget knyttet jeg til meg noen kontakter innfor en del faglige miljøer, som bistod meg med råd og stilte sine ressurser til rådighet. Den frie oppgaven jeg skrev til dette, omhandlet eksempler på teori fra Goffman anvendt på sykkelkultur. Det er denne som har dannet utgangspunktet for analysekapitlene i denne avhandlingen.

Denne våren var jeg også syklende i trafikken i København, og denne erfaringen skulle gi meg mange inspirasjoner og praktiske kunnskaper. Å få en oppfriskning i en så godt fundamentert sykkelkultur som den man finner i Danmark, var viktig fordi jeg ikke hadde den erfaringen fra å sykle i by som jeg følte var nødvendig for å kunne skaffe meg et bedre ferdighetsnivå sett i fra et praktisk ståsted. Denne erfaringen gjorde meg i stand til å sammenligne mine egne erfaringer med bergenssyklistenes erfaringer, som ville bli et vurderingsgrunnlag for de planlagte intervjusamtalene. Sykling er en kroppslig aktivitet, hvor de mange inntrykk og sosiale mekanismene som inngår i prosessen bør erfares. Det var et viktig aspekt for prosjektet at jeg kunne balansere opplegget mellom praktisk og teoretisk kunnskap. Det er et sammentreff verdt å nevne at både sykling og feltarbeid handler om balansekunst. Uten denne ferdigheten blir det vanskelig å ta seg fremover innefor begge virksomhetene

## 2.3 Presentasjon av mediematerialet.

For å komme feltet nærmere inn på livet, med mål om å gjøre intervjuguiden så relevant som mulig ovenfor informantene, valgte jeg også i denne fasen å innhente data fra de stedene hvor samhandlingen foregår. Blant annet i kulturvitenskapelige tilganger og anbefalinger fant jeg emner til hjelp for å observere den løpende sykkeldebatten i media, og slik at jeg ved hjelp av denne kunne kaste nytt lys over sykkelkulturen i Bergen og dens egenarter. Under hele prosjektets forløp samlet jeg slikt materiale, for å styrke prosjektets aktualitet. Derfor har jeg også fortsatt å samle mediemateriale kontinuerlig i prosessen. Det første mediematerialet som ble innhentet er det som videre har ledet opp til spørsmålene som er blitt anvendt i samtalene med utvalget av syklister. I materialet har jeg vært ute etter å finne eksempler på samhandling og brudd på slike. Jeg har merket meg hvilke stemmer som blir vektlagt mest og hvilke trafikkgrupper som det tales om i reportasjene. I antropologen James P. Spradley sine anbefalinger for etnologisk feltarbeid legges det vekt på det fysiske stedet, hvem som er involvert, handlinger som utføres, fysiske gjenstander, enkelthandlinger, handlingssekvenser osv. (Spradley:1980) Disse anbefalinger ble brukt som guide for å klassifisere materialet i ulike kategorier, de kategoriene det ble naturlig å skille mellom:

Figur: 2 Kategorier av innsamlet mediamateriale.

- Leserbrev:
- Nyhetsreportasjer:
- Debattinnlegg:
- Rapporter fra politiske vedtak om sykkel:

I avisene og nettdebattene, samt opptak av nyhetsreportasjer i tv- sendinger og i artikler om de politiske vedtak fantes grunnlag for å lage et relevant spørreskjema som gav meg slike tilbakemeldinger og beskrivelser fra de temaene som jeg søkte svar på. Ved å studere det oppsamlede mediematerialet, dannet det seg et bilde for hvordan hverdagen arter seg i trafikken i Bergen sett i fra sykkelsetet, og hvilke elementer som utgjør den sammenhengen som var mål for undersøkelsen. Materialet inneholdt mange perspektiv fra trafikanter og synsvinkler på saker som angår sykkelmiljøet. Kjennskap til slike var også av betydning for å

få innblikk i andre trafikanters holdninger til syklistene. Det å danne seg et bilde utenfra, og få et bedre innblikk i hvordan syklistene ble omtalt, ble betraktet som like viktig arbeid i denne fasen, som arbeidet i den senere fasen hvor jeg skulle avdekke perspektiver innefra. Omrisset av konteksten for forskningsområdet ble med denne fremgangsmåten lettere å trekke opp.

I mediamaterialet fantes det altså et grunnlag for å danne seg et omtrentlig bilde av konfliktområder og aktuelle problemstillinger. Å klassifisere dette som en forforståelse gav meg en innsikt som kunne grunngi mine teoretiske valg. Men ikke alt innholdet i mediamaterialet var like relevant. Der var artikler som rapporterte fra miljøet, men der var også leserinnlegg fra syklistene og ikke minst fra andre trafikanter som uttalte seg sprikende og upresist. Kriteriet var at mediamaterialet skulle fortelle meg noe om syklistenes atferd i trafikken i Bergen. Diverse utklipp ble derfor ikke tatt inn i undersøkelsen fordi det omhandlet andre temaer med tilknytning til sykkelkultur enn de som jeg var ute etter. Et stort materiale ble samlet sammen for å gi undersøkelsen større gyldighet og lokal forankring, men en stor del av dette ble vurdert i forhold til målet for undersøkelsen og valgt bort. Det som ble tilbake, er til en viss grad brukt i analysen av samtalene jeg hadde med syklistene høsten og vinteren 2011.

Men det viste seg også at timingen for dette prosjektet heller ikke var så dum. For da Bergen kommune vedtok den nevnte politiske strategien med å bedre forholdene for de syklende, førte det til en oppgang i antall saker som omhandlet de temaene som jeg søkte. Konsekvensene av denne aktualiseringen gjorde ikke bare at mengden saker som handlet om syklistene i byen økte, men også at rapportene og utsagnene i dem ble rikere på beskrivelse fra gateplan i feltet. Min posisjon ble derfor å observere ved hjelp av disse data hvordan denne debatten rullet opp variable synspunkt på *Sykkelløftet*, forøvrig uten å slippe av syne de generelle holdninger til syklistene. Et av de temaene som tilsynelatende fikk mest oppmerksomhet i materialet var som sagt syklistenes atferd i trafikken, mange bergensere følte indignasjon over satsingen på trafikkgruppen. De myke trafikantene ble angrepet med kritikk fra alle kanter, og etter min mening ble de også gjenstand for en hel rekke generaliseringer.

Med påstander som at dette var forsøkt så mange ganger at man ikke hadde tillit til den uttalte strategien fra myndighetene, til påstander om at syklisten ikke kunne integreres i byen ble det klart at dette var et område fylt med motsetninger. Konfliktene i denne debatten ble også presentert i den lokale nyhetssendingen på NRK hvor en drosjesjåfør uttalte at ” Noen syklistene har skylapper for øynene, de ser bare rett frem”( NRK- Vestlandsrevyen 18.10 2010) Konfliktnivået mellom syklistene og de øvrige trafikantene i byen indikerte at sykkelsatsingen hadde sine kritikere, og at noe av denne kritikken kom på grunn av syklistenes omdømme. Debatten gjorde meg oppmerksom på at den var uttrykk for en konflikt som innbefattet flere

parter, deriblant bilister og fotgjengere i byen, som representerte ulike interesseområder. Den tilstrekkelige distansen for å tolke mediematerialet var i denne fasen vanskelig å holde i hevd, men simultant leste jeg faglig litteratur som kunne styrke meg i denne oppgaven, deriblant Kvale sin bok om forskningsintervju. En overidentifisering i denne fasen syntes uunngåelig, men med den faglige ballasten ble jeg etter hvert klar over at refleksjoner over det tilfellet at man alltid ville finne slike motsetninger i rollen som feltforsker. Kritisk refleksjon rundt min egen posisjon, var essensielt for å fortolke mine egne erfaringer samt data fra mediamaterialet, formålstjenlig. Jeg ble i denne fasen også bedt om å levere en prosjektbeskrivelse, hvor alt det jeg hadde samlet meg av oppfatninger skulle oppsummeres og systematiseres til å forme grunnlaget for fremsette problemstillingen. Også i denne ble det lagt vekt på nøytralitet hos forskeren, og dette ble inkorporert i holdningen til prosjektet som en etisk utfordring. Allikevel følte metaforen fremsatt i av drosjesjåføren, i påstanden om at syklistene i Bergen hadde skylapper for øynene ufortjent nedsettende om en så forskjelligartet gruppe. Det styrte meg mot en erkjennelse om økt aktsomhet og nøytralitet i forhold til prosjektet. Jeg ønsket og tre inn på deres kulturelle arena kun som forsker ikke som debattant, for å forsøke å løfte frem forhold ved sykkelkulturen i byen som ikke ennå var avdekket.

## **2.4 Sammendrag av observasjon på Den Nasjonale Sykkelkonferansen, (19.10.10 2010).**

Et sted jeg valgte for å tre inn i feltet var *Den nasjonale Sykkelkonferansen 2010*, som ble avholdt på Scandic Hotel i Håkonsgaten i Bergen. Seminarleder Erik J. Jølsgård ved Statens vegvesen hadde en rekke foredragsholdere med seg på seminaret som handlet om lokale sykkelstrategier i Norge de siste årene. Her følger et lite sammendrag av det jeg noterte i mine observasjoner.

Jeg bestemte meg for å gå på arrangementet og observere det som ble diskutert og lagt frem. Dette kunne være nyttig for prosjektet mitt fordi jeg trengte å skaffe meg kunnskaper om status quo for sykkelkulturen i både den nasjonale og den lokale politikken. Jeg mente dessuten at en deltagende observasjon kunne avsløre hvilke emner og problemer som eksisterer på området.



Deltagerne kom fra kommuner spredd over hele landet, men med fem ledere fra utvalgte sykkelkommuner innefor Statens Veivesen Region Sør og Øst som primære foredragsholdere. Det var innlegg av skiftende art, men fellesnevner for dem var at alle innleggene fokuserte på de politiske prosessene som kommunene har vært igjennom, siden de første føringer for bedre tilrettelegging av sykkeltrafikken ble forelagt i 2006. En delegat fra Kolbotn drøftet hvordan politikken har blitt ført både med tanke på økonomiske perspektiver og påvirkning av lokalpolitikk, mens representantene fra Hamar og Oppegård hadde hovedfokus på praktisk gjennomføring av prosjekter, fra plan til ferdig sykkeltrasé.

Mangfoldet på seminaret var stort, og innleggene spente fra lokal finanspolitikk til nasjonal transportpolitikk. Representanter fra Kolbotn, Hamar og Oppegård informerte om prosesser på det lokale nivået, mens Regionsjef Henrik Duus fra Statens Veivesen foretok en gjennomgang av statens posisjoner i forhold til sykkelkultur i Nasjonalt perspektiv. Han uttalte at det overordnede målet på nasjonalt plan var helt klart å få flere til å sykle. Regionsjefen fortalte også om detaljer i denne prosessen, som at det ut i fra Statens Nasjonale transportplan er Statens veivesen som skal stå for initiativtaking ovenfor kommunene til å satse på sykkelveier. Punktvis gikk Duus gjennom hovedplaner for sykkeltrafikk og mål med denne i Nasjonaltransportplan 2010 – 2019. Her kom det frem mye som var interessant for mitt prosjekt. Det ble lagt frem blant andre, punkter om å sikre god forankring, valg av riktig detaljeringsgrad og fremskaffelse av et godt datagrunnlag. Det siste punktet inkluderte momenter som bosteds og arbeidstakerregister: skoledata, trafikk tall, fartsgrenser, sykkeltellinger, sykkelbefaringer og analyser., analyser etter ATP – modell, pluss ulykkesdata: Hvor skjer ulykkene, hvor mange etc.

Det meste av forskningen som det ble henviset til var resultater frembrakt med kvantitativ metode. Regionsjef Duus kom inn på grunnlaget for Veivesenets arbeid, som var foretatt gjennom kvantitative undersøkelser, nemlig spørreundersøkelser fra de fem sykkelbyene i Region Sør (Kongsberg, Sandefjord, Notodden, Grimstad og Mandal) hvor 700 – 800 personer i hver by ble spurt om sitt forhold til sykling. Undersøkelsene var utviklet av SINTEF i 2006 og 2008, og Transport Økonomisk Institutt i 2010. Resultatene fra disse ble framvist forsamlingen i søylediagrammer. Konklusjon fra Henrik Duus ble også her at resultatmåling er en inspirerende faktor i seg selv, og at fokus fra veimyndigheten på økt sykkelbruk bør vedvare for å gi helseeffekt og velferdseffekt.

Seminaret ga meg en oversikt over hvilke perspektiver på syklisme som er dominerende i Norge. Mitt prosjekt ble også styrket av denne deltagelsen fordi det gav meg et bedre innblikk i hvordan stat og kommune jobber i forhold til sine egne intensjoner i Nasjonal

Transport Plan. Med på lasset fikk jeg også en klart bedre innsikt i de politiske prosesser på området, fra planlegging via beslutninger til tiltak. Hovedinntrykket var at spørreundersøkelsene som ble fremlagt var i størst grad gjort med tanke på å få frem tall. Som interessant bør det nevnes hvordan ulike kommuner i Region Øst hadde satset bredt på prosjekter for heving av antall syklende: De fleste tiltak var basert på undersøkelser som innbefattet tellinger. Med deltagerstatus som observatør fikk jeg dessverre ikke tilgang til disse resultatene. Det var allikevel mange aspekter ved syklisme som ble tydeligere ved denne observasjonen, og mest interessant var det tilfellet at det eksisterte bred enighet om at det i et perspektiv rettet mot bymiljø ville være hensiktsmessig å satse på sykkeltrafikk i fremtiden.

Etter å ha deltatt på sykkelkonferansen ble neste fase av arbeidet innledet med å forberede intervjuene. I den siste delen av metodekapittelet vil jeg derfor redegjøre for hvilke etiske forhåndsregler for forskning som ble foretatt i forberedelsene til intervjuene

## **2.5 Informantene og informert samtykke.**

Jeg har benyttet 5 informanter i denne undersøkelsen, og de ble alle rekruttert gjennom sosiale nettverk. Kriteriene som skulle oppfylles var ganske få: De skulle være voksne jobbsyklende bergensere, og ha erfaring med å sykle i byen. Alle som ble spurt fikk e-post som omhandlet prosjektet og formålet med det. De fikk ikke innsyn i spørsmålene før intervjuene, men de fikk anledning til å stille spørsmål om prosjektet i forkant på e-post. Ingen av de fem informantene som endte opp i prosjektet gjorde dette.

### **Informantene:**

**Ronny**

**Fritz**

**Kaia**

**Håkon**

**(Reidun)**

Den siste av informantene som ble intervjuet var Reidun. På grunn av tekniske vansker fikk jeg imidlertid ikke opptak av dette intervjuet. Jeg fant imidlertid at hennes begrep om ”defensive strategier” gikk igjen i de andre informantenes utsagn, og at dette var så viktig at

jeg valgte å bruke akkurat dette begrepet i analysene. Hun er derfor ikke å regne som informant på linje med de andre, men har status som opphavskvinne til begrepet..

I forberedelse til intervjuene hvor jeg ba informantene om å dele med meg deres erfaringer på sykkel i trafikken i Bergen tok jeg den påkrevde stilling til de etiske metoder som bør ligges til grunn for forskning hvor man benytter seg av informanter. Prosedyren heter *informert samtykke* og retningslinjer er definert som følgende på *Forskningsetisk Bibliotek* (heretter FBIB) sine internettsider:

”At samtykket skal være informert, vil si at den det forskes på, ikke skal være uvitende om det angjeldende forskningsprosjektets metodikk/prosedyrer, formål, type forventede resultater og planlagte formidling. Informasjonen som skal gis, inkluderer også viten om forventede ubeleiligheter, ubehag og risikoer for den det forskes på.”( Fossheim 22. juni, 2009)

Når jeg i tidligst mulig fase inntok denne etiske strategien, var det for å unngå misoppfatninger og skepsis blant informantene om prosjektet de deltok i. Informantene skulle være min tilgang til de subjektive oppfatningene, som er denne metodes sentrale perspektiv. Det forutsatte at de hadde tillit til meg som sykkelforsker, fordi etisk refleksjon er av stor viktighet for resultatene av en slik undersøkelse. De forspurte som samtykket ble deretter tatt inn i prosjektet til jeg hadde de fem personene som jeg søkte. *Oppnådd samtykke* er betegnelsen på en annen prosedyre som anbefales på FBIB:

Samtykket man oppnår, skal være eksplisitt. Det skal også være klart og entydig, med så lite rom for motstridende tolkninger som mulig. Der det lar seg gjøre, betyr dette også at samtykket bør være skriftlig. Ikke minst er det normalt vesentlig at samtykket innhentes på forhånd, det vil si før forskningen går i gang (Fossheim, 22.mai, 2009).

Av personene i undersøkelsen trengte jeg altså et erklært samtykke for å kunne bruke dem som informanter i forskningen. Jeg gav derfor alle en skriftlig redegjørelse for at jeg fulgte slike etiske retningslinjer og informerte dem i overensstemmelse med denne metoden mer inngående om premissene for deres deltagelse. Det innebar å gjøre kontraktfestede avtaler med hver enkelt som i størst grad tok hensyn til personenes ønsker, men også ivaretok deres forpliktelse til prosjektet. På FBIB beskrives utfordringen ved bruk av informanter i ”*Ansvar for den enkelte*” som handler om personvern ved bruk av det kvalitative intervjuet:

Det ligger en spesiell utfordring i det informerte samtykke når prosjektet bygger på en kvalitativ forskningsmetode.. En kvalitativ tilnærming er fleksibel, dynamisk og prosessuell. Derfor kan problemstillinger, spørsmålsstillinger og perspektiver bli endret gjennom hele forskningsprosessen. I den informasjon som blir gitt om prosjektet – eller den kommunikative handling som foregår mellom forsker og den det forskes på – må det tas høyde for at endringer kan skje. Skriftlig informasjon gitt innledningsvis til den enkelte, må kunne suppleres muntlig underveis. Ved et mer dramatisk skifte må det kunne gis statusorientering for gruppen av informanter så de kan stilling til fortsatt samtykke(Alver, 7.september, 2009)

I arbeidet med informert samtykke er det viktig for å forankre forskningen i instanser som har den nødvendige kompetansen Med å overholde en etisk refleksjon i forberedelsene ville jeg på den ene siden sikre meg et godt utgangspunkt for å gi den endelige rapporten validitet og reliabilitet. I FBIB fant jeg de tilstrekkelige retningslinjene for hensyn som er obligatoriske å ta med hensyn til prosjektets etiske forsvarlighet. På den andre siden ville et informert samtykke med en slik forankring også signalisere troverdighet ovenfor informantene i undersøkelsen. Informantene er anonymiserte i tråd med de ovennevnte anbefalingene.



3 foto: Michael Colville- Andersen

## 2.6 Sykkel som individuell praksis i ulike former.

Grunnen til at jeg skal presentere kategoriene av forskjellige syklistere er at denne delingen av syklistere inn i forskjellige gruppene skal gi leseren bedre kjennskap til sykkelkultur og dermed til grunnlaget analysene av informantenes utsagn.

Hvis man skal prøve å peke på ulike kategorier av syklistere er det nødvendig å se på hva formålet med sykkelturen innebærer. Måten en bruker sykkelen på er avgjørende. Fra man setter seg på sykkelen til man går av den igjen har det skjedd noe som angir hvilken del av sykkelkulturen man representerer. Historisk sett er rekreasjonssykling eller fritidssykling den eldste av sjangrene, mens sportssykling er en kategori med nesten like lange tradisjoner. Dette har med den tekniske utviklingen av sykkelen å gjøre, en utvikling som tok over femti år fra det første primitive patentet ble satt på gaten til de første pedaldrevne syklene på slutten

av 1860-tallet ble tilgjengelig for alle samfunnsklasser. Den yngste av de tre hovedkategoriene er transportsykling hvor sykkelen blir brukt som nyttekjøretøy til rent praktiske formål, enten det er transport av varer eller person(er). Forgreininger i sykkelkultur skjedde i hovedsak fordi de første syklene ikke hadde overkommet de første utviklingsmessige steg til å kunne erstatte hesten som det mest nyttige personlige transportmiddel, det skjedde først cirka 1890. Da kom den såkalte *Sikkerhet - sykkelen* i bruk i Europa og Amerika, og var det et gjennombrudd for sykkelen som nyttekjøretøy. Den hadde to like store hjul, rør - ramme og ikke minst bremses. Så i motsetning til sin direkte forgjenger ”Veltepetter” – sykkelen, som med sitt enorme framhjul og meget risikable kjøreposisjon var utrygg for de fleste, ble *sikkerhetsykkelen* skyldig i å forårsake den største revolusjonen innen personlig transport noensinne. Siden har det spredd seg til hele verden, og i dag er transportsykling den desidert største av sykkelkulturens kategorier, tenk da på land som Kina, India, eller Danmark for den saks skyld. Vi skal her kort få en innføring i de tre hovedkategoriene som finnes i litteraturen om sykkelkultur. Disse tre hovedkategorier vil fungere som bakgrunn for prosjektet mitt, når jeg i 3. og 4. kapittel utfører analyse av det empiriske materialet. I analysen vil det i hovedsak settes fokus på transportsykling, men unntak kan forekomme der hvor kategoriene flyter over i hverandre. En av informantene i prosjektet, Håkon, har mye av sistnevnte blanding i sin omgang med sykkelen.

### **2.6.1 Fritidssykling.**

Fritidssykling er som det fremgår av ordet den formen for sykling som omhandler transport av en person i fritidsmodus til nytte for rekreasjon av kropp og sinn. Syklingen innenfor denne kategorien består gjerne av lett trening, eventyr og sosialt samvær. Det er den eldste av sykkelformene fordi det første man kunne tenke seg den gang i 1820 årene, var at det primære bruksområdet for sykkelen lå i avkobling eller trim. Langt utenfor forbindelsen til det vi ser på som sportssykling, kunne menigmann få underholdende og lett mosjon, og aktiviteten er nær beslektet med turgåing. Rekreasjon på sykkelen kunne i likhet med spaserturen foregå i parker eller på veier, så lenge formålet for turen var turen i seg selv. De første syklene hadde ikke pedaler og heller ikke avfjæring, slik at denne formen for sykling ofte krevde en topografi som fantes på slette veier. Utforbakker og kuperte, gjerne sølete veier, ble et terreng hvor sykkelens fremkommelighet gjorde den til et upraktisk fremkomstmiddel.

I nyere litteratur dukker det opp mange slags undersjangre av denne formen for sykling. Opplevelsen av å kunne ta seg frem på hjul mens man opplever ting rundt seg og samtidig innånder frisk luft er et av sykkelkulturens hyggeligste anvendelsesområder. Denne kategorien overlever alle trender, og er nok den største sykkelaktiviteten for barn og kanskje bergensere. Begreper som sosial – sykling, flaneursykling og gatesykling med barn er representanter for denne kulturformen på sykkelsetet.

### **2.6.2. Transportsykling:**

Denne formen for sykling er som nevnt innledningsvis den sist tilkomne av de tre store kategoriene innenfor sykkelkulturen, men altså den største. Den praktiske anvendbarheten som ble mulig gjennom den tekniske utviklingen av sikkerhetssykkelen i 1890 – årene utgjorde et anvendbart alternativ til hestetransport, og ikke minst for gående, som nå kunne ta til sykkelen for å komme seg frem. Denne ”hesten” krevde ingen stall eller mat og gjorde gatene til et renere sted. Gående kunne hurtig og for egen ”maskin” komme seg til steder hvor det var nyttig å befinne seg. Denne formen for personlig transport er så utbredt og vanlig i dag at den overskygger det faktum at vi engang var avhengig av transport av hest, båt eller tog for å komme lengre enn noen kilometer uten å bli utslitt. Denne omveltningen startet faktisk med sykkelens utbredelse i verden. Dens mange patenter gikk dessuten rett inn i bilismen som ferdig utviklede produkter, og gjorde den etterfølgende transportutviklingen mulig. Sykkelen gikk raskt inn i hverdagslivets rutine som en naturlig del av samfunnets puls. Allerede i Veltepetterens tid i 1860 og 70 - årene drømte man om et samfunn hvor sykkelen stod til menneskets tjeneste slik den gjør i dag. Dette observerte klubbmagasinet ”*Bicycling World*” I 1902:

*Nearly everyone could make use of the two - wheeler, especially those who lived in rural communities where no trolleys circulated. As an economical and ever ready vehicle to convey the boy to school or man to work, the bicycle probably will forever remain without a peer.* (Herlihy 2004 s.309)

Denne formen er dominerende blant kategoriene, andre former for sykkelkultur nok må finne seg i å være underordnet i rent antall brukere. I København Kommunes sykkelregnskap fra 2006 svarer hele 54 % av de spurte at de sykler fordi det er praktisk og hurtig. (Visuell Cyckelkultur Fagmagasin 2010: 7) Nytte og transportsykling har ikke tapt nevneverdig terreng siden 1902, men har økt etter hvert som utbredelsen til utviklingsland har funnet sted.

Eksempler på begreper fra denne kategorien: Pendlere til jobb og skole, sykkelbud, syklende politi.

### 2.6.3 Sportssykling.

Konkurransesykling er i dag forbundet med store arrangementer hvor grensene for kropp og reglementer blir presset til det ytterste. Men det har ikke alltid vært slik. Denne formen for sykkelkultur ble utviklet i årene fra 1850 til 1890, og ble mest kjent gjennom den type racersykkel kalt *Velte - Petter* eller *the High – wheeler* som den het på tidspunktet. Dette var også de landene foruten Frankrike som utviklet sykkelløp som en atletisk form for sykling til underholdning og forlystelse for store folkemengder. Likestilling mellom kjønn var også et av områdene som ble påvirket av denne formen for sykkelkultur. De tidligste profesjonelle konkurransesyklistene var av begge kjønn, og de tidligste arrangementene hadde profilerte kvinner så vel som menn blant sine helter. Men også hurtigløp mot hester var en variant av slik sykkelbruk, et symbol på at sykkelen utfordret de gamle tider.

Ta et eksempel på sportssyklingens rolle i moderne kulturhistorie: I Bordeaux ble det skrevet historie da det i november 1868 kom over tre tusen nysgjerrige tilskuere til en lokal park for å bivåne et sykkelløp utelukkende for kvinner. Den profesjonelle *Miss Julie* gjorde en ”overmenneskelig” innsats for å bli utkåret til vinner, og denne nyheten spredde seg verden over. På grunn av denne hendelsen og flere andre vellykkede sportsarrangement ble 1868 utropt til ”Sykkelenes år” i Frankrike. Sykkelen ble som en følge av konkurranser et verdenskjent fenomen. Enda var dette på et stadium hvor sykkelen ikke var blitt allemannseie. Til det var den altfor farlig. Allerede før den store *Sykkel – boomen* i 1892 var sykkelporten innlemmet i alle friidretts og sportsarrangement.

I dag er sportssyklingen utbredd i mange forskjellige sjangre. Konkurranser holdes både i terreng og på apparater, både omhandlende utholdenhet og fart, singel eller på lag.

Eksempler: Terrengsykling, landeveisritt, velodromsykling.



## 2.7 Oppsummering av kapittel 2. Metode.

I 2. kapittel har jeg lagt vekt på metodene som jeg har benyttet i prosjektet for å skaffe meg en grundig oversikt over hele det feltet som utgjør sykkelkultur. Jeg har forsøkt å vise hvordan forberedelsene til en undersøkelse av denne typen krever at jeg har satt meg inn i de ulike sidene ved sykling som er bestemmende for hva som skal kunne betegnes som sykkelkultur. Det første jeg gikk igjennom dette kapitlet var en beskrivelse av utvekslingsoppholdet i Danmark hvor jeg lærte om faget Visuell kultur og hvilket potensial det inneholdt for å studere de ulike siden ved sykkelkultur som jeg har vært opptatt av. Jeg har også presentert innholdet i mediematerialet som ble viktig for å avgrense omfanget av undersøkelsen. Fra dette materialet har jeg trukket noen konklusjoner som ville bli avgjørende for å kunne sette informantene sine utsagn inn i en større sammenheng, da med sikte på skaffe et antall oppfatninger av sykkelmiljøet i byen utenfra, fremsatt i forskjellige debatter og reportasjer. Jeg har også gitt et utdrag fra mine observasjoner gjort på Den Nasjonale Sykkelkonferansen i 2010, observasjoner som gav meg innsikt i de politiske prosessene som omkranser feltet. Jeg har også vist hvordan informantene ble valgt ut og hvordan jeg gikk frem for å sikre at prosjektet ble gjort innefor de rammene som ble angitt nettsidene på *Forskningsetisk Bibliotek*. Jeg har demonstrert hvordan jeg sørget for at disse retningslinjene styrket prosjektets forskningsmessige reliabilitet og validitet, samt viktigheten av at alle informantene gav meg sitt informerte samtykke i tråd med disse retningslinjene.

I kapittel 2 ble det også gitt en kort innføring i hvilke kategorier av syklistere som finnes i sykkelkultur, for å klargjøre hvilke grupper som ville være mest interessant for dette prosjektet.



Sykkelteller i København  
Foto: Privat

## Kapittel 3. Intervjuanalyse.

### 3.1 Innledning:

Strukturen i analysen vil som en følge av den innfallsvinkelen jeg har benyttet ha den dynamikken at jeg underveis trekker inn ulike sider av temaet med teori for å bygge oppunder argumentasjoner og resonnementer i undersøkelsen. Det vil bli beskrivelser av feltet fra alle nivåer som er nevnt til nå, og hensikten er å skape fremdrift som representerer forskningsstrategien min. Det å begynne med det kontekstuelle og det omkringliggende feltet,

følger metoden med å bygge en mur, - å legge stein på stein, for å benytte en sliten metafor. Dermed kan leseren ta del i utviklingen av kunnskapen som tilegnes som en følge av fremgangsmåtene som her benyttes. I det 3.kapittel, analyse del I, har jeg for å komme nærmere inn på beskrivelsene i de subjektive synspunktene hos informantene, tatt utgangspunkt i de erfaringsnære begrepene. Ved å ta utgangspunkt i de begrepene som informanten selv har brukt under intervjuene, håper jeg å få løftet frem forhold som påvirker deres holdninger til ulike trafikanter for å vurdere om dette har følger for deres oppførsel i trafikken. Hovedfokuset er videre å granske om disse holdningen har noen følger for samhandlingene i de ulike formene for det sosiale møte. Jeg vil benytte meg av fremgangsmåten med å dekonstruere de enkelte situasjonene gjennom de teoretiske perspektivene som jeg redegjorde for i presentasjonen av Goffmans teori. Derfor vil Goffman sine begreper rundt organiseringen av de sosiale møtene være i hevd under hele analysen i dette kapitlet. Jeg vil dessuten bruke eksempler for å se hvilke signaler syklisten sender ut når de velger å ta hensyn til andre trafikanter, og å se om det finnes belegg i utsagnene for å si at de gjør det motsatte. Jeg vil også få frem hvilke forskjellige uttrykk for sykkelkultur som eksisterer i hos informantene, og hvordan de opptrer i trafikken ut i fra sine roller. Senere i kapitlet vil jeg også anvende visualitetsteori for å undersøke om der finne noen skjulte praksiser hos syklisten som egner seg å løfte frem ved hjelp av perspektiver fremsatt innefor fagfeltet. Deretter vil jeg analysere holdninger syklistene gir uttrykk for i samhandling med andre trafikanter, og hvilke konsekvenser dette har for kommunikasjonen i det sosiale møtet med de ulike trafikkgruppene. Det vil også bli en sjanse til å gå nærmere inn på konfliktene som ble rapportert i mediematerialet som jeg studerte i forberedelsene til analysen. Fremgangsmåten jeg vil benytte til dette er å speile utsagn i mediene opp mot informantenes utsagn, for å undersøke i hvilken grad de forholdene som det berettes om i mediematerialet eksisterer. Til sist i kapitlet vil det også bli rom for en komparativ analyse av hvordan trafikkreglene virker inn på samhandling, og hvordan de fungerer sett i forhold til sosiale normer. Håpet er å vise noen av forutsetningene som kreves for samhandling samt å trekke noen linjer mellom de to.

## 3.2 Fotgjengere.

Bergen har ikke sammenhengende sykkelanlegg, dvs. traseer hvor bare syklende ferdes, og derfor erfarer den syklende i byen mange forskjellige typer trafikksituasjoner hvor storparten av dem innbærer at syklisten må innordne seg andre trafikanter. Fotgjengere er trolig den gruppen av informanter som de syklende i byen oftest deler plass med, det kan forklares med at de fleste sykkeltraseene er tilgjengelig for fotgjengere. Syklisten må sykle i fotgjengerfelt og på bilvei, i lyskryss sidestilt med tyngre kjøretøy, opp på fortau og ned av fortau. Han bør ta hensyn til alle trafikantene, overholde trafikkreglene, kanskje følge normer som er spesielle for stedet han sykler og overholde en rekke andre krav som framsettes av omgivelsene i en ustanselig prosess. Ferdighetene begrenser seg slik ikke bare til å trø på sykkel, foruten beherskelse av rutiner som ivaretar hensyn og overblikk i alle situasjoner. Etter det politiske vedtaket om en sterkere økonomisk satsing på sykling i byen ble det i ulike medier i byen debattert fordeler og ulemper ved en slik satsing. I et innlegg fra en nettdebattant om ”Sykkel– Bergen” signert en motstander av satsingen, som kaller seg IO, legger han frem det han mener kan bli konsekvensene av en økning i andelen av syklende.:

Det er fint hvis forholdene blir lagt bedre til rette for syklistene. Imidlertid er det en fare for at det kan føre til flere syklist i trafikken. Det er nemlig ikke ønskelig, for syklistene utgjør en stor fare i trafikken, siden en viss prosent kjører både uforsiktig og hensynsløst. Spesielt farlig er syklistene for fotgjengere der de kjører i vei på fortau og gjennom busskøer uten å ta hensyn til de myke trafikanter. ( IO, Bergens tidende, debatt: 18.10.2010 )

Et av de områdene hvor samhandling foregår mellom syklist og gående er steder hvor fortauet er beregnet på begge trafikkgruppene. Men hva foregår under denne samhandlingen? Fra et kulturvitenskapelig perspektiv er dette samspillet som beskrevet innledningsvis et interessant felt som har potensial til å undersøkes nærmere ut ifra de relasjonelle handlinger som finner sted. Under samtale med syklistene har målet vært å komme nærmere inn på situasjoner/ møter hvor samhandling finner sted som, eksempelet med delingen av fortau mellom fotgjengere og syklist.

Informanten Fritz, som bruker sykkel sin både i fritiden og til arbeid, hadde erfaringer som han delte på spørsmål om forskjellige møter med fotgjengerne:

C: Hvordan foregår kommunikasjon mellom deg og de fotgjengere som du må dele plassen med? Du nevnte det så vidt i sted, og vi kan komme tilbake til det seinere, men bruker du stemmen?

I: Nei, jeg bruker, jeg tror jeg aldri har brukt en stemme i hele mitt liv når jeg har syklet, jeg tror jeg knapt nok har brukt bjellen liksom. Rett og slett fordi at jeg sykler ganske rolig, og da på en måte bruker jeg bjellen i god tid, hvis jeg gjør det.

C: Opplever du da at fotgjengerne føler seg tryggere?

I: Ja, da har de god tid til å snu seg. Hvis jeg går på skoleveien med ungene mine og noen andre så ser jeg jo på en måte veldig forskjell på hvordan andre syklistene tar hensyn til unger, det er jo veldig forskjellig. Noen går jo av sykkelen, noen klarer ikke å gå av sykkelen, noen hoier og skriker og de skal frem.

Temaet i denne spørresekvensen fra intervjuamtalene var fotgjengere. På spørsmålet om hvordan kommunikasjon foregår svarer informanten at han unnlater å bruke stemmen når han skal forbi fotgjengere på fortauet, og bruker helst ikke ringerklokken på sykkelen. Han tar seg heller god tid slik at de gående i hans bane får anledning til å justere plasseringen sin på fortauet. Den reduserte farten er et virkemiddel for ham til å oppnå 'godet', dermed det han vil, nemlig å passere fotgjengerne hensynsfullt. Den ansvarsfølelsen informanten demonstrerer her, kan tolkes slik at han ønsker å unngå å signalisere med stemme eller bjelle, for å unngå å gi inntrykk til omgivelsene at han bryter seg vei mellom fotgjengerne. Siden han som syklist er i bevegelse kan han lett forulempe andre på fortauet med en slik atferd, blant annet fordi han ferdes med større hastighet enn de gående. Derfor ser han det som sitt ansvarsområde å gjøre samhandlingen enklere, og Fritz ønsker slik å samarbeide med 'motfordringshaveren'. Informantens innstilling viser en vilje til å vise hensyn som et virkemiddel for å oppnå bærekraftig samhandling. Med stemmebruk ville syklisten kanskje risikere å fremtre som hensynsløs, og kanskje til og med provosere den parten som gjør krav på den samme bane som ham. Med en konfrontasjon som følge av å krenke andres reservat, ville Fritz kunne risikere å ikke oppnå det ønskelige tilstanden, nemlig å passere uhindret. Informanten tilnærmer seg organiseringen av situasjonen defensivt, en strategi som flere av informantene i samtalene benyttet seg av. Denne strategien ble innlemmet i spørsmålsskjemaet, etter at temaet ble gjenstand for drøfting i samtalene. Defensiv strategier ble derfor i langt større grad vektlagt i de senere intervjuene, som et oppfølgingsspørsmål til trygghetsaspekter i trafikken generelt. Denne ledetråden viste seg å være en verdifull tilgang til en hverdagslig praksis hos flere av de intervjuede syklistene.

Taktikken i situasjonen beskrevet av Fritz virker lagt opp for å unngå konfrontasjoner. Avvergingen oppstår ved å forsøke å innta en lav profil, og ved å unngå å vekke negativ oppmerksomhet samt ved å forhandle med omgivelsene med kroppsholdning. Fart kan oppfattes som holdning/atferd. Informanten har i denne situasjonen status som "Fordringshaveren", og for å oppnå sitt mål, "godet", trenger han samarbeid med den andre parten, motfordringshaveren som etter beskrivelsen oppholder seg og går i syklistens bane og

dermed er involvert også som ”hindringen”. En kommunikasjon mellom den gående og syklisten er nødvendig for å organisere situasjonen sammen med fordringshaveren eller fotgjengeren. Fritz søker i stedet en strategi hvor han prøver å redusere de kommunikative prosesser til et minimum, og det gjør han med flere grep. For det første unngår han auditiv varsling av sitt behov for rom eller plass til å passere, for det andre ved å manøvrere sykkelen mellom hindringene, altså fotgjengerne. Slik oppnår han fri bane uten konfrontasjoner med motfordringshaveren. Denne måten og opptre på ovenfor hindringer finner man igjen hos en annen syklist i informantgruppen. Kaia beskriver et tilsvarende eksempel i evnen til å passere hindringer som en pragmatisk ferdighet, hvor hun forsøker å beregne de andre trafikantenes behov, og agerer etter hver enkel situasjons nødvendighet:

I: Ja, jeg prøver å gi de signalene som jeg tenker er nødvendig i enhver situasjon, men det er jo ikke basert på sånn at jeg kan regler, men basert på hva de andre trenger å vite, enten det er fotgjengere eller bilister. En pragmatisk tilnærming.

C: Så når du manøvrerer så sørger du for at de rundt deg ser hva du har tenkt å gjøre?

I: Ja eller hører hva jeg har tenkt å gjøre eller lar de vite at jeg kommer, jeg er også bilist ikke sant?

C: Og fotgjenger?

I: Og fotgjenger

Kaia forvalter sitt ansvar som ferdende basert på erfaringen at hun også kan sette seg inn i de andres situasjon, enten det er som bilist eller fotgjenger. Hun viser slik at hun inntar en empatisk holdning til andre trafikanter, basert på en bedømmelse som har bakgrunn i at hun også kan tre ut av sin egen rolle som syklist. Denne strategien har det til felles med Fritz sin tilbakeholdende og tause praksis at den baseres i stor grad på å vise hensyn til de andre ferdende. I videre forstand har strategien også følger i et større bilde, fordi den oppnår å gi syklistene et bedre omdømme. Syklistene som handler på denne måten fremstår som gode eksempler for resten av miljøet. Som en som ønsker å handle til det beste for kollektivet, og forteller dette for å fremstå som en trafikkerende som baserer valgene sine mer på moralsk ansvar enn på trafikkregler. I samtalen med Fritz kunne det virke som om denne atferden var en bevisst taktikk for å bli oppfattet som en av de syklistene som tar hensyn, og dermed som en moralsk ferdende.

C: Ja, det er flott informasjon for meg. Men når du da sykler på slike steder som i Fjøsanger, der du deler plass, hvordan forholder du deg til fotgjengere da?

I: Nei, da tar du det selvfølgelig ganske rolig, når jeg sykler og hvis jeg skal forbi dem. Det er jo så mye trafikkstøy, jeg har jo ikke lyst til å skremme livet av dem, hvis jeg skal forbi dem, jeg kan jo for eksempel plinge litt i god tid. Men jeg bremser alltid ned, for det skal så lite til for oss å smelle liksom og som fotgjenger også, tror jeg det er ekkelt at syklistene fyker forbi deg.

Den moralske fremferden representerer syklistene på en måte som symboliserer vilje til samhandling. Denne måten å samhandle på er kanskje vanligere enn ryktet tilsier. Den tredje informanten som delte denne praksisen var Ronny. Han har syklet til og fra jobb i Bergen i snart tre år og er muligens den mest erfarne syklisten av mine informanter. Hans erfaringer har likhetstrekk med og gir belegg for Fritz sine betraktninger om at det er lett å skremme fotgjengerne.

I: Det jeg i hvert fall kan påstå er at jeg har prøvd å ta godt hensyn, og ikke suse forbi i full fart, men avpasse farten, og hvis jeg må sykle forbi en som...mange går jo med øretelefoner også, bruker de det så hører de gjerne ikke deg. Så jeg tenker at jeg må vente til jeg ser om jeg kan passere og svish! - ikke i full fart.

C: Nei, og ikke komme overraskende?

I: Nei, ikke den. Noen kvepper jo nesten uansett fordi man går i sin egen verden og det er jo kanskje litt av det som er problemet, med å dele areal med gående, så får man en knyttneve eller..(latter)

Siden flere syklist forteller at de i situasjoner ofte har inntatt en slik defensiv posisjon er kanskje denne måten å håndtere situasjoner på oppstått for å fungere konfliktdempende, og strategien legger til rette for å minimere uønsket konfrontasjon og fører slik til at samhandling blir til alles fordel. Det er imidlertid ikke så enkelt for syklistene i Bergen å komme i posisjon til å fremstå som hederlige og anstendige trafikanter. Det er også flere andre strategier i spill.

### **3.3 Sykkelkultur.**

Når vi taler om defensive strategier hos syklist på fortauet er det mulig å tenke seg situasjoner hvor den motsatte posisjonen forekommer. En offensiv måte og sykle på er etter alt å dømme en like vanlig holdning som den mer tilbakeholdende innstillingen vi har sett noen syklist inntar til de umiddelbare fordringene. I de innsamlede data finnes flere utsagn som viser at slike situasjoner er vanlige. Tilfeller hvor syklist velger å sykle fort etter forholdene, er eksempel på slik en offensiv innstilling, og dette reduserer samhandling. Den offensive måten og angripe situasjonen på fungerer da på en slik måte at syklisten forutsetter at omgivelsen samhandler, og gjør vei. Hvis de andre partene i den skyndsommets bane ikke velger å ta hensyn til et slikt krav er konsekvensen av holdningen sammenstøt og brudd i samhandlingen. Goffman hevder tillit er en grunnleggende faktor for å unngå slike brudd, og at det krever gjensidighet i en handling mellom aktørene i situasjonen for å være i stand til å organisere utfallet av situasjonen.

“City streets, even in times that defame them, provide a setting where mutual trust is routinely displayed between strangers. Voluntary coordination of action is achieved in which each of two parties has a conception of how matters ought to be handled between them, the two conceptions agree, each party believes this agreement exists, and each appreciates that this knowledge about the agreement is possessed by the other. In brief, the structural prerequisites for rule by convention are found. Avoidance of collision is one example of the consequence“(Goffman 1972: 17)

Fordringshaveren, det vil si den offensive syklisten som kommer i større fart, forutsetter at opphavsmannen og de andre agerende i situasjonen vil tre til sides, og gi avkall på sin egen fordring frivillig..Denne utnyttelsen av tillit, er ganske sannsynlig beregnet ut i fra erfaringen om at ingen ønsker sammenstøt. Fart blir en markering av territoriet, og dermed legger den fordringshavende syklisten beslag på territoriet. Hvis noen i hans kjegleformede bane derimot går ut fra at han vil sykle utenom dem, så er gjensidigheten brutt. Sammenstøt som følge av brudd i samhandlingen er en vanlig konsekvens av uenighet kring organisering av situasjonen. Informantene forteller lite om slike sammenstøt, selv på direkte spørsmål, men forteller om observasjoner av andre syklistere som handler på en slik måte. En beskrivelse fra ruten hvor Kaia pleier å ferdes understreker at noen syklistgrupper kjennetegnes av en slik alternativ atferd når de sykler på fortauet. Hun omtaler denne gruppen som ”gulingene” som nok er et økenavn. Navnet er satt på de ganske mange transportsyklistene som fremstår iøynefallende mer sportslig, og deres vesen samsvarer mer med et offensivt forhold til andre trafikanter. Sportssyklistene som er godt synlig i alle byer, har fellestrekk med syklistene i etnologen Jeffrey L. Kidders feltarbeid blant budsyklistene i New York, *Bike Messengers and the Really Real: Effervescence, Reflexivity and Postmodern Identity*. Ved å infiltrere dette miljøet fant han der et sterkere forhold til identitet i denne sykkelkulturen enn hos andre syklende. Han fant også at personer i rollen som budsyklist inntok en offensiv holdning i trafikken, og denne ble innad blant budsyklistene sett som et symbolsk kjennetegn som uttrykte identitet. Syklistere i denne gruppen kan således sies å ha et sterkere forhold til sin egen sykling, og dette gir utslag i blant annet i holdningen i trafikken. Å beskrive denne typen syklistere nedsettende som ”Gulinger”, har således mye til felles med hva en spaltist i *Washington Post* skriver om budsyklistene: ”I’ve called them law– flouting, obscenity– spewing, bath– needing, wild– riding, pedestrian– smashing madmen”( Kidder 2006: 355) Kidder sin studie viser at denne typen syklistere er bevisst sitt renommé som marginaliserte, men konstituerer sin identitet på akkurat slike måter. Enhver person som denne type oppførsel kan knyttes til, vil



nok betrakte nedsetting som negativt. Men dette er ikke tilfelle for sykkelbudene i denne sammenhengen, altså er meningsbærende handlinger utsendt fra sport- og budsyklister nokså særegne, fordi personer i slike roller ikke søker anerkjennelse gjennom samhandling med andre aktører i trafikken. Det er ingen sportssyklister blant mine informanter, men dette vil bli et naturlig fenomen og forske på i senere tilganger. Vi har å gjøre med sykklister som presenterer seg i et bestemt bilde, og ønsket om bekreftelse av dette bildet er større enn ønsket om anerkjennelse gjennom samhandling i den urbane trafikken som omkranser gruppens hverdag.. ”en viktig del av denne opptreden er”, en persons `facade´(front), som består av de attituder, den fremtoning og den udsmykning, vi bevidst eller ubevidst bruker til at oppbygge et bestemt bilde af, hvem vi er”.(Kristiansen 1999) Budsyklistene kan slik sett sammenlignes med ”gulingene”, og er derfor ikke en unormal konstitusjon av sykkelkultur. Men uttrykket var ikke kjent for meg før denne samtalen. Beretninger om slike offensive holdninger fremgikk også i de fleste av informantenes beskrivelser av syklende. De såkalte Gulingene kjennetegnes av flere signalementer, både måten de utstyres på og i holdning til øvrige trafikanter. Kaia legger til at hun mener denne gruppens primære motivasjon for å sykle er for treningens skyld snarere enn transport. Etter denne beskrivelsen å dømme fremstår de som en hybrid, hvor trening og transport blir utøvet samtidig. Men sett i fra et samhandlingsmessig ståsted har de andre fellestrekk enn de mer homogene transportsyklistene. Skjemmende nok blir de kalt ”gulinger”, men er et økenavn som ellers ikke har noe til felles med det opprinnelige nedsettende begrepet vi kjenner fra rasistiske ytringer. Det er et klengenavn som har sitt opphav i at budsyklister og sportssyklister ofte har fargesterke, eller gule overtrekksdrakter på overkroppen, for å gjøre seg ekstra synlig i trafikken, og at Kaia mener de er dårlige eksempler på kollektiv fremferd. Det bør legges til i denne sammenhengen at det også i verdens største sykkelritt anvendes gul drakt som ledertrøye, en distinksjon som symbolsk uttrykker styrke fordi den brukes av lederen av dette gigantiske og berømte sportsarrangementet. Slik er nok gultrøya i transportsykling noe som markerer en bestemt rolle hos syklisten, så vel som et uttrykk for å ville bli sett i trafikken. De har mer likhetstrekk i sin fremferd med bilister i måten de gjør fordringer på i forholdet til andre trafikanter, og de benytter åpenbart farten sin som markør. Kaia identifiserer seg åpenbart ikke med denne gruppen, selv om de begge utgjør deler av sykkelkulturen i byen. Kaia sin holdning er dessuten representativ for flere enn henne selv, hvis vi skal bedømme ut i fra andre informanter sine utsagn. Kritikken av slik atferd hos sykklister eksisterer som en gjenganger i mediematerialet. Som vi også har demonstrert her går det et skille mellom transportsykklister, og deres ulike holdninger vitner om ulik oppfatning av hvordan man skal opptre i trafikken.

En slik splittelse forteller om flere kulturer innenfor sykkelkulturen. Med kultur her menes det da: ”something that groups and individuals actively apply and appropriate to ordinate themselves to; feel themselves involved in; to experience the environment around them and make it happen” (Frykman og Gilje 2003: 29). Blant syklister er det skiftende syn på hvordan tillit som element i samhandling skal brukes. I dette eksempelet får man inntrykk av at Kaia ikke ønsker å forbindes med den kulturen som ”gulingene” representerer, kanskje fordi de undergraver tilliten både gående og bilister har til sykkelkulturen. Det kan således synes som om det foregår flere forskjellige gruppedannelser innefor sykkelkulturen i byen. Kanskje er ikke syklisterne så enkle å kategorisere, og dermed faller generaliseringer av dem på sin egen urimelighet. Uttalelser i nettdebatten som den dette kapittelet ble innledet med, inneholder nettopp slike generaliseringer av sykkelmiljøet i Bergen.

Under innledningen av samtalen om hennes sykkelhverdag fortalte Kaia om ruten fra hjemmet til jobb, og noe av dennes uforutsigbarheter:

I: Det er parkerte biler på utsiden, også kommer det trapper ned, på innsiden. Og det er vanligvis slik at, det er ikke ofte det kommer folk ned trappene og tar det ene steget ut på fortauet, men det hender jo. Det er jo av og til sånn at jeg har nesten kjørt på noen. Altså, dette er ikke ideelt på noen måte å drive og sykle oppå fortauet, men for meg er det er liksom det minste av to... (under)

C: Det er det eller i trafikken som du nevnte tidligere?

I: Ja, men jeg ser jo mye sånn gulingsykling som ikke alltid er like pent. Det er jo mange som synes at de må komme først og fortest frem og, ja.

I: Ja, noen beskriver det som at de har dårlig tid?

I: Ja.

C: Og det kan du støtte deg til?

I: Ja det er jo mye sånt, de er jo på trening ikke sant? Men over Puddefjordsbroen for eksempel, så er jo de på fortauet. Der er det vel et slags sånn kombinert, siden det er så bredt ikke sant? Der er det vel ok å både, jeg tenker eksplisitt, greit å både sykle og gå innbiller jeg meg, for det er jo mye og å gå på.

Som det går frem her stiller Kaia seg kritisk til de såkalte ”gulingene” sin framferd i trafikken, idet at hun beskriver det som ”lite pent” og omtaler dem som egoistiske og dermed ferdende med lavere moral enn hennes egen posisjon som oppofrende syklist mellom de andre ferdende på fortauene. Siden dette også har forekommet i utsagn fra de andre informantene om denne gruppen, er det nødvendig å etterlyse et mer poengtert synspunkt på de hurtige gulkleddes framferd. Dette finnes eksempler på, for det er trolig et aktuelt tema for nytenkningen i bergensk sykkelkultur:

For de fleste betraktes det som lavstatus å sykle på jobb på en alminnelig sykkel i vanlige klær. Kan man derimot kalle det sport og er utstyrt deretter, har det en helt annen og høyere status.

(Jens Havskov, Bergens Tidende – debatt, 19.09.09)

Når de omtalte sportssyklistens måter å presentere seg på blir samtaleemne, kan det fortelle noe om hvor man kan finne noen av frontene i byens sykkelkultur. Kan det være slik at de to gruppene har flere markerte synspunkt på hverandres særegenheter? Den diametralt forskjellige holdningen og de tvert ulike motivene for å sykle har også påvirkning på gruppene sine tauser og uttalte strategier for bevegelse og forflytning i byen. Den subjektive rolleinntakingen hos syklistene kan ha flere motiv. Sportssyklistene kler seg fargerikt og oppfører seg utfordrende. Men ulikheter i kulturen figurerer i flere uttrykk for denne rollen enn bare forskjell i tøy. Debattant Havskov og Kaia markerer avstand til de offensive syklistene med sine uttalelser. Det trenger seg derfor på dette en forutanelse at den vanlige transportsyklisten føler gulingenes omdømme som tyngende? Gulingene blir holdt ansvarlig for bergenssyklistens noe frynsete rykte av Kaia og Fritz, de føler generaliseringen som belastende. Vi kan her trekke inn et eksempel på nok en slik generaliserende omtale fra en nyhetsrapportasje, for å demonstrere at et slikt poeng ikke er så søkt: ”Her fliser *syklisten* gjennom fartskontrollen, nær ved å meie ned fotgjengere”. Lengre ned i samme artikkel kommenterer Jens Kleppe, leder for trafikkseksjonen i Politiet i Bergen at: ”Mange har en vei og gå når det gjelder holdning og sykkelkultur”( BT 28. 08.2011) Syklistene blir her nærmest kategorisert som én gruppe Men det er altså ikke slik Kaia og Fritz ønsker å fremstå, noe de viser gjennom både handlinger og holdninger. Ingen av dem passer inn i karakteristikken til Kleppe, men de føler seg allikevel truffet. En debattant i den samme debatten som IO, fra innledningen av forrige avsnitt generaliserer også:

Så lenge syklistene lærer seg trafikkreglene da. Hva skjer når (Ikke hvis - dette er bare et tidsspørsmål) en løk sykler inn i bilen min i Mindeveien ved rundkjøringen? Der kommer de i full fart over fotgjengerfeltet. Håper de er godt forsikret – en billakking er ikke det billigste her i verden! (Olga D, Bergens tidende, debatt: 18.10.2010)

Det medfører ikke riktighet som vi har sett at syklistene i Bergen generelt opptrer hensynsløst. De representerer ulike deler av kulturen: Noen har et klart uttrykk som sportslige syklistene i tillegg til transportbehov, mens størsteparten sykler utelukkende fordi de har et transportbehov. Status og omdømme praktiseres på forskjellige måter i de ulike gruppene. Skjer det ut fra dette forholdet en urettferdig sammenblanding når de ulike syklistene settes i én og samme bås kan det undres? Når sykkelkulturen i byen drøftes, så kan det synes som om

kulturen her betraktes som en selvstyrt enhet, i stedet for å se at det her faktisk er forgreininger i vesensforskjellige måter, - og dermed grupper, å anvende sykkelen på i byen. Men det er åpenbart brysomt å bli tatt for å være offensiv syklist når man ikke er det. Hos ulike grupper tilhører det som vi har sett ulike symboler og verdisyn. Sportssyklister har en annen væremåte i trafikken enn transportsyklister. Dette kan helt klart bedømmes ut i fra den markert negative holdningen Kaia har til gulklede fartsfantomer. Støtte til Kaias posisjon kan man finne i Goffmans observasjoner på hvordan ulike rom kan håndheves som ens eget territorium: ”Brugsrummet, territoriet umiddelbart rundt om eller foran et individ, hvis fordring på det bliver respekteret på grund av sin åbenlyse instrumentelle behov”. Og videre eksemplifiseres bruksrommets kjennetegn: ”Alle former for sportsfolk forventer at der bliver taget hensyn til det albuenum de har brug for, for at kunne håndtere deres utstyr”(Goffman 2004: 166 – 167).

### **3.3 Sykkelkulturer i sykkelkulturen.**

Ut i fra de ulike former for sykkelkultur som opptrer i beskrivelsene er flere samhandlingspraksiser utbredt i sykkelmiljøet. Syklisten opptrer og uttrykker seg varierende i trafikkbildet, og atferden forvaltes på grunnlag av forskjellige mønstre for sykkelidentitet. Slik sett bør derfor bildet av sykkelkultur nyanseres fra å være en sammensatt trafikkgruppe, til å bestå av flere undergrupper. Undergrupper opererer sannsynligvis med forskjellig holdning til samhandling i trafikken, og det medfører at det i stedet for å være én selvstyrt gruppe, er rimelig å anta at individene ikke deler verdisyn på tvers av sykkelgruppene. Oppførselen til de ulike representantene for sykkelkulturene er så forskjellig at det ut i fra ensartethet heller ikke kan sees som en relevant form for organisering av samhandling. Holdningsvariasjon uttrykkes av informantene, og bør i denne forstand kunne betraktes som et reelt skille mellom dem som viser hensyn og dem som ikke gjør det.

Hvis vi går ut i fra at der eksisterer flere omgangsformer mellom trafikanter for øvrig og sykkelmiljøene i byen, bør også forestillingen om at der finnes et enhetlig mønster for atferd syklistene innad settes på prøve. Informanten Kaia er løsningsorientert til de fleste utfordringene hun møter på sin pendlerrute, men har eklatante beskrivelser av sider ved sykkelmiljøet, som hun ikke alltid føler at hun representerer.

C: De blir en egen gruppe med en gang de setter seg på det sykkelsetet. Og det er veldig mange som mener mye om syklistene, men jeg har et inntrykk av at de som du kaller for ”gulingene” har laget mye oppstyr som gjør at når man snakker om syklistene generelt, så virker det som om at man snakker om de som står på barrikadene og sykler fort?

I: Det som jeg har sett, ser helt psyko ut, det er oppover Fjøsangerveien, når de der kommer om morgenen til byen, det ser ikke hensynsfullt ut, litt! Men det er ikke så mange sånne ”gulinger”, jeg tenker ”her er det noe interessant”, er det et sånt Fana fenomen? Det er ikke så mange ”gulinger” i min retning selv om de finnes, de og.

Hun omtaler her en gruppe med det tidligere nevnte økenavnet ”gulinger” som en utskilt enhet innenfor pendlermiljøet, kjennetegnet av oppførsel både mot fotgjengere, bilister og andre syklistene, primært ut i fra farten de holder. Fortellingen hvor gulingene blir ”de andre” er klassisk sidetaking, og kan tolkes her som en fraskrivelse av tilhørighet. Dette budskapet uttrykkes videre gjennom nedsettende omtale om deres fremferd som hensynsløse trafikanter og syklistene. I vår samtale beskrives oppførselen deres som ”psyko”, som bare kan tolkes som at hun synes det er noe sykt ved sykkelinnfarten fra sør i rushtiden om morgenen. Man kan således få inntrykk av at det er mange som velger seg en slik fremførelse av sykkelidentitet. Grupperingen hun kaller ”gulingene” og beskrivelsen av deres fremstøt i trafikkbildet, kan fra mitt ståsted betraktes som en retorisk vending, atter en markering og en delelinje mellom sportssyklistens offensive holdning og hennes egen holdning.

En liknende holdning er påviselig i informantens Fritz sine uttalelser hvor han beskriver uforsiktighet og farefull framferd av andre syklistene i nærvær av barn i sykkeltraseene sør i byen. Fritz er trebarnsfar, og har som aktiv utøver i feltet en del felles synspunkter på kollektiv samhandling med Kaia, og er samstemt i kritikken av de sportslige syklistene. I tillegg er de begge tilhengere av en moralsk norm som er uttrykt i deres defensive strategier som trafikanter og syklistene. Et forsøk på å gi denne fremgangsmåten et verbalt uttrykk kunne vært: ”Vis hensyn først, ta deg deretter frem”. Men ikke alle tenker slik, og når han beskriver forhold i lokalitetene forteller han indirekte om problemer med kulturforskjeller innad blant syklende:

C: Det er noe som jeg synes jeg har hørt før at syklistene vet å vise gående at de tar hensyn?

I: Ja jeg har jo erfaring fra begge. Akkurat det der med begge, syklistene som er flinke og syklistene ikke er flinke i det hele tatt. Det er jo en del syklistene som har på en måte fryktelig travelt og glemmer kanskje at det er både fotgjengere som går der, og barn.

C: Ja?

I: Og det merker jo jeg selv også, siden jeg har barn og gjerne går turer på de sykkelstiene, at på en måte, at barn er jo litt vimsete innimellom. Men det skal jo være plass til dem og, så derfor mener jeg jo at en del av de superraske syklistene må lære seg littegranne.

C: Er det bare fordi de er superrask eller er det også fordi at de er mer eller mindre hensynsløs?

I: Jeg tror kanskje at en del syklistene har et sånt konkurranseinstinkt i seg at på en måte skal de fortrest mulig frem, at noen de (fotgjengere) står egentlig bare i veien. Dette gjelder jo selvfølgelig ikke alle da men, men jeg tror rett og slett det. Men mange av de syklistene de viser hensyn, det gjør nok de. Helt klart.

Konsekvensene av at ikke alle følger samme moralske norm blir den at det oppstår uenigheter om fremgangsmåter for hvordan man oppfører seg som syklende, enten det foregår på fortauet, i bilveien eller i sykkelstiene rundt og i byen. Fritz sitt premiss om at de "burde lære seg littegranne", viser til ulikt syn på det han oppfatter er det samstemmige, hvor det å unngå å sette andre i fare er en del av tankegangen. Majoriteten som utgjør alminnelige syklistene lider av stigmatiseringen som "gulingene" påfører sykkelmiljøet, og de hensynsfulle trøende får unngjelde for dette i samme grad som hvis de gav blaffen i medtrafikanternes ve og vel. Motsatsen til den alminnelige syklisten er da den aggressive og hensynsløse, og dermed umoralske "gulingen" som har sin egen klokke som sterkeste *motfordring* i møtet med morgenrushet, og ikke fotgjengerne. De gulkleddede syklistene kan dermed sees på som dem som undergraver de mer moderate og defensive syklistenes sine forsøk på "å samhandle med fotgjengere, og dermed utgjør en mer konfronterende trafikkgruppe.

### **3.4 Sykkeltkultur som sanselig praksis sett ut i fra visualitetsteori.**

Noen informanter opplever mer på sykkelen enn andre syklistene, og dette berører stimuli i hele sanseregisteret. Før man begir seg ut i trafikken som pendler på sykkel, er det en hel del ting som må tilrettelegges på grunn av ytre forhold. Når man klyver på sykkelen en typisk bergensk høstmorgen iført nødvendige klær og kanskje refleksvest og sykkelhjelme og slår på lykten før man drar, så er kroppen den fysiske forutsetningen som er viktigst for å dra ut i trafikken. Sykkelen tekniske utforming med antall gir etc. er en annen og de tilrettelagte ferdelsområdene karakter og topografi en tredje. Det harde sykkelsetet, de første oppoverbakkene og regnet i ansiktet er kanskje de første inntrykkene for den garvede bergenssyklisten, men så snart man er ut av hageporten eller bakgården, så stilles det i tillegg en rekke betingelser fra omgivelsene som man som syklist kan bli kjent med før han ankommer destinasjonen sin trygt, og ja for å kunne henge sykkelbuksen dryppende på en knagg. Den saftige opplevelsen er sådan ikke bare en kroppslig reise, men også en opplevelsesreise i en infrastruktur som krever at den syklende kan manøvrere i byens gater uten for store drama rundt seg. Kjennskapet til normene er en viktig forutsetning for at dette

skal være en aktivitet trygg nok til å håndteres på det dagligdagse nivå. Det er regler for trafikkavvikling, og syklister har ansvaret for å kjenne til disse, men det er også sanselige og kroppslige opplevelser på siden av dette. Opplevelsen og persepsjonen av alt dette varierer mellom ulike syklister og mellom ulike typer individer. Bysykling er en spesiell aktivitet som krever et alert sanseapparat og en del kjennskap til omgivelser i det rommet som ferden foretas. Michel de Certeau sammenligner det å bevege seg i by utenfor det visuelle med å artikulere seg språklig, og på den måten språket anvendes til å uttrykke noe bevisst: "It thus seems possible to give a preliminary definition of walking as a space of enunciation". (de Certeau: 98, 1984) Stedene for artikulering er iboende i ferden, vi artikulerer noe mens vi beveger oss i *polis*. Strukturene i byen blir da sett metaforisk som språket vi anvender, og rommet vi velger å bevege oss i det vi snakker om. Rutene vi velger oss blir måten vi anvender språket på, eller en formulering av det vi ønsker å si. Slik kan man, hevder de Certeau, gi forflytning i byen en mening den blir tillagt av aktøren gjennom sansene. Når man beveger seg i strukturer som utgjør en by, inngår normer og kommunikasjonsformer som naturlige bestanddeler i et slags språk. Kunsten å sykle forbi noen uten og "krenke deres territorium", i den Goffmanske forstand kan derfor sammenliknes med å uttrykke seg høflig i verbal forstand. Høfligheten er her uttrykt ved at man gjør det i form av en handling. Hva som styrer slike valg er en diskusjon som det vil returneres til et senere kapittel i denne undersøkelsen. Det som de Certeau tillegger som strategier hos byvandrerer er mulig å overføre til bysyklisten fordi de er så like av natur. Forutsetningene er at begge er mobile og situasjonelle fenomener som har et urbant virkeområde i sin palett, og fordi at aktørens individuelle valg og beslutninger blir konstituert gjennom bevegelse i byers særegne utforminger:

To walk is to lack a place. It is the indefinite process of being absent and in search of a proper. The moving about that the city multiplies and concentrates makes the city itself an immense social experience of lacking a place – an experience that is, to be sure, broken up into countless tiny deportations (displacements and walks), compensated for by the relationships and intersections of these exoduses that intertwine and create an urban fabric, and placed under the sign of what ought to be, ultimately, the place but is only a name, the City. (de Certeau 1984: 103)

Slik bruker det situasjonelle individet omgivelsene som en uttrykksform, men hva som oppfattes er hele tiden et resultat av den ferdendes valg og strategier. De ubeskrevne, tilslørte kommunikasjonsformene er et uttrykk for en rekke individuelle strategier hvor aktørene har en forforståelse av hva som møter dem. Slik vier aktøren seg til et ferdighetsspill på et praktisk felt hvor handlinger som utføres er med og konstituerer trafikkultur. En slik

omgangsform har mange lags betydninger oppå hverandre, men når informantene forteller om slike i et moralsk perspektiv som i Kaias eksempel om de hensynsløse sportssyklistene eller gulingene, virker det hensiktsmessig å dekonstruere de usynlige fortellingene i slike strategier, som et forsøk på å få kjennskap til det ubevisste samspillet mellom trafikanter. Dette samspillet består av språkløse handlinger som likevel uttrykker meninger og holdninger. Erfaringene, resultatene av disse handlingene blir dermed utgangspunkt for syklistenes holdninger og atferd i praksis, og syklistenes tolkninger av potensielle eller reelle situasjoner bygger ofte på det grunnlaget. Sansing er en slik tilslørt handling, og den innhold bestemmes av hvilke sanser som er i bruk. Lukten av eksos når man nærmer seg Danmarks plass kan få syklisten til å ta en annen rute. Sirener fra Brannbiler i nabolaget, kan få syklisten til å sykle fortere hjem, for å forsikre seg at det ikke er hans hus som brenner. Slik får sansningen en konsekvens i form av handlinger. Det som aktørene ikke foretar seg i det visuelle, kan også sees på som utførte handlinger. Dette perspektivets potensial styrkes av den fenomenologiske metoden sitt blikk på opplevelsen og erfaringen som utgangspunkt for analyse.

By going to the experienter, by making experience the starting point, it becomes possible to see how, in the moment of interpretation, people do not just lend their inspirations to the surroundings but rather bring them to life and let them happen. In that process, new combinations and new constructions are made all the time. These are both individual and collective processes. Here phenomenology offers an analytical path by focussing on the consequences of actions rather than their causes writes the Italian sociologist and psychotherapist Melucci. (Frykman & Gilje, 2003: 15)

Å se på bruken av byrommet gjennom de Certeau sin metafor, byen som urban fabrikk, gir oss anledning til å se samhandling i mobilitet som sanselig mekanisme. Det vil si å løsrive handlingen fra det visuelle og dens fysiske og geografisk utstrekning: "Michel de Certeau attempts to locate practices that are foreign to the geographical space of visual panoptic and theoretical constructions. Such practices refer to ways of operating, and to an opaque and 'blind' mobility characteristic of the bustling city". (Spinney 2007:33) Selv om dette handler om usynlige praksiser, er dette perspektivet er i tråd med den visuelle teoriens analytiske metode. Sett i lys av dette blir aktørens erfaringer gjenstand for en form for undersøkelse som gir oss anledning til å utforske konsekvensene av usynlige handlinger. Disse holdningene er representert i informantens beskrivelse av sykkelkulturen i Bergen. Konsekvensene av syklistenes handlemåter kan gjennom visuell analyse løftes frem som sammenhenger; det blir mulig å bestemme på bakgrunn av empiriske data. I essayet "Cycling the city: Non-Place and the Sensory Construction of Meaning in a Mobile Practice" ser Justin Spinney sykling som en kroppslig og sanselig praksis:



”Cycling as a deeply sensual and embodied practice, do have a broader relevance which does bear generalisation. In truth I would suggest that the power of the accounts that I represent here is the ability to elicit the nature of people’s knowledge ability and their reasoning across a range of contexts.

(Horton, Rosen og Cox 2007: 31)

Sykling som kroppslig og sanselig praksis innebærer skjæringspunktet mellom de uintenderte ubevisste handlingene, og syklisten som selvreflektert reflekterende subjekt i møte med de sansbare omgivelsene. I intervjuet med Håkon kom han inn på sansing i trafikken. Han og tilkjente hørselen sin en betydning som et medium for samhandling, å lytte er en sanselig praksis:

. Men så å sykle i by, og utenfor by, hva er den åpenbare forskjellen da i forhold til (hverandre)?

I: I byen er jo det tettere, jo større by, jo mer trafikk, jo mer å ta hensyn til, og da gjelder det og ha hodet klart.

C: Ja, hva er den største faren?

I: Og gjerne også, altså musikk på ørene tror jeg ikke er bra, for du trenger sanseapparatet. Men jeg vil ikke lage noe regel for det.

C: Nei, men det er jo veldig interessant det du sier der skjønner du. Men ok, hva er de største farene i Bergen sånn som du ser det?

I: De største farene er at det er noen som holder på med mye annet når de er ute og kjører, enten de kjører bil eller sykkel. Når du er ute og kjører så må du være oppmerksom, på det som er rundt deg. Men det er jo mange som sitter og både sminker seg og snakker i telefoner og ja.

C: Ja?

I: Det er masse forstyrrelsesmomenter.

Det han er inne på her, når han sier at ”du trenger sanseapparatet” er at inntrykkene han får gjennom dette apparatet er til nytte for ham som syklist og trafikant. Håkon får omgivelsen til å skje rundt seg ved hjelp av å bruke flere sanser som. Som definisjonen hos Frykman og Gilje er Håkon I stand til å handle på grunnlag at han forfekter en omgang med omgivelsene som er å: “bring them to life and let them happen” (Frykman & Gilje, 2003: 15). Han bringer dem til live og lar dem skje ved å bruke hørselen som et hjelpemiddel til å bestemme potensielle farer rundt seg. Slik får han sykling til å bli en sanselig praksis, hinsides det vi normalt forbinder med transportsykling. Å lytte etter faremomenter, og å bruke hele sanseregisteret er en kommunikasjonsform som går på utsiden av det visuelle. Det å vurdere omgivelsene i hele sanseregisteret er en særegenhet handling ved sykling: ”Such accounts demonstrate the

importance of considering the environment in other than visual terms, pointing to the significance of other sense-scapes in making sense of a place”.( Spinney 2007:33)

Innenfor visualitetsteori er definisjon av kultur utvidet og fanger opp det faktum at slik sanselighet og representasjon, kan avstedkomme handlinger. Det er følgelig å regne som et uttrykk i konstituering av en kultur: ”something that groups and individuals actively apply and appropriate to ordinate themselves to; feel themselves involved in; to experience the environment around them and make it happen”( Sturken & Cartwright 2010: 433) Jeg vil derfor hevde at sykkelkultur i et slik utvidet begrep er nærmere en utømming av begrepet sykkelkultur. Det er nødvendig å dra inn slike alternative former for teori hvis vi skal komme nærmere en utømmende dekonstruksjon av det empiriske materialets strukturer, det som her gjelder sykkelkultur. Håkon har i sitt sykkelpråk en sterkere kreativ evne enn mine andre informanter, han anvender sykkelkulturen som et medium for sansning, som ikke først og fremst er en visuell omgang med omgivelsene. Sykkelturene til Håkon handler også om å se blomsten langs veien, ikke bare transportert fra A til B. Sykkelturene som Håkon representerer har i denne forstand mye til felles med lek.” This is deep play – the ordering of meanings within an encompassing structure that extends beyond instrumental rationalization”. (Geertz 1973b, Kidder 2006: 364)

I neste underkapittel vil jeg fokusere på holdninger og akter som anvendes i kommunikasjon mellom trafikanter

### **3.5 Kommunikasjon: Kroppsholdninger i samhandling**

Et av spørsmålene utfordret informantene til å fortelle hvordan de kommuniserte med omgivelsene når de syklet i byen. Det ble i tillegg stilt en rekke oppfølgingsspørsmål om hvilke signaler de kunne benytte seg av og hvilke kroppsholdninger man kunne innta for å gjøre seg synlig under forseringer av ulikt format. Overraskende nok gikk av og til samtalen vekk i fra det som var planen i undersøkelsen, hvor informanten vendte samtalen bort fra det som var hensikten å ta opp, temaet kommunikasjon. Det hendte noen ganger, som under denne spørresekvensen, at informanten underkommuniserte behovet for samhandling og signalisering ved å erstatte det med en forklaring som innebar at de rettferdiggjorde en slags unnvikende strategi. Disse manøvreringene ble forsvart med at informanten dermed ikke behøvde å signalisere sine intensjoner, og fremstille sine krav til organisering til

motforandringshaverne. Denne holdningen kan beskrives som en måte og bryte samhandling på ved å bruke kreative evner til å finne andre mulige utganger enn kommunikasjon.

Den syklisten som gir best uttrykk for slik kreativ holdning av informantene her er Håkon. Som frilanser innen dans og teater, lever han et liv utenfor A4 rammene hvis man kan bruke en slik betegnelse på det, og pendler ikke fast siden han ikke jobber fast mellom ni og fire i hverdagen. På grunn av sin uavhengige status som enslig oppå dette kan Håkon ta sykkelen med seg på utflukter i byen, hvor han anvender den i et blandingsforhold mellom fritids - og transportsykling. Først bør det her etableres en redegjørelse i forbindelse med Håkons bruk av byen på sykkelen. Han definerer seg selv ut av rollen som en av de ordinære sykkelistene i byen, og dermed ble han også en uventet representant for syklist som ferdes i byen og skaper sin egen hverdag, og sin egen fortelling.

I den delen av samtalen som kom inn på kommunikasjon, kom han med et krast utspill om lys på sykkelen etter å ha redegjort for hvorfor han ikke anså rødt lys som gjeldende for syklist.

C: Ja, og når det kommer rødt lys da, blir du stående og vente?

I: Det kommer an på. Da forholder jeg meg litt som fotgjengere, de har lov til å gå på rødt. Altså rød mann. Det vil jeg bare si, da har du lov å gå så lenge du ikke obstruerer trafikken ikke sant? Er det ikke sånn?

C: Jaha?

I: Og sånn bør det også egentlig være for syklist også. Så lenge det er fritt og så lenge du ser, for du har mye bedre oversikt som syklist enn bilist. Og da ser du det at det ikke kommer noen bil. Så bør du egentlig kunne kjøre. Men dette er ikke, det er ikke noe kategorisk.

C: Nei?

I: Du må forholde deg til øyeblikket.

C: Hva gjør syklist flest tror du, føler du?

I: Nei det finnes, jeg... du ser jo begge deler. Men her er det jo disse her som er egentlig bilister som har begynt å sykle, og det er de som tviholder på bilistens reglement for syklisten, og det... og disse som har da, det er jo disse som er velutstyrt. Alltid godt utstyr har de, hjelmer og sykkellys og gjerne blinkende lys på hjelm og, som de har, og framme. Og så har de blinkende lys bak, så de ser jo ut som levende lysorgler, som kommer, og det er jo disse som ikke ser så godt det som er utenfor den lysranden. Ikke sant? Det som er utenfor akkurat det lyset de sender ut det ser de ikke så godt som en som ikke har dette lyset.

I samtalen med denne informant ble det tydelig at Håkon har et sterkere forhold til sin egen evne til å tenke kreativt og ”ut av boksen” enn andre syklist i denne undersøkelsen. Han legger ut om en rekke systemer og normer i sykkelmiljøet i byen, som han nesten latterliggjør. Han beskriver denne forskjellen som ”å sykle etter eget hode og skjønn”, med den taktikken å alltid opptre slik han selv kaller *aktpågivende varsom*. Med denne holdningen mener Håkon at han klarer seg bedre i situasjoner hvor andre ferdende må vises hensyn til, enn hvis han bare fulgte trafikkreglene. Trafikkreglene er den eneste lovfestede normen som angir prinsipper for

samhandling mellom syklistene og andre trafikanter. Jeg benyttet derfor referanser til trafikkreglene i samtalene, for å ha et utgangspunkt for hvordan syklistene agerer i forhold til trafikksituasjoner. Under intervjuet foregikk det på den måten at jeg spurte dem om jeg kunne få lese dem opp, under de ulike temaene fotgjengere, bilister og forsering av kryss. Alle samtykket til opplesningene og de fleste var villig til å lytte til ordlyden i reglene. Håkon derimot viste ikke tegn til å respektere reglene på den samme måten. Det ble understreket også av det faktum at han selv laget seg imperativet aktpågivende varsom. Det har ikke kommet frem av undersøkelsene i prosjektet hvor den formuleringen kommer fra, men det var ikke det mest bemerkelsesverdige ved postulateret. Det som stakk seg ut var at ikke informanten selv fulgte opp den postulerte forsiktige varsomheten. Den fremstod på noen måter i stedet som en selvmotsigelse til den holdningen Håkon inntok ute i trafikken. Slik den også fremstod i passasjen under temaet Bilister fra spørreskjemaet:

C: Har du opplevd noen konflikter som en følge av at du må dele plass med bilister?

I: Ja, en masse.

C: En masse konflikter? Kan du prøve og gi beskrivelser av en slik situasjon? Hva gjorde du, eventuelt bilisten?

I: Neimen hallo hvis du har drevet og syklet, så har dette skjedd mange ganger altså. Dette har skjedd, det er masse slike konflikter, og bilister de er, de er nærtagende på sitt område.

C: Ja jeg kan jo skrive, jeg kan jo skrive sier jeg, jeg kan jo lese en trafikkregel som er beregnet på bilister, om hvordan de skal forholde seg til syklistene, vil du høre den?

*Forbikjøring av syklist skal skje i trygg avstand, min. 1,5 meter etter reglene*, og det er da en trafikkregel som definerer samhandlingene mellom syklistene og bilister. Og føler du at bilistene har respekt for de reglene eller?

I: Ja, både og, det finnes alle typer bilister, men det er jo noe som heter også i reglementet aktpågivende varsom, og det...for av og til så må en gi gass for å komme unna en situasjon, og av og til må en bremse, og det kommer an på, situasjonene igjen. Situasjonsbetinget, og det er vel aktpågivende varsom?

Aktpågivende varsom handler knapt om å akselerere seg ut av en uoversiktlig situasjon, så det var vanskelig og forstå akkurat hva informanten la i dette begrepet. Henvisningen til en regel som muligens ikke eksisterer, og heller ikke ble overholdt av den selvsamme mannen som uttalte den, gjorde dette til en broket beskrivelse av samhandling. Hvis det hersker en tilstand av slik uorganisert fremferd blant flere syklistene, ville det være greit å anbefale opplæring som et virkemiddel for å styrke sykkelkulturen i byen. Men det var ikke entydig at respondenten ønsket å provosere med dette synet, og jeg fikk heller ikke inntrykk av at Håkon, som er en kompetent og erfaren syklist, var ute etter å gjøre syklistene upopulære. Det er et resultat av erfaringen og en konsekvens av Håkons holdninger som gjorde at trafikkreglene ble gjort til gjenstand for tvil.

### 3.6 Syklister og kommunikasjon med fotgjengere.

På spørsmål under temaet samhandling med fotgjengere, svarer han med å redusere betydningen av befalinger i regelverket, og antyder på den måten at trafikkregler nesten er utilstrekkelig for å regulere samhandling i trafikken.

C: Er det slik at syklister holder tilnærmet gangfart når de sykler på fortauet?

I: Nei dette, det går ikke egentlig an og svare helt konkret på dette. Dette må jo, en må jo kunne se an tilfeller. Eller så er det jo ikke vits i å være i trafikken. En kan ikke bare forholde seg til regler.

C: Nei, men...

I: En må forholde seg fornuftig i situasjonen en kommer i og jeg vil jo ikke kjøre ned en fotgjenger. Det er kjedelig, du blir...sykkelen velter og du blir liggende og han blir liggende kanskje. Og han blir jo gjerne mer skadet enn deg.

I trafikale situasjoner hvor man tvinges til å improvisere handling later fornuften til å være den sterkeste normen ikke vedtatte lover. Med fornuft mener informanten at han kan styre situasjonen basert på naturlig skadeavvergende framferd. Ingen ønsker å bli liggende skadet på fortauet, og i kraft av denne antagelsen bør man vurdere hver situasjon som et isolert tilfelle. Den formen for samhandling som Håkon beskriver her kan metaforisk sett beskrives som noe mer i retning av naturtilstanden som i samfunnsviteren Thomas Hobbes forstand. Et *Bellum omnium contra omnes*, - en alles krig mot alle. Et sted hvor fravær av regler, men ikke fravær av normer, gjør at naturlover har forrang for trafikkreglene i trafikken: ”Så lenge mennesker lever uten noen felles makt som de alle nærer frykt for, er de i den tilstand som kalles krig”. (Stigen 1992: 344) Felles makten, slik Håkon beskriver det, er at ingen ønsker å bli skadet:

I: Når du er syklist så er det jo og, hvis du er i veien så er du under bilistenes regler.

Nå er det ikke snakk om noen reel krigstilstand på fortauene i Bergen, selv om både mediematerialet og Håkon sine beskrivelser oppgir slike tilstander. Det som er poenget med å bruke denne metaforen, er å fortelle at det for Håkon eksisterer det normer som er gitt fra naturens side, og de regulerer samhandling i like stor grad som trafikkregler, hvis sistnevnte ikke følges. Ingen ønsker å dø i trafikken mener informanten, men det kan skje og dette regulerer som et minste felles multiplum. Og heller ingen ønsker å bli skadet, så man trenger ikke å kunne trafikkregler for å overholde slike naturgitte sosiale normer.

I: (Pauser noen sek.) Nei, jeg føler nok at, altså når en er ute i trafikken og møter gående og bilister og busser, så vil en jo ikke bli nedkjørt, og det må en litt være ansvarlig for sjøl.

C: Riktig, så tryggheten det, den ligger litt i dine hender og da?

I: Ja, det egentlig det det gjør, for du kan jo bli nedkjørt, både som fotgjenger og syklist, og til og med bilister kan jo selvfølgelig, de kommer jo i ulykker de også. Det er jo, altså alle som beveger seg i trafikken de må jo være oppmerksomme, for det ligger mye eget ansvar der, når du tar sjansen på å dra ut i den.

Håkon sier at her trafikk er et farlig sted, og den sterkeste har forkjørersrett. Naturtilstanden i Bergens sykkelkultur utgjør bare en liten del av trafikkkulturen, men tilstanden som vises i eksempler fra trafikken her, ser fra syklistenes sete ut til å være en mild lovløshet eller en redusert tilstedeværelse av regler som regulator for samhandlingsmønstrene i trafikken. Det er farligere å stå på kravene hvis man er syklist enn bilist. Bilisten får skraper og bunker i bilen, syklisten kan bli skadet eller verre. Derfor *behøver* ikke bilister nødvendigvis å ta hensyn til syklistene. Konsekvensene av å ikke vise hensyn, er bestemt av naturlovene. Øverst i hierarkiet står de hardeste trafikantene, og så går det nedover skalaen, fra Bybane- buss- bil- syklist- fotgjenger. Syklister kan være farlig ovenfor fotgjengere og bilister kan være farlige ovenfor syklistene. Håkon forteller:

I: Nei, ja, jeg har jo sett folk som har blitt påkjørt av syklistene, men jeg har jo sett en syklist også bli påkjørt.

C: Men du har ikke sett syklistene kjøre på folk som går?

I: Jo, det har vel nesten skjedd det... jeg kjørte i en arm en gang på en hel skoleklasse, der burde jeg jo ha vært mer våken. Men det gikk bra med begge to, jeg snudde meg og det gikk bra med han og det gikk bra med meg. Så jeg var bare så vidt borti han. Sant der burde jeg jo... da kom det en hel skoleklasse. Og da vet du, da er det mer bevegelse i fotgjengerne i andre retninger enn rett fram. Da blir det jo vanskeligere.

Ut i fra informantens Håkons syn på samhandling, hvor han lempet på reglene og siden markerer mistillit til deres status i samtalen, kan det virke som om deler av sykkelkulturen er en ingrediens i en ustabil tilstand. Men dette er målt i forhold til trafikkregler, Håkon har andre normer, en umoral som gjenspeiler seg i hans forhold til andre mennesker. Skjønt det må sies til nettopp denne informantens forsvar at han opptrer ut i fra et slags hensyn, som han

aktivt velger å ta til andre trafikanter. Det er grunnet til dels på at deres handlinger også kan påvirke ham negativt, og føre til konflikter eller skade. Dette skal ikke oppfattes som kritikk av hans handlinger, men som en analyse av syklistens livsverden: "each situation is like a window of opportunity (Frykman & Gilje 2003: 11). Uansett kan nok hans posisjon ses på som egosentrisk, og vender seg på den måten bort fra den kollektive tankegangen som ble registrert hos en del av de andre informantene. Utformingen av hans identitet gjennom å avstå fra vedtatte handlingsmåter forteller noe om hvordan en kultur konstitueres av handlinger. Håkon sitt eksempel berører en rekke ukjente tema hvor han med sin nonchalante holdning til regelverk indirekte forteller oss noe om hvordan sykkelkulturens innhold defineres av aktørene i byen: "People in complex societies are actors that must find paths to walk"(Frykman & Gilje 2003: 9) Håkon følger sine egne spilleregler på mange måter, men finner krysningspunkter med moralske normer, innenfor dette handlingsrommet finner han sin identitet som syklist. De individuelle løsninger bærer preg av en slik identitetsmarkering, det gjenspeilte seg også i samtalen hvor svarene på ulike *fordringer* kunne være ganske kreative. Da jeg spurte ham om kommunikasjonen med fotgjengerne svarte han for eksempel slik:

C: Men når du kommer bakfra, på noen fotgjengere?

I: Da ser du de vet du.

C: Da er det du kan plystre eller ringe, selv om du ikke har lys. Men er kommunikasjonen mellom syklist og fotgjenger, er det lyd eller lys vil du si? Altså hvordan gjør du noen oppmerksom på deg, når du ser at de ikke har sett deg? For eksempel.

I: Da får du ta en sang.

Håkon er en syklist som behersker sitt praktiske felt mer enn mange andre hverdagssyklister behersker det, men hvis vi tar hans valg som uttrykk for en identitet må vi begynne med hans teft for sykkelens oppbyggelige gleder.

### **3.7 Syklister og kommunikasjon med bilister.**

Det er da hensiktsmessig å trekke frem sitater fra de andre intervjuene som allikevel bevitner at han ikke er alene om tenke slik. Den solidariske innstillingen blir firt ned til fordel for en individuell holdning som gjør at nettopp denne arketyper innenfor sykkelkulturen fremstår som fri og livlig, og at kanskje sykkelens er et symbolsk medium for denne innstillingen. Hans ferdigheter hever ham over den vanlige syklisten, og dette er han bevisst på. Det kan godt komme til å gå på akkord med den vanlige holdningen hos andre ferdende, men er like

fullt en artikulasjon av byens strukturer slik de Certeau sin metafor om fotarbeid i byen så fruktbart fremhever: ”The act of walking is to the urban system what the speech act is to language or to statements uttered ”(de Certeau 1984: 97) Følger vi denne metaforen i Håkon sin forstand, vil vi se et sterkere fokus på individuelle uttrykk for en kultur enn bare dem som fremstår som fornuftig. Ta tilfellet hvor et annet uttrykk for denne individuelle holdningen kom frem, da i svaret som Håkon gav på spørsmål om hvordan han opplevde kommunikasjonen med bilister:

I: Nei det er, jeg kommuniserer godt med dem, jeg har kommunisert godt med noen bilister, det kan jeg huske.

C: Hvordan skjedde det da?

I: Da forstår begge at vi gjør det beste for å løse trafikk – problemet som vi er i, for det er jo tydeligvis et problem ikke sant, som har oppstått.

C: Ja det er jo litt dårlig plass i.. enkelte steder i byen?

I: Ja, nei det er jo egentlig ikke et problem heller for det går jo an å løse det fint, men en må bruke hodet, og det en har lært av erfaring. Og mange har jo ikke så mye erfaring med verken å kjøre eller sykle, når du skal ut og sykle så må du øve litt på det. Og kjøre noen runder på gårdsplassen for eksempel, bør noen gjøre, bare for å lære seg å kjøre rundt. En sånn gammel sykkelprøve. Mange hadde hatt fordel av det, når de sykler, for de er så lite trent. Ikke sant, og komme seg opp og ned av en fortauskant det er jo ikke umulig heller, selv om det går fint an og gå av og løfte den opp og sånn. Men det er lurt å trene på noen runder, sykle i åttetall.

Håkon mener at mang en syklist eller bilist har for dårlige ferdigheter til i det hele tatt å ferdes i trafikken. Han henviser til sykkelknappen som en læringsmetode, fordi han mener å erfare at folk som ikke kan føre kjøretøy er overrepresentert i trafikken. Det er uansett slik at som syklist i byen så må han forholde seg til de øvrige trafikantene, og det var ikke alle utsagnene til denne informanten så var så ytterliggående at de ikke innebar noe konstruktivt. Men den marginaliserte holdningen gjenspeilte seg både i innhold og i samtalen. Flere brudd og avsporinger fra temaene underveis i samtalen, med mer eller mindre seriøse utspill fra Håkon, gjenspeilet denne frie radikalerens atferd i trafikken. Uansett var Håkon sine fortellinger fra sykkelen av verdi for mitt prosjekt. Det tilfeldige utvalget av informanter var opprinnelig ment å skulle sikre at undersøkelsen stod sterkere, når det i forskningens tjeneste ikke ble lagt noen føringer for hvilke type syklist som ble forespurt om å stille opp til intervju. Så selv om dette prosjektet skulle se på samhandling i sykkelkulturen i byen, så ble Håkon sitt skråblikk på å samhandle ut ifra normer et annerledes syn på sykkelkultur. Denne avvikende holdningen, ble på noe slags vis en styrke for mangfoldet i beretningen om byens sykkelkultur.



### 3.8 Kommunikasjon definert i trafikkregler.

Men hva hender når Håkon skal forsere en vanskelig del av bytrafikken, da trenger han å kommunisere sine handlinger med andre, slik det fungerer i samhandlingssystemer som trafikk? Uten kommunikasjonsutveksling ville trafikk som begrep vært selvutslettende, det finnes ikke noen trafikkkulturer som fungerer basert på anarki. Selv i kaotiske trafikkkulturer som i de største byene i India er trafikken styrt av en hel del prinsipper. Reglene i trafikk er i så måte helt uunngåelige og helt unnværlige. I tillegg kommer normene som ikke er utalt eller ikke er nedfelt av en myndighet. Der hvor terskelen for å komme til enighet er høyere, vil det nødvendigvis være slik at færre artikulerer seg individuelt.

Vi kan imidlertid finne enkelte spor etter et slikt sett med holdninger hos de andre informantene. Kaia dveler også ved trafikkregler på visse måter, men innrømmer i større grad at det er et forsømt ansvar. Under temaet samhandling med bilister kom dette frem:

C: Ok. Når du sykler i trafikken med bilister så er det jo ofte nyttig å opptre veldig tydelig, og når du svinger til venstre i et kryss, slik som når jeg bodde i Danmark og gjorde det, så var det en veldig definert handling, alle syklister gjorde akkurat det samme.

I: Og gir tegn og sånt?

C: Ja, bruker du håndsignaler og viser retning?

I: Ikke konsekvent. Men hvis jeg oppfatter at det bidrar til at folk skjønner hva jeg holder på med, så gjør jeg jo det.

C: Men hvis du skal svinge til venstre i et kryss, et trafikkert kryss med la oss si én vei i hver retning med biler?

I: Ja, da gjør jeg det.

C: Ja? Er du kjent med at det finnes to definisjoner (I trafikkreglene) til hvordan du kan forsere et slikt kryss?

I: Nei. (Ler høyt)

Kaia innrømmer gjerne at hun ikke kjenner trafikkløvens definisjon for fremferd i kryss for syklister, men viser til sin egen dømmekraft som hun så langt har erfart er god nok til å komme seg trygt gjennom byen. Spørsmålet er om dette skyldes hennes defensive måte å takle fordringer på, eller om det faktisk ikke er nødvendig å kjenne reglene helt nøyaktig. Framgangsmåten hun benytter, er å improvisere i situasjonen, og hun benytter seg av sin pragmatiske holdning til å samhandle.

C: Da skal jeg bare beskrive det for deg kort: *Liten venstresving er den ene av dem, det betyr at du svinger til venstre i krysset på samme måte som bilene. Stor venstresving betyr at du sykler rett fram..*

I: Og til neste

C: Så stopper du der og så venter du på grønn mann, og så sykler du over, sånn at du tar den i to(omganger) det er den store venstresvingen. Bruker du begge, eller er det en av de to som du er(mer fortrolig med)?

I: Da tror jeg at jeg driver mest med liten.

C: Men på Damsgård vil jo det kanskje være mest hensiktsmessig for der er mindre trafikk en nede i bykjernen?

I: Ja, selvfølgelig. Nei men du hørte jo, jeg sykler jo ikke akkurat etter så mye regler.

Det kan dermed synes som at både Kaia og Håkon er syklister som i stor grad handler etter eget skjønn i mangel av en overordnet definisjon for samhandling. Det individuelle valgene vil imidlertid ikke kunne erstatte regelverket som fellesnevner for alle de ulike trafikantgruppene som befinner seg i traseene rundt i byen. Konsekvensene av det blir at egne vurderinger av gyldigheten til normene som regulerer samhandlingen blir dratt inn som utgangspunkt. Slik blir viktige holdepunkter for organisering mellom trafikantene underkommunisert av syklistene, både mellom aktørene innad i gruppen, og utad mot de andre gruppene med trafikanter. Den individuelle praksisen vi så eksempler på hos noen av informantene viser at trafikkreglene ofte blir nedprioritert til fordel for improvisasjon og individuelle løsninger. Men når variablene som oppstår i kjølvannet av en slik fremgangsmåte trekkes frem fra sin tause praksis, ser vi at det er nettopp samhandlingen som blir det mest skadelidende området. Den eneste konstanten i samhandlingsmønsteret blir da kulturen, og når vi ser at det i innenfor en og samme kultur finnes helt ulike holdninger til praksis, blir omdømmet skadelidende.

### **3.9 Oppsummering av analyse del I**

I den første delen har jeg i analysen tatt utgangspunkt i de erfaringsnære begrepene fremsatt av informantene selv. Under temaene Fotgjengere, Sykkelkultur og Kommunikasjon fant jeg en rekke uttrykk og holdninger som virket inn på hvordan informantene oppfører seg i trafikken. Fart ble viktig signal i trafikken fordi den uttrykker noe rundt viljen til samhandling. Vilje til samhandling gjennom hensynet til andre trafikanter var også et omdiskutert tema, og de ulike meninger innad blant syklisten vitnet om forskjellige verdiholdninger og moral hos bergenssyklisten.

Vi fikk dessuten sett sykkelkulturen i fra andre vinkler i eksempelet hvor Håkon benytter hørselen til å vurdere situasjonen. Sansene som var i hevd hos denne syklisten ble satt i et teoretisk paradigme ved å benytte den tverrfaglige innfallsvinkelen som visualitetsteori består av. Vi kunne også se i de siste eksemplene hvordan kommunikasjonen med andre trafikanter

fungerer alt etter hvilke situasjoner som oppstod. Det viste at samhandlingen mellom syklisten og øvrige trafikanter blir skadelidende som en følge av uenigheter om hvilke normer som gjelder og hvilke regler som skal legges til grunn for de aktuelle situasjonene. I den neste delen vil det bli i motsetning til de erfaringsnære begrepene i dette kapitlet, bli lagt vekt på teoretiske begreper.

## 4. Intervjuanalyse del II

### 4.1 Innledning

I det neste kapitlet vil jeg undersøke hvordan samhandlingsmønstre utvikles i forhold til normer og regler, og hvordan disse praktiseres av syklistene i Bergen. Jeg vil også se på hvilken innvirkning denne praksisen har på trafikken. Jeg vil benytte Goffmans konsept for samhandling på det empiriske materialet for å hente frem eksempler som representerer tilfellene. Hensikten er å vise hvordan samhandlingen mellom syklisten og de øvrige trafikantene fungerer og hvordan Goffmans mikrososiologi kan nyttes på de bergenske syklistene. Både hans begreper om *selvets territorier*, *ritualer* og *krenkelser* slik Goffman tok dem inn i forståelsessammenhenger kan kanskje vise oss at disse formene for organisering også skjer i Bergen. Jeg vil se på ulike utsagn i fra intervjuene som følger de mønstrene som utgår fra disse ulike posisjonene. Jeg har tidligere parafrasert Goffmans begrep om selvets territorium, og her kan det også være passelig og gi en definisjon av hva han legger i begrepet ritual:

Goffmans samhandlingsritualer er at forstå som en form for regler eller koder for hverdagslivet, der manifesterer sig i stereotype adfærdsekvenser og taleformer. De uttrykker

seg bl.a gjennom de små og tilsynelatende ubetydelige ærbødigheter, vi til daglig yder hinanden( Sørensen 2004: 209)

Motivet er å få frem de små kommunikative handlingene hos informantene som organiserer situasjoner ved hjelp av dette begrepet. Dette kan metaforisk sies som å ”tenke med Goffman” en fremgangsmåte hvor man ser på handlinger gjennom å bruke Goffmans perspektiver.

Denne metoden tidligere anvendt på mange ulike felt i humanistiske fagområder, men som sagt ikke på syklistene i Bergen. Det metodiske ”Å tenke med Goffman er en metafor tenkt ut i fra professor i urban teori, Ole B. Jensen sin oppfordring om å ”tenke mobilitet” fremsatt i den tidligere siterte artikkelen *Erving Goffman and Everyday Life Mobility*(Jensen: 2010: 340). Men også en inspirasjon fra antropologen Michael Jackson sin tenkning rundt utførelse av feltarbeid som: ”thinking with ones feet”. (Jackson 1996: 29). Som i analyse del I vil jeg undersøke fenomenet med utgangspunkt i informantenes egne beretninger, men i denne analysen vil jeg i stedet gjøre det med begreper fremsatt av Goffman.

Analysen av dette vil strekke seg mot å klarlegge aktørens egne erfaringer om status i sykkelfeltet. Men også å forske på de omkringliggende forholdene og trekke inn de øvrige trafikantene som står i relasjon til denne gruppen. Kildene består i hovedsak av intervjuamtaler med informantene i gruppen, men for å utvide konteksten vil det i større grad enn i første del av analysen bli dratt veksel på utdrag fra debatter og artikler publisert i lokale media. Det kan speile noen av utsagnene slik at de nevnte mønstrene for interaksjon, det Goffman betegner som ritualer, blir synlige. I mediematerialet har jeg vært ute etter relevante argumenter som kan sette lys på de ritualene som finnes hos syklistene i trafikken, i aktørens hverdagshandlinger. Målet er å skape et utgangspunkt som kan fungere som bakgrunn i sammenlikninger mellom argumentasjon i dette materialet og fra intervjuene. Spørsmålet i analysen blir derfor om det finnes noe samsvar mellom mediematerialet og det som informantene forteller. Derfor vil det være hensiktsmessig å bringe sitater fra begge kilder, slik at det blir mulig å sette de ulike situasjonsavhengige handlinger inn i en sammenheng.

Hvis vi antar at trafikkregler og sykkelkultur i en større sammenheng har noen likheter og forskjeller som vil være bortimot like uavhengig av sted, kan en komparativ analyse avsløre handlinger som er karakteristisk for den bergenske sykkelkulturen. I forsøket på å nå frem til noen generaliseringer i representasjoner av sykkeltrafikken i Bergen vil det bli trukket inn eksempler fra andre kilder som kan holdes opp mot nettopp de forholdene i feltet som beskrives av informantene. I dette forholdet kan det rettes oppmerksomhet mot individuelle holdninger som kommer til uttrykk i handlinger som ellers bare er definerte gjennom

trafikkregler. Hvilke forskjeller i praksis kan oppdages ved å konfrontere informantene med handlingsmønstre som har sitt opphav i universelle regler? Det vil bli analysert hvordan informantene i Bergen forhandler med omgivelsene, ut i fra moralske perspektiver, men også fra regelverk utformet av veimyndigheter. Ved å holde opp en konstant som er klart definert i et regelverk for trafikkferdsel kan de kvalitative data opplyse hvordan ulike aktører tolker et sett regler basert på egne erfaringer og kunnskaper. Det interessante forholdet mellom hva som faktisk gjøres og eksisterende idealer for handlingsprosedyrer vil kunne avdekkes på denne måten.

#### **4.2 Ritualer i samhandling mellom syklister og bilister**

Det første inntrykket jeg fikk av forholdene i Bergenstrafikken under gjennomgangen av mediematerialet, var beskrivelsene av syklistenes fremferd i forhold til andre trafikanter. I de mange notisene kunne man tro at syklistene i byen handler ulikt i særlige situasjoner hvor man ut fra regelverket skulle tro at handlingsmønstrene var konsistente. Informanten Ronny forteller om en slik episode, hvor han handlet med den overbevisningen at han hadde forkjørsrett når man sykler over fotgjengeroverganger. Dette viser seg ved nærmere granskning å være feil, i slike tilfeller har syklisten i en slik manøver p.g.a. farten gitt avkall på forkjørsretten sin. Fart høyere enn gangfart, medfører at bilister ikke har vikeplikt for syklende som befinner seg i gangfeltet, og dette var bakgrunnen for den gjengitte konfrontasjonen med bilisten. Situasjonen var slik sett et resultat av at informanten ikke kjente regelverket godt nok. Å trekke frem hendelsen akkurat her, kan ha vært motivert av krenkelsen og bruddet på samhandling som Ronny følte, og dette gav ham en anledning. Temaet for spørsmålene i denne seksjonen var egentlig fotgjengerne i byen, men i det spørsmål om fotgjengerovergang ble stilt, penset diskusjonen over på forholdet mellom syklister og bilister.

C: Flott, da er vi ferdig med det som går på informanten og deg selv, og da vil jeg innlede temaet Fotgjengere, med å si det at: *Det å dele plass med andre trafikanter er en nødvendighet i trafikkerte områder. Det er tillatt å sykle i gangfelt men med de samme forholdsregler i forhold til gående som ved sykling på fortau.* Kjenner du til noen slike steder som du kjapt kan komme på?

I: Sa du at det er tillatt å sykle i gangfelt?

C: Ja.

I: Er det tillatt? Da har ikke bilister vikeplikt for deg, hvis ikke det er lys ikke sant?

C: Nei, vi kan godt kikke på trafikkreglene der de definerer det helt klart, men sånn generelt slik jeg har forstått det, så er det slik at skal du sykle over et gangfelt slik at bilister stopper for deg, så skal du sykle i gangfart. Da har bilister plikt til å stoppe for syklister.

I: For jeg hadde et lite møte med en bilist i et gangfelt, som informerte meg, ikke særlig diplomatisk om, altså jeg syklet over og han kom til å stoppe men han sveivet ned og skrek ut og forklarte veldig tydelig at så lenge jeg ikke gikk av sykkelen og leide den, så hadde ikke han vikeplikt.(Ronny s.2)

Ronny baserer sin kunnskap som syklist på trafikkreglene, og ferdes slik med en holdning som utstråler selvsikkerhet på området. Han tar som en selvfølge at det han foretar seg er den korrekte fremferden, og slutter seg til et mønster som mange syklister følger. I dette tilfellet troen på at vikeplikten gjelder både for gående og syklister så lenge en befinner seg i fotgjengerfeltet. Prosedyren han følger er imidlertid feil, og dette forårsaker en reaksjon hos bilisten som gjør krav på forkjørsretten. Tilbakemeldingene fra bilisten i harde ordelag gjør at han føler seg nedverdiget, selv om han mener han har handlet riktig. Episoden hørtes ut som å være en bitter erfaring for syklisten, og han viste fremdeles usikkerhet på intervjuets tidspunkt over hva som var rett i den omtalte situasjonen. Miljøet beskrevet i utsagnet, kan ut i fra en slik erfaring tolkes som en verden hvor urettferdig behandling av syklister er rådende tilstand, et sted hvor man ikke kan ferdes i visshet om at hva man gjør er riktig. Men å handle med et klart overblikk over regler mener Ronny er en høyt utviklet form for samhandling. Slik samhandling er ritualbasert. Dette går også igjen i utsagn som vi skal se eksempler på senere i avsnittet. Utsagnet gir mening når vi sammenligner praksisen i episoder som denne. Det kan se ut som en vanlig samhandlingsmetode er å handle basert på samholdets moralske normer, i tråd med omgivelsenes krav og ønsker, mer enn ”by the book” og trafikkreglene. Når det skjer et sammenbrudd i samhandlingsritualene, som i eksempelet hvor Ronny får en skjennepreken, leder det tilbake til en diskusjon om moral i trafikkmiljøet, i stedet for at fokus settes på det vilkårlige forholdet mellom rett og galt som her demonstreres. I stedet for en samhandling som skyver kunnskaper om regelverkets imperativer i front, fremstår hendelsen i fotgjengerovergangen som et åsted for konfrontasjoner hvor suveren makt og styring fra oven er mangelvare. Regelverket kommer til kort som regulering for samhandling, diskusjonen sporer over i moralske dimensjoner.

Fortellingen som refererte til hendelsen i fotgjengerovergangen viser, selv om hendelsen ligger bak i tid, at den har satt preg på hvordan Ronny forserer fotgjengeroverganger i dag. Dog tviler han fortsatt på at han handlet uriktig. Henvisningen til

hva han senere har erkjent, kommer frem i samtalen, men denne viser seg *også* å mangle belegg. I trafikreglene utgitt av Veivesenet og Syklistens landsforbund finner jeg ikke dekning for Ronny sin påstand om at bilister har vikeplikt når det er mørkt og mangler gatelys. Det står ingenting om lys i formuleringene. Det som er sannsynlig her er at den umoralske formen for samhandling mellom de to trafikantene ikke fungerer. De to er i prinsippet ikke enig fordi begge påberoper seg samme rettighet i situasjonen; forkjørretten og i stedet bryter `samhandlingsordenen´ sammen(Goffman 1972, Sørensen 2004: 215) Atferden reduseres til et lavere nivå.

Ritualene spiller her en central rolle, fordi det i følge Goffman(1983) er dem der sikrere, opprettholder og reparerer på samhandlingens nødvendige flow. Ritualerne hjelper med vedvarende at forankre samhandlingsdeltagerne i en normativ struktur, og de sikrer således, at vi som individer ikke driver rundt som isolerte øer, men at vi på en anstendig måte har noeget med hinanden at gjøre.(Sørensen 2004: 215)

Ritualene som fremgår av eksempelet med Ronny og bilisten er ikke forankret i en normativ struktur de kan enes om, trafikantene driver rundt som ”isolerte øyer”. Ritualene hos samhandlingsdeltagerne står ikke i samsvar med hverandre, og sammenbruddet i organisering av situasjonen blir et faktum. Tilbakemeldingen fra bilisten blir mistenkeliggjort, og dialog og samhandling blir ofret til fordel for den skildrede skjennepreken.

I: Det er jo av og til hvis bilister viser sitt mishag med at man faktisk eksisterer når jeg faktisk sykler et sted der jeg vet at det er ”min fil”, og så noen er uforskammet, det blir slengt noe med kjeften, så kjenner jeg at det innbyr ikke til dialog, da tar jeg gjerne igjen med samme mynt(Ronny s 4)

Slik sett ser det i denne fremstillingen ut som at hvis syklisten mener han har handlet riktig blir bilistens krav tappet for troverdighet av syklisten eller fordringshaveren. Fordi bilisten handler feil i forhold til regelverket og handler umoralsk i situasjonen, har han forårsaket bruddet og ført til Ronnys krenkede selvfølelse. Selve krenkelsen blir da essensiell for syklistens erfaring, det negative blir det fremste han forbinder med hendelsen, og ikke det manglende regeloverblikket. Sistnevnte hendelse ville tilført læring i beste fall og dermed virke konstruktivt inn på sykkelkulturens omgang med verden. I stedet ender det opp omtrent som et ”i verste fall” ritual. Syklisten føler seg krenket *på tross* av sitt usikre ståsted i forhold til lovens definisjon av forholdet. Begge gjorde krav på *fordringen*, men den tapende part ble typisk nok syklisten. Den sterkeste trafikanten er også den hardeste, og i denne ligger også det

faktum at hvilken som helst fysisk konfrontasjon for syklisten vil få negativt utfall. Han kan ikke forhandle med motfordringshaveren med å sette hardt mot hardt. En slik erfart krenkelse kan man lett forestille seg blir til en bitter erfaring. Krenkelsens innhold blir husket best, mens det i stedet kunne vært tatt lærdom av situasjonen. Det viste seg imidlertid senere i samtalen at denne syklisten likevel hadde tatt innover seg korrigeringen som han fikk i den omtalte situasjonen. Det som var en krenkelse førte til konstruktiv og moralsk selvkorrigerings. Ronny har et videre syn på saken. Selvkritikken eksisterer, men i denne fortellingen om situasjonen blir denne erkjennelsen underordnet situasjonens emosjonelle innhold. Til slutt reflekterer han rasjonelt rundt kritikken, i det han forteller at han senere sjekket opp trafikkreglene. I dem fikk han bekreftet at bilister i de fleste tilfeller har forkjøringsrett ovenfor syklist i fotgjengerfeltet, men sår tvil om det situasjonelle ved situasjonen. Han legger imidlertid til at den lite diplomatiske måten bilisten fremførte korrigeringen på ikke innbød til dialog, noe som her kan sees som et uttrykk for at han mener lav moral i trafikken uansett ikke innbyr til samarbeid og dermed heller ikke leder til fremgang i utviklingen av fellestanken.

C: Ja da vil jeg spørre om når du får tilbakemeldinger fra andre, det være seg bilister eller gående, er det noe som du retter deg etter eller opplever du det av og til som dårlige argumenter eller dårlig fundamenterte argumenter, er det noe du tar til etterretning?

I: Altså den episoden da jeg syklet over et forgjengerfelt og en bilist stoppet og sveivet ned og sa at jeg har ikke vikeplikt for deg når du gjør sånn, da sjekket jeg det opp og fikk det bekreftet fra andre at det er faktisk, hvis du sykler over fotgjengerfelt, når ikke der er lys ikke sant, da har bilisten ikke vikeplikt.

C: Nei?

I: Så jeg har levd etter den troen, og etter den dagen så har jeg faktisk gått av sykkelen og, hvis jeg ser det er hundre meter (avstand til kjøretøyene i banen) så sykler jeg over, men er det biler i nærheten så går jeg av og blir fotgjenger, går over og sykler videre etterpå. (Ronny s: 5)

Han har på tross av tvil begynt å gå av sykkelen, når han forserer fotgjengeroverganger, og slik jeg oppfatter det, så har hendelsen likevel ført til utviklet sans for trafikkregler, men ad omveier. Ronny har kommet frem til at hendelsen i fotgjengerovergangen for hans del var en konsekvens av utilstrekkelig kjennskap til regleverket og har gjort seg nye erfaringer på området. Ronny sitt inntrykk av bilisten som umoralsk, og uvillig til å samarbeide, står fast



### 4.3 Syklisten som forsvarer av ”det personlige rom”.

Denne konflikten som Ronny fortalte om i det forrige eksempelet passer inn i det mønsteret som Erving Goffman omtaler som markering av det personlige rommet i *Selvets Territorier*:

Hvis man studerer hva der sker når folk blander seg med hinanden, så er territorieaktige reserverer den centrale fordring. Den centrale forseelse, derimot er en indtrængen, forstyrrelse, indgreb, anmasselse, overtrædelse, forurensing, tilsvining, besmittelse – kort sagt en krænkelse( Goffman 2004: 176)

Slik sett er krenkelse en dekkende beskrivelse for hva informanten følte han ble utsatt for, selv om det faktiske forholdet er at han ikke kjente til trafikkreglens eksakte definisjon. Nå er det selvsagt ikke slik at alle mennesker kjenner til lovens bokstav i alle tilfeller, men i denne syklisten sitt tilfelle var det nok en medårsak til at han ble gjenstand for mishagsytringer fra en medtrafikanter, men han innrømmer gjerne sine feil.

I: Jeg er ikke så rasjonell. Det er klart det at i en del sånne situasjoner så blir det litt puls, så da ser du jo at her er det en risiko ikke sant? Som myk trafikant så er du i risikosone hvis det skjer noen sammenstøt med en bil eller buss, og da blir det litt sånn mye adrenalin. Det svekker den diplomatiske evnen.

Utrygghet hos Ronny i situasjonen, og fravær av et samhandlingsritual leder til svekkelse av samarbeid. Men sykkelfeltet i Bergen har ettevert fått et omdømme som bevitner at Ronny sitt eksempel ikke er unikt eller enestående på noen måte. Vi skal se flere eksempler på at opprettholdelsen av det personlige rommet foregår på mange plan, men da under noen av de andre eksemplene fra samtalen med informantene



Foto: Knut Strand/ Bergens Tidende

#### 4.4 Trygghetsfølelse i trafikken.

Trafikkregler skal regulere samspillet i trafikken, og gjennom å bestemme en rekke plikter og rettigheter skal disse kodene gi trygghet for alle trafikanter. Vi har sett av eksempler i denne undersøkelsen at det ikke alltid er tilfelle, forholdene fremstår i en tilstand hvor orden ikke eksisterer, noe som leder til usikkerhet og utrygghet for syklister. Men er det bare syklister som ikke føler trygghet? Bilister har lengre opplæring i trafikkreglene, og er hardere trafikanter, det kan være én av flere forklaringer på hvorfor trygghet oppleves annerledes enn hos syklister. Har de til tross for grundigere opplæring sviktende kjennskap til det å ferdes sammen med mykere trafikanter? Og hva med fotgjengerne? Er de kjent med alle reglene og dermed pliktene deres som ordnes innunder trafikkreglene? Goffman bruker åpningsreplikken fra en boken *Social control* (Edward Alsworth Ross, Macmillian Company, 1908: 1) for å etablere et utgangspunkt til å kunne snakke om former for orden i trafikk.

A condition of order at the junction of crowded city thoroughfares implies primarily an absence of collisions between men or vehicles that interfere with another. Order cannot be said to prevail among people going in the same direction at the same pace, because there is no interference. It does not exist when persons are constantly colliding with another.

(Goffman 1972: 6, Ross 1908: 1)

I følge denne parafraseringen, så er fravær av kollisjoner mellom personer og kjøretøy som interagerer med hver andre en betingelse for å kunne stadfeste en tilstand av orden i trafikk. Videre stadfestes det av Ross at i et miljø hvor orden eksisterer, er agressjonsnivået borte. ”the members of an orderly community do not go out of their way to aggress upon one another” (Goffman 1972: 6, Ross 1908: 1)

Informantene opplever ikke at denne ordenen fins, som vi kunne bevitne i fra eksempelet i Ronnys fortelling fra fotgjengerovergang. Sammen med beskrivelser mediemateriale kan vi fastslå at betingelsene for orden ikke oppfylles på fortauene i Bergen. Er det manglende kunnskaper om trafikkreglene som har ført oss inn i en slik tilstand, eller er normene for hvilke ritualer som gjelder i visse handlinger også i uorden? Vi har sett at negative erfaringer gir trafikanter læring om normer som må håndheves på lik linje med trafikkreglene. Det kan være vågalt nok å påstå at det kreves et lavere ferdighetsnivå for å spasere i by enn å sykle,. At det eksisterer flere normer for syklister enn andre trafikanter. Biltrafikkens ritualer er strengere og bedre regulert fordi et fravær av organiseringsstrukturer ville utgjøre et større faremoment for alle trafikanter. Dette er ikke tilfellet for syklister En kritikk av syklister er at de er objekt i bevegelse og er derfor en hardere trafikanter enn gående. Det ytre skallet avgjør hvor utsatt en er for kollisjon i trafikken, og syklister er hardere enn fotgjengere. Syklistens skall er hardere fordi han er i bevegelse i form av større fart.

A vehicular unit is a shell of some kind controlled (usually from within) by a human pilot or navigator. A traffic code is a set of rules whose maintenance allows vehicular units independence use of a set of thoroughfares for the purpose of moving from one point to another. The arrangement is that collision and mutual obstruction are systematically avoided by means of certain self-accepted restrictions on movement. When adhered to, a traffic code provides a safe passage pattern. ( Goffman 1972: 6)

Hvis behovet består i plassere syklisten i infrastrukturene slik at han føler seg tryggere men også kan ferdes trygt mellom de andre trafikkgruppene, reiser det seg samtidig også spørsmål om hvilke behov andre trafikanter har i forholdet til syklistene. Hvis fravær av kunnskap om dette er problemet for manglende samhandlingsritualer bør det tilrettelegges for et slikt behov. Men når syklistenes oppfatninger i stor grad kommer i bakgrunnen for resultater i kvantitative målinger, hva vet vi om dette behovet? I artikkelen Fear of Cycling beskriver

Dave Horton oppgaven med å imøtekomme disse behovene som en av de største utfordringene som må løses for å oppnå en bærekraftig tilstand for syklende. Han beskriver at det å ta utgangspunkt i utrygghet og folk sin frykt for å sykle, er en så viktig faktor for regulerende myndigheter når det skal planlegges ut i fra slike behov, at den viktige kampen handler om å se disse behovene.

Cycling advocates are increasingly insistent that today's youngsters must be trained to ride on the roads, and government funding towards that aim has recently been forthcoming. But tensions around the proper place of cycling constitute a major new battleground and mobility and sustainability conflicts in the twenty – first century. It is also worth noting for what is to follow, the spatial re –allocation of cycling away from the road is shifting the object of fear, from the cycling to the cyclist. On off –road routes, the cyclist is no longer so viscerally threatened and endangered, and instead becomes perceived as the source of threat and danger to the slower –moving, more leisurely others. The source of fear shifts from the practice to the practitioner.

(Horton, Rosen & Cox 2007: 145)

Frykt er veldig stor grad et spørsmål om subjektive oppfatninger. Derfor er det i denne nisjen kavalitativ forskning kan gjøre seg gjeldende som et godt virkemiddel for bedre tilretteleggelse av forholdene. Dette vil være til gagn for alle som ferdes i trafikken i Bergen. Uvissheten om hvilke trafikkoder som er gjeldene for syklisters samhandling synes å være noe av hovedutfordringene når det i byutvikling skal planlegges og tilrettelegges for syklisters.

#### **4.5 Plasstakingens ritual: Syklistene som sist ankomne trafikkgruppe.**

Problemet synes å komme av den igangsatte omorganisering av trafikken, tilretteleggelse for syklistene har skjedd lenge etter at de andre trafikkgruppene har fått sin plass og utviklet sine kulturelle distinksjoner med krav på det kollektive rommet fra en flere trafikantgrupper.

I det vestlige samfund er det nok viktigste prinsipp for organisering af rækkfølgen først til mølle – prinsippet der etablerer et individs fordring på at komme til lige efter personen ”foran” og lige før personen ”bagved” (Goffman 2004 s:168)

Gjensidigheten mellom trafikantene er en konsekvens av vilje til samhandling, men hva hvis Bergen by sin satsing forutsetter at de allerede for lengst ankomne trafikantene må avgi deler av sine *territorier* til en ny gruppe? Har fotgjengerne og bilistene kommet først til møllen, er det rimelig å anta at dette prinsippet er i hevd når vi snakker rituell samhandling og dermed også om integrasjon av syklister i bytrafikken? Det kan argumenteres for at det er denne konflikten syklister er blitt en del av i økende grad. En syklist skriver i en lokalavis om ritualene for samhandling med syklister, nok et tilfelle hvor syklistens plass i byen ble ignorert av en medtrafikanter:

Kjære Bilist

Du som kjørte på meg fredag morgen: Det er jeg som kom syklende i sykkelfeltet langs reeperbanen i Sandviken – heldigvis i moderat fart. Du brukte sykkelfeltet som avkjøringsfelt og svingte til høyre, uten varsel og uten å bruke blinklys. Jeg vil bare formidle at det gikk bra. Jeg er heldigvis uskadet – bare litt skjelven. (Stein Mortensen Bergens Tidende 28. september 2011)

Hvis vi antar at det er en gjentakende utelukkelse av syklister i trafikken er et handlingsmønster, noe som ikke er urimelig ut i fra informantenes utsagn, har aversjonen mot å innlemme syklister i trafikken utviklet seg til et ritual. Konfliktene rundt syklister kan være et spørsmål om å avgi rom til sykkelveier. Et folkelig uttrykk som gjenspeiler holdningen sier at det er for trangt til at syklister kan innlemmes i Bergen, men betyr det i overført forstand at det er for trangt til i det hele tatt å avgi plass for å la syklister utøve praksisen? En reportasje i en lokalavis tok for seg sykkelforholdene, og konkluderte med det samme. ”Når du nærmer deg Grieghallen, kommer trafikken rett imot deg i to felt. Fortauet er så smalt at det ikke er plass til både deg og syklister” (BT, Wiederstrøm & Næss Thorsen, ”Et mareritt på to hjul i sentrum” 4.mars 2012) Hvis vi tar utgangspunkt i at dette forholdet er tilfelle, kan vi anta at det ikke er bekvemmelig plass til flere typer ferdende i denne byen. Topografien har som vi vet selvfølgelig sine begrensninger, og byen ligger *mellom* syv fjell, men dette kan motargumenteres. Syklister bruker relativt liten plass i trafikken, så dette gir til en viss grad signaler om motvilje mot å innlemme dem. Er det som folk flest som synes å mene, så utenkelig å avgi rom i byen til sykkeltraséer? Kan signaler som dette ha innvirkning på hvordan den økende sykkelkulturen konstitueres i byen? Syklister i informantgruppen hadde alle sammen klare meninger om dette innlemmelsen av sykkelkulturer:

I: Det er litt vilkårlig ja, her i denne byen. Jeg tenker vilkårlig i den forstand at det ser jo ut som at, syklismen er jo oppadgående. Flere og flere sykler, men det er jo en sinnsyk biltrafikk, og det er jo en og en i alle de bilene. Det er nesten det mest slående så det har liksom ikke, jeg tenker at vi er på et nybegynnernivå. Det tenker jeg.( Kaia s:3)

Det som er argumentet her, er at det finnes mange nok grunner til å innlemme syklende i Bergen og allikevel møter det motstand på mange ulike nivåer. Men som David Horton sier så er dette et av transportplanleggingens større kampområder. Diskursen rundt sykkelkulturen i Bergen viser oss dette, sammen med beretningen fra syklistenes hverdag. Plassproblemene har flere årsaker og de er så forskjellige og tallrike, at de kan gjøres til gjenstand for videre forskning på området. Kaia legger ansvaret på forvaltningen av privatbilisme, og antyder i utsagnet at det er en ineffektiv måte å forvalte den på. Ansvar til side, så kan jeg imidlertid bare gå ut i fra at det er lite plass til alle trafikantgrupper, herunder syklistene. Men det er sannsynlig at denne konflikten etter hvert består av noen fastlåste måter å se an sykkelfeltet på. Hvis vi skal unne oss en bærekraftig transportpolitikk, må alle som ferdes i byen innlemme syklistene i sine territorier.

#### **4.6 Å sykle i byen: Fordring og motfordring.**

Det er mange eksempler som tyder på at konfliktenes kjerne i Bergen er mangel på samarbeid, hvis vi går ut i fra samtalen gjort med informantene. Organisering av samhandling setter et minstekrav til anerkjennelse av syklistene i et slikt relasjonelt forhold, og som jeg har forsøkt å vise så er forholdene i Bergen rundt dette manglende. Håkon forteller om en episode som kan relateres til flere av eksemplene over.

C Ja: Der det å oppta samme plass kan liksom føre til problemer. Jeg vet f.eks. at fortauet langs Forum Kino, der har jeg sett at syklende og gående deler plassen..

I: Med en gang du sa det tenkte jeg på det, men det tror jeg er ifra avisen.

C: Ja vel?

I: De har hatt det mye oppe akkurat det der og spesielt ned, ikke sant? Når du kommer under...

C: Ja der også.

I: Det er der det blir vanskelig for der går jo det en sånn... der svinger bilene over sykkelfeltet(Håkon s. 2)

Disse episodene indikerer et konkurranseforhold basert på territoriale behov eller krav, som er produkt av en manglende helhetstankegang fra veimyndighetene. De territoriale kravene fremsettes kun når samhandlingen bryter sammen. Dette baseres ifølge Goffman på en

systematisk komplikasjon, nemlig der hvor ingen er direkte skyldig i misforholdet.” Jeg vil nøjes med at pege på to komplikasjoner. For det første kan begge de individer der er involveret i en territoriell krænkelser – fordringshaveren og motfordringshaveren – tilsynelatende have handlet uskyldig og uforvarende, så at ingen i dette særlige tilfælde kan oppfattes som opphavsmand til krænkelser”(Goffman 2004: 188) Dette forholdet underbygges i stor grad av det innsamlede mediematerialet om de forskjellige rom i byen hvor det er regulert for ferdsel av syklende. I den kommunale handlingsplanen for sykkelveier påpekes slike mangler ved forholdene i byen:” Det er ikke satt av plass i kryss til syklist i form av sykkelboks eller lignende”( Bergens Tidende 4. mars 2012) En sykkelboks er det området som befinner seg i bilbanen, tilrettelagt for syklistene ved avmerking i veibanen i form av en firkant eller en ”boks”.At slike mangler, kan vitne om en sykkelkultur som beveger seg, - billedlig talt, i skyggene av de andre trafikantene. Og dette bekreftes langt på vei med at det i de rapporterte tilfellene påvises mangelfull infrastruktur for syklist. Det følger beskrivelsen av sammenhengen frembrakt i samtaler med syklistene i denne undersøkelsen, hvor det er klart at de møter motstand. Om dette har noen direkte innvirkning for hvordan de blir møtt i det lokale miljøet, skal her ikke påstås, men det er klart en relativt høy terskel for å komme seg frem i byen på sykkelen uten å bli møtt med konfrontasjoner av ulike slag.

#### **4.7 Defensive strategier.**

Defensive strategier er det meningsbærende begrepet som ble fremsatt for å beskrive fremgangsmåter som syklisten brukt for å unngå de største trafikkondenseringene og har blitt omtalt tidligere i analysen av samtaler jeg har foretatt i forbindelse med dette prosjektet. Alle informantene har utviklet sine egne defensive strategier. Det ble først tydelig i samtale med informanten Reidun, som jeg av tekniske årsaker ikke klarte å få noe opptak av. Det viste seg å være et viktig moment i syklistens hverdag, og er siden blitt sporet i utskriftene av andre intervju. Taktikken fungerer slik noen informanter forteller at man som syklist søker å unngå hindringer, som f. eks de tyngst trafikkbelastede områdene i byen for å unngå farlige eller konfronterende miljø. Defensive strategier hos syklist er en måte og komme seg rundt problemene på som viser en unnvikende holdning i forhold til omgivelsene. Det er i samsvar med dette forholdet at syklistene er i forsvarsposisjon ovenfor andre trafikanter som ønsker å korrigere deres fremferd. Slik jeg oppfattet det med Ronny, i et tilfelle hvor han bedømte

bilistens reaksjon emosjonelt i første omgang, for deretter å rasjonelt konkludere med at han hadde handlet feil (og burde endre atferden) i andre omgang. Kaia sykler omveier for å unngå konfrontasjoner på steder med høyt trafikkpress.

Hun sykler noen ganger mye lengre enn nødvendig, for å slippe negativ fokus fra andre trafikanter. Hun beskriver området rundt Stor Lungegårdsvann som ”et himmelrike”, fordi hun ikke deler plass der med andre trafikanter. Det skal sies at den ruten Kaia forteller om ikke kun er tilrettelagt for syklist, men er i virkeligheten en gangsti. Lykkefølelsen har etter stor sannsynlighet sitt opphav i at Kaia her ikke trenger å samhandle med bilister.

I: Nei, jeg skulle ikke utover der, men jeg tror jeg syklet faktisk hjem den veien. Altså den opplevelsen av noen få kilometer hvor det er liksom tilrettelagt, og hvor du ikke skal tenke på noen andre ikke sant? På en sånn, hvor du ikke deler veibane eller fortau med noen. Men for meg er jo den litt sjelden da! Men det er veldig merkbart.

Hvis vi ser nærmere på den defensive strategien Reidun demonstrerte, hvor hun benyttet parker og områder med lave konsentrasjoner av trafikk på vei til arbeidet sitt i sentrum, for å unngå å havne i utfordrende miljøer, kan det virke som syklisten føler seg som et forurensende element. At syklist unngår å oppsøke slike utfordrende situasjoner kan sees på som et ritual. noe som også passer inn i Goffmans beskrivelse av ”avoidance rituals”. Unngåelsesritualer forklares i hovedsak som ”at holde afstand til andre og undgå at krænke det Simmel har kaldt for ”personers idealsfære”:

En variant af de positive ritualer er hos Goffman de såkaldt `støttende utvekslinger´ (supportive interchanges), som er de små handlinger og atferdsformer, hvormed vi udviser respekt og høflighed over for hverandre, og som primært handler om at forebygge eventuelle samhandlingsmessige kriser eller `rituell utilvegt´ ( Kristiansen 2004: 213) .

En krenkelse *kan* således fremstå som et forurensende element i et gitt miljø, og dette medfører også forulemping av orden. Er syklistene i så fall et forurensende element i bytrafikken i Bergen? Vi kunne se i Fritz´ eksempel en praksis hvor han ikke var klar på *hvordan* han signaliserte sitt krav på fordringen, eller om han i det hele tatt kommuniserte med motfordringshaveren. Og gjøre auditivt krav på fordringen eller territoriet til motfordringshaver(ne) krever at man fremstiller eller kommuniserer et territorielt krav ( Om vi følger Goffman) og et slikt krav i sykkelforstand er vanligvis uttrykt ved bruk av stemme eller



ringerklokke. Men Fritz bruker altså knapt ringerklokke. Det til tross for at regelverket for syklende fastsetter at ” Bruk ringerklokka på sykkelen for å varsle gående når du sykler på gang- og sykkelveg”(Statens veivesen 2010: 3) Men knapt noen av informantene i denne undersøkelsen retter seg etter denne regelen i særlig stor grad. Kun Ronny forteller at han bruker bjellen på sykkelen. Han er også den mest erfarne syklisten i informantgruppen, og uten å påstå at der eksisterer en klar sammenheng, også den som kan fortelle om flest konfrontasjoner med andre trafikanter. Å unngå brudd i samhandlingen, og signalisere ved hjelp av lyder er i realiteten en strategi som kan være både offensiv og defensiv. Her må det imidlertid tenkes som en strategi som føres for å unngå å forstyrre den orden som eksisterer på fortauet. Fravær av slik kommunikasjon kan også komme av at slik lydlig markering ikke synes utbredt som praksis i Bergen Hvis vi nå ser det som et defensivt virkemiddel, er auditiv signalisering på linje med mange av de andre eksemplene i undersøkelsen, og et mulig særtrekk ved den bergenske sykkelkulturen. I Københavns sykkelmiljø er denne praksisen så utbredt, at man kan vanskelig forestille seg at den fører til brudd i samhandling. Det er utsagn i intervjuene derimot som tyder på at lyd som kommunikasjonsmiddel ikke fungerer like godt i Bergen, og det er selv om utgangspunktet for syklisten er å vise hensyn. Ronny sier noe om problematikken på spørsmål om hvordan han forholder seg til gående på fortauet, det kan bemerkes at dette er en beskrivelse av en situasjon hvor lydsignaler er et effektivt middel for å åpne forhandlinger om et territorium, eller å fremstille et krav til fordringen.

I: Det jeg i hvert fall kan påstå er at jeg har prøvd og ta godt hensyn, og ikke suse forbi i full fart, men avpasse farten, og hvis jeg må sykle forbi en som... - mange går jo med øretelefoner også, bruker de det så hører de gjerne ikke deg. Så jeg tenker at jeg må med å vente til jeg ser om jeg kan passere og *svij!* - ikke i full fart.

C: Nei, og ikke komme overraskende?

I: Nei, ikke den. Noen kvepper jo nesten uansett fordi man går i sin egen verden og det er jo kanskje litt av det som er problemet, med å dele areal med gående, så får man en knyttneve eller...(Ronny s.11)

De negative reaksjonene ser noen ganger ut til å bli fremprovosert av mangel på lydlig signal. Atferden hos syklisten som heller søker godet ved å sette opp farten og akselerere forbi, er imidlertid ikke så vanskelig å forstå i lys av at krenkelser også kan opptre i form av miskjennelig lyd og kan derfor fremstå som forurensning av en etablert orden: ” Lydlig forstyrrelser, altså den støy som et individ laver og som udenforstående opplever som en

påtrængende forstyrrelse, der så at sige kræver et for stort lydrom til individet.”(Goffman 2004: 178)

Benyttelse av verken stemmebruk eller ringerklokke ser ut til å være sedvane i bytrafikken her, dermed kan dette synes å være et unngåelseesrituale. Ingen av informantene vedkjenner seg å bruke auditivt signalement når de forserer kollektive områder i byen.” Nei, jeg bruker, jeg tror jeg aldri har brukt en stemme i hele mitt liv når jeg har syklet, jeg tror jeg knapt nok har brukt bjellen liksom”. Den benektende måten å fremføre påstanden tillegger auditiv signalisering en moralsk dimensjon, tilsynelatende ut fra at han synes det er uhøflig å anvende det lovpålagte hjelpemiddelet. Derimot tillegger Fritz noen av de andre syklistene slike egenskaper, og da med et negativt fortegn: ”Noen går jo av sykkelen, noen klarer ikke å gå av sykkelen, noen hoier og skriker og de skal frem”( Fritz s. 5) Fritz har et klart ambivalent forhold til å bruke lydsignaler, han har et fokus på solidarisk handlinger som en nødvendig faktor for at samhandling med andre trafikanter skal fungere, men han unngår å benytte dem. Den demokratiske innstillingen hos Fritz er kanskje et bevis på at larmende informasjon er et offensivt medium som fordrer en trygghet i trafikkmiljøet som mange syklistene ser ut til å mangle. Trygghet menes da som en tilstand som utgår fra at aktøren er i besittelse av en anerkjennelse for sin fysiske tilstedeværelse i trafikkkulturen. En definisjon av trygghet er når samhandling i gitte situasjoner er signalisert og dermed oppstår ”en følelse af ro og harmoni” (Visuell Cycleskultur 2010:11) Ut i fra denne definisjonen er ikke trafikken i Bergen trygg. Som det fremgår av denne undersøkelsen er der knapt følelse av ro eller orden i trafikken her, tolket av mine informanter. Mye av denne atferden har som vi har sett utviklet seg på grunnlag av utrygghet.

Måten syklisten forhandler med omgivelsene på som myk trafikant, viser en underdanighet ovenfor de mer etablerte rollene i trafikken, ikke bare de hardere trafikantene. I Bergen vil disse være representert ved fotgjengere og bilister. Syklistene har blitt definert inn i rollen som den som står sist i køen, og det er en av flere grunner til at de underordner seg de andre trafikantene: De kan slikt sett sees på som representanter for kaos i trafikken, forstått ved at syklisten lager uorden i den ordenen som har eksistert lenge. Presset på den øvrige trafikken i form av mangel av plass kan underbygges av tilfellet fra den kommunale handlingsplanen med hvor tilretteleggelse av sykkelboksene mangler, i kombinasjon med at sykkelandelen stigende, og ikke minst at det er gjort politiske vedtak om å forsøke å heve andelen fremover. Reguleringsproblemer kring økning av trafikk i New Delhi, beskrives i boken *Traffic* av Tom Vanderbilt ”When traffic compresses in this way, the number of what engineers calls conflicts

increases – there are to put it simply, more chances for someone to try to occupy the same space at the same time as someone else”(Vanderbilt 2008: 218). Forsøket på å integrere syklisten møter motstand på mange nivåer. Dette gjenspeiles i trafikken fordi innlemmelsen av syklistene ligger et press på de øvrige trafikantene. Det er min påstand at syklistene tar noe av støtet forårsaket av et slikt økt press. Det er godt hjulpet av sykkeldiskursen rundt feltet, som jeg har demonstrert, og derav det negative fokuset på sykkelintegrering i debattene i de lokale mediene. Hvis dette er riktig kan det i så fall forklare hvorfor prosessen med tilretteleggelse av veier for syklistene møter slik motstand, samt det negative synet på gruppen som det ble gitt uttrykk for i debatten i kjølvannet av det vedtatte Sykkelløftet. Dette påvirker i neste omgang samhandlingen syklistene møter på gaten. Syklistene blir stempelet som ”sand i maskineriet”, altså en trussel mot den bestående maktbalansen: ”Vi kan altså konstatere at personer med en atferd som på den ene eller andre måten strider mot den orden vi har vent oss til å akseptere som den rette, kan få smusstempelet på seg”(Frykman & Löfgren 1994:139)

#### **4.8 Oppsummering av Analyse del II.**

I dette kapittelet har vi lest om eksempler på ritualer i samhandling som syklisten i Bergen deltar i og brudd på ritualer i samhandling. Vi har kunnet se hvordan tilfeller av handlingsmønstre blir brutt fordi krenkelser av ulikt slag oppstår og skjer rundt syklistene i en rekke tilfeller hvor utgangspunktet for samhandlingen skjer rundt fordringene av Selvets territorium.

Vi har også sett hvordan fravær av samhandlingsritualer i noen situasjoner skape utrygghet hos syklistene. Det er fordi syklisten står i et konkurranseforhold basert på territoriale behov eller krav, til andre trafikanter. Et miljø hvor orden ikke eksisterer har et høyere nivå av aggresjon og konflikter, og det er dette som ser ut til å skape noe usikkerhet i trafikken for syklistene ifølge utsagnene som her er analyserte. Ut i fra dere egne erfaringer har de utviklet en rekke måter og sykle på, deriblant defensiv sykling på fortauene og å unngå auditiv signalement. Det er få tegn til at andre trafikanter anerkjenner syklistens behov for plass og anerkjennelse blant utsagnene i kapittelet. Ved å benytte Goffman sine begreper om samhandlingsritualer fremstår sykkelkulturen i en systematisk komplikasjon med de øvrige trafikantene i Bergen. Jeg har gjennom analysene her fått antydning at de føler seg som et forurensende element og har utviklet holdninger og atferd som en følge av det. Den

motstanden som syklisten opplever er mulig forårsaket av et press på trafikken som helhet, fordi syklistene har politiske vedtak i ryggen som anfører at den økende andelen av syklistene skal innlemmes i et allerede hardt prøvet trafikkmiljø, før de praktiske forholdene er løst. De territoriale konfliktene synes å bestå av flere fronter hvor bilistene, fotgjengerne og syklisten kjemper om den samme plassen, og dette gir seg utslag i den motstanden som informanten hevder de blir utsatt for. Noe av årsaken til dette er at syklisten forstyrrer den orden som vi har vent oss til å akseptere, en orden hvor syklistene i Bergen har vært innlemmet i mye mindre grad enn tidligere.

## Kapittel 5. Konklusjon

En av hovedutfordringene med prosjektet *Sykkelkulturen i Bergen*, var å skaffe til veie et materiale som kunne gi meg et vesentlig grunnlag til å analysere sykkelkulturen i Bergen. Når det var gjort ble empiriske materialet studert med en veksling mellom teori og metode. Som teoretisk grunnlag benyttet jeg i hovedsak det fenomenologiske perspektiv for å avdekke hvordan de subjektive erfaringene hos syklistene utgjør grunnlaget for holdninger som er gjeldende i samhandlingen med andre trafikanter. Dette ble foretatt i kombinasjon med andre teoretiske posisjoner til å trekke ut deler av empiriske materialet. Jeg har benyttet meg av en analyseenhet, mikrososiologi som begrep for å forstå samhandling. I et dialektisk forhold til overordnet teori, har det også blitt benyttet noen underordnede teoretiske perspektiver fra visualitetsteori siden undersøkelsen har som hovedmål og vise at kulturvitenskapelige undersøkelser kan benyttes sykkelkultur. I fenomenologisk perspektiv blir sykkelkulturen konstituert av aktørenes valg og roller. I mikrososiologien løftes valgene frem i termer til gjenstand for betraktning gjennom teorier.

Jeg har i dette prosjektet undersøkt den lokale sykkelkulturen ved å bruke perspektiver fra på kulturteori som avler kunnskaper om typiske trekk ved fenomenet. Typiske trekk som hvordan syklistene forserer trafikken og hvilke maktfaktorer som er bestemmende for deres atferd når de sykler til jobb i byen. Men spesielt har jeg vært opptatt med å lete etter hvordan erfaringer på godt og vondt hos danner holdninger som blir til handlingsmønstre. Forholdene rundt syklistene er et produkt av slike nettopp slike faktorer. Spørsmålet som jeg stilte innledningsvis om hvorfor byen henger etter i den nasjonale sykkelsatsingen, ble rettet dem mot syklistene. I form av ulike spørsmål om deres opplevelser og inntrykk av trafikkmiljøet rundt dem ble synsvinkler etterprøvd i lys av sammenhengen etter den fenomenologiske

metoden. Syklistene ble samtalt med, med sikte på å få frem deres subjektive synspunkter på forholdene. Forholdene var satt i en sammenheng av omtale sykkelkulturen fikk i media på en rekke omskiftelige måter. I samtalene kom systematiske komplikasjoner i samhandlingene i byens trafikk til overflaten. De måtene som samhandlingen fungerte på, ble analysert fra hvordan syklistene beskrev dem i sine erfaringer, gjennom en sosiologisk dekonstruksjon av syklistenes handlinger. I de meddelte hendelsene kunne jeg se handlingsmønstre og måter for organisering ved å benytte meg av mikrososiologi.. Analysene av intervjuene fortalte meg at Bergenske syklist har noen tilsynelatende felles kjennetegn. Blant dem kan det nevnes handlingsmønstre som defensive strategier, taus kommunikasjon, konkurrerende sykkelgrupper og konfliktunnskende atferd. Det ble også påvist klare tilfeller av konkurranse om plass mellom syklist og øvrige trafikanter. Dette beviser etter min oppfatning at det er mulig å hente frem informasjon som kan fortelle oss mer om bergensk sykkelkultur med en slik fremgangsmåte.

Mitt argument var innledningsvis at det innefor fenomenologiske perspektiver skal være mulig å finne flere interessante synsvinkler på dette sosiale området, og at det er hos aktørene selv vi må gå for å finne kunnskaper til å skape bedre forhold for syklende. Dette synes jeg å ha funnet ut i fra de fremgangsmåtene som jeg har benyttet i gjennom hele undersøkelsen. Jeg ville med dette prosjektet forsøke å løfte sykkelkulturens menneskelige ansikt frem fremfor syklisten, i et epistemologisk forsøk på å vise hvordan sykkelkulturen blir konstituert av aktørene. Det har ikke vært min påstand at dette de teoretiske perspektivene, eller metodene som har blitt brukt i dette prosjektet evner å ta for seg bredden i hele feltet. Men det er mulig og konkludere med denne rapporten at Bergen har en sykkelkultur, og kan derfor være på vei til å bli en sykkelby. Bergen har alt å tjene på å tilstrebe seg en slik status. Jeg vil argumentere for at det ikke finnes mer bærekraftige transportmåter for i en trang by som vår, hvor kampen om plass skjer ustanselig, men som også er en by hvor flesteparten av alle bydeler er innen rimelig rekkevidde for syklist. Denne demokratiske og miljøvennlige måten for personlig transport har et potensial som benyttes av en voksende gruppe. Men den synes å ha et mye større potensial i en by med store utfordringer foran seg med tanke på trafikkplanleggingen i bykjernen.

## 5.1 Litteraturliste.

Litteraturliste:

Alver, Bente Gullveig & Øyen, Ørjar: ”Forskningsetikk i forskningshverdag”. Tano Aschehoug 1997.

Bengtsson, Jan: *Sammanflätningar. Husserl och Merleau-Pontys fenomenologi*. I: Bengtsson, Jan. Boförlaget Daidalos AB 1988, 2001 S.

Kapittel I: Edmund Husserl: S. 19 – 27.

Kapittel II: Maurice Merleau – Ponty: 53 – 92

Burke Peter: ”The moment of Historical Anthropology”: Bruke, Peter: What is Cultural History?” Burke Peter. 2004 Polity Press, reprinted 2007 Kap III, S. 30 - 43

de Certeau, ”Michel: General Introduction”. I: de Certeau, Michel: *The Practice of Everyday Life*. The University Of California Press, 1984 S. 11 – 24.

de Certeau, Michel: ”Walking in the City”. I: de Certeau, Michel: *The Practice of Everyday Life*. The University Of California Press, 1984 S. 91 – 110.

Frykman, Jonas & Gilje, Nils: ”Being There. An Introduction”. I: *Being There. New Perspectives on Phenomenology and the Analysis of Culture*. Lund. Nordic Academic Press, 2003 S. 7 – 49.

Gilje, Nils: ”Fenomenologi, konstruktivisme og kulturforskning”. I: *Tidsskrift for kulturforskning*, nr.1/2006, S. 5 – 22.

Goffman, Erving: *Om ansiktsarbeide*. I: Jacobsen, Michael Hviid; Kristiansen, Søren(eds.): *Erving Goffman: Social samhandling og mikroosiologi – en tekstsamling*. Gyldendal 2004. s 39 – 64 & 71 – 75

Goffman, Erving: *Relations in Public, Microstudies of the Public Order*: Transaction Publishers, New Jersey.2010. Original utgivelse i 1971 av Basic books.

Kapittel 1: Goffman, Erving, ”*The Individual as a Unit*”, s. 3 - 27

Kapittel 2: Goffman, Erving, ” *The Territories of the Self*” s. 28 - 62

Goffman, Erving: *Selvets territorier*. I: Jacobsen, Michael Hviid; Kristiansen, Søren(eds.): *Erving Goffman: Social samhandling og mikroosiologi – en tekstsamling*. Gyldendal 2004. s 160 – 193.

*Cycling and Society*,(red.) Dave Horton, Paul Rosen and Peter Cox, Aldershot: Ashgate, 2007

Dave Horton, Peter Cox and Paul Rosen, ”Introduction: Cycling and Society” (pp. 1-23)

Kapitel 1: Justin Spinney, ”Cycling the City: Non-Place and the Sensory Construction of Meaning in a Mobile Practice”, pp. 25-45

Kapitel 3: John Parkin, Tim Ryley and Tim Jones, "Barriers to Cycling: An Exploration of Quantative Analyses", pp. 67-82  
Kapitel 4: David Skinner and Paul Rosen, "Hell is Other Cyclists: Rethinking Transport and Identity", pp. 83-96  
Kapitel 5: Nicholas Oddy, "The Flaneur on Wheels?", pp. 97-112  
Kapitel 6: Peter Cox with Frederick Van de Walle, "Bicycles Don't Evolve: Velomobiles and the Modelling of Transport Technologies", pp. 113-131  
Kapitel 7: Dave Horton, "Fear of cycling", pp. 133-152  
Kapitel 9: Ben Fincham, "Bicycle Messengers: Image, Identity and Community", pp. 179-195

Herlihy David V: "Bicycle.The History", New Haven: Herlihy David V .Yale University Press, 2004. s. 1 - 233

Hjemdahl Mathiesen, Kirsti: "When Theme Parks Happen". I: *Being There.New Perspectives on Phenomenology and the Analysis of Culture*. Lund: Nordic Academic Press, s.129-141.

Jackson Michael: "Introduction: Phenomenology, Radical Empirism, and Anthropological Critique, Michael Jackson,(red) *Things as they are New Directions in Phenomenological Anthropology*. Bloomington &Indianapolis: Indiana University Press, 1996

Jensen, Ole B: "Erving Goffman and every Day Life Mobility", Jacobsen, Michael Hviid (eds.),*The Contemporary Goffman*; Routeledge, New York, 2010 S. 333 – 351.

Jeffrey Kidder, "Bike Messengers and the Really Real: Effervescence, Reflexivity, and Postmodern Identity", *Symbolic Interaction*, Vol. 29, No. 3, 2006

Tom Vanderbilt, utdrag fra *Traffic. Why We Drive the Way We Do (and What It Says About Us)*, Toronto: Alfred A. Knopf, 2008, pp. 216-230 ("Why New Yorkers Jaywalk (and Why They Don't in Copenhagen): Traffic as Culture")

Spradley, James P.: "Participant Observation".Holt Rinehart and Winston, New York 1980.

Schütz, Alfred 1963. "Common-sense and scientific Interpretation of Human Action". Maurice Natanson(red): *Philosofy of the Social Sciences. A Reader*. New York: Random House, s. 302-314.

Sturken, Marita, Cartwright, Lisa: *Practices of Looking – An Introduction to Visual Culture*. Oxford University Press, 2009. s. 1 – 9, s.431 - 466

## 5.2 Kildemateriale

### **Innsamlet mediamateriale:**

Berg, Ove Bengt: ”Ny runde med sykkel – hykling”: Kronikk i Bergens Tidende 18. oktober 2010

Bønes, Øystein, ”Råkjøring i sneglefart”, Leserinnlegg Bergens Tidende, 09.09.2010

Gundersen, Else – Karin Leikvoll: ”En sykkeltur en sommerdag i september”, Leserinnlegg Bergens Tidende 15. September 2010.

Haga, Anders: ”Sykkelmillioner kan gå tapt”: Nyhetsreportasje, Bergens Tidende 04.05.2012

Havskov, Jens: ”Sykling, sport eller transport?” Debattinnlegg Bergens Tidende 19.09.2010

Kalsås, Øyvind: ”Melkesure Bakker”: Leserinnlegg Bergens Tidende 20.10.2010

Mortensen, Stein: ”Kjære Bilist”: Leserinnlegg Bergens Tidende 20.10.2010

Nilsen, Marianne, Hjelle Jo; ”Se, så nære på!” Nyhetsartikkel, Bergens Tidende, august 2010

Øystese, Oddgeir: *Dårlige forhold for syklende i Bergen*, 18.10.2010, NRK – Vestlandsrevyen 19.10.2010-Reportasje.

### **Offentlige Dokumenter:**

Bergen Kommune: Sykkelstrategi for Bergen 2010 -2019, Word 4sider; pdf – fil 22,25 Kb

### **Hefter, Magasiner, Brosjyrer:**

Institut for Kunst- og Kulturvidenskap, Københavns Univsersitet: *Visuell cykelkultur*  
Innholdsfortegnelse 28 sider, jan. 2010-10-20

København Kommune ”City of Cyclists, -Copenhagen bicycle life”, mai 2009, 12 sider

Hordaland Fylkeskommune: Div Sykkelkart, Bergensdalen, Laksevåg, Sandsli, Kokstad, Kart 1: 100000 2010

Hordaland Fylkeskommune/Syklistenes Landsforening/Statens Veivesen/Bergen Kommune:  
*Sykkelperler i Bergen 2010*, hefte 39 sider m/innholdsfortegnelse.

Syklistenes Landsforening: ”Trafikkregler for syklistar” 2010 12 sider. Hefte



Foto: Knut Strand / Bergens Tidende, brukt med tillatelse.

Foto: Michael Colville- Andersen/ Copenhagenbicyclechic.com, brukt med tillatelse.

### **5.3. Abstract.**

This examination aims to show how perspectives within social science may be productively applied in order to enhance the knowledge with regard to bicycling culture in our local community, the city of Bergen, and elevate it to a higher level. This project is motivated by the fact that the national transport authorities, as well as the local authorities, aim to accommodate the infrastructures for bicycles, in an attempt to increase the level of cyclist. Further in this thesis I wish to argue that bicycling as a sustainable environmental form of transportation is adaptable for a city like ours where claims for space are issued continuously. Moreover, most parts of the city are within average cycling range. In the first part of this thesis, pedestrians, communication, safety and bicycling culture constitute the perspectives which function as a foundation for discussion. The Chapter 2 discusses actions performed within bicycling community from a phenomenological perspective through concepts of interaction provided by the sociologist Erving Goffman. In this second part of the analysis I will proceed to enlighten rituals and insults as well as the defence of the bicyclists' "territories of the self" as the starting point for their negotiations of different procedures to sustain this territory. Bergen has some characteristics for interaction which shows that the competences which are uncovered within this mobile practicality, is not just a question of being able to ride a bike but also includes a competence to interact in traffic. There will in addition to this analysis be provided examples where the bicyclists as an act of communication seek fellowship with groups which represent their own values and codes of behaviour in traffic, and rejects other bicyclist who do not share the same set of values. I wish to argue from this point of view, that these actions constitute the social field of bicycling culture in Bergen. Some of these practises are examined with reference to scientific interviews with the actors within the bicycling community. By using this method, the aim is to get an impression of their subjective point of view, their subjective interpretations of the traffic situation, and analyse them in the context of the expressions of mistrust towards the urban cyclists in local media. The intention is to examine if these conditions can be revealed through a qualitative method, in interpreting the empirical material.

