

Tor Brørs Petterson

”Det er ikke noen motbakker å grue seg til”

En kvalitativ studie av elsyklisters domestisering av elsykkelen

Masteroppgave i Studier av kunnskap, teknologi, og samfunn (STS)

Senter for teknologi og samfunn
Institutt for tverrfaglige kulturstudier,
NTNU
Trondheim, høsten 2015



Sammendrag

Norge står i dag overfor tre større utfordringer relatert til miljøet, trafikksituasjonen, og helsetilstanden. Regjeringen har forpliktet seg til å redusere utslipp av klimagasser, og må tilrettelegge på flere fronter samtidig for å få til dette. Veitrafikken er høyere enn ønsket, og spesielt i byene ønsker en å gjøre tiltak for å redusere biltrafikk. Dette er både for å bedre trafikksituasjonen, men også for å forbedre lokalmiljøet som kan lide av både svevestøv, eksos, og støy. Helsemessig er det en utfordring at mange får for lite fysisk aktivitet. En av flere løsninger på alle disse utfordringene har vært å jobbe med å få flere over på sykkel. Bakker og dårlig vær kan likevel være et hinder for mange, og elsykkelen er kanskje en løsning her.

I denne oppgaven søker jeg å forstå de tidlige brukerne av elsykkel ved å intervjuer en gruppe brukere i Trondheimsområdet. Dette har jeg gjort ved å studere hvordan de har domestisert denne teknologien. Ved å undersøke hvordan brukerne selv forstår og bruker elsykkelen, fant jeg ut at den inngår som hovedtransportmiddelet til hverdagsreisene; jobbpendling, ærender, og lignende. Denne praksisen med å bruke elsykkelen er både miljøvennlig, reduserer motorisert trafikk, og er helsefremmende.

Meningen informantene tilskriver elsykkelen er at den kombinerer frihet, komfort og fleksibilitet. De føler de slipper å stresse, og at de kan være uavhengige av både bil og buss. De synes også den er komfortabel ved at den fjerner uønsket slit og svette, men samtidig gir en tilstrekkelig mengde trim. Miljøvennlighet er ikke en viktig drivende årsak bak verken anskaffelse eller bruk, da forventningen om komfort og en lettvinthverdag i dagens komfortsamfunn veier tyngre. Likevel inngår miljøvennlighet som en del av deres egen selvforståelse. Elsykkel ser også ut til å utfordre den etablerte holdningen knyttet til sykkel i Norge: sykling ”skal” innebære trening og egen muskelbruk, og noen folk har reagert på dette ved å fleipe med det og kalle praksisen for juks.

Forord

Teknologi og samfunn; dette er to felt som jeg alltid har vært interessert i. Det var likevel ikke før jeg begynte på en master i STS høsten 2013 at jeg virkelig så koblingen mellom disse to. Følgelig har de to siste årene vært veldig lærerike og givende.

Det føles usannsynlig rart ut å endelig være ferdig med masteroppgaven. Det er nesten ikke til å tro. Men sant er det, og det er mange som fortjener en takk for å ha hjulpet meg gjennom denne prosessen!

Først vil jeg takke mine veiledere Jøran Solli og Robert Næss, som alltid har vært motiverende og oppmuntrende i løpet av denne oppgaven. Dere har gitt god veiledning, og det har vært veldig engasjerende å høre dere diskutere materialet; både med meg, og imellom dere selv. Uten dere hadde denne oppgaven stagnert for lenge siden.

Videre vil jeg rette en stor takk til mine informanter som stilte opp til intervju og ga verdifull innsikt i deres (el)sykkelhverdag.

Jeg vil også rette en stor takk til min mor Astrid Brørs for mange gode diskusjoner og innspill, samt god korrekturlesing. Deretter vil jeg takke Janne Merete Balsvik, som stilte opp på kort varsel og ga viktige innspill til innholdet i oppgaven.

Samtidig er jeg utrolig takknemlig for all støtten jeg har fått fra familie, venner og studiekammerater! Dere har vært til stor hjelp og oppmuntring gjennom hele perioden!

Til sist vil jeg takk til min kjære Maja Ørsleie, som har vært en utrolig støtte gjennom alle disse månedene, og da spesielt rett før slutten. Ikke bare har du vært en støtte og alltid vært der for meg, men du har også vært en god samtalepartner og hjulpet med viktig korrekturlesing. Jeg setter utrolig pris på deg.

Tor Brørs Petterson

Trondheim, september 2015

Innholdsfortegnelse

1. Innledning	1
1.1 Elsykkel, en mulig løsning?	3
1.2 Kontroverser rundt bruk av elsykkel?	4
1.3 Oppgavens oppbygning	5
2. Teoretiske perspektiver på bruk av elsykkel til hverdagens transportbehov i Norge	7
2.1 STS og noen sentrale teoretiske begreper	7
2.2 SCOT – Social construction of technology	8
2.3 Domestisering – om å ”temme” teknologi	11
2.4 Tidligere forskning	13
3. Metode og datamateriale	15
3.1 Veien til elsykkelen	15
3.2 Intervju som metode; valg og gjennomføring	16
3.3 Å analysere intervjumateriale	19
4. Inn i hverdagen	21
4.1 Om å skaffe og ta i bruk elsykkel	22
4.2 Praksiser kommer, praksiser går	26
4.3 Bruksområder	29
4.4 Frihetssykkelen	33
5. Når det nye utfordrer det etablerte	37
5.1 En helsefremmende praksis?	37
5.2 Når det å sykle ”feil” blir juks	41
5.3 Om å utfordre det etablerte	45
5.4 Ikke trening, men transport	47
6. Miljøvennlig komfort	49
6.1 En mulig kontrovers om miljøvennlighet	50
6.2 Om å sykle miljøvennlig	52
6.3 En komfortabel sykkel til et komfortabelt liv	55
7. ”Det er ikke noen motbakker å grue seg til”	59
7.1 Funn fra materialet	59
7.2 Veien videre	62
Litteratur	65
Vedlegg 1: Intervjuguide	71

1. Innledning

Norge står i dag overfor en rekke sentrale utfordringer relatert til miljø, transport, og helse. Når det kommer til miljøutfordringer, har Norges totale klimagassutslipp økt med fire prosent fra 1990 til 2013. De største utslippene kommer fra klimagassen CO₂, og utslippene av denne klimagassen økte i den samme perioden med mer enn 26 prosent.¹ Denne utslippsøkningen skjer ikke bare her i Norge, men fra hele verden. Det er bred enighet om at dette må reduseres kraftig for å unngå en temperaturøkning på jorda, og en påfølgende forverring av klimaet over hele kloden.² For å kunne unngå en slik situasjon, fastslår FNs klimapanel at verdens utslipp må halveres innen 2050.³ Dette er ambisiøse mål. Nåværende regjering har gjennom stortingsmelding 13, gjeldende for 2014-2015, informert om at Norge tar på seg en ”betinget forpliktelse om minst 40 prosent utslippsreduksjon i 2030 sammenlignet med 1990”⁴. Denne forpliktelsen skal sendes inn til FNs klimakonvensjon i forkant av klimatoppmøtet som avholdes i Paris i slutten av 2015.

Norge har med andre ord forpliktet seg til kutt i sine utslipp av klimagasser. For å få til dette bør vi redusere utslippene innen flere ulike felt, og det finnes ingen enkelt løsning som er den ”ultimate”. Et av feltene det satses på å kutte utslipp fra, er veitransport. En grunn til dette er at rundt 32 % av Norges totale utslipp av klimagasser kommer fra transportsektoren. Av dette stod veitransport for rundt 60 prosent i 2013.⁵ Dette er med andre ord et område der det er et stort potensial for utslippskutt. En annen grunn til at det ønskes å gjøre noe med trafikksituasjonen i dag er at den også har flere uheldige konsekvenser utover ”globale utslipp”.

Forurensningen fra bilparken merkes spesielt godt i byene, hvor trafikkmengden kan bli veldig stor. Den lokale forurensningen kommer hovedsakelig fra svevestøv, og NO₂ (nitrogendioksider).⁶ I tillegg skaper motoriserte kjøretøy støy, som ifølge forurensningsloven også er å regne som forurensning. Veitrafikk står som den støykilden som berører flest.⁷ Utover å skape ubehag, kan støy i følge Miljøstatus.no ”gi psykisk stress, og helseplager som

¹ Miljøstatus.no ”Utslipp av klimagasser” (23.07.2015)

² FN.no ”Hvor skjer utslippene, og hvordan kan de reduseres” (23.07.2015)

³ FN.no ”Hva forhandler landene om” (23.07.2015)

⁴ Meld. St. 13 (2014-2015) ”Ny utslippsforpliktelse for 2030 – en felles løsning med EU” (23.07.2015)

⁵ Miljøstatus.no ”Utslipp av klimagasser fra transport” og ”Klimagassutslipp fra veitrafikk” (23.07.2015)

⁶ Miljøstatus.no ”Lokal luftforurensning” (23.07.2015)

⁷ Regjeringen.no «Støy – lydforureining» (23.07.2015)

muskelspenninger og muskelsmerter”.⁸ Med andre ord kan støy skape helseplager, i tillegg til å gjøre det mindre fristende å ferdes eller oppholde seg på støyende steder.

For å redusere utslipp fra trafikken ønsker regjeringen at ”all ny persontransport i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel, eller gange.”⁹ Dette er også et ledd i å gjøre byene mer bærekraftige og bedre å bo i. Befolkningstallet i byene vokser raskt, og dette skaper et tilsvarende behov for alternative transportløsninger.

Miljøpakken i Trondheim er et tiltak som jobber med disse problemstillingene. Det er et samarbeidsprosjekt mellom Trondheim kommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune og Staten. Prosjektgruppen jobber med å legge til rette for en mer miljøvennlig transporthverdag i Trondheim gjennom en rekke tiltak, blant annet utbygging av infrastruktur.¹⁰ Målet er det samme som nevnt ovenfor: å få flere til å reise kollektivt, sykle, eller gå.

Den siste store utfordringen jeg skal ta for meg er relatert til helse. I dagens Norge er fysisk inaktivitet utbredt og utgjør en stor helserisiko. Mangel på bevegelse og trim fører lettere til en rekke livsstilssykdommer, i tillegg til at inaktiviteten utgjør en helserisiko i seg selv.¹¹ Det er dermed et ønske fra Norske helsemyndigheter at flere beveger seg mer, og Helsedirektoratet anbefaler at voksne personer (18-64 år) ”bør være i moderat fysisk aktivitet i minst 150 minutter hver uke”¹². Det finnes ingen nøyaktig oversikt over voksnes aktivitetsnivå i dag, men det er anslått at bare rundt tre av ti oppfyller denne minimumsanbefalingen til fysisk aktivitet.¹³

Dermed er hverdagen til mange av oss relativt stillesittende og uten mye trening. Helseaspektet er altså enda en grunn til at myndighetene ønsker å få flere til å sykle eller gå mer i hverdagen. I Trondheim kommer denne prioriteringen til syne gjennom Miljøpakkens arbeid og tilrettelegginger rundt i byen. Satsingen ser ut til å ha gitt positive effekter, og fra 2010 til 2014 økte sykkelandelen i Trondheim med nærmere 27 prosent. Dette innebærer at sykkelens andel av alle hverdagsreiser i Trondheim nå har nådd rundt 9 prosent, eller omtrent 45 000 sykkeltureturer om dagen.¹⁴ Tallene viser en positiv trend, og målet er at denne

⁸ Miljøstatus.no ”Støy” (23.07.2015)

⁹ Regjeringen.no ”Bymiljø og bærekraftige byer” (23.07.2015)

¹⁰ Miljøpakken.no ”Om organisasjonen” (23.07.2015)

¹¹ NTNU.no CERG ”Inaktivitet - et folkehelseproblem” (24.07.2014)

¹² Helsenorge.no ”Råd om fysisk aktivitet” (24.07.2014)

¹³ Helsedirektoratet.no ”Statistikk om fysisk aktivitetsnivå og stillesitting” (24.07.2015)

¹⁴ Miljøpakken.no ”Vi reiser mer miljøvennlig” (24.07.2015)

andelen skal øke ytterligere. I følge sykkelstrategien Miljøpakken har utarbeidet, er målet at gjennomsnittlig 100 000 daglige reiser skal bli foretatt på sykkel i Trondheim innen 2025.¹⁵ Sykkelandelen skal med andre ord dobles, og det satses derfor på å få flere til å bruke sykkelen til og fra arbeid.

Det er likevel en utfordring at mye av bebyggelsen i norske byer ligger i bakker rundt bykjernene. Trondheim er ikke noe unntak her, og alle bakkene rundt midtbyen fører til at selv en kort sykkeltur kan utvikle seg til en uønsket treningsøkt. Et annet hinder for ytterligere sykling er dårlig vær og motvind. På tross av en stadig forbedring av sykkelinfrastrukturen er likevel motbakker, vær og vind fortsatt det samme. Kan elsykkelen gjøre en forskjell her?

1.1 Elsykkel, en mulig løsning?

Kan den elektrisk-assisterte sykkelen, elsykkelen, føre til at flere begynner å reise på denne måten i byene? Elsykkelen har i alle fall blitt mer populær i løpet av den siste tiden, og salget har økt med rundt 150 prosent i løpet av de siste tre årene.¹⁶ Før jeg går videre skal jeg kort forklare hva en elsykkel er.

En elsykkel ser stort sett ut som en vanlig sykkel, men har i tillegg et batteri og en liten hjelpemotor. Motoren kan enten være festet i navet på ett av hjulene, eller i ”kranken” (pedaltråkket). I tråd med nåværende Norske og Europeiske regler fungerer ikke motoren med mindre en trækker selv. Motoren gjør ikke all jobb for den som sykler, men hjelper til isteden. Motoren kan kun yte 250 watt kontinuerlig, og kobler ut når sykkelen når 25 km/t.¹⁷

I denne oppgaven skal jeg undersøke hvordan en gruppe personer i Trondheim har gjort elsykkelen til en del av sin hverdag. Hva de bruker den til, hvordan bruker de den, og hvorfor bruker de den. Samtidig skal jeg se nærmere på hva slags identitet som er knyttet til det å være bruker av en elsykkel i Trondheim i dag. Hvordan forstår brukerne elsykkelen og sin egen praksis? Hva innebærer det egentlig å sykle i dag, og stemmer forståelsen til elsyklistene overens med dette? Gruppen jeg har undersøkt er alle voksne personer i arbeid, og de bruker sykkelen primært til jobbpendling.

Fordelen med å studere brukerne, er at denne gruppen mennesker er de som sitter med kunnskap om hvorfor de valgte elsykkel som sitt transportmiddel. Videre vil dette fokuset bidra med å forstå hvordan denne brukergruppen tenker, og kunne gi innsikt i hvilken identitet som er knyttet til det å være

¹⁵ Miljøpakken.no ”Sykkelstrategi for Trondheim 2014 – 2025” (24.07.2015)

¹⁶ NRK.no ”Elsykkelsalget vokser i enorm fart” (24.07.2015)

¹⁷ Forbrukerradet.no ”Den store elsykkelguiden” (20.07.2015)

elsykkelbruker. Dette vil blant annet kunne gi planleggere, politikere, og beslutningstakere en verdifull innsikt som er nyttig å ha med seg om en skal legge til rette for mer sykling. Hva slags motivasjon har ligget bak det å skaffe en elsykkel? Hva får folk til å bruke den? Hvordan opplever de sin hverdag? Hva slags transportmiddel ble erstattet av elsykkelen, og hvordan ville de transportert seg selv om det ikke hadde vært for elsykkelen? Er denne teknologien fortsatt en sykkel, eller har den blitt noe mer? Å studere brukerne kan gi verdifull innsikt i tankesettet til de som allerede bruker elsykkelen, og hvem som er potensielle nye brukere. De kan også synliggjøre noe vi ser ut til å ha tatt for gitt, nemlig hva det mentalt innebærer å sykle i Norge. Tar elsykkelen et oppgjør med dette?

1.2 Kontroverser rundt bruk av elsykkel?

Selv om elsykkelen har mange fordeler, har den ikke blitt tatt ukritisk imot av hele samfunnet. Er elsykkelens introduksjon i det norske sykkelbildet preget av noen mulige kontroverser?

Det er et nasjonalt mål om å få flere til å sykle, både for miljøet, trafikken, og helsen sin del. Jukser folk på elsykkel seg vekk fra dette helseaspektet? Som vi skal se senere i denne oppgaven, virker det som at dette er en holdning de fleste elsyklister på et vis får høre i dag. Hva er det som ligger til grunn for denne tankegangen? Hva er det som gjør elsykkelen provoserende på en slik måte at det blir ansett for å være juks? Kan denne tankegangen om at elsykkel er juks si noe om den norske sykkelkulturen i dag?

Noen setter også et kritisk spørsmålstegn ved hvor miljøvennlig elsykkelen er. Er det egentlig ønskelig at flere skal begynne å bruke elsykkel? Gir den en større sykkelandel? En av personene jeg intervjuet, "Lars", hadde vært med på et debattmøte hvor elsykkelen ble tatt opp som tema. Der kom han blant annet over en holdning som han formulerte slik:

Dette erstatter ikke biler, dette erstatter sykler, så dette er mindre miljøvennlig fordi du får en batteriteknologi på noen ting som i utgangspunktet ikke har det.

Poenget er interessant, og viser at elsykkelen ikke uten videre trenger å bli ansett som miljøvennlig i fremtiden. Det kan potensielt utvikle seg til å bli en større kontrovers i fremtiden, eller det kan være at den stilner hen og forsvinner. Hva skal til for at elsykkelen skal bli godkjent som miljøvennlig? Hvordan tenker informantene selv om miljøvennligheten til denne teknologien de bruker? Disse potensielle kontroversene skal utforskes i analysekapitlene fire, fem, og seks.

1.3 Oppgavens oppbygning

I dette kapitlet har jeg presentert mitt forskningstema, og relatert det til noen samfunnsutfordringer. Her foreslår jeg at elsykkelen kanskje kan være en del-løsning på disse problemene. Det ser likevel ut til å være mulige kontroverser knyttet til bruk av elsykkel i dag, og da spesielt rundt hva det vil si å sykle i dag, og hvor miljøvennlig elsykkelen kan sies å være. For å undersøke hvordan elsykkelen brukes, forstås og provoserer, har jeg valgt å studere en gruppe brukere ved hjelp av kvalitativ metode.

I kapittel to tar jeg for meg de teoretiske perspektivene som benyttes gjennom oppgaven. Her står domestiseringsteorien sentralt, men støttet opp av en rekke andre STS begreper og teorier som har vært i bakhodet under analysen. Til slutt presenterer jeg tidligere forskning på feltet.

I kapittel tre forklarer jeg hvilken metodisk framgang jeg har brukt, og hvordan jeg har gått fram under forskningsprosessen. Datainnsamlingen foregikk gjennom bruk av kvalitativt forskningsintervju som metode. Jeg har diskutert styrker og svakheter ved bruk av denne framgangsmåten, samt redegjort for selve analyseprosessen. Deretter følger tre analysekapitler.

Kapittel fire ser på hvordan informantene har tatt i bruk elsykkelen, og hva som ligger til grunn for deres tanker, vurderinger, og praksiser. Dette har jeg gjort ved å studere hvordan informantene bruker elsykkelen, og hva slags tanker og holdninger de knytter til sin bruk av denne teknologien.

I Kapittel fem ser jeg nærmere på hva det vil si å sykle. Først ser jeg på hvorvidt informantene opplever en helseeffekt som følge av bruken sin, før jeg går videre til å studere tanken om ”jukset” og hvordan elsykkelen framprovoserer denne holdningen hos noen.

Kapittel seks ser på hvorvidt miljøvennlighet kan knyttes sammen med elsykkelen, og hvordan dette inngår i informantenes forståelse av bruken og seg selv. Hva ligger bak informantenes tilsynelatende ”miljøvennlige” valg?

I kapittel syv oppsummerer og diskuterer jeg funnene fra kapittel fire, fem og seks, og ser på hvordan elsykkelen er forstått i en norsk kontekst i dag. Jeg trekker også noen konklusjoner, og foreslår noen nye spørsmål som har åpnet seg i lys av mine funn. Er det for eksempel mulig at elsykkelen kan redefinere eller endre måten vi tenker om det å sykle på?

2. Teoretiske perspektiver på bruk av elsykkel til hverdagens transportbehov i Norge

Elsykkelen er et relativt nytt fenomen i det norske sykkelbildet, skjønt det ser ut til å endre seg fort. Salget har økt fra år til år, og i løpet av perioden denne masteroppgaven har blitt skrevet, har det vært mulig å observere at fenomenet brer om seg. For å forstå hvordan denne sykkelens forstås og brukes i dag, må vi studere de som faktisk bruker denne teknologien. Til dette trenger vi noen teoretiske verktøy for å tydeliggjøre og analysere elsykkelens plass hos de tidlige brukerne. Disse teoretiske begrepene fungerer som et slags rammeverk for analysen og er med på å tydeliggjøre nyanser i materialet som ellers kunne gått usett. Disse teoriene er en del av fagretningen STS.

2.1 STS og noen sentrale teoretiske begreper

Forkortelsen STS kommer av det engelske ”Science and technology studies”, men kan også refereres til som ”Science, technology and Society”. (Asdal m. fl. 2007: 7) På norsk oversettes dette ofte til ”teknologi- og vitenskapsstudier”, og fagretningen legger vekt på at mennesker, teknologi, og samfunn påvirker hverandre og at de derfor må studeres i samspill (Skjølsvold 2015: 9).

Teknologi blir av og til ansett som å inneha en sterk og egenrådig påvirkningsevne som vi mennesker står uavhengige av. I denne forståelsen ser en på teknologi som noe som kommer og forandrer samfunnet. Mennesket og samfunnet er bare nødt til å underkaste seg denne ”forandrende kraften”, og har ikke mulighet til å påvirke teknologien selv; en tankegang kjent som teknologideterminisme. I et STS perspektiv blir denne tankegangen alt for snever og mangelfull. Isteden ser en i STS på teknologi som et produkt av samfunnet den oppstår i, og at utformingen og bruken av den er noe som i høyeste grad er påvirket av mennesker. For å forstå hvordan forskjellig teknologi blir utformet og tatt i bruk, må en studere både mennesket, teknologien, og samfunnet i sammenheng (Skjølsvold 2015: 21).

Dette blir mulig gjennom å studere prosesser som leder opp til hvordan noe er i dag. Som oftest er det ikke vanskelig å få øye på utgangspunktet eller resultatet av en gitt forskning eller teknologiutvikling. Det er lett synlig, og kan virke som at det var det eneste mulige utfallet. Likevel er kunnskapen om hvordan dette ble til, og hvorfor det ble som det ble, skjult. Kunnskapen som ligger ”gjemt” imellom her kan sies å befinne seg i en ”svart boks” (Skjølsvold 2015). Ved å studere det som befinner seg i denne svarte boksen åpnes det for en langt større forståelse om hvorfor noe er som det er, og at resultatet kanskje ikke var så

uunngåelig som det først kunne se ut til. Det er dermed viktig å studere hva som skjer mellom utgangspunktene og resultatene.

For å bruke elsykkelen som eksempel kan vi se at teknologien elsykkel har blitt tilgjengelig (utgangspunkt), og at en rekke folk har begynt å ta den i bruk (resultat). En kan nesten få inntrykk av at teknologien bare kommer på banen og egenrådig påvirker samfunnet i en bestemt retning. Men hva foregår imellom her? Ved å studere premissene og bakgrunnen for bruken, kan en se at mennesker i høyeste grad er med på å påvirke hvilken mening og bruk som knyttes til teknologien. Hva vil det egentlig si å sykle på en elsykkel og å være en bruker? Dette er ikke gitt fra starten av, men heller et resultat av en prosess der noen tar i bruk teknologien, innlemmer den i sine praksiser og rutiner, og tilskriver den mening.

Etter loven regnes elsykkelen fortsatt som en sykkel. Men er det fortsatt ”bare” en sykkel? Hva vil det si å sykle? Og er den gjeldende oppfatningen om hva det vil si å sykle i Norge i dag overførbart til det å bruke elsykkel? For å se på dette og lignende spørsmål går vi til brukerne og ser på hvordan de forstår, fortolker, og bruker teknologien.

Før vi går videre skal vi innom et sentralt prinsipp, nemlig tankegangen om at teknologi og samfunn samproduseres. Begrepet samproduksjon (co-production) brukes av Sheila Jasanoff (2004), og tar utgangspunkt i at vi bedre kan forstå teknologi og samfunn ved å studere de som gjensidige påvirkende parter. De er avhengige av hverandre, og må derfor heller ikke adskilles når de studeres. Dette er en sentral tankegang innen fagretningen STS, og vi skal ha den i bakhodet når vi ser på to andre teorier: SCOT og domestisering.

2.2 SCOT – Social construction of technology

Vi har nå etablert synet om at teknologi ikke innehar en slags egenrådig kraft som vi mennesker bare må underkaste oss. Teknologi formes av mennesker, brukes av mennesker, og tolkes av mennesker. Hva en teknologi skal ”være” konstrueres gjennom en samproduksjonsprosess. En og samme teknologi kan i varierende grad leses på forskjellige måter, noe som gir opphav til ulike fortolkninger og bruk av denne teknologien.

Det er her vi kommer inn på en beslektet tankegang gjennom SCOT, nemlig at teknologi er ”sosialt konstruert”. SCOT står for ”The Social Construction of Technology”, eller på norsk ”Sosial konstruksjon av teknologi”. Vi skal ikke dvele for lenge ved denne teorien, men presentere tre sentrale teoretiske begreper fra som vi skal ha i tankene videre. Dette er ”fortolkningsmessig

fleksibilitet”, ”relevante sosiale grupper”, og ”stabil og ustabil teknologi” (Pinch og Bijker 2012).

I SCOT legges det altså til grunn at teknologi er fortolkningsmessig fleksibel. Det vil si at en gitt teknologi er åpen for fortolkning fra flere forskjellige grupper av mennesker. Slike grupper er i SCOT kjent som relevante sosiale grupper, og medlemmene i en og samme gruppe vil i stor grad tolke og bruke teknologien på en relativt lik måte (Pinch og Bijker 2012: 22-24). Forskjellige slike sosiale grupper kan tolke en og samme teknologi ulikt. For eksempel kan en gruppe bruke en teknologi på en gitt måte og synes den er positiv, mens en annen gruppe kan se på den samme teknologien og bruken av den som et problem. De kan for eksempel være prinsipielt imot teknologien, eller føle at de blir rammet av at andre bruker den på en gitt måte. Med andre ord trenger ikke en slik sosial gruppe faktisk bruke teknologien selv for å være ”relevant” og ha påvirkningskraft på hvordan den gitte teknologien blir forstått.

Muligheten for disse forskjellige tolkningene kan åpne for at en teknologi blir kontroversiell, og dermed ”ustabil”. Både utforming, symbolsk verdi, og grad av regulering kan være kimen til slike kontroverser gjennom at noen finner dem problematiske. Det er her viktig å nevne at et problem ikke er noe som eksisterer utenfor menneskelig tankegang. I SCOT anses det dermed bare å være et problem med en teknologi om en eller flere sosiale grupper synes noe er problematisk eller utilstrekkelig (Pinch og Bijker 2012: 23). Hvor stabil en teknologi er på et tidspunkt vil ifølge Pinch og Bijker (2012) variere fra en sosial gruppe til en annen. Det kan være at noen finner et element ved en teknologi problematisk, mens en annen gruppe finner det samme elementet positivt.

Slike kontroverser kan ”lukkes” og ”stabiliseres” på flere måter, blant annet ved at ett syn vinner fram over et annet, eller ved at teknologien utformes på en ny måte som tilfredsstillere flere gruppers ønsker. Det som er mulig å se med sykkelen som innovasjon, er at det finnes forskjellige design til forskjellige formål. En bruker ikke nødvendigvis en klassisk bysykkel hvis en skal sykle Birkebeinerrittet.

Uenigheter rundt hvordan en teknologi skal fortolkes og utformes synliggjør et viktig poeng, nemlig at tilnærmet alt er forhandlet fram av mennesker. At noe endte opp med å se ut slik det gjorde er ikke nødvendigvis fordi dette var det eneste alternativet. Det vil ofte være et produkt av forhandlinger om hvordan teknologien skal se ut, forstås, og brukes. Til gjengjeld vil teknologi som er ”stabil” være så tatt for gitt, at det kan virke som utformingen og funksjonen var det eneste mulige utfallet i en lang teknologisk utvikling. De blir på en måte usynlige, selv om det tidligere kan ha vært stor usikkerhet rundt hvilke design

som kom til å vinne fram. Dette kan få teknologi til å virke som om det utvikles i tråd med den teknologideterministiske tankegangen jeg presenterte i starten av dette kapitlet; at utviklingen er en lineær prosess, hvor den ene teknologien overtas av en ny og bedre teknologi. SCOT-tankegang synliggjør at dette ikke er tilfellet, og at det ofte har vært både uenighet og kontrovers knyttet til hvilken teknologi som kom til å vinne fram (Pinch og Bijker 2012).

Et eksempel på slik ”usikkerhet” er sykkelens utforming, som tidligere så radikalt annerledes ut enn det den gjør i dag. På et tidspunkt fantes det flere konkurrerende modeller og utforminger om hverandre, og det var i samtiden umulig å si hvilken som faktisk kom til å bli den rådende utformingen. Ønskene fra flere forskjellige sosiale grupper var med på å stabilisere sykkelen til den formen vi kjenner igjen i dag. Blant annet var luftdekket noe som ble latterliggjort og sett på som stygt og utrygt når det først ble presentert. Sykkelen hadde til da vært ansett som et racing-verktøy, et sportsmiddel, og hadde ikke luftdekk. Dette gjorde dem også mer ustabile og ubehagelige å bruke, noe som utelukkete flere forskjellige sosiale grupper som ikke ønsket eller kunne bruke en slik teknologi. Men da det viste seg at en kunne sykle fortere med luftdekk enn uten, begynte flere å se dette i et mer positivt lys. Med innføringen av luftdekket ble ønskene blant de som brukte sykkelen til sport og racing dekket, samtidig som sykkelen ble mer behagelig å bruke på ujevne overflater. Dermed åpnet den for at andre sosiale grupper kunne ta den i bruk. (Pinch og Bijker 2012: 34-40). Luftdekket var med andre ord ikke en selvsagt videreutvikling av sykkelen, men vant frem ved at de forskjellige sosiale gruppene anså den for å være en løsning på sine behov. Denne delen av sykkelens utforming kan på mange måter sies å være stabilisert; Det er nok få som ønsker å gå tilbake til en sykkel med rene gummihjul.

Et viktig poeng i SCOT er altså å studere teknologi ut ifra å se på hvordan forskjellige sosiale grupper gir den mening (Pinch og Bijker 2012: 40) Hvordan å forstå teknologibruk og teknologi kan dermed ses i sammenheng med at det finnes forskjellige grupper av mennesker som er med på å forme meningsskapingen rundt den aktuelle gjenstanden. Teknologi er altså fortolkningsmessig fleksibelt. Dette kan i sin tur være med på å påvirke hvordan det fremtidige designet av en teknologi blir seende ut. Om mange nok er enige i måten en teknologi er designet, brukes, og tolkes på, kan en snakke om at teknologien har blitt stabilisert.

Med dette i tankene går vi videre på den teorien som skal brukes aktivt i analysearbeidet gjennom denne oppgaven: Domestiseringsteorien. Begrepene fra de foregående teoriene skal ikke brukes som en aktiv del av selve analysen i

denne oppgaven, men fungerer heller som felles grunnprinsipper og en kontekstualisering for domestiseringsprosessen.

2.3 Domestisering – om å ”temme” teknologi

Hva en teknologi skal tolkes som, og på hvilken måte den brukes, er ikke konstant og gitt. Vi kan som sagt si at teknologien er fortolkningsmessig fleksibel i det at brukere er med på å ilegge teknologien mening, og utvikle hvordan han/hun skal bruke den. Både brukeren og teknologien er med på å forme og påvirke hverandre; et sentralt poeng innen tankegangen om at teknologi går gjennom en domestiseringsprosess. Det er mulig å forstå hvordan en teknologi og en bruker gjensidig påvirker hverandre ved å studere den prosessen som gjør at teknologien blir en integrert del av hverdagen til brukeren. Denne prosessen, dette ”møtet”, mellom teknologi og bruker kalles domestiseringsprosessen (Sørensen 2005).

Selve begrepet ”domestisering” er til vanlig mest brukt om den prosessen hvor villdyr eller planter blir tatt inn av mennesker, og ”temmet” eller ”tilpasset” deres miljø.¹⁸ I STS derimot benyttes begrepet for å forklare hvordan mennesker temmer og tar i bruk ny teknologi. Det er studiet av hvordan teknologi blir tatt i bruk, tolket, og gjort til en del av vår hverdag. Det går fra å være ukjent, nytt, og kanskje spennende, til å bli hverdagslig, rutinert, og tatt for gitt. (Skjølvold 2015) Den har gått fra å være ny og ”vill”, til å bli ”temmet” og hverdagsliggjort. Teknologien har blitt domestisert.

Ved å studere denne prosessen, hvor teknologi går fra å være ukjent til kjent, kan en forstå teknologibruken i et helt annet lys. Da blir prosessen bak rutiner, meninger, og læringsprosesser synlige, og vi kan se hvordan en teknologi blir forstått av en gitt sosial gruppe, og delvis samfunnet for øvrig.

I utgangspunktet er begrepet og teorien utviklet og tatt i bruk av Roger Silverstone. I hans versjon av domestiseringsteorien, sier han at teknologi gjennomgår fire faser for å bli domestisert; fra å være ny en vare i butikken, til å bli bruksgjenstander i hjemmet og ha praksiser og meninger knyttet til seg. (Silverstone 1996). De fire fasene en skulle studere teknologien i forhold til var ”appropriering”, ”objektifisering”, ”inkorporering”, og til slutt ”konversjon”. Kort fortalt gikk dette ut på at en bruker kom i besittelse av teknologien på et vis, og at den fikk en plassering i huset, ble tatt i bruk, og gitt en symbolsk verdi (Skjølvold 2015).

¹⁸ SNL.no ”Domestisere” (21.08.2015)

Teorien har blitt videreutviklet av Knut Sørensen, hvor han heller snakker om tre dimensjoner (Sørensen 2005). Disse tre dimensjonene er de ”praktiske”, ”symbolske”, og ”kognitive” dimensjonene, hvor det ikke er noen gitt rekkefølge på når de ”skjer”. Teknologien skal studeres i lys av disse dimensjonene om hverandre.

Den praktiske dimensjonen innebærer hvordan teknologien blir tatt i bruk. Hvilke praksiser blir konstruert rundt teknologien, og hva slags bruksmønstre og rutiner skapes rundt den? Ved å studere dette ser en hvordan teknologien praktisk sett inngår i hverdagen til den aktuelle brukeren.

Den symbolske dimensjonen går ut på å studere hvilken betydning brukeren gir teknologien, og hvilken mening teknologien gir brukeren. Hvordan forstår og fortolker de teknologien, og hvilke meninger tilskriver de den? En skal også studere om, og hvordan, teknologien på sin side påvirker brukerens selvforståelse og hvilken rolle den spiller i deres selvrepresentasjon.

Den kognitive dimensjonen går ut på å studere læringsprosessene som brukeren går gjennom for å ta i bruk og bli kjent med en teknologi. Hvordan forekommer denne læringsprosessen, og læres bruken alene eller i samspill med andre brukere? (Skjølsvold 2015: 161-162, Sørensen 2005)

Ved å studere gjøring, betydning og læring om hverandre, kan vi dermed forstå hvorfor og hvordan teknologien har blitt temmet og tatt i bruk som en selvfølgelig del av hverdagen. Mitt sentrale forskningsspørsmål for denne oppgaven blir dermed å studere hvordan elsykkelen har blitt domestisert av de tidlige brukerne.

De som i dag benytter seg av elsykkel kan klassifiseres som de tidlige brukerne av denne teknologien. Dette kan sammenlignes med det Everett Rogers kaller ”Early Adopters”. Mine informanter var tidlig ute med å ta i bruk teknologien, og er med på å forme hvordan den skal tolkes, forstås og brukes i samfunnet. De innehar likevel ikke alle de kjennetegnene som Rogers tilskriver sin versjon av tidlige brukere. I forhold til hans teori blir i så fall mine informanter liggende i overgangen mellom ”Early Adopters” og ”Early Majority” (Rogers 1995). Med disse perspektivene skal jeg se nærmere på hvordan elsykkelen er domestisert i Norge i dag. Men før jeg går videre til metodekapittelet, skal jeg se hva som finnes av tidligere forskning på feltet elsykkel.

2.4 Tidligere forskning

Det er gjort lite med forskning på elsykkel fra før, og enda mindre på brukere og deres bruk. I Norge er en av de mer omfattende studiene gjennomført av Transportøkonomisk institutt av Aslak Fyhri og Hanne Beate Sundfør (2014). Her undersøker de hvem som er de potensielle brukerne av elsykkelen, og hvilken effekt dette kan ha på transportsituasjonen. Det forskes for tiden også på hvilken helseeffekt det å sykle på elsykkel faktisk har. Forskningen utføres ved universitetet i Stavanger, men prosjektet er ikke slutført enda.¹⁹ En lignende studie er også utført i Sveits. Konklusjonen var at elsykling kan gi tilnærmet like stor treningseffekt som gange i motbakke, men samtidig kan energibruken tilpasses av brukerne til et nivå de finner behagelig (Gojanovic et al. 2011). Til slutt er det utført en masteroppgave av Hanna Bredesen (2015) ved NTNU om elsykkelens teknopolitiske utfordringer. Hun studerer hvordan elsykkelen forstås og inngår i tilretteleggingen for sykkelinfrasatruktur i Trondheim. Det er med andre ord lite til ingen forskning utført med tanke på brukerne av elsykkelen og hvilke sosiale konstruksjoner som inngår i deres bruksmønster.

¹⁹ NRK.no "God helseeffekt med elsykkel" (10.08.2015)

3. Metode og datamateriale

I dette kapitlet skal jeg redegjøre for den metodiske tilnærmingen jeg har benyttet til innsamling og analyse av datamaterialet til denne oppgaven. Dette strekker seg fra innsamlingen av intervjudata, til den påfølgende analysen av dette. For å kunne studere hvordan elsykkelen har blitt domestisert i dag, har jeg intervjuet en gruppe elsykkelbrukere bosatt i Trondheimsområdet. Gjennom dette kapitlet skal jeg vise veien til elsykkel som tema, og hvordan jeg fant informanter og gjennomførte intervjuene. Til slutt skal jeg vise hvordan jeg gikk fram under selve analysen.

3.1 Veien til elsykkelen

Da jeg skulle bestemme meg for tema til masteroppgaven, ønsket jeg gjerne at det skulle være noe dagsaktuelt og samfunnsrelevant. Helt siden barndommen har jeg vært interessert i samfunnet, og har alltid ønsket å vite mer om hvordan og hvorfor ting er slik de er. I de senere årene har jeg også fattet mer interesse for temaet transport og miljø, da dette på mange måter er en viktig del av dagens komplekse ”mobilitetssamfunn”. Nordmenn reiser som aldri før, og muligheten til å flytte rundt på seg er en integrert og ”tatt-for-gitt” del av manges hverdag. Med utgangspunkt i dette følte det naturlig å se etter et masteroppgavetema som hadde å gjøre med hverdagstransport, miljøet, og samfunnsutvikling. Med hjelp fra veiledere på instituttet falt dermed valget på elektriske sykler.

I STS studerer en ofte teknologi og samfunn med utgangspunkt i brukerne, og det ble dermed fort klart at vinklingen skulle være på bruken av elektriske sykler sett fra brukernes eget synspunkt. Elsykler er relativt nytt i Norge, og det er et felt som ikke har blitt forsket så mye på ennå. Siden denne teknologien er såpass ny er den fremdeles ikke blitt helt etablert. Elsykkelenes plass i samfunnet er et område under stadig utvikling, og som ”skjer” nå.

Elsykkel visste jeg ingenting om før jeg valgte det som master-tema. En stor fordel med dette er at jeg da ikke satt med noen forutinntatte holdninger eller interesser relatert til elsykkel. Tidligere drev jeg med sykkel sport, men har aldri tenkt på sykkel som så mye mer enn et treningsapparat, eller et hendig transportmiddel.

For å studere elsykkelen i et brukerperspektiv valgte jeg å se på hva slags meninger og tanker brukerne selv har rundt sin egen bruk, hva slags reaksjoner de har møtt på fra andre, og hvordan de bruker den. Hvordan ser de på denne sykkelen til sammenligning med en vanlig sykkel? Hvordan oppfatter de sin egen bruk, og hvilke praksiser har de konstruert rundt denne

transportteknologien? Dette skal jeg søke å belyse gjennom denne masteroppgaven.

Kunnskapen som kommer ut fra denne oppgaven kan gi innsikt i hva som er sentrale trekk ved det å bruke elsykkelen i dag. Forståelsen av hvordan brukerne tenker og bruker elsykkelen kan være nyttig utover en rent akademisk interesse, da det gir innsikt i denne relativt nye brukergruppens tanker og holdninger.

For å bedre kunne forstå hva det var jeg skulle intervju og skrive om, ønsket jeg å vite hvordan det var å sykle på en elsykkel. Før jeg gjennomførte de første intervjuene fikk jeg prøvd dette på en sykkeldag på Bakklandet. Her kunne en blant annet prøve seg på å sykle opp Brubakken, som er en av de brattere motbakkene i Trondheimsområdet. Denne opplevelsen ga meg en langt større forståelse for hva en elsykkel var, hvordan den fungerte, og hvordan det kunne oppleves å sykle med den på både flatmark og i oppoverbakker. I sin tur gjorde dette det enklere å relatere seg til hva informantene fortalte under intervjuene, og å følge opp med relevante spørsmål.

Den neste anledningen hvor jeg fikk prøve elsykkel var i slutten av skriveperioden, nemlig august 2015. Gjennom en utlånsordning for elsykkel som Miljøpakken har vært initiativtaker bak, fikk jeg låne en elsykkel i en uke og føle på hvordan det oppleves å sykle fra Trondheim sentrum til NTNU Dragvoll.²⁰ Dette ga meg en god bekreftelse på at jeg hadde forstått riktig det informantene hadde fortalt om under intervjuene. Og uten å gå for mye inn på det bør det likevel poengteres: en må trække selv!

3.2 Intervju som metode; valg og gjennomføring

Det finnes flere forskjellige metoder for innsamling av informasjon, eller ”data”. Disse kan grovt deles i kvantitative og kvalitative metoder. En kvantitativ metode baserer seg på store utvalg og gjerne en kjent problemstilling eller hypotese som kan bekreftes eller avkreftes (Thagaard 2009: 17). Spørsmålene er ofte konkrete, og gir dermed lite rom for utforskning av individuelle erfaringer, følelser, og tanker.

Til dette fungerer kvalitative metoder langt bedre. De går dypere inn på hver deltaker i undersøkelsen, men har langt færre deltakere enn kvantitative undersøkelser. Med tanke på problemstillingen i denne forskningsoppgaven vil ikke observasjon være en særlig egnet metode, da dette i følge Tove Thagaard er ”best egnet til å få informasjon om personers handlinger og hvordan de

²⁰ Miljøpakken.no ”Prøv elsykkel” (17.06.2015)

forholder seg til hverandre” (2009: 62). Da jeg her er interessert i å studere hvordan elsykkelbrukere har domestisert elsykkelen sin, er intervju en velegnet metode å bruke.

For å gjøre dette skal jeg studere hvordan de har konstruert praksiser og meningsdannelser rundt bruken sin, og er dermed best tjent ved å la dem selv fortelle om sine tanker rundt bruk av elsykkel. Intervju er sånn sett best egnet, siden det er en god metode for å ”få informasjon om hvordan informantene opplever og forstår seg selv og sine omgivelser.” (Thagaard 2009: 61)

For å finne informanter til denne masteroppgaven benyttet jeg meg av Facebook. Da jeg var ute etter folk som selv eide og brukte en elsykkel regelmessig, hadde det ikke så mye å si nøyaktig hvem som ble intervjuet. Når det kommer til valg av informanter nevner Thagaard (2009: 55-59) at utvalget skal være ”strategisk”, og dermed være relevante for undersøkelsen. For denne undersøkelsen var de viktigste strategiske egenskapene at informantene hadde en elsykkel og at de brukte denne regelmessig i hverdagen sin. Jeg begynte med andre ord bredt temamessig, og snevret meg inn etter hvert som jeg ble ferdig med intervjuene og behandlet dem i ettertid.

Informantene kontaktet jeg via tekstmelding, e-post, eller ved å møte opp på arbeidsplassen og banke på kontordøra. Etter denne prosessen satt jeg igjen med seks informanter. Utvalget er i utgangspunktet veldig lite, og vil ikke kunne gi informasjon om hvor utbredt særegne holdninger og preferanser til elsykkelen er. Som jeg poengterte i forrige kapittel er det fortsatt snakk om en relativt tidlig gruppe av brukere, og antall brukere er følgelig lavere. Dette gjør at den relevante sosiale gruppen fortsatt er ganske liten og tilsynelatende homogen i sine bruksvaner. Dette minimerte også faren for å ende opp med informanter som ville bruke elsykkelen på et radikalt annerledes vis enn resten av utvalget.

I den følgende tabellen er en oversikt over intervjudeltakerne i denne masteroppgaven. Alle informantene har fått fiktive navn, og er dermed anonymiserte. Den oppgitte alderen er for tidsperioden når intervjuene fant sted, altså høsten 2014.

Navn	Alder	Kjønn
Ove	57	Mann
Silje	45	Kvinne
Lars	52	Mann
Hans	60	Mann
Kari	22	Kvinne
Per	48	Mann

Når det kom til selve intervjuene, startet jeg alle med å igjen informere om hva formålet med oppgaven var, og at de kunne trekke seg fra undersøkelsen når som helst om de skulle ønske det. Bakgrunnen for dette var for å sikre det Steinar Kvale kaller ”informert samtykke” (2012: 88). Dette innebærer at de som deltar i forskningen er informert om formålet med undersøkelsen, og deltar av egen fri vilje.

Da jeg ønsket at informasjonen som skulle komme fram under intervjuet skulle være spontan, valgte jeg å ikke sende informantene intervjuguiden på forhånd. Temaene som går igjen i undersøkelsen er lette og uformelle, og det var ikke nødvendig å reflektere over dem på forhånd. Som Thagaard beskriver, så er det mulig at de en intervjuer kan komme til å svare det de tror intervjueren ønsker å høre. Dette var enda en grunn til at jeg valgte å ikke leverte ut intervjuguiden på forhånd. Potensielt kunne dette ha fått informantene til å svare mer i tråd med hva de trodde jeg ønsket å høre, eller ut ifra hvordan de ønsket å framstille seg selv (Thagaard 2009: 105-106).

Intervjuguiden ble lagt opp etter det prinsippet som Thagaard kaller en ”Delvis strukturert tilnærming” (2009: 89). Dette innebærer at intervju spørsmålene hovedsakelig er fastlagt på forhånd, men rekkefølgen de stilles i er mer tilfeldig. For meg skulle denne fungere mest som en ”sjekklister” for å sikre at alle temaene ble besvart, og ikke være så rigid at den hindret informantene i å snakke utenfor intervju spørsmålene.

For å sørge for å få informantenes egne refleksjoner og tanker rundt forskjellige tema, unnlot jeg i størst mulig grad ”ja” og ”nei” spørsmål. Ved å stille åpne spørsmål oppfordret jeg til at de selv begynte å reflektere og fortelle mer om hva de tenkte. Dette er også understreket av Thagaard som sier: ”det er viktig å stille spørsmålene på en måte som inviterer informanten til å reflektere over temaene de blir spurt om, og gi fylldige svar” (2009: 91). Nettopp fylldige svar var det jeg ønsket å oppnå med denne intervjuundersøkelsen.

Selve intervjuene ble utført i tidsrommet oktober til november i 2014. Lengden på intervjuene varierte fra 45-60 minutter, med unntak av et intervju på én time og tjue minutter. Informasjonsmessig traff jeg det Thagaard kaller et ”metningspunkt” (2009: 59) etter seks intervjuer. Det framkom ikke lenger noen vesentlig ny informasjon fra intervjuene, og dermed ble det sluttstreken for intervjufasen.

Selve transkriberingen, nedskrivning av intervjuene fra lyd til tekst, utførte jeg i desember og januar, noe som innebar at intervjuene var ferdig utført før transkriberingen fant sted. En mulig konsekvens av dette er at jeg ikke fikk mulighet til å reflektere like mye over hvordan jeg fungerte i intervjusammenhengene før jeg foretok de neste intervjuene. På den annen side ble intervjuene gjort relativt jevnt fordelt i løpet av de månedene jeg foretok datainnsamlingen. Dette førte til at tidligere intervju hadde rukket å ”synke inn”, men samtidig lå friskt i minnet da jeg foretok nye intervju. For å gjøre materialet mer anvendelig valgte jeg å normalisere dialekten om til standard bokmål.

3.3 Å analysere intervjumateriale

Informasjon som kommer fram i intervju er produsert i samspill mellom flere elementer: hvordan jeg som forsker har formulert og stilt spørsmålene, hvordan informantene har oppfattet meg, og følgelig hva og hvordan informantene har svart på disse spørsmålene. I tillegg til dette gjør jeg som forsker en rekke fortolkninger av informasjonen som kommer fram gjennom intervjuene. Ved å være oppmerksom på dette gjennom hele prosessen kunne jeg sørge for at kvaliteten på informasjonen og fortolkningene ble best mulig.

Det metodiske prinsippet bak analysen av intervjumaterialet er inspirert av det som kalles ”Grounded Theory” (GT). Utgangspunktet for denne metodiske tilnærmingen er at kunnskap og teori skal springe ut ifra selve datamaterialet, istedenfor å tilpasse og presse denne for å passe til en teori. Sagt med andre ord skal kunnskapen produseres nedenfra og opp. En skal altså starte med å finne og samle inn empiri først, for deretter å finne relevant teori (Charmaz 2006).

For å ivareta dette prinsippet begynte jeg først å jobbe med utgangspunkt i transkripsjonene, og arbeidet meg deretter gradvis gjennom flere steg for å ”skrive utover” det som skulle bli analysekapitlene. Jeg begynte med å lese over de ferdig transkriberte intervjuene, markerte interessante deler, samt skriblet tanker i marginen. Med utgangspunkt i denne gjennomlesingen og noteringen begynte noen brede, overordnede tema å komme frem. Disse temaene var: anskaffelse, bruk, respons, helse, og miljø. Framgangsmåten er inspirert av

koding fra "grounded theory" på den måten at temaene, eller kategoriene, fikk vokse frem fra materialet fremfor å være bestemt på forhånd (Charmaz 2006: 46).

Hver kategori ble deretter plassert i hvert sitt dokument, før jeg gikk gjennom transkripsjonene igjen for å finne alle sitater som var relevante. Disse sitatene, ble limt inn i det aktuelle dokumentet. I hvert av disse dokumentene lagde jeg generelle beskrivelser av hva som kom fram i intervjuene fra de forskjellige personene, men uten å analysere eller trekke fortolkninger. Som neste steg skisserte jeg i samarbeid med veilederne de grove tematiske inndelingene for de tre analysekapitlene: "anskaffelse og bruk", "bevegelseseffekt og responsen juks", og "miljøtanker". Jeg valgte ut en stor mengde relevante sitater fra de tematiske dokumentene, og brukte disse i de aktuelle kapitlene.

Det neste steget jeg gjennomførte var å brette ut, eller beskrive, det som kom fram av alle disse sitatene. Etter hvert som jeg brettet ut materialet og diskuterte det med veilederne, begynte de mer konkrete temaene for analysekapitlene å ta form. Begrepet "juks" var på en side et sentralt og viktig funn, men ble også tatt i bruk som egen kategori for kapittel fem. Ved deretter å fortsette med både å beskrive og å gjøre fortolkninger, ble det tydelig at domestiseringsteorien ville være en god inngangsportale for å forstå materialet dypere. Med denne teorien som hovedverktøy fullførte jeg tolkningen og analyseringen av funnene mine, noe som blant annet lot meg få øye på sider jeg ikke hadde sett tidligere. Eksempelvis ble informantenes bruksmønstre og meningskonstruksjoner rundt elsykkelen mye tydeligere enn tidligere. Det ble også klarere hva slags tanker som så ut til å være knyttet til den "vanlige" sykkelen, og hvorfor og hvordan elsykkelen utfordret dette. Dette er bare noen av temaene vi skal utforske i de påfølgende tre analysekapitlene. Vi skal nå gå videre for å se hvordan disse tidlige brukerne har domestisert denne teknologien, nemlig den elektriske sykkelen.

4. Inn i hverdagen

Som vi så innledningsvis er det et stort ønske om å øke andelen syklende i byen. En ønsker at folk i større grad skal velge sykkel når en reiser til jobb, drar på handletur eller skal til diverse ærender. Sykkelen skal brukes mest mulig til det vi her skal kalle ”hverdagsreisen” eller ”hverdagsreisene”. Samtidig som myndighetene fysisk legger mer til rette for sykling gjennom blant annet infrastrukturtiltak, øker salget av elsykler kraftig over hele landet.²¹ I kombinasjon kan dette potensielt være med på å øke antall ”hverdagssyklister” drastisk.

Alle intervjudeltakerne har oppgitt at de sykler tilnærmet hver dag med elsykkelen sin. Dette gjelder i utgangspunktet i sesong, som vil si den tiden av året hvor det er bart på veiene og ikke mørkt og glatt ute. På elsykkel har de blitt hyppige syklister, og flere av dem har vært dette noen år på rad. Før de fikk tak i elsykkelen var det bare to av informantene som hadde hatt som vane å sykle regelmessig. Resten av dem brukte enten bil eller buss, eller en sjelden gang sykkel. Bakgrunnen for hvorfor mange av dem ikke syklet tidligere får Ove fram på en litt spøkefull måte. Om opplevelsen med å begynne å sykle med vanlig sykkel fortalte han:

[...] Jeg begynte å sykle når jeg kom tilbake fra sommerferien. Og da fant jeg ut at oppoverbakkene hadde blitt mye brattere i de siste årene. Terrenget har endra seg. Så da kom jeg jo frem som en våt klut på jobb når jeg sykla med den andre sykkelen. Det er ganske stor stigning fra der jeg bor og opp hit (til kontoret).

Å begynne å sykle på vanlig sykkel i bakkene oppover til jobben viste seg dermed å bli en heller ubehagelig svett opplevelse for Ove. Som han sa, føltes det ut som om terrenget hadde endret seg, og at det rett og slett var tyngre å sykle enn han husket. Han opplevde dermed det å sykle som slitsomt og svett, og som han sier senere i intervjuet tok det ikke lang tid før han skaffet en elsykkel isteden.

Som nevnt var det ikke bare Ove som syklet lite før han kjøpte elsykkelen. Per syklet heller ikke nevneverdig mye tidligere. På spørsmål om han syklet mye på vanlig sykkel før elsykkelen, svarte Per: ”Nei, Ikke veldig mye. Mer sånn sporadisk i og med at jeg da hadde tilgang til bil. Når jeg kjørte til og fra jobb.” Før elsykkelen kjørte Per altså mye til og fra jobb, og syklet bare en sjelden gang. Han hadde tilgang på både bil og gratis parkering på jobb, noe som gjorde

²¹ NRK.no ”Elsykkelsalget vokser i enorm fart” (24.07.2015)

det mer praktisk og enkelt for han å ta bilen. Denne trenden gikk igjen hos flere av de andre informantene. Per, Ove, Silje og Kari brukte sjelden vanlig sykkel i hverdagen, og de hadde andre alternative måter å transportere seg på. De hadde altså en eller flere allerede etablerte transportrutiner.

Det var likevel to informanter som oppga at de hadde syklet tidligere. Dette var Lars og Hans, og de fortalte at de hadde brukt sykkel ganske regelmessig i sykkelsesongen. Lars belyser noe av tanken rundt det å gå over til elsykkel:

Int: Syklet du mye før du kjøpte deg elsykkel?

Lars: Ja, det gjorde jeg jo i og for seg da. Sykla en del til jobb da også. Men det er sånn at terskelen for å ta sykkel er betraktelig lavere nå med elsykkel, enn med vanlig sykkel. Du finner ikke en unnskyldning for ikke å sykle.

Lars oppgir at terskelen for å sykle nå er lavere, og at han dermed sykler oftere med elsykkel. Som han sier blir det ikke til at han finner unnskyldninger for å ikke sykle til jobb, en tankegang også Hans deler. Det har blitt mer motiverende å sykle. Elsykkelen har dermed fjernet noe som er tett knyttet til den vanlige sykkel, nemlig den harde tråkningen forbundet med oppoverbakker og motvind.

4.1 Om å skaffe og ta i bruk elsykkel

Som vi nå har sett har de fleste av informantene ikke hatt for vane å sykle før de begynte å bruke elsykkel. Videre syklet to av informantene fra før, men gikk over til denne ”nye” teknologien med den erfaringen at det ble mer motiverende å ta sykkel. Det er likevel verdt å merke seg at disse syklene er langt dyrere enn mange av de umotoriserte typene som er tilgjengelig på markedet. Hva er det som har fått disse personene til å bruke så mye mer penger? Hvilken bruk ”rettfærdiggjør” denne investeringen? Er det en ny mening knyttet til det å bruke sykkel for informantene mine?

Med disse spørsmålene i bakhodet skal vi se nærmere på hva informantene forteller om deres egne tanker om bruk. For å tolke og forstå disse svarene skal vi studere resten av oppgaven i lys av Knut Sørensen's versjon av domestiseringsteorien. Som vi så i teorikapittelet, består denne teorien av tre dimensjoner som belyser ”møtet mellom ny teknologi og brukere” (Skjølsvold 2015: 161).

Det første vi kan se nærmere på er hva slags tanker informantene har hatt rundt kjøpet av elsykkelen. Da elsykkelen er en stor investering, vil folk ofte gjøre seg

opp meninger om hvilken praksis en ser for seg at teknologien skal inngå i før kjøpet. Er det slik at også meningsskapelsen rundt elsykkelen har begynt før kjøpet er gjort? Mye kan tyde på dette, og fra transportsykkel.no finner vi en påstand angående store kjøp som er verdt å trekke inn her:

Det er ikke mange som vil svi av 20 000 kroner på en sykkel bare fordi den er kul – den må faktisk ha en tilsvarende nytteverdi.²²

Påstanden i sitatet ovenfor ser ut til å ha noe for seg. Større investeringer krever ofte en større vurdering av hvilken nytteverdi objektet har. Sitatet er originalt fra nettsiden transportsykkel.no, og kommer fra en artikkel om lastesykkelen ”Bullitt”. På tross av at sitatet egentlig er sagt i sammenheng med denne spesialbygde lastesykkelen, er likevel poenget overførbart til ”vanlige elsykler”. De koster såpass mye at det sjeldent er noe folk kjøper på impuls. De fleste vil nok se for seg en form for tiltenkt bruk eller verdi ved en slik investering som på en måte ”rettferdiggjør” kostnaden.

Alle deltakerne i denne oppgaven ser ut til å ha reflektert i større eller mindre grad over prisen på investeringen, og om det var forsvarlig og fornuftig å bruke så mye penger på en ”sykkel”. Silje illustrerer dette på en god måte: ”Det ble på en måte litt sånn, istedenfor en bil. Ja det koster jo. Jeg ville aldri kjøpt en vanlig sykkel til tolv tusen. Men en elsykkel blir jo noe annet.” Det Silje sier her er ganske sentralt. Siden hun skulle bruke elsykkelen istedenfor en bil, opplevde hun den samme prisen forskjellig. Tolv tusen kroner for en vanlig sykkel ble alt for dyrt, men ikke når det var en elsykkel. Det kan dermed se ut for at sykkelen ikke bare blir tilskrevet mening som en sykkel, men også som et transportmiddel mer på linje med en bil.

Prisen på elsykler utgjør altså en stor investering, og fungerer på den måten som en ganske dyr ”inngangsbillett” en potensiell bruker må rettferdiggjøre. Det trenger likevel ikke alltid være nok å ha lyst på noe, selv om en tenker at det vil være nyttig. Som Lars gir uttrykk for, var ikke elsykkel noe han følte han kunne kjøpe sånn uten videre. Investeringen var vanskelig å rettferdiggjøre:

Nei, altså jeg hadde jo lekt med tanken. Men det var nå en litt stor investering og jeg hadde en sykkel som fungerte. Så det var noe som jeg i og for seg hadde tenkt på, men som lå litt inn i en udefinert framtid.

Som Lars sier her hadde han lekt med tanken, og vurdert å gå til anskaffelse en gang i fremtiden. Det er også ganske sentralt det han trekker fram om at han ”hadde en sykkel som fungerte” fra før. Han hadde allerede godt etablerte

²² Transportsykkel.no ”Intervju: Hans Bullit Fogh” (30.07.2015)

praksiser i forhold til hvordan å transportere seg til og fra jobb. Ut ifra det Lars sier kan det virke som det er vanskeligere å kjøpe noe nytt og dyrt for å fylle et transportbehov du allerede har dekket. Senere i intervjuet nevner Lars at han også hadde tilgang til bil, og dermed flere transportalternativer å støtte seg på de dagene han ikke syklet på den vanlige sykkelen. Det skal likevel sies at Lars ikke trengte å gå til anskaffelsen selv. Han fikk elsykkelen sin i bursdagsgave fra samboeren, og slapp dermed å finne et påskudd for å kjøpe den.

I Lars og de fleste informantenes tilfelle var de i utgangspunktet positivt innstilt til elsykkelen før de gikk til anskaffelsen. Om en stiller seg negativ til en teknologi blir det naturlig nok mindre sannsynlig at en selv skaffer seg det. Da Silje først hørte om elsykkel stilte hun seg avvisende til tanken. Hvordan hun likevel endte opp med en elsykkel kommer forteller hun i det følgende sitatet:

Jeg hadde jo tenkt lenge på at jeg måtte skaffe ny sykkel. På den tiden så bodde jeg sammen med min eks-samboer, og han sa det at ”du må jo forstå at, fordi at du har en sånn klassisk tung damesykkel så blir det ekstra slitsomt å sykle til og fra jobb”. Så han mente at jeg måtte kjøpe meg en elsykkel, eller en hybridsykkel, eller noe sånt da. Men i starten så var jeg litt sånn ”Elsykkel? Nei aldri i livet” liksom. ”Så lat er jeg ikke”. Det var måte på! Og så flytta jeg for meg selv i fjor vår. Da var jeg plutselig uten bil. Og var det ikke aktuelt å kjøpe bil for det hadde jeg ikke råd til, og da måtte jeg virkelig investere i ny sykkel. Jeg kunne ikke sykle på den der klassiske damesykkelen.

Her ser vi at Silje først avfeide forslaget om elsykkel som latskap, og at hun ikke ønsket å bruke det selv. Det var ikke noe hun ville assosieres med. Dette endret seg da hun mistet tilgangen til bil, og ble følgelig tvunget til å vurdere saken på nytt. Hun hadde ikke lenger en bil og den gamle praksisen kunne dermed ikke opprettholdes.

Omstendighetene gjorde at hun var nødt til å se på sykkelen i et annet lys enn tidligere. Sykkelen kunne ikke lenger være noe hun bare brukte fra tid til annen, for eksempel på finværsdager. Det skulle være transportmiddel nummer én. Dette framprovoserte en holdningsendring hos Silje:

Men så endra jeg litte grann på innstillingen og holdningen min til elsykkel fordi jeg tenkte, ja som sagt, det der med å faktisk kunne bruke det som et fremkomstmiddel. Uten at det skal bli en treningsøkt ut av det, for det var det det ble.

Holdningsendringen kom altså av at transportmiddelet måtte være både enkel og praktisk, og hun ønsket ikke at bruken skulle utvikle seg til å bli en treningsøkt.

I likhet med alle de andre intervjudeltakerne, oppfylte ikke en vanlig sykkel ønskene til et praktisk ”hverdagstransportmiddel” for Silje. Eksterne faktorer ser dermed ut til å ha en innvirkning på tanker og holdninger. Det er ikke nødvendigvis bare nok å være informert om at teknologien finnes.

Ut ifra sitatene ovenfor kan det se ut til at elsykkelen domestiseres på en annen måte enn en vanlig sykkel. Som vi ser i tankegangen til Silje, så er det forskjell på hvilken symbolsk verdi de to ”teknologiene”, sykkel og elsykkel, har. For Silje sin del forstår hun elsykkelenes bruksområde, eller symbolske verdi, mer som en bil enn en sykkel.

Videre kan det også observeres at domestiseringsprosessen ikke nødvendigvis bare foregår etter at vedkommende har kjøpt eller anskaffet teknologien. Ved at de begynte å vurdere hva slags praksis elsykkelen kunne inngå i, kan vi si at domestiseringen av elsykkelen begynte allerede før innkjøpet. Som Silje fortalte, var en av vurderingene for å skaffe seg en elsykkel at hun trengte noe som hun kunne bruke til og fra jobb. Dermed hadde hun på forhånd begynt å se for seg hvordan elsykkelen kunne utfylle hverdagspraksisen ”jobbpendling”. På den måten kan en altså si at domestiseringsprosessen for elsykkelen begynner i den praktiske dimensjonen allerede før teknologien er anskaffet.

Det ser også ut til at den symbolske domestiseringen av elsykkelen begynner før anskaffelsen. Som Silje sa, så endret hun ”holdningen og innstillingen” til elsykkel, og på den måten tok grep for å forstå og fortolke teknologien i et annet lys enn tidligere. Hun var skeptisk i begynnelsen fordi hun tenkte på det å bruke elsykkel som ”latskap”. Ved å endre på denne tankegangen, begynte hun å fortolke elsykkelen på en annen måte. Dermed begynte hun også å forme hvilken mening hun knytter til det å være en bruker. Allerede før anskaffelsen har elsykkelen begynt å spille en rolle i hennes egen identitetsforståelse.

Elsykkelen er altså et kostbart objekt som potensielle brukere gjerne gjør seg opp tanker om før de kjøper. De ser for seg hvilken bruk den skal inngå i, og til en viss grad hva det vil si å være en bruker av teknologien. Det mye som tyder på at investeringen er så stor at en sjelden spontant anskaffer den. Men er det nok å bare begynne å se for seg bruksområdene til elsykkelen? Som vi så i tilfellet med Lars hadde han allerede etablerte praksiser for hvordan å transportere seg, mens Silje hadde fått ”brutt” sin praksis. Det kan se ut til at det ofte ikke bare kreves vilje og kunnskap for å endre en etablert praksis, men at det ofte skal et lite ”dytt” til.

4.2 Praksiser kommer, praksiser går

Som vi har sett har alle informantene gått over til å bruke elsykkelen aktivt i sin transporthverdag. Men hvorfor gikk de over til elsykkel? Hva var det som gjorde at de forlot sin etablerte måte å forflytte seg på til fordel for elsykkelen? Er det nok å bare være positivt innstilt til en ny teknologi for at en skal skaffe den og ta den i bruk?

De aller fleste av oss har en hverdag som består av en rekke daglige gjøremål. Dette innebærer alt ifra hvordan å komme seg fra a til å, til hvordan å skru på vannkokeren. Domestiseringsteorien dekker, som vi husker, den prosessen som foregår når mennesker tar en teknologi i bruk, temmer den, og gjør den til en del av hverdagen sin. Vi har blitt kjent med den og opprettet rutiner og tanker for når og hvordan den skal brukes. Teknisk sett kan vi snakke om at all teknologi (for eksempel menneskeskapt objekter og programvarer) vi bruker er domestisert, og at vi hver dag forholder oss til mange forskjellige domestiserte teknologier.

Domestiseringsprosessen er likevel ikke bare en engangsprosess som en blir ferdig med. Det er en kontinuerlig prosess som forekommer over lenger tid, men som også kan endres eller bortfalle helt. Som Skjølsvold sier: ”Det som i dag er en selvsagt og fullt ut integrert del av hverdagen, behøver på ingen måte å være det i morgen” (2015: 167). Med andre ord kan praksiser både oppstå og bortfalle over tid. Med dette i tankene skal vi se videre på hva informantene forteller om hvordan de endte opp med elsykkel. Var det noen årsaker som var mer avgjørende enn andre?

Som vist tidligere i dette kapittelet syntes flere av informantene at det ikke var fristende å sykle når det ble for tungt og slitsomt. De sykler med andre ord ikke for treningens skyld. Selv om Hans syklet fra før, kom valget av elsykkel enkelt for han. Tidligere i intervjuet ga han uttrykk for at han ikke var noe særlig glad i å kjøre bil, og at han syklet på vanlig sykkel relativt ofte. Han likte med andre ord å sykle fra før, skjønt motivasjonen for dette var ikke trening. Når han da oppdaget elsykkel gjennom en reportasje i avisen, bestemte han seg ganske raskt. Som han selv sa om dette: ”Den reportasjen var jo veldig interessant, og det var jo den som egentlig startet meg da. Det måtte jo være en kjempe idé egentlig.” I reportasjen stod det om muligheten for å bygge om sin eksisterende sykkel til en elsykkel ved hjelp av ombyggingssett en kunne få kjøpt. Han likte både tanken om hvordan det ville være å bruke en elsykkel, samt at en kunne bygge om sin eksisterende sykkel til en elsykkel. Om vi ser dette i lys av domestiseringsteorien, kan vi se at meningskonstruksjonen hans rundt bilbruk ikke var så positiv. Han var dermed mer åpen for å ta i bruk en løsning som

kunne gjøre at han ikke trengte å ta bilen så ofte, og elsykkelen passet fint inn her.

For resten av intervjudeltakerne var det derimot hovedsakelig eksterne faktorer som var med på å påvirke at de endte opp med elsykkel. Flere gjennomgikk en endring i hverdagen som på en eller annen måte gjorde den gamle praksisen vanskeligere å opprettholde. I Per sitt tilfelle, kom denne endringen i hverdagen i form av at han mistet tilgang på gratis parkeringsplass på arbeidsplassen. Når han ikke lenger oppfylte arbeidsplassens krav for å ha rett på gratis parkering, ble han dermed ”tvunget” til å tenke over og ta et valg for hvordan han ville fortsette å pendle til jobb. Denne tankeprosessen kommer til syne her:

Nei, jeg hadde jo egentlig lekt litt gran med tanken før det. Jeg har jo prøvd det med de elsyklene vi har på jobben her. Så jeg syntes det var interessant og ganske artig å sykle med elsykkel når du merka den effekten du hadde av det. Så jeg hadde jo lekt med tanken, kanskje et halvt år, til ett år før jeg gikk til anskaffelsen. Men det utløsende var jo, i hvert fall i forhold til tidspunktet, at etter sommerferien så måtte jeg begynne å finne alternative transportmiddel til og fra jobb.

Som vi kan se var han både positivt innstilt til elsykkel, og hadde vært inne på tanken med å skaffe seg det. Gjennom arbeidsplassens utlånssykler hadde han fått prøvd ut teknologien, og visste sånn sett godt hva det var. Likevel hadde han etablerte transportrutiner han syntes fungerte greit for å komme seg rundt i hverdagen. Dette endret seg da han mistet tilgang på parkeringsplassen, og fikk dermed endret premisene for den tidligere domestiseringen hans av bilen. Parkeringen hadde jo vært gratis, og bilbruk hadde vært hovedmåten å transportere seg på. I og med at Per var positivt innstilt til elsykkel fra før av, kan vi si at dette påskuddet fungerte som det ”dyttet” som skulle til for å gå til anskaffelse av elsykkelen.

En slik dytt kan ta mange former, og kan ofte se ut til å være nødvendig for at en skal endre på en vane. For Silje sin del kom dette dyttet i form at hun mistet tilgangen på bil etter et samlivsbrudd. Det var uaktuelt å kjøpe en ny bil da dette ville bli for kostbart, og hun så seg da ”tvunget” til å se etter en annen måte å komme seg frem i hverdagen:

Jeg bestemte meg egentlig ganske fort i løpet av fjor sommer. Jeg tenkte ”når høsten kommer så skal jeg kjøpe meg elsykkel”. Men da hadde det jo vært en prosess før det i forhold til å endre litt innstillingen til elsykkel. Men det var ikke noen lang prosess det heller. Jeg visste bare at jeg måtte ha en ny sykkel, og da tok det ikke så lang tid før jeg bestemte meg for en elsykkel i og med at jeg ikke hadde bil. Det var egentlig det som var avgjørende.

Som Silje sier var mangel på bil avgjørende både for holdningsendringen i forkant av anskaffelsen, og for at hun valgte en elsykkel istedenfor en vanlig sykkel. Tidligere hadde hun prøvd å sykle til og fra jobb noen dager, men som vi så tidligere i dette kapittelet, syntes hun denne formen for transport ble for slitsom. Det utviklet seg til å bli en uønsket treningsøkt.

Å miste tilgangen til et etablert transportmiddel, nemlig bilen, ser dermed ut til å gå igjen hos flere av informantene mine. Dette gjelder også for Kari og samboeren, som er et ungt par med et barn i barnehagealder. De mistet ikke tilgang på bil, men hadde ikke en økonomi som kunne støtte oppunder dette:

Ja vi hadde vel kunne hatt råd til å kjøpt en bil. Men driften hadde blitt alt for dyr, så da måtte vi i så fall ha kjøpt en elbil. Men det er jo alt for dyrt å kjøpe igjen. Så da ble elsykkel en sånn fin mellomting.

Bil var altså ikke alternativ på grunn av prisen. I tillegg til å skulle transportere seg selv til og fra jobb, måtte Kari ha mulighet til å få barnet til og fra barnehagen. Tunge oppoverbakker gjorde vanlig sykkel til en lite fristende løsning, og elsykkelen ble i følge Kari en fin mellomting mellom en bil og en sykkel.

Som vi har sett så langt, skal det ofte mer enn bare vilje til for å få til en vaneendring. Forandringer i livssituasjonen kan føre til at etablerte vaner og rutiner blir vanskelig eller umulig å opprettholde slik de var gjort før. Vaneendringene vi så ”framtvunget” ovenfor er fine eksempler på hvordan godt integrerte og domestiserte teknologier og praksiser i vår hverdag kan endre seg. Disse endringene kan igjen åpne for bruk av nye teknologier slik at vi kan gjenoppta en ønsket praksis, som for eksempel å pendle til og fra arbeidsplassen. I dette tilfellet var den nye teknologien elsykkelen, og en ny domestiseringsprosess begynte.

Vi har dermed sett hvordan informantene bestemte seg for å anskaffe en elsykkel. Men å anskaffe en teknologi er ikke det samme som å bruke den. På hvilken måte bruker de elsykkelen? Hvordan har de gjort den til en del av sin

hverdag? Hva slags meningskonstruksjoner knytter informantene til det å bruke elsykkel, og hvilke kognitive læringsprosesser går de gjennom?

4.3 Bruksområder

Så langt har vi sett hvordan den tidligere reisepraksisen til informantene ble helt eller delvis erstattet av elsykkelen i sommerhalvåret som følge av en praksisendring. Nå skal vi se nærmere på hvordan de har konstruert nye praksiser med utgangspunkt i elsykkelen. For å studere dette skal vi se på hvordan de bruker teknologien som en del av hverdagen sin.

Formålet som går igjen hos alle informantene er jobbpendling. Sykkelen brukes primært til å få dem til og fra jobben i sommerhalvåret. Denne tankegangen kom godt til syne da informantene ble spurt om de kunne tenke seg å bruke elsykkelen til rekreasjon eller å sykle på tur. Oves respons oppsummerer godt hvordan både han og de fleste av informantene tenker at elsykkelen skal brukes: ”Nei, altså. Det er en jobbsykel.” Av dette er det ganske tydelig at han ikke sykler på tur med elsykkelen, eller bare sykler for å sykle. Pendling er det største bruksområdet knyttet til elsykkelen.

Det andre store bruksområdet som alle oppga var diverse ærender. Dette gjelder i stor grad for når de er alene, og ikke trenger å ta med seg andre dit de skal. Denne bruken kommer til syne i det Per sier:

Int: hvor ofte bruker du elsykkelen da?

Per: Nei det blir jo i hvert fall hver dag. Til og fra jobb. Så er det jo noen sånne småturer opp på byåsen der jeg bor. Til butikken og til trening.

I tillegg til å se hva han bruker elsykkelen til, ser vi også med hvilken hyppighet han bruker den. Elsykkelen ender fort opp med å bli brukt oppimot hver dag av Per, og han nevner både jobb og ærender (butikk og sykling til trening) som bruksområder.

Det er mange forskjellige ærender folk har i sin hverdag. Disse vil variere fra person til person alt etter hva slags jobb de har, om de har barn, og en rekke andre faktorer. Måten Lars bruker elsykkelen utenom jobbpendling er blant annet dekkende for de fleste av informantene: ”Hvis jeg skal på noe møtevirksomhet i byen eller noe sånt. Eller hvis jeg skal på foreldremøte, eller noen sånne ting. Bare sånn sykling i by eller nærmiljø.” Denne bruken har flere av de andre informantene også oppgitt, blant annet Ove. Sykkelen blir med andre ord brukt som et effektivt nytteredskap. Elsykkelen har tatt over flere av bruksområdene til bilen, og det kan se ut som om mentaliteten rundt reisen også

har blitt adoptert fra den en hadde når en kjørte bil. Det er nok ikke så mange som bare kjører bilen rundt i nabolaget for å kjøre seg en tur.

Kari forteller også om hvordan hun bruker elsykkelen til å frakte datteren til barnehagen, men viser at hun oftest vil reise på den måten hun føler er mest praktisk:

Jeg har jo jobbet veldig variert, skulle jeg til å si. Men jeg har vært en del på kurs i byen og da har jeg brukt den. Det er det eneste framkomstmiddelet vi har egentlig. Og så bruker jeg den jo hver dag til og fra barnehagen for å levere datteren min. Men jeg har lånt bilen til moren min noen ganger. Nå har jeg lånt den i to uker tror jeg, så nå har jeg ikke syklet på to uker. Men det er uvanlig da.

Hun bruker dermed elsykkelen til å gjøre det lettere å få ungen til barnehagen. Det er det eneste personlige transportmiddelet de besitter i den husstanden, og har dermed etablert praksiser rundt elsykkelen for å få hverdagen til å gå opp. Senere i intervjuet kom det fram at de bruker en sykkeltilhenger til å frakte ungen i. Det vi ser her er at domestiseringen av en teknologi (elsykkelen) har åpnet for å gjøre det mer praktisk å domestisere og inkludere en annen teknologi (sykkeltilhengeren) i en hverdagsrutine. En annen ting vi også ser her er det hun sier om bruken av bil når hun har fått låne denne. På intervjutidspunktet hadde hun lånt bil i to uker, og dermed ikke syklet på to uker. Grunnen til dette er nok at bilen fortsatt oppleves som en mer praktisk og enkel løsning enn det elsykkelen gjør.

Hvilke praksiser informantene har knyttet til elsykkelen kan altså grovt deles i to kategorier: pendling til jobb, og som transport til og fra diverse ærender. Praksisene de har knyttet til elsykkelen innebærer med andre ord nødvendige hverdagsreiser. Disse rutinene rundt bruken av elsykkelen gjentar seg tilnærmet hver dag i sesong, før den byttes ut med enten bil, buss, eller gange når vinteren kommer. Bare Kari oppga at hun skulle prøve å sykle på vinteren også. Bakgrunnen for dette var ikke et ønske om å sykle på vinteren, men heller at hun føler hun ikke har så mange andre alternativer. Bortsett fra når hun får låne bil, er elsykkelen det eneste redskapet hun bruker til å få hverdagen til å gå opp.

Men hva tenker informantene om å bruke elsykkelen til rekreasjon; å sykle på tur, eller bare sykle for å sykle? To forskjellige holdninger kommer fram i mitt materiale. Å sykle på tur med elsykkelen var det bare Hans som gjorde fra tid til annen. Som han selv fortalte: ”Jeg bruker jo sykkel hele tiden, og om jeg skal inn til byen en tur, om det er noen ærend rundt omkring. Og om jeg har fri og at det er finvær en dag, hender det at jeg sykler meg en tur opp til skistua eller noe sånt.” Hans bruker med andre ord ikke elsykkelen utelukkende til

hverdagsreisene. For han fungerer den også som et middel for å komme seg ut på tur og ut i naturen.

Denne holdningen er derimot ikke delt av resten av informantene. Hvordan de ser på det å bruke elsykkelen til rekreasjon illustreres blant annet av Silje: ”Men den der elsykkelen da, er for eksempel ikke noe som jeg bruker i marka. Det er mer sånn fra a til b, istedenfor bil ja. Til og fra jobb, og til butikken og sånn. Jeg drar ikke på elsykkeltur nødvendigvis. Det gjør jeg ikke.” Hun ser altså ikke på sykkelen som noe mer enn et praktisk transportmiddel. Dette er noe hun bruker for å komme seg fra ett sted til et annet. Dette synet deles av de andre informantene også, noe vi blant annet så uttrykk for i Oves tanke om at det elsykkelen for han er en rendyrket ”jobbsykkel”.

Før vi går videre skal vi se nærmere på den tredje dimensjonen i domestiseringsteorien, som er læringsprosesser. Nærmere bestemt skal vi se på hva slags nye rutiner informantene måtte lære seg for å kunne bruke elsykkelen effektivt. Hva slags læringsprosess gikk de gjennom?

Siden elsykkelen har en hjelpemotor, presenterer denne et nytt element en bruker er nødt til å venne seg til. Gjennom denne teknologien går sykkelen fra å bare være en teknologi hvor all bevegelse utelukkende kommer av egen muskelkraft, til å ha en motor som ”drar” på når du trækker. På noen modeller er dette ”røsket” kraftigere og mer plutselig enn andre. Hvordan det er å venne seg til å sykle med dette har Lars noen tanker rundt:

Lars: Det er en sånn ting jeg husker fra da jeg begynte med det fra første sesong. Det at jeg ikke alltid var helt hundre prosent sikker på når man skulle sette inn kraft, og hvor stor effekt du fikk. Om du kunne komme til å skli i grusen der. Det var liksom ikke som å lære seg å sykle på nytt, men det å lære seg å sykle på en litt annen måte. Det var en sånn ting jeg registrerte.

Int: Nei, det tror jeg på. Det er jo, som du sier, en ganske annen måte å gjøre det på da.

Lars: Så en liten fase som jeg er en utrygg syklist som kanskje utgjør en liten sikkerhetsfare for meg selv og andre.

[...]

Lars: Men, det tar veldig kort tid å komme inn i det.

Effekten fra motoren som drar kan være veldig uvant i begynnelsen, da en ikke er vant til at sykkelen også drar på sammen med deg. Før syklingen på denne sykkelen blir en etablert vane, må en altså først bli vant til dette nye elementet. Som Lars sier, så må en lære seg å sykle på en litt annen måte, og at en kanskje kan utgjøre en liten sikkerhetsfare før en blir vant til dra-effekten elsykkelen gir.

Det å lære seg å sykle på en elsykkel går (i følge Lars) likevel relativt fort. En elsykkel er tross alt fortsatt en sykkel, og om en kan sykle fra før er det bare motoreffekten en trenger å venne seg til. Dette er en læringsprosess som i stor grad ser ut til å foregå på et personlig plan. Det er minimalt en kan lese seg opp på, og en trenger ikke gå på noen form for kurs for å lære å bruke elsykkelen. Hvordan å "temme" denne motorkraften ser dermed ut til å gjøres gradvis gjennom en oppbygging av erfaring gjennom bruk.

Det andre sentrale elementet på elsykkelen som skiller den fra en vanlig sykkel er batteriet. Dette må naturlig nok lades etter en viss bruksmengde, noe som legger til enda et element en er nødt til å huske på. Hva Silje tenker om å måtte forholde seg til batteriet og batterikapasiteten gir en innsikt i den nye rutinen:

Det er egentlig ikke noe problem for meg. Fordi at man må ha rutiner på det der med landinga, så lade gjør jeg jo alltid hjemme. Fordi jeg tar den inn ved å sette til ladning, så jeg har ikke noe behov for å lade den når jeg er ute og farter. Da er den jo opplada, og da varer den jo en stund.

Som hun sier er en nødt til å ha rutiner for ladningen. Så snart en har etablert en vane for når og hvor å lade batteriet er det ikke lenger noe vanskelig å forholde seg til dette. Flere av informantene fortalte likevel om tilfeller hvor de hadde glemt å legge batteriet til ladning, og gikk følgelig tom for strøm i løpet av den neste dagen. Å domestisere ladeprosessen blir dermed en blanding av den praktiske dimensjonen og den læremessige dimensjonen. Hvordan batteriet skal lades lærer en gjennom de ansatte i butikken der en kjøper sykkelen, eller via instruksjonsmanualen. Praktisk sett er en nødt til å lage seg rutiner for å sørge for at en faktisk husker å lade batteriet. Likevel er det kanskje verdt å legge til at det ikke er en avansert prosess å lade et batteri, så det er ikke stort å lære. De fleste av oss er også vant med å legge en mobiltelefon til ladning, noe som følger mye det samme prinsippet som å lade elsykkelbatteriet.

De to elementene brukere dermed ser ut til å måtte lære seg, er hvordan å håndtere sykkelen effektivt med bruk av hjelpekraft, og å lage seg rutiner på å lade batteriet. Videre har vi sett at mitt utvalg av brukere hovedsakelig tilskriver elsykkelen en mening som et praktisk transportmiddel. Men er dette nok til å motivere dem til å bruke elsykkelen? Er det noen andre tanker og holdninger de forbinder med elsykkelbruken som gjør at den er å foretrekke fremfor andre transportmiddel? Hvilke andre tanker og følelser tilskriver de elsykkelbruken sin?

Gjennom å høre hva flesteparten av informantene ikke kunne tenke seg å bruke elsykkelen til (tursykling) har vi begynt å illustrere den andre dimensjonen av teknologidomestiseringen. De fleste av informantene tolker og knytter bruk av elsykkel til noe praktisk; en måte å transportere seg fra ett sted til et annet. Et transportmiddel som på mange måter fyller rollen som bilen har hatt. Det er også mulig å se at denne typen sykkel fortolkes som noe mer enn bare et rendyrket transportmiddel. Vi kan skimte to typer meningskonstruksjoner rundt elsykkelen: Elsykkelen som et transportverktøy, og elsykkelen som en frihetssykkel.

4.4 Frihetssykkelen

Så langt har vi sett på hvordan elsykkelen brukes av intervjudeltakerne, hvilke læringsprosesser de har gått gjennom, og til en viss grad hvilke meninger de tilskriver bruken av denne teknologien. Men oppleves elsykkelen som noe mer enn bare en sykkel? Er det mulig at vi snakker om en form for frihetssykkel?

Silje ser ut til å ha følelser som peker i en slik retning. Et påfallende poeng flere trakk fram var følelsen av frihet elsykkelen ga. Bakgrunnen for denne følelsen gir Silje godt uttrykk for:

Det er et moment der altså, fordi at du mister ikke en buss. Eller du må jo ikke ta ”den” bestemte bussen, som man ofte må når man skal til jobb om morgenen. Da peiler man seg som regel inn på en buss, ikke sant? Så det kan være et stressmoment. Mens elsykkelen er litt sånn, om man kommer avgårde fem minutter senere enn jeg tenkte så er ikke det så farlig. Nei, for da er jeg jo i gang. Men det er faktisk sånn at jeg blir mer stressa når jeg vet at jeg skal ta buss. Om du går for å ta bussen, så vet du ikke alltid når bussen kommer, og plutselig ser du at den kommer når du er på andre siden av veien. Da blir det litt sånn stressende, og så går den kanskje fra deg. Det synes jeg er kjempefrustrerende. Og da er det så deilig å ha sykkel, fordi du er så uavhengig av alt. Det er en frihetsfølelse.

Følelsen av å kunne forflytte seg hvor og når en vil uten å være avhengige av andre oppleves av Silje som en frihetsfølelse. Hun er fri fra å være avhengig av bussen og rutetider, og slipper å kjenne stresset hun forbinder med dette transportmiddelet.

Det var ikke bare Silje som trakk fram følelsen av frihet som en positiv følelse knyttet til elsykkelen. Ove ga også uttrykk for dette på følgende måte: ”Ja, jeg har en sånn frihetsfølelse når jeg sykler. Jeg er ikke avhengig av bil, og er ikke avhengig av bussen.” Ove vektlegger de samme elementene som Silje gjorde, nemlig at en ikke trenger å være avhengig av verken bil eller buss. For begge sin

del har de tidligere eid eller hatt tilgang til bil i hverdagen, men mistet denne muligheten på et tidspunkt. De har dermed kjent på følelsen av at en kan kjøre når og hvor en vil, men også mistet denne muligheten. Når en mister tilgangen på noe en kjenner eller har brukt før, ser det ut til at en merker tydeligere hvordan livet er uten det.

Ikke alle informantene ga uttrykk for denne frihetsfølelsen i bokstavelig form. Det er mulig at frihetsfølelsen blir mindre merkbar for de informantene som har andre transportalternativer de trives med og som de kan falle tilbake på, enten dette er bil eller buss. Frihetsfølelsen kan likevel sees i sammenheng med hvor praktisk informantene føler at elsykkelen er. Det er et transportmiddel med et større bruksområde og en større rekkevidde enn sine umotoriserte søsken. Alle ga uttrykk for at det var en god følelse forbundet med det å sykle med elektrisk hjelpkraft, og at bruken dermed oppleves som veldig positiv. Alle har trukket fram at oppoverbakker, motvind, og dårlig vær ikke er noe hinder lenger.

Anvendeligheten til elsykkelen er heller ikke bare det at den hjelper deg opp bakker og gjennom sterk vind. Det er fortsatt en sykkel i både form og funksjon, og har dermed mange av transportfordelene til en vanlig sykkel. Dette belyser Hans på følgende måte:

Om du skal du inn til byen, er det jo ikke noe problem. Ikke er det noen enveiskjøring som stopper deg, og ikke er det noen parkeringsproblem som stopper deg. Ingen ting. Det som begrenser det er jo hvis du skal ut og handle noen ting som du ikke får med deg.

Det faktum at en elsykkel fortsatt er en sykkel og ikke en moped eller bil kommer til syne kommentaren til Hans. Sykkelen gir en fleksibilitet i byen som ikke bilen klarer å opprettholde. Hans nevner både parkeringsproblem og enveiskjøring som hindre for å kjøre bil i byen, og som fordeler når en er på sykkel. Som et personlig transportmiddel er det fin teknologi, men kan begrenses i forhold til bagasjeplassen. Det er dermed ikke så lett å gjøre innkjøp av større ting og ta med på den sykkeltypen informantene i denne undersøkelsen har. Da vil en trenge en lastesykkel, sykkeltilhenger, eller tilsvarende løsning som øker lastekapasiteten.

En annen fordel med sykkelen generelt er at den kan være tidsbesparende, spesielt i rushtiden. Siden elsykkelen også sørger for at en kan sykle fortere i oppoverbakker vil den kunne fungere enda mer tidsbesparende enn en vanlig sykkel. Dette kommer til uttrykk i Per sin kommentar:

Jeg merker det jo veldig fort, spesielt med tidsbruken på morgenen. I motsetning til buss og bil. Jeg passerer jo Sluppenbrua, og det er jo det vi har av det vi kan kalle flaskehals i rushtrafikken i Trondheim. Det er jo ikke all verden tid man sparer men med bil så brukte jeg cirka tjue minutter hver vei. Nå med sykkel så bruker jeg, ja, tolv minutter hit. Og femten minutter hjem.

Per opplever med andre ord at han kan spare en del tid på å sykle fremfor å ta bilen. Sluppenbrua fungerer som en flaskehals hvor biltrafikken hopper seg opp om morgenen, og denne køen unngår man om man sykler. Intervjudeltakerne opplever sykkelens dermed som både praktisk og tidvis tidsbesparende til sykling i og rundt byen. I tillegg til dette slipper de å bli svett av å sykle, og sparer dermed også tid på jobb i form av at de ikke trenger å skifte klær eller dusje.

Av dette kan vi dermed se at informantene ikke bare forstår elsykkelen som et rent transportmiddel, men også noe som i større eller mindre grad gir en frihetsfølelse, oppleves som praktisk å ha i byen, og kan fungere tidsbesparende. Elsykkelen tilskrives dermed en rekke kvaliteter som oppleves som positive. Kan vi kanskje si at elsykkelen tar smidigheten og fleksibiliteten til sykkel og kombinerer den med rekkevidden og frihetsfølelsen bilen? Kanskje spesielt når det gjelder transport i byen? Måten informantene oppfatter elsykkelen kan tyde på at de ser på den som en form for ”frihetssykel”.

Det er likevel ikke bare brukerne som tilskriver elsykkelen mening. Som nevnt tidligere påvirker brukeren teknologien, men blir også påvirket tilbake. På hvilken måte er elsykkelen med på å gi mening til brukerne? Og hvordan spiller andres holdninger og reaksjoner inn på måten en tenker på elsykkelen og sin egen praksis? Dette skal undersøkes i det neste kapitlet.

5. Når det nye utfordrer det etablerte

Innledningsvis så vi at fysisk inaktivitet er et utbredt og helseskadelig fenomen i dagens Norge. Helsemyndighetenes anbefaling er at et voksent menneske bør være i minst 150 minutters moderat fysisk aktivitet per uke, noe under halvparten av befolkningen er anslått å være. Det er med andre ord et stort potensial for å få flere til å bevege seg mer. Å øke antall folk som sykler til jobb er ansett som en av flere ”løsninger”. Som vi så i forrige kapittel har elsykkelen gjort det lettere for informantene å velge sykkel til hverdagsreisen; de reisene en må foreta for å få hverdagen til å gå opp. Informantene mine er blitt nærmest daglige syklister med elsykkelen, selv om flere av dem ikke syklet regelmessig tidligere. Gjennom elsykkelen ser de muligheten til å transportere seg raskt og effektivt, men uten å måtte svette og slite.

Det ser likevel ut til at elsykkelen har framprovosert en liten kontrovers rundt hvordan en egentlig er ment å skulle sykle. Hva vil det egentlig si å sykle i Norge i dag, og hvordan passer elsykkelen inn i dette bildet? Hvordan kommer de etablerte holdningene om praksis og mening knyttet til sykkelen til syne gjennom denne kontroversen? Og på hvilken måte utfordrer elsykkelen dette etablerte bildet?

For å forstå dette skal vi først se nærmere på hvordan bevegelsen med elsykkelen oppleves fra brukernes side, og hvordan deres meningsskapning og identitetsforståelse er knyttet til denne sykkelbruken. Hvordan tenker og opplever informantene sin elsykkelbruk, og hva vil det si å sykle på en elsykkel?

5.1 En helsefremmende praksis?

Elsykkelen er som tidligere nevnt en sykkel med en elektrisk hjelpemotor. Som regulert av lovverket, vil denne hjelpemotoren først koble inn når en trækker pedalene rundt. Dette i seg selv vil sørge for at noen som sykler på en elsykkel må konstant trække for at sykkelen skal gå fremover. Hvordan informantene opplever denne bevegelsen, uttrykker Ove på en ganske dekkende måte: ”Nei altså, det har jo en helseeffekt, det er helt klart. Du får opp pulsen. Det er jo ikke en motorsykkel, ikke sant. Du må trække.” Selv om sykkelen har motor, gjør ikke denne hele jobben for deg. Motoren jobber heller med deg enn for deg. Dette gjelder særlig i oppoverbakker, hvor en er nødt til å trække hardere enn det en trenger å gjøre på flatmark.

Hjelpekraften er likevel god nok til at en ikke trenger å yte like hardt som en ville vært nødt til på en vanlig sykkel. Lars kom med en god beskrivelse av hvordan denne hjelpekraften kan føles:

Du må trække på pedalene hele veien. Det er som å sykle på flatmark når du sykler i motbakke. [...]

Det merker jeg nå også da, at når jeg har sykla mye om sommeren, så tar jeg jo Dybdahls vei opp fra Lerkendal på tyngre gir enn på begynnelsen av sesongen. Ikke sant. Så det er jo en treningseffekt i det. Det blir jo litt mer enn å vedlikeholde, for du blir jo i bedre form av å bruke den.

Lars sammenligner følelsen av å sykle i oppoverbakker med hvordan det oppleves å sykle på flatmark med en vanlig sykkel. Videre hevder Lars at han merker en treningseffekt gjennom bruken av elsykkelen, fordi han kan sykle på tyngre gir på slutten av sykkelsesongen enn på starten uten å bli sliten. Denne effekten er ikke Lars og Ove alene om å føle. Alle informantene har oppgitt at de føler en mosjonseffekt gjennom bruken sin.

Alle informantene bor slik til at de har en eller flere tunge motbakker på pendleruten sin mellom arbeidsplassen og hjemmet. Det er i møte med bakken og motvinden at elsykkelen kommer til sin fulle rett, og dette er en av de sentrale grunnene til at mange av informantene ikke syklet fra før av. Bakker og vind gjorde at informantene ofte kunne oppleve vanlig sykling som både ubehagelig og slitsomt.

Med elsykkelen har dette endret seg. Vi kan se at informantene tilskriver elsykkelen mening som en sykkel de ikke lenger trenger å slite på. De forstår elsykkelen på en annen måte enn den vanlige sykkel. Dette har åpnet for at elsykkelen inngår i praksisen med å komme seg til og fra jobb; en praksis de opplever som tilstrekkelig helsefremmende for deres ønsker.

Studier av elsykkelbruk tyder også på at denne helseeffekten er til stede. Som tidligere nevnt, meldte nrk.no den 23. juni i år om et pågående forskningsprosjekt i Stavanger som skal måle helsegevinsten bruk av elsykkel kan gi. Den midlertidige konklusjonen fra dette prosjektet var at alle deltakerne hadde økt oksygenopptaket sitt merkbart.²³ Videre er det også en studie utført i Sveits som har forsket på helseeffekten av elsykler. Resultatet fra forskningen viste at elsykkelen kan gi tilnærmet like stor treningseffekt som gange i motbakke (Gojanovic et al. 2011). At elsykkelen faktisk kan ha en trimeffekt er dermed tydelig.

To av informantene syklet ganske regelmessig før de gikk over til elsykkelen. Hva de tenker om å bruke elsykkelen istedenfor vanlig sykkel, kommer delvis til syne i den følgende betraktningen til Hans: ”Jeg sykla jo en del på jobb på

²³ NRK.no ”God helseeffekt med elsykkel” (10.08.2015)

sommeren med vanlig sykkel da, når det var finvær og det. Men jeg sykler jo mye mer nå da, med den elsykkelen”. Hans mener at antall sykkelturet har økt i forhold til det han hadde når han syklet tidligere, og føler dermed at elsykkelen har vært med på å gjøre at han er oftere i bevegelse enn det han ville ha vært uten elektrisk assistanse.

På spørsmål om hvordan trimeffekten på elsykkelen er i forhold til en vanlig sykkel svarte Hans: ”Den avtar litt, men summen tror jeg er pluss.” På denne måten tolker han at den økte elsykkelbruken gir like mye, eller mer, bevegelseeffekt enn sin tidligere vane med å sykle på vanlig sykkel. Han oppgir at han sykler hyppigere, og at han dermed får bevegelse oftere. Dette stemmer også overens med det Lars har oppgitt om sitt bruksmønster. For resten av informantene sin del skulle det ikke så mye til å få mer bevegelse enn de hadde tidligere, da de brukte å reise mer stillesittende før de hadde elsykkelen.

Betraktningene Hans kommer med om at han beveger seg oftere nå, passer også i forhold til det Lars oppga i sitt intervju. I likhet med Hans, syklet også Lars før han fikk elsykkel. Det er her verdt igjen å poengtere at alle informantene, inkludert Lars og Hans, ikke har noe ønske om å trene når de foretar hverdagsreisene sine. Likevel setter alle pris på den bevegelsen elsykkelen faktisk gir, siden de føler at energibruken ikke er høyere enn det de finner ønskelig og komfortabelt.

Men hva er det som har endret seg? De sitter fortsatt på en sykkel, skjønt med elektrisk hjelpekraft. Hvordan er sykkelopplevelsen endret i forhold til å sykle på en vanlig sykkel? Hans kommer med noen tanker om dette:

Nei, det positive er jo det at det er ikke noen motbakker å grue seg til. Og det er ikke noe vær å grue seg til heller, i det hele tatt. Om du har en elsykkel, så får du likevel litt fysisk trening. Du gjør det. Og det hadde nok vært mye mindre sykling med en vanlig sykkel, enn hvis jeg ikke hadde hatt den elsykkelen da.

Som det går fram av sitatet fra Hans, så føler han at elsykkelen senker en terskel. Dette er felles for alle informantene, og ved å få den hjelpekraften denne teknologien tilbyr, opplever de at de kan sykle i både motvind og i oppoverbakker uten at det blir for slitsomt. Det blir kanskje mer som Lars sa tidligere; at det føles som en bruker omtrent like mye krefter som om en sykler på flatmark.

Hvordan fortolker informantene da denne reduserte energibruken i forhold til vær og vind? Som Hans sa, føler han ikke at dette er noen hindring lenger. Da

informantene ikke ønsker å bli svett på vei til jobb, kan det være problematisk å sykle for egen maskin hvis en for eksempel er innpakket i tette regnklær. Når den delen de føler er ubehagelig minimeres, står de igjen med en sykkel som kan la dem kle seg mer som de vil uten at de står i fare for å oppleve ubehag. For å illustrere dette kan vi se på hva Ove tenker om å sykle under slike forhold: ”Ja, altså, jeg sykler i all slags vær. Det gjør jeg. Så hvis det regner så bare har jeg på regntøy. For jeg synes det bare er deilig egentlig.” For Ove gjør altså elsykkelen noe med hvordan han kan kle seg etter været. Han føler han står friere til å kle seg slik han vil, blant annet ved at en kan bruke regnklær som ville blitt for tette og klamme ved bruk av en vanlig sykkel. Været er det samme om en har elsykkel eller ikke, men med elsykkelen opplever de været på en annen måte.

En kan altså sykle uten å bli svett med elsykkelen, slik at en står friere til å kle seg slik en vil. Men hvordan opplevde informantene det å sykle i bratte bakker og sterk motvind før de fikk elsykkel? Siljes fortelling illustrerer følelsen og tanken rundt dette godt:

Så vet jeg med meg selv at det blir litt rett og slett litt heftig å sykle og bli gjennombløt av svette til og fra jobb. Det er jeg ikke klar for akkurat på den tiden av døgnet. Jeg hadde behov for å komme på jobb uten å føle at jeg måtte skifte tøy, og komme hjem igjen uten å føle meg tygd og utspytt fordi jeg var så sliten av oppoverbakkene. Så da tenkte jeg at, ”nå slår jeg til og kjøper meg elsykkel”.

Denne beskrivelsen av hvordan det kan oppleves å bruke en vanlig sykkel til jobbpendling sier noe om hvordan flere ser på det å trene på disse tidspunktene av dagen. Som Silje sier er hun ikke klar for slik fysisk aktivitet på de tidene av døgnet som en transporterer seg til og fra arbeidsplassen. Mange av informantene mine ser ut til å forstå den vanlige sykkelen i lys av denne svetten og slitet. Mange, inkludert mine informanter, ønsker rett og slett ikke å trene til og fra jobb, og dermed falt valget tidligere på løsninger som var enklere og ikke ga en slik følelse av ubehag.

Måten mine informanter har domestisert elsykkelen på gjør at de, av forskjellige årsaker, har en praksis hvor de bruker elsykkelen regelmessig til og fra jobb. Ved å starte med denne praksisen, har elsykkelen i tillegg beveget seg videre til å bli det foretrukne praktiske transportmiddelet til andre hverdagslige reiser. Siden loven anser elsykler som en vanlig sykkel, nyter brukerne godt av å kunne bruke sykkelfeltene, sykle på fortau og inn i de fleste enveiskjorte gater, i tillegg til å kunne parkere nesten hvor som helst. Dermed innehar den de samme praktiske fordelene som en vanlig sykkel, samtidig som den fjerner ”gruen” med bakker, vind, og til en viss grad vær. Elsykkelen tolkes og forstås som et hendig,

praktisk, og komfortabelt transportmiddel som innehar kvaliteter fra både sykkelen og bilen.

Som vi har sett har bruken av denne teknologien gjort at informantene langt oftere tar sykkelen fatt. Selv om det er en motorkraft til stede, er ikke denne så kraftig at den fjerner all trimeffekt. Tvert imot peker både forskning og informantenes egne erfaringer i retning av at en kan få en god mengde bevegelse og trim gjennom bruk av elsykkel.

Som vi skal se oppfattes likevel elsykkel som juks blant visse grupper i samfunnet. Hvilke erfaringer har informantene opplevd når det kommer til tanken om juks? Hvordan utspiller denne lille kontroversen rundt elsykkelens inntog i samfunnet seg? Utfordrer elsykkelen det etablerte bildet av hva en sykkel skal være? Dette skal jeg ta for meg ved å se nærmere på tanken om at elsykling er juks.

5.2 Når det å sykle ”feil” blir juks

En opplevelse alle informantene har vært utsatt for, er at de i en eller annen form har fått høre at praksisen deres med å sykle på elsykkel er juks. Disse kommentarene kommer ofte fra folk de kjenner fra før, enten kollegaer, venner, og/eller bekjente. Lars forteller blant annet om denne mentaliteten som han har møtt på som elsyklist: ”Men det jeg merker fra folk i min egen aldersgruppe og oppover, de som ikke har elsykkel, er at det er en del av dem som anser det her for å være juks”. Lars er ikke alene om å ha hørt denne typen kommentarer på bruken sin; alle informantene har fått høre kommentaren om «juks» i større eller mindre grad. Det at kommentarene ofte kommer fra kollegaer eller andre kjente, illustrerer også Per:

Int: Har du fått noen reaksjoner fra andre syklistere, eller andre folk, på at du bruker elsykkel?

Per: Nei, ikke fra andre syklistere, men i fra kollegaer. Litt sånn spøkefullt at det er litt sånn juks.

Det at en får høre kommentarer fra folk en kjenner er kanskje ikke så rart. Det er lettere å komme med utsagn til folk vi har en relasjon til fra før, fremfor helt fremmede personer. Som Per gir uttrykk for, sies kommentarene spøkefullt og dermed ikke i sinne, en erfaring alle de andre informantene også deler. De har dermed alle hørt fra noen bekjente at praksisen deres er å jukse, selv om denne er sagt på en fleipete måte.

Men hvilken type personer er det som kommenterer på dette? Gjennom intervjuene kom det frem fra flertallet av de som fleipet med ”jukset” var folk som selv pendlet til jobb med vanlig sykkel. Mot slutten av intervjuet kom Silje med en refleksjon om hvem hun hadde fått høre kommentarene fra:

Ja, treningssyklister da vet du, dem synes jo selvfølgelig at elsykkel blir juks da. Når jeg tenker meg om, så er det vel ”det er juks” har jeg fått høre av en mannlig kollega. Det er juks.

Silje peker på ”treningssyklister” og at de synes at elsykkel er juks. Flere av de andre informantene påpekte en lignende sammenheng, nemlig at kommentarene kom fra folk som selv var relativt aktive brukere av vanlig sykkel. Som vi etablerte tidligere i denne oppgaven er mye av grunnen til at informantene i utgangspunktet begynte å bruke elsykkel, et ønske om å slippe å bli svett og utslitt på vei til og fra jobb. Informantene mine forbinder altså det å sykle i Trondheimsområdet som ganske tungt, og dermed også en potensiell treningsøkt de ikke ønsker. Er det da mulig at tanken om jukset er forankret i synet på sykkelen som et treningsapparat? Eller at veien til og fra jobb er en treningsarena som elsyklister på en måte ”jukser” seg gjennom?

Også blant unge personer i tjuårene kan man tydeligvis finne tanken om at elsykkelen er litt juks. Kari har en omtrent jevnaldrende venninne som har uttrykt den samme holdningen som vi har sett tidligere:

Så har jeg ei venninne som er supersporty da, som sykler overalt med vanlig sykkel. Så hun er jo litt sånn, synes jo det er litt juks da. At jeg driver og sykler med elsykkel.

Som vi ser her forbinder Karis jevnaldrende venninne elsykkel med et element av juks. Det er vanskelig å si noe om utbredelsen av holdningen blant de forskjellige aldersgruppene ut ifra mitt materiale. Likevel er det mulig å se at tankegangen eksisterer på tvers av både alder og kjønn.

Selv om flesteparten av kommentarene var fra folk som selv syklet, var det likevel ikke slik at alle personene gjorde det. Kan det å sykle i Norge fort bli så tungt, at det blir assosiert med trening? Og har dette gjort noe med måten vi ser på sykkelen? På grunn av velstandsøkningen i samfunnet er det ytterst få som fortsatt er avhengige av å bruke sykkelen som eneste transportmiddel. Dette kan ha vært med på å skape en tankegang om at sykkelen skal være et kombinert transport- og treningsverktøy. Denne tankegangen kan ha blitt så etablert at den har rotfestet seg hos langt flere enn de som selv sykler aktivt, og har dermed blitt den rådende måten å tenke på sykkelen i Norge.

Det kan virke som vi er vitne til to domestiserte teknologier i en slags meningskonflikt. Den umotoriserte sykkelen ser ut til å være tilskrevet mening som en kombinasjon av treningsapparat og jobbsykkel. Å sykle med en vanlig sykkel i bakkene rundt, for eksempel, Trondheim kan sees på som synonymt med å bruke muskler og å trene. Det at sykkelen også forstås som en treningsteknologi, kan være en del av ”treningssyklisterens” egen identitetsforståelse. De er spreke, godt trent, og sannsynligvis klar over at de trener når de sykler. ”Treningssykkelen” spiller mest sannsynlig en sentral rolle i deres egen selvrepresentasjon, uten at vi skal gå noe dypere inn på det her.

På den andre siden kommer brukerne av elsykkelen og redefinerer hva det å sykle innebærer. De er ikke med på at sykkelen skal brukes til trening, og de synes ikke dette er praktisk eller ønskelig for sin egen del. De tilskriver først og fremst sin elektriske sykkel mening som et praktisk transportmiddel. På denne måten fjerner de treningsfortolkningen fra sine sykler. Elsykkelen ser ut til å sammenlignes med den vanlige sykkelen, nettopp fordi den fortsatt har formen til en sykkel. Formen på de to forskjellige teknologiene er relativt like, og de benyttes i mye samme arena; på ruten til og fra jobb. Men som vi har sett fortolkes de to teknologiene på forskjellige måter av sine respektive brukere, på tross av både lik design og lik bruksarena.

Tanken om at sykling med elektrisk assistanse er litt juks, eller ikke er den riktige måten å gjøre dette på, kommer fra tid til annen til syne på andre måter. Noen av informantene har opplevd å få tilrop når de sykler forbi folk uten elsykkel, eller at noen prøver å ”legge seg på hjul” med dem. Sistnevnte innebærer å sykle rett bak syklisten foran for å minimere luftmotstanden og være med i dragsuget. Fremstemann fungerer dermed som en ”hjelperytter” som det kalles i sykkelporten. En slik reaksjon i forhold til tilrop fortalte Ove om:

Int: Har du fått noen reaksjoner fra folk når du har sykla forbi dem sånn?

(Latter)

Ove: Sånn der, ”ey, har du elsykkel du da”. (Latter)

Ove har altså fra tid til annen fått tilrop fra folk han har syklet forbi. Han synes åpenbart det er litt morsomt, og ifølge han selv er ikke tonefallet i kommentarene aggressive. Like fullt er slike tilrop en god indikator på at folk reagerer på å bli forbisyklet.

Flere av informantene har også opplevd at folk har prøvd å ”legge seg på hjul” bak dem i oppoverbakker. Lars forteller blant annet om hvordan han opplever dette:

Når jeg for opp Vestoppparten senest i går, så sykla jeg forbi en sånn treningssyklist med en litt sånn tøff offroader. Og jeg sykla forbi han, og en andre, og tredje oppi der, men én, han la seg på hjul altså. Han la seg helt sånn oppi bak, for da var jeg hjelperytteren hans. Sånn at han fikk ikke luftmotstand. Og det der har skjedd noen ganger. Da vet jeg ikke helt om jeg skal bli irritert eller flire. De blir jo åpenbart veldig provosert. Også skal dem legge seg helt bakpå, og da skaper de i og for seg en situasjon som er litt ubehagelig. For det å ha noen som sykler ganske fort helt oppi ræva på deg det er ikke noe sånn... Bremses jeg nå så smeller det, ikke sant. Også blir jeg litt flirfull av det også.

Som Lars poengterer virker det som at flere blir åpenbart provosert over å bli forbisyklet av noen på elsykkel. Noen reagerer på dette ved å legge seg på hjul, og det er tydelig at Lars er usikker på hvordan å reagere på dette. Han synes det både er litt ubehagelig, men samtidig litt festlig.

Det begynner å se ganske tydelig ut til at det å sykle i Norge er tett assosiert med fysisk bevegelse og trening. Å sykle kun for transportens skyld ser dermed ikke ut til å være vanlig, noe som kan komme av at bakker og motvind fort gjør selv korte turer til en treningsøkt. Når noe bryter med denne tankegangen ved å legge til hjelpekraft på ”treningsapparatet”, ser det ut til at ”juks” blir reaksjonen på dette. Lars kom med en litt festlig refleksjon rundt dette fenomenet:

Lars: Nei jeg tøyser litt med dem når de sier det er juks, og sier at det er den protestantiske etikken som slår gjennom. At det skal gjøre litt vondt å sykle.

Int: Skal gjøre litt vondt å sykle?

Lars: Nei det skal ikke være gøy å sykle. Det skal være; ”du skal sykle ditt ansikt sved” (latter). Ikke sant. Du får liksom et litt sånn puritansk inntrykk av at det å få denne hjelpen gjør det litt sånn mindreverdige da.

[...]

Men du merker en litt sånn der skepsis til at dette her er feil måte å sykle på da.

Som Lars litt spøkefullt poengterer, virker det som om sykling i Norge i dag er forbundet med tanken om at en skal bruke sine egne muskler. Videre peker han på at det noen synes det er litt mindreverdige å motta hjelp til å trække på sykkelen, og at denne måten å gjøre det på er ”feil måte å sykle på”. Det skal nesten gjøre litt vondt å sykle. En skal helst trene. De sosiale gruppene som tilskriver sykkelen meningen som en form for treningsapparat ser altså ut til å reagere med skepsis på denne nye måten å sykle på. Elsykkelen bryter med den etablerte forestillingen om hva en sykkel skal være, og reaksjonen er å kalle det juks.

5.3 Om å utfordre det etablerte

Som vi har sett kan vi altså påstå at sykkelen i Norge ikke bare er forbundet med transport, men også egen muskelbruk og trening. Hva er det som gjør at bruk av vanlig sykkel blir forbundet med trening? To sentrale påvirkere som peker seg ut er topografien og været. Norge er et land med mange bakker og relativt få flate områder. Trondheim er som nevnt ikke et unntak, og som syklist ender en fort opp med å måtte sykle i motbakker for å komme seg dit en skal. Værmessig sett kan sykling i motvind oppleves som veldig tungt, og det er viden kjent at været over store deler av Norge kan være både surt og varierende. Når selve sykkelturen er tung, kan det være vanskelig å kle seg etter været om en ikke ønsker å komme svett fram til jobb. Det kan være vanskelig å ikke bli ”tvunget” til å både trene og svette når en skal sykle for egen maskin. Både bakkene og vinden (gjerne i kombinasjon) kan dermed tolkes som egne aktører som er med på å påvirke mentaliteten mange ser ut til å forbinde med sykkelen.

Når det er bakkene som utgjør den store konstante hindringen man skal overkomme, er det også nærliggende å si at det er her mye av treningen finner sted. Det er også mulig at noen anser sykling i motbakker som en konkurranse. Det kan i så fall være mulig å snakke om ”konkurransen om bakken” som bakgrunn for måten noen reagerer i forhold til å bli forbisyklet av syklistere med elektrisk assistanse. Sykling i motbakke krever som sagt trening og stor styrkebruk; så kommer elsyklistere og ”jukser” seg bort fra denne treningen, og sykler forbi dem som ”gjør det skikkelig”. Den etablerte måten å gjøre det på.

Gjennom intervjuene kom det også fram at det er nesten bare i oppoverbakker at informantene tar igjen andre syklistere. I både nedoverbakke og på flatmark vil hastighetsforskjellen være mye mindre, og de som treningssykler kan til og med sykle litt fortere. Flere av informantene har sagt at de blir forbikjørt av treningssyklistene på både flatmark og i nedoverbakke. Det er med andre ord i motbakkene elsykkelen virkelig merkes.

Dermed kommer elsykkelen og bryter med den etablerte forestillingen om hvordan en sykkel skal brukes. Satt litt på spissen kan vi si at den etablerte transportsituasjonen i dag er ”todelt”.

- På den ene siden har finnes bil og buss hvor transporten er preget av stillesitting og en forventning om komfort. Denne typen transport er forventet å være fleksibel, praktisk, og lite fysisk anstrengende.
- På den andre siden av skalaen befinner sykkelen seg. Dette transportmiddelet krever at en bruker egen muskelkraft for å komme seg av gårde, og bevegelse er naturlig nok forventet. Den er ofte lettere å håndtere i bybildet enn bilen, men på grunn av bakker, vind og vær blir reisen fort en treningsøkt. Noen har ikke noe imot dette, og velger å

benytte en del av hverdagsreisen, jobbpendlingen, som en treningsøkt. Andre igjen ser på denne samme energibruken som ubehagelig og forbundet med slit.

Denne transportsituasjonen kan vi kalle for det etablerte ”bevegelsesregimet”. Inn her kommer elsykkelen med ett bein i hver ”leir” og på en måte utfordrer status quo. Denne teknologien har formen og fordelene til en sykkel, men forstås samtidig av brukerne som et transportmiddel med funksjonen og fordelene til en bil. Denne ”sykkelen” kommer dermed og utfordrer det etablerte, og flytter både kraftbesparelsen og komforten fra den ene siden av skalaen, inn i ”sykkelsfæren”.

Reaksjonen ”juks” virker dermed som en måte å snakke om dette nye fremmedelementet på. Det er en måte å reagere på, fordi det bryter med det etablerte. Det som utfordres er hvordan sykkelene har blitt domestisert av de eksisterende sykkelbrukerne. Ved å snakke om denne utfordreren på en måte som ”presser” det ned litt, er en med på å ufarliggjøre og devaluere praksisen; dette ”jukset”.

I denne sammenhengen er det verdt å trekke fram det Skjølvold (2015) nevner om riktig og gal bruk av en teknologi. Han trekker fram at holdninger knyttet til teknologibruk ofte kan være påvirket av ”moralske vurderinger” om hva som er god og dårlig bruk. I dette tilfellet kan det virke som sykling med egen muskelkraft knyttes til en ”høyere moralsk standard” enn det å sykle med hjelpekraft gjør. Bak snakket om juks kan det virke for at det ligger en holdning om at dette ikke er den skikkelige måten å gjøre det på. Som Skjølvold poengterer videre: ”Dermed blir ikke teknologibruk bare teknologibruk, det blir også et uttrykk for hvem du er og hvilke vurderinger du har omkring hvordan et liv bør leves” (Skjølvold 2015: 163). Dermed kan treningssyklisters bruk av vanlige sykler anses som en sterk del av deres identitet. For dem er sykling tett knyttet opp til å trene. Så kommer noen og fjerner hele denne meningen fra sykkelene ved å putte en elektrisk hjelpemotor på den.

Dette kan virke som noe av bakgrunnen for tankegangen om juks. Det eksisterende bevegelsesregimet som vi er vant med i dag er i ferd med å bli utfordret av elsykkelenes inntog. Brukerne av elsykkelen har en del av den samme praksisen som trenende jobbsyklister, nemlig å sykle til og fra arbeidsplassen. Men elsykkelbrukerne redefinerer for seg selv, og kanskje dermed for andre også, hva det vil si å sykle. Sykling trenger ikke å være forbundet med trening og slit.

Men hvordan forstår brukerne av elsykkel sin egen praksis? På hvilken måte spiller valget av å bruke elsykkel inn på informantenes egen identitetsforståelse? Og føler informantene selv at det er juks å bruke elsykkel?

5.4 Ikke trening, men transport

Det er tydelig at elsykkelen forbindes med juks blant de som ser på sykkelturen som trening. Lars oppsummerer på den dekkende måte informantenes tanker om hvorvidt det de driver med er juks:

Nei jeg synes ikke det er juks. Jeg kommer meg fort hjemmefra til jobb jeg, på sykkel, med en god mosjonseffekt og rimelig fort. Og det uten å kjase meg helt ut. Så jeg ser ikke hva jukset skulle være.

Ut ifra dette sitatet kommer det tydelig fram at Lars ikke anser sykling med elektrisk hjelpeskraft som juks. Denne holdningen til å sykle på elsykkel er det ikke bare han som har, men også resten av informantene. Sitatet viser et godt eksempel på hvordan informantene har domestisert elsykkelen. I forhold til den praktiske dimensjonen har de tatt i bruk elsykkelen primært som et jobbpendlingsverktøy. Symbolsk tilskriver de elsykkelen mening som et praktisk og raskt transportmiddel som gir mosjonseffekt uten at det skal være slitsomt. Gjennom å ha møtt på kommentarene juks, har alle bevisst eller underbevisst, tatt stilling til hva de mener om praksisen sin. Ingen av informantene ser på det de gjør som juks, og argumentasjonen bak dette har Lars oppsummert ovenfor.

Elsykkelen sees altså ikke på som juks, fordi det ikke er noe å jukse mot når en ikke tilskriver den en mening som et treningsapparat. Denne tankegangen belyser også Per ganske godt:

Hva er alternativet? Ja, jeg kan sykle vanlig sykkel, men som jeg sier, den treningen der får jeg jo i andre sammenhenger. Jeg trenger ikke å bruke tiden fra jobb for å trene nødvendigvis. Så fjerner jeg en bil ifra rushtrafikken. Dermed bedrer jeg jo også framkommelighet for de andre.

Som Per sier har han ikke noe ønske om å bruke tiden til og fra jobb til å trene. Dette kan han gjøre i andre sammenhenger om han ønsker det. For han og de andre informantene er det dermed ikke snakk om noen konkurransefølelse, prestasjonstrang, eller treningstanke forbundet med det å sykle på elsykkelen. Det er snakk om et alternativ til bil eller buss. Som flere har beskrevet tidligere så sykler de mye mer nå enn før. For mange var ikke sykkel en gang et alternativ før elsykkelen.

Hvordan den vanlige sykkel forstås i dag kan vi også se nærmere på ut ifra domestiseringsperspektivet. Den ordinære sykkel er av noen sosiale grupper tilskrevet en annen mening enn det elsykkelbrukerne har tilskrevet elsykkelen. De som tenker på elsykling som juks ser dermed ut til å tenke at de selv utfører den ”rette” måten å sykle på. Sykkelen har allerede symbolsk blitt domestisert og etablert i større eller mindre grad i den norske befolkningen. Tanken om at sykling er noe en skal gjøre for egen maskin for å gjøre det skikkelig, ser dermed ut til å være rådende. Reaksjonen om at dette nye er å ”jukse” kan dermed ses på som en måte å reagere på når noe kommer og bryter med det kjente og kjære. Elsykkelen utfordrer det etablerte ”bevegelsesregimet” og tanken om hvordan sykkel skal brukes.

Praksisen informantene mine har konstruert rundt elsykkelen har gjort til at de sykler:

1. Mer, oftere, lenger enn de vanligvis ville ha gjort på en vanlig sykkel. Dette gjelder også når det regner eller er surt vær ute.
2. De sykler i det hele tatt; før elsykkelen var det for flere av informantene ikke et alternativ å sykle, og det var buss og/eller bil det gikk i. De beveger seg naturlig nok mer enn de gjorde før; de beveger seg på et tidspunkt de tidligere bare satt i ro.

Ved å tilskrive elsykkelen den meningen som informantene i denne oppgaven gjør, så anser de ikke selv praksisen sin som juks. Som vi så innledningsvis i dette kapitlet, gir bruk av elsykkel en helseeffekt, noe som også er en motivasjon bak bruken. Brukerne får dermed transportert seg rundt, og samtidig bevegelse og en helsegevinst. Elsykkelen har dermed åpnet for en ”sunn praksis” som også inngår som en del av deres egen identitetsforståelse. De er både klar over og setter pris på helseeffekten de får som følge av praksisen de har konstruert rundt denne teknologien.

Men anses elsykkelen i tillegg som en miljøvennlig løsning når det kommer til transport og miljø? Ligger det noen potensielle kontroverser knyttet til elsykkelen i det perspektivet? Anser informantene selv praksisen sin som miljøvennlig, og på hvilken måte spiller i så fall dette inn på deres identitetsforståelse?

6. Miljøvennlig komfort

Som etablert innledningsvis i denne oppgaven, står både verden og Norge ovenfor en rekke utfordringer når det kommer til miljø og klimagassutslipp. Å finne gode miljøvennlige løsninger på dette er ikke enkelt, blant annet fordi det er en spenning mellom hensyn til klimaet og forventningen om komfort i samfunnet. Norge kan sies å være et ”komfortsamfunn”, som betegnes som en kultur hvor det er en høy forventning om at livet skal være komfortabelt og enkelt. Aller helst skal komfortnivået øke, og de fleste er ikke villige til å legge om livsstilen om dette innebærer et lavere komfortnivå (Sørensen 2007: 20). Dette betyr at miljøvennlige løsninger bør være fristende å ta i bruk for at de skal bli mest mulig suksessfulle. Kan elsykkelen være en slik teknologi?

Det er stor trengsel av motorisert trafikk på veiene, som ofte forekommer i og rundt byene. Biler virvler opp svevestøv, slipper ut eksos, og bidrar i tillegg til de globale utslippene. Det er stor enighet om at noe må bli gjort for å snu utviklingen i retning mer miljøvennlige transportmidler og «renere» byer. En av de store utfordringene med disse problemene er at ingen enkelt løsning er egnet til å løse problemet alene. Å utbedre kapasiteten på veinettet vil legge til rette for mer biltrafikk. Å bygge ut kollektivtransporten til å egenrådig håndtere rushtiden kan bli en dyr investering hvor mye av systemet ender opp med å være lite brukt resten av døgnet. For å bidra til en bærekraftig transportsektor, er det derfor bestemt at andelen sykling, gange, og kollektivtransport skal økes. Målet er at all fremtidig vekst i transportbehovet skal dekkes av disse midlene i samspill.

Sykling er en av de løsningene som har et stort potensial til å dekke transportbehovet til flere personer. Følgelig er det et stort fokus på å styrke sykkelens posisjon som fremkomstmiddel, spesielt i byene. I Trondheim er blant annet Miljøpakken opprettet som et grep for å få flere til å sykle, i tillegg til å gå og reise kollektivt. Som vi har sett så langt har elsykkelen bidratt til å få informantene mine til å bruke sykkelen oftere enn det de gjorde tidligere.

Som vi så i forrige kapittel, spiller helseeffekten og påstandene om juks en rolle for hvordan informantene ser på elsykkelen og forstår seg selv og sin bruk. Spiller miljøvennlighet en lignende rolle i identitetsforståelsen deres? Og var miljøvennlighet en sentral drivkraft bak det å skaffe og bruke elsykkelen? Hvordan har informantene domestisert elsykkelen i forhold til miljøaspektet?

6.1 En mulig kontrovers om miljøvennlighet

En elsykkel er en vanlig sykkel med ekstra komponenter lagt til. Disse inkluderer et batteri, en motor, og et kontrollpanel eller en kjørecomputer. Vanlige sykler har ikke disse ekstra elementene; dermed har enkelte personer satt spørsmålsteget om elsykkelen kan kalles en miljøvennlig teknologi. Denne tankegangen har blant annet Lars møtt på:

Jeg er politisk organisert i (Politisk parti) da, så var jeg på landsmøte her og da var det en diskusjon omkring det her med momsfratag for elsykler, som var et forslag som vi diskuterte. Og i kjølevannet av det så kom det en sånn ”dette erstatter ikke biler, dette erstatter sykler, så dette er mindre miljøvennlig fordi du får en batteriteknologi på noen ting som i utgangspunktet ikke har det”. Og det har jeg sett fremført som en sånn innvending mot det da. Men det tror jeg bare delvis stemmer altså. Det kan nok stemme. Men for min del betyr det at jeg sykler mindre på vanlig sykkel, men det betyr også at jeg kjører mindre bil da.

Som Lars viser i sitatet, eksisterer tanken om at elsykkel ikke er så miljøvennlig. Innvendingen går ut på at elsykler ikke gjør annet enn å erstatte vanlige sykler med motoriserte utgaver, og dermed gjør lite for å bedre miljøet. Som Lars sier, så føler han at dette bare delvis stemmer, siden han i tillegg til å sykle mindre på vanlig sykkel også kjører langt mindre bil enn tidligere. Som en konsekvens av dette minkes den totale bilbruken til Lars.

Funnene fra kapittel fire og fem i denne oppgaven viser at de fleste av intervjudeltakerne ikke syklet før de tok i bruk elsykkel. Felles for alle er at de nå sykler ofte; tilnærmet hver dag i sesong. For alle har dette betydd redusert bil- og bussbruk i den delen av året de bruker elsykkelen. I forhold til utvalget i denne oppgaven er det dermed lite som taler for påstanden om at elsykler bare erstatter vanlige sykler, og ikke biler.

Resultatene fra en studie fra Transportøkonomisk institutt tyder også på dette. De har undersøkt hvem som er sannsynlige til å begynne å bruke elsykkel. Undersøkelsen er foretatt av Aslak Fyhri og Hanne Beate Sundfør, og funnene viser at de som allerede sykler mye fra før er lite sannsynlige til å være interessert i å begynne å sykle på elsykkel. De som stilte seg mest positive til å begynne å sykle på elsykkel var de som syklet litt fra før, etterfulgt av de som ikke syklet i det hele tatt (Fyhri og Sundfør 2014). Funnene peker i retning av at flest nye elsyklister vil komme fra de som i utgangspunktet ikke sykler mye fra før. Dette stemmer godt overens med funnene i denne masteroppgaven.

Det kan tidvis være vanskelig å bedømme hvor miljøvennlig en teknologi er. I tillegg til rent kvantitative tall om for eksempel utslipp ved produksjon og transport, kommer det et kvalitativt element med i bildet. Miljøvennlighet handler også om hvordan den aktuelle teknologien forstås og fortolkes i forhold til andre relaterte teknologier i samfunnet. Rent produksjonsmessig vil en elsykkel forurense mer enn en vanlig sykkel, fordi den har to ekstra teknologiske komponenter. I tillegg vil elsykkelen bruke strøm fra strømmettet gjennom hele dens levetid som elektrisk sykkel.

I en diskusjon om elsykkelenes miljøvennlighet er det likevel nødvendig å trekke inn hva det er reelt å sammenligne den med. I dette tilfellet er det mye som tyder på at elsykkelen i langt større grad erstatter bil- og bussbruk, enn bruk av vanlig sykkel. Elsykkelen kan altså tolkes både som en miljøvennlig og ”miljøfiendtlig” teknologi. Lars reflekterte videre rundt dette:

Jeg har sett en del kritikk som har kommet mot det at man erstatter sykkel med elsykkelen. Kanskje stemmer det til dels, men jeg tror i like stor grad at det vil bety at man kan erstatte bil eller kollektivtrafikk med elsykkel. Og at det har en positiv effekt i forhold til redusert bilisme, redusert utslipp, og den der type ting. Så det ligger en liten sånn der også, mener jeg da. Det er sånn typisk utprega grønn teknologi vil jeg mene da.

Lars mener at utsagnet om at elsykkel erstatter vanlige sykler bare delvis stemmer. For hans egen del erstattet det hans vanlige sykkelbruk, men reduserte samtidig bilbruken hans. Dette tror han er overførbart til flere enn seg selv, og dermed kan fungere som en ”grønn teknologi” som vil få flere bil- og bussbrukere over på sykkel.

Denne fortolkningsmessige fleksibiliteten kan være grunnlag for en fremtidig større kontrovers knyttet til bruk av elsykkelen. Det er for eksempel mulig at det er negative langtidseffekter knyttet til bruk og kast av de teknologiske komponentene på elsykkelen som vi enda ikke vet om. Slike potensielle utfordringer beskriver Hanna Bredesen (2015) i sin masteroppgave: ”Elsykkelenes teknopolitiske utfordringer i Trondheim”. En potensiell bekymring som hun oppdaget, er hva som skjer med batteriene når de skal kastes. Vil de bli kastet på riktig måte, kan de resirkuleres effektivt, og er det noen batterityper som er mer miljøskadelige enn andre? (Bredesen 2015: 48) Dette er spørsmål som ikke er knyttet til elsykkel i stor grad enda, men som muligens kan komme til å blusse opp på et senere tidspunkt. Det er uansett et viktig poeng å trekke fram at selv om noe anses som en løsning i dag, trenger ikke det å bety at det blir det i morgen. Det er også sannsynlig at dagens løsninger skaper nye utfordringer etter hvert som de blir mer utbredt. Dette er det likevel vanskelig å si noe om, da det er umulig å vite hvilke meninger

elsykkelen blir tilskrevet i fremtiden, og hvorvidt disse er konfliktfylte eller ikke.

Sett i lys av at elsykkelen kan erstatte både bilbruk og bussbruk, er det mulig anse den som en relativt miljøvennlig teknologi. Den oppfattes mer miljøvennlig enn transportalternativene den erstatter, og i likhet med den vanlige sykkel er elsykkelen også utslippsfri i bruk. Dermed vil den lokalforurensende effekten av elsykkelen være like lav som en vanlig sykkel, både i form av null eksos, av svevestøv, og lavt støynivå. Som sett ovenfor oppgir Lars at han faktisk kjører mindre bil som følge av elsykkelen. Dette er han langt ifra alene om, og alle de andre informantene har redusert bilbruken sin i den perioden av året de bruker den. Som etablert tidligere, oppga flere av informantene at de enten brukte bil eller tok buss til og fra jobb før de begynte med elsykkel.

Elsykkelen har altså blitt domestisert på en slik måte at den inngår i en ”miljøvennlig” praksis. Denne nye praksisen er å sykle med elektrisk assistanse til og fra jobb, og til andre personlige transportformål. Elsykkelen inngår på denne måten i konstruksjoner av praksiser som er mer miljøvennlige enn den informantene hadde tidligere. Men hva slags meningsdannelse knytter informantene til sin bruk av denne teknologien? Er miljøvennlighet en viktig motivasjon for dem i valget av å benytte elsykkelen som transportmiddel? Hvordan har informantene domestisert elsykkelen i forhold til det miljøvennlige aspektet?

6.2 Om å sykle miljøvennlig

Elsykkelen inngår i en miljøvennlig praksis; informantene har ved å ta i bruk elsykkelen redusert sin bilbruk tilsvarende. De bidrar på den måten med å bedre framkommeligheten i trafikken, og å redusere utslipp. Men hvordan fortolker de den miljøvennlige praksisen sin? Lars forteller hva han synes er positivt, og trekker i den sammenhengen fram elsykkelens miljøvennlighet:

Int: Hva er det du egentlig synes er positivt med elsykkel? Både for den du har, men også for elsykkel generelt?

Lars: Altså, for meg personlig så er det jo at jeg får en mosjonseffekt som ligger på et nivå som jeg synes er greit. Mer sånn samfunnsmessig sett da, hvis en tenker litt historie, er alt for høy biltrafikk et av de problemene vi har. Og det er et problem på veldig mange måter, både i forhold til byplanlegging og i forhold til forurensning. Og folkehelse i og for seg. For min del i hvert fall så betyr elsykkel mindre bilbruk. Og det tror jeg ligger i at det er nesten like effektivt. Du har ikke de samme hindringene i forhold til vær og føre (som på vanlig sykkel), i hvert fall til vær da. Og så er det gøy.

Det er interessant å merke seg at han nevner mosjonseffekten som en viktig personlig årsak til å sykle, og det miljøvennlige aspektet i forhold til samfunnet som en helhet. Med andre ord har han tanker om hvordan elsykkelen kan være en løsning på samfunnsproblem relatert til transport og utslipp. Her ser vi et eksempel på den symbolske dimensjonen av domestiseringsprosessen, hvor Lars tilskriver elsykkelen mening både i forhold til det personlige og det samfunnsmessige. Det personlige er det som har størst betydning i forhold til hvorfor han selv har konstruert og opprettholdt den praksisen han har, mens det samfunnsmessige blir forstått mer som et positivt tillegg.

Gjennom intervjuene med de andre informantene kom lignende informasjon fram. Av grunnene til at de begynte å sykle, var ikke miljøvennlighet vektlagt like tungt som andre hensyn. Denne måten å forstå sin egen praksis uttrykker Silje tydelig. På spørsmål om miljøet var en motivasjon bak anskaffelsen hennes svarte hun:

Nei, jeg tror nok ikke at miljøhensyn har hatt noen sånn stor betydning for meg, så det hadde nok ikke det. Jeg skulle kanskje egentlig ha tenkt det, men jeg syntes jo det var veldig greit å kjøre på jobb på Lade da jeg hadde bil. Og det gikk jo mye fortere enn å ta bussen igjen, og så var det jo veldig behagelig å kjøre da. Men det ville nok ikke ha vært sånn avgjørende for meg nei. Akkurat den biten. Da går det mer på tid, og penger.

Som hun sier så følte hun at hun egentlig skulle ha tenkt det, men at hun likevel ikke gjorde det. Konstruksjonen av praksisen hennes er dermed ikke dannet med bakgrunn i at elsykkelen miljøvennlighet. Det er andre hensyn som kommer før miljøet, og hun trekker blant annet frem tid og penger. Tidsmessig sett kan hun bruke elsykkelen til å komme seg fort til og fra jobb og andre ærender. En vanlig sykkel ville ha gjort dette om til en treningsøkt i tillegg, og bussen synes hun går for tregt. Videre kommer penger inn i bildet. Hun hadde ikke råd til en bil, og det alternativet ble dermed utelukket.

Resten av informantene vektla heller ikke miljøvennlighet som en av hovedgrunnene for å sykle elektrisk. De ga det vi kan kalle ”praktiske hensyn” høyere prioritet; rutiner som er forenelig med hverdagen og lar dem opprettholde mange av de andre praksisene livet deres består av. For noen var det tid- og pengebesparelse som ble tungt vektlagt, og for andre var det trimeffekten og muligheten for å sykle uten å bli svett som virket viktigst. De var med andre ord avhengige av en teknologi som ga dem mobilitet, uten at dette skulle være for dyrt, ubehagelig, eller upraktisk. Miljøhensyn ser derfor ut til å være domestisert inn på en slik måte at det heller blir en ”positiv bieffekt” som de setter pris på, uten at denne er viktig i forhold til hvorfor de bruker

elsykkelen. Miljøet er ikke nevnt som en motivasjon bak anskaffelsen, og det er heller ikke en drivende kraft bak hvorfor de velger å bruke elsykkelen.

Symbolsk sett spiller dermed miljø bare en liten rolle. De tilskriver elsykkelen mening som en miljøvennlig teknologi men vektlegger ikke dette like tungt som praktiske hensyn. Det er likevel slik at praksisen deres er miljøvennlig, uavhengig av hvorvidt miljøvennlighet var en motivasjon eller ikke. Praksisen med å benytte elsykkelen til hverdagsreisen blir derfor mer miljøvennlig enn om de hadde fortsatt å bruke bilen. Det vi ser er at elsykkelen blir et reelt og fristende alternativ, ikke fordi den er miljøvennlig, men fordi den er praktisk og komfortabel å bruke. Miljøvennlighet blir værende med som en ”ekstra komponent” på kjøpet, og fungerer som en positiv bieffekt.

I sin tur er denne miljøvennlige bieffekten med på å påvirke identitetsforståelsen deres. Selv om miljøhensyn ikke var utslagsgivende for valget av elsykkel, tenker de likevel på både elsykkelen og praksisen sin som miljøvennlig. Dermed spiller elsykkelen en rolle i tanken om miljøvennlighet og hvordan de forstår seg selv i lys av dette. Det at informantene begynte å tenke på miljøvennlighet som en del av sin selvforståelse etter anskaffelsen er også mulig å se hos brukere av elbil (Ryghaug og Toftaker: 2014). Ved at de tolker framkomstmiddelet sitt som miljøvennlig, blir det dermed en del av deres personlige meningsskaping rundt teknologien og forståelsen av seg selv. De blir på en måte ledet til å tenke miljø som en del av sin egen identitetsforståelse, blant annet når de blir utfordret på hvor bra praksisen deres er.

Miljøtankegangen til informantene har også kommet til syne ved at praksisen deres har blitt kalt for juks. Gjennom å ha blitt ”utfordret” på hvorvidt praksisen deres er en fornuftig en, er det flere som har argumentert tilbake med det miljøvennlige aspektet. Dette kommer til syne i det følgende sitatet fra Per: ”Så fjerner jeg en bil ifra rushtrafikken. Får redusert trafikken i forhold til framkommelighet, ikke sant? Jeg bedrer jo framkommelighet for de andre.” Som Per sier så betyr elsykkelbruken hans at det er én mindre bil på veien, og at han dermed bidrar til å skape mer plass og bedre framkommelighet. Bedre framkommelighet vil igjen kunne gjøre at flere som har behov for å bruke bilen har plass til dette uten at køen blir for stor. Per forstår dermed praksisen sin dit hen at han er med på å bidra til en bedre trafikkflyt. På et annet tidspunkt i intervjuet fortalte han at i møtet med ”juks” pleide å ”spille ut miljøkortet”. Med andre ord, argumentere med utgangspunkt miljøvennlighet.

Elsykkelen tilskrives her mening som en miljømessig teknologi. Som det går fram av tidligere sitater, legger informantene positive miljøegenskaper til elsykkelen i form av at de føler de fjerner en bil fra trafikken, og at de ikke

slipper ut noen klimagass. I møte med kommentarer om juks har flere også trukket fram miljøargumentet som en positiv konsekvens av at de sykler med elkraft istedenfor å kjøre bil. Det kan dermed også virke som at elsykkelbruken i møte med ”jukset” har vært med på å gi flere av informantene en mer miljøvennlig identitetsforståelse. Miljøpraksisen er likevel grunnlagt i at elsykkelen fungerer som et både praktisk og effektivt transportmiddel. Det er en komfortabel sykkel. Kan vi da også snakke om elsykkelen som en form for komfortsykkel?

6.3 En komfortabel sykkel til et komfortabelt liv

Etter det vi har sett så langt, virker det som om elsykkelen på mange måter fungerer som en komfortabel løsning for å få hverdagen til å gå opp. For informantene var det denne praktiske komforten som gjorde at elsykkelen ble den transportløsningen de endte opp med. Det følgende sitatet fra transportsykel.no sier noe om hva som har gjort elsykkelen så populær hos mange:

De er lut lei av å tilbringe morgenen i bilkø og lete febrilsk etter parkeringsplasser. Sykkelen er smidigere i bytrafikken. Men med vanlig sykkel rekker de ikke både kundemøtet og barnehagen. De trenger en sykkel som lar dem komme mye fortere fram uten å svette. For disse kundene blir elsykkelen løsningen. For andre handler det mer om å senke terskelen for å komme seg ut på sykkel tur, i byen eller i marka.²⁴

Nettopp det at sykkelen er mer smidig i trafikken enn bilen gjør at den faktisk er konkurransedyktig på tidsbruk, spesielt i rushtiden. En kan komme seg fort og komfortabelt fram også, fordi en slipper å trene og svette for å få det til.

Men hva er det komforten innebærer? For mine informanter innebærer den komfortable sykkelen at de har en effektiv transportløsning som lar dem:

- Sykle og få frisk luft
- Få en tilstrekkelig mengde bevegelse men slippe trening og svette
- Står friere i valg av klær
- Slippe stress
- Oppleve en frihetsfølelse
- Reise tidseffektivt

Dette er alle elementer som informantene knytter til elsykkelbruken sin, og på den måten kan vi se at komfort sys sammen med miljøvennlighet. I kombinasjon

²⁴ Transportsykel.no ”EV Oslo: Suksessen på Storo” (04.08.2015)

gir komfortaspektet og miljøaspektet en teknologi som lar brukerne transportere seg både praktisk og med god samvittighet.

Som nevnt kan Norge anses som et ”komfortsamfunn”. Dette stiller spesielle krav til at miljøvennlige løsninger må være komfortable og enkle for å bli akseptert. Når store deler av samfunnet er innstilt på at livet skal være lettvent og praktisk, men samtidig være åpent for at en kan ”unne seg visse goder”(Næss og Ryghaug 2007: 65) fører dette til at det er vanskelig å legge opp til et mer bærekraftig samfunn. Komfort er altså viktig for at folk skal ønske å etablere praksiser rundt en viss teknologi. Dette gjelder spesielt om vi har tilgang, til eller en forventning om, en mer komfortabel løsning. Hvordan viktigheten av en praktisk og lettvent løsning kan oppfattes for å få hverdagen til å gå opp, kan vi se i det følgende sitatet fra Kari:

Kari: Det er litt greiere å bare sette seg i bilen og kjøre. Men jeg har jo ikke så lyst til det på en måte, fordi jeg er veldig fornøyd med elsykkelen. Og jeg ser jo nå i ettertid at jeg synes det er veldig positivt med den bevegelsen du får.

Int: Bevegelse, luft. Kanskje litt mer opplagt når du kommer til jobb?

Kari: Ja. Absolutt. Og når jeg kommer hjem fra jobb, så rekker jeg ikke å bli helt trøtt på vei hjem slik jeg blir i bilen, fordi jeg må liksom holde på hele tiden. Jeg regner likevel med at vi kommer til å kjøpe oss bil, når vi får råd til det. Men jeg gruer meg litt.

Selv om hun nå har elsykkel og sykkelhenger som løsning, synes hun det er lettere å benytte bilen for å kjøre ungen i barnehagen og så kjøre til jobb. Hun setter likevel pris på bevegelsen bruken av elsykkelen gir henne, og at hun dermed gruer seg litt til hun får permanent tilgang på bil, fordi hun er redd for at det skal bli mer lettvent å bare ta den istedenfor sykkel.

Siden informantene ikke ønsket at hverdagsreisene deres skulle være en treningsøkt, anså de derfor den konvensjonelle sykkel som et ubehagelig og upraktisk alternativ. De fleste hadde tilgang til en mer komfortabel og praktisk (og dermed foretrekkbar) løsning. Likevel, når denne bortfalt var det flere som så etter en ny teknologi som kunne oppfylle en del av de samme forventningene til mobilitet og ønske om komfort som bilen hadde gitt. Dermed ble elsykkelen et langt mer fristende alternativ enn en vanlig sykkel.

Dette gir også en innsikt i forhold til hvorfor ikke bevissthet rundt miljøproblemer er nok til å få oss til å velge miljøvennlig. Det er en generell forventning om et visst nivå av komfort i dagens samfunn, og ytterst få vil frivillig gå ”ned” til et lavere og mindre praktisk komfortnivå enn det vi hadde tidligere. Gjennom å intervju nordmenn om deres energi- og klimaholdninger

fant Næss og Ryhaug ut at ”man gjerne kan handle miljøvennlig, så fremt det er lettvint og ikke tar altfor mye tid og krefter.” (2007: 75). Det skal altså ikke kreve for mye av en for å handle miljøvennlig. Dette var nettopp det Silje vektla tidligere da hun fortalte om hennes miljøtanker. Hun følte hun burde ha hatt miljø som en sterk motivasjon, men innrømmet at det ikke hadde så mye å si i valget hennes. Hun syntes det var så praktisk å kunne ta bilen til og fra jobb når hun ikke orket å sykle. Det var en mer komfortabel løsning med bil, og å skulle begynt å reise ”mer miljøvennlig” uten elsykkel ville betydd et ganske stort tap av komfort for henne.

Når det kommer til folks prioriteringer oppsummerer sitatet til Per dette godt. Han fortalte at han ikke hadde planer om å sykle om vinteren, og på spørsmål om hva dette kom av sa han: ”Målet for de aller fleste er jo å komme seg på jobb. Egentlig så fort som mulig. En ønsker ikke å drive og bale i djup snø.” Dette er overførbart til det å skulle sykle på vanlig sykkel til jobb når en ikke ønsker å trene. Prioriteringen er å komme fort og effektivt fram til arbeidsplassen, og hjem igjen på slutten av dagen. Da hjelper det lite at det å sykle er mer miljøvennlig enn å kjøre bil, hvis det samtidig oppleves som mer upraktisk. Hovedprioriteten til folk synes dermed å være å finne en praktisk og komfortabel løsning som ikke krever unødvendig mye styr.

Informantene har dermed tilskrevet elsykkelen kvaliteter fra både bil og vanlig sykkel: Komfort, fleksibilitet og frihet. Som vi også så i sitatet fra transportsykel.no er sykkelen mer smidig og effektiv i trafikken. I tillegg vil elsykkelen gjøre sykkelturen mer komfortabel, nettopp fordi den jevner ut bakker og motvind. Dette fjerner mye av slitet forbundet med sykling, og en kan komme fram til jobb uten å være for svett. På denne måten bidrar den også til at det er lettere å kle seg etter været fordi en ikke blir så lett svett på innsiden av klærne. For eksempel er det mulig å kle kulden eller regnet ute ved å ha på seg egnede klær, men samtidig ikke stå i frykt for å svette bort på innsiden.

Elsykkelen er dermed domestisert som en teknologi som gir både frihet, komfort, men samtidig er miljøvennlig. Et siste poeng som informantene trekker fram i forhold til bruken av elsykkelen, at det er gøy. Det å kunne sykle med hjelpekraft har for flere av informantene åpnet opp sykling på nytt, og gjort det gøy. Lars gir blant annet uttrykk for dette:

Lars: Jada, og det er jo artig å sykle i motbakker med den, det er jo det. Det er da du kjenner den der lille dytten veldig godt da.

Int: Du har ikke blitt lei av oppoverbakkene ennå?

Lars: Nei. Jeg har jo syklet siden jeg var 7-8 år ikke sant. Så det er en helt ny opplevelse dette her altså. Sånn i forhold til det da. Det er en annen måte å gjøre det på.

Han synes rett og slett det har blitt gøy å sykle, spesielt i oppoverbakkene. Det å sykle har tidligere vært forbundet med visse begrensninger i form av bratte bakker og sterk motvind. Elsykkelen har ikke bare fjernet disse hindrene, men samtidig gjort det gøy å sykle oppover bakkene. Lars har syklet siden han var barn, og bemerker at det å sykle på elsykkel er «en annen måte å gjøre det på». Med dette mener han at det er en annen måte å tenke på sykkel og hvordan å bruke sykkel. Det som tidligere var veier en kanskje styrte unna på grunn av bakker, har nå åpnet seg opp og blitt tilgjengelige og morsomme veier å ta.

Denne følelsen at det er gøy å sykle i oppoverbakker ser ut til å bli forsterket av at de deler den med mange andre syklistere som treningssykler til og fra jobb. Som Hans uttrykker:

Det er jo veldig artig i motbakker og, når du tar igjen dem som er ute og trimmer litt da. Som har sykler og utstyr til en førti-femti tusen og så kommer jeg med sykkelveska og bare fyker forbi dem oppigjennom bakken. I hvert fall var det artig oppi Vestoppfarten. Jeg sykla mye opp gjennom der ifra Ila og opp til Sverresborg før. Og det har vært mange artige turer oppigjennom der altså.

Følelsen av å sykle forbi folk som trimmer eller trener til jobb ser ut til å være noe Hans synes er artig og gøyalt. Denne følelsen har også alle de andre informantene gitt uttrykk for; at det er gøy å sykle i bakkene, men også å sykle forbi folk som trener og ”sliter” i bakken.

Elsykkelen ser ut til å kunne være en teknologi som har evnene til å både begeistre og være miljøvennlig på samme tid. Praksisen med å sykle til og fra jobb med elsykkel blir ansett som miljøvennlig av informantene selv, og inngår som en del av deres selvforståelse. Miljøvennlighet er likevel ikke en drivende motivasjon bak valget å sykle elektrisk, da det er andre hensyn de har som veier tyngre. Det som veier tungt er at elsykkelen lar dem opprettholde praksisen med å reise til og fra jobb på en måte som de synes er komfortabel og praktisk. Vi snakker om en miljøvennlig teknologi som svarer til komfortsamfunnets ønske om komfort og lettvinthet; komfortsykkelen.

7. ”Det er ikke noen motbakker å grue seg til”

Som vist innledningsvis står dagens samfunn overfor en rekke større utfordringer. Norge har gjennom regjeringen forpliktet seg til å gjøre store kutt i klimagassutslippene. Samtidig eksisterer det trafikale utfordringer som følge av utbredt bruk av privatbil, spesielt rundt de større byene. Dette bidrar også til å forårsake tidvis ganske høyt nivå av lokal forurensning, både i forhold til eksos, avgasser, svevestøv, og støy. Helsemessig sett er det problematisk at store deler av den norske befolkningen er relativt stillesittende; det er anslått at under halvparten beveger seg nok i forhold til hva som er anbefalt av helsemyndighetene.²⁵

Et av flere virkemiddel for å prøve å motvirke alle disse tre utfordringene (miljø, trafikk, og stillesitting) har vært å prøve å få flere til å sykle eller gå. For mange er det likevel ikke ønskelig at hverdagsreisen skal utvikle seg til å bli en treningsøkt, og følgelig vegrer mange seg for å sykle. Dette var også tilfellet for flere av informantene mine, inntil de fikk seg elsykkel. Gjennom denne oppgaven har jeg studert seks elsykkelbrukere i lys av Sørensens versjon av Domesticeringsteorien. På denne måten har jeg kommet fram til mer kunnskap om hvordan elsykkelen ble en del av deres hverdag, og hvordan de etablerte brukerne selv oppfatter og bruker teknologien. Problemstillingen jeg har jobbet ut ifra har vært å studere hvordan denne gruppen tidlige brukere har domestisert elsykkelen. Dette kan gi en verdifull innsikt i hva som får folk til å begynne å sykle på elsykkel, og hva som får de til å fortsette.

7.1 Funn fra materialet

I kapittel fire utforsket jeg hvordan informantene brukte og forstod elsykkelen. Her kunne vi se hvordan teknologien fant veien inn i hverdagen til informantene, og det viste seg at flesteparten ikke var aktivt syklende fra før; dette ble de med elsykkelen. Før de fleste av informantene gikk til anskaffelse av sykkel, opplevde neste alle et lite ”dytt” i en eller annen form. Dette dyttet var som oftest noe som gjorde den gamle praksisen deres vanskelig å opprettholde, som for eksempel ved å miste tilgangen til bil. Dette dyttet, kombinert med en positiv innstilling til teknologien tippet flere av informantene over til å bli brukere. Det kom fram at informantene brukte elsykkelen primært til hverdagsreiser, som for eksempel jobbpendling. Dette var noe de gjorde tilnærmet hver dag, og elsykkelen ble av de fleste ansett som et rendyrket transportverktøy. Selv om det fortsatt er en sykkel, viste det seg at de knytter andre følelser til elsykkelen enn til den vanlige sykkel. De forbinder den med

²⁵ Helsenorge.no ”Råd om fysisk aktivitet” (24.07.2015)

følelsen av frihet; tidsbesparelse, og bevegelse med fravær av svette. Denne sykkelser ser sånn sett ut til å bli tilskrevet mening som en form for ”frihetssykkel”.

I kapittel fem kom det fram at informantene opplevde en helseeffekt ved å bruke elsykkel. Denne helseeffekten ser også ut til å få støtte i medisinsk forskning (Gojanovic et al. 2011). Videre så vi at alle har på et eller annet vis møtt på holdningen om at praksisen deres er ”litt juks”. Ved nærmere betraktning så holdningen om juks ut til å ha bakgrunn i sykkelens etablerte assosiasjon i noen sosiale grupper. En av de mest fremtredene brukergruppene så ut til å være de som brukte vanlig sykkel til å trene til og fra jobb; såkalte ”treningssyklister”. Det ser ut til at de anser det å sykle som noe som skal innebære trening. Denne assosiasjonen ser ut til å komme av at sykling i Norge ofte betyr sykling i motbakker og motvind, og dermed innebærer ”trening”. Brukerne av elsykkel kommer da og utfordrer det som vi har kalt det ”bestående bevegelsesregimet”. Dette innebærer en todeling i transportmetode i Norge i dag. På den ene siden har vi sykkelser som ofte krever et ganske høyt forbruk av fysisk energi. På den andre siden finner vi bilen og bussen som de komfortable, rolige, og lite fysisk anstrengende transportmidlene. Elsykkelen ser ut til å stå med ett bein i ”hver leir” og kombinere elementer fra begge.

I kapittel seks, det siste analysekapittelet, så vi på elsykkelen i forhold til et miljøperspektiv. Den første delen av kapittelet gikk med på å diskutere hvorvidt elsykkelen kan sies å være miljøvennlig, og om det muligens kan ligge en kilde til fremtidig kontrovers her. Som vi så, kommer elsykkelen heldig ut i forhold til både bil og buss. Noe av kritikken rettet mot elsykkel går på at den bare får vanlige syklistertil å sykle elektrisk, og dermed ikke gjør annet enn å motorisere sykkelparken. Funnene fra denne oppgaven tyder på at dette ikke er tilfellet, og bruken av elsykkel har blant annet ført til redusert bil og/eller bussbruk hos alle informantene. Mange av dem ville ikke syklet om det ikke hadde vært for elsykkelen. Videre viste det seg at informantene ikke hadde miljøvennlighet som en nevneverdig motivasjon for å sykle. Det var snarere en positiv bieffekt som de satte pris på. Målet for mange var å få hverdagen til å gå opp, og gjerne uten at det skulle oppleves ubehagelig eller upraktisk. Denne forventningen til komfort så jeg i forhold til tanken om at vi lever i et komfortsamfunn, hvor man har en relativt høy forventning om at livet skal være praktisk og enkelt. En grunn til at elsykkelen kommer så godt ut i forhold til dette, er fordi den tar vekk en del av den ”ubehagelige” assosiasjonen knyttet til det å sykle. Terskelen for å sykle senkes, og rekkevidden øker.

Elsykkelen kan dermed kalles en form for komfortssykkel, frihetssykkel, eller begge i kombinasjon. Men hvordan forstår vi dette i lys av

domestiseringsteorien? Denne teorien beskriver som sagt hva som skjer når mennesker tar i bruk teknologi og gjør det til en del av sin hverdag. Dette innebærer å se på denne "kjentgjøringsprosessen" i lys av tre dimensjoner; praktisk, symbolsk, og kognitiv.

Først skal det nevnes at domestiseringsprosessen så ut til å begynne allerede før ervervelsen av teknologien. Dette var på grunn av den høye kostnaden forbundet med anskaffelsen, slik at de begynte å gjøre seg opp tanker på forhånd om hva slags bruksmønster elsykkelen skulle inngå i.

I lys av den praktiske dimensjonen ble det tydelig at elsykkelen primært inngikk i praksisen å sykle til jobb. Ellers hadde informantene tatt den i bruk til å dekke behovet for forskjellige hverdagsreiser, blant annet ærender. En av informantene brukte den også til å sykle på tur på finværsdager. Praksisen deres er miljøvennlig, skjønt dette er ikke en stor faktor for bruk; Det er mer en positiv bieffekt. I tillegg er praksisen helsefremmende, noe flere hadde som en sterk motivasjon for hvorfor å bruke elsykkelen.

Symbolsk sett forstår alle informantene elsykkelen som et praktisk transportverktøy. Det er primært et framkomstmiddel for å frakte seg selv rundt i hverdagen. Den tilskrives også mening og forståelse som komfortabel, fleksibel, og praktisk. Miljøaspektet betyr for de fleste av dem mindre enn de andre meningene knyttet til teknologien. Likevel så vi at miljøvennlighet ble en del av deres selvforståelse i møtet med bruken. De tenker på praksisen sin som miljøvennlig, noe som spesielt ble vekket når de ble «konfrontert» med tanken om juks. Like fullt oppfatter ikke informantene selv praksisen som juks, men ser heller på det som en smart, effektiv og miljøvennlig måte å bevege seg på, som samtidig gir god komfort.

Rent kognitivt lærer de det meste alene. Å sykle kunne alle fra før, så den biten trengte de ikke lære på nytt. Men de måtte lære hvordan å håndtere den ekstra kraften motoren ga, for eksempel ved å ikke ha på for mye kraft i områder hvor de syklet med mange fotgjengere. Denne læringsprosessen foregikk alene gjennom oppsamling av erfaringer. Videre kan en se at denne læringsprosessen også innebærer miljø. Gjennom bruken sin har de begynt å tenke på miljø og miljøvennlig praksis, selv om dette ikke nødvendigvis var en del av grunnen til at de startet å sykle. En miljøtankegang har altså vokst fram gjennom en kognitiv læringsprosess.

Å se elsykkelbruken i forhold til den praktiske og den symbolske dimensjonen er noe av det mest sentrale for å forstå hvordan elsykkelen blir brukt og forstått

av brukerne selv. Med denne kunnskapen ser vi at vi har å gjøre med en miljøvennlig teknologi som begeistrer og oppleves motiverende å bruke.

Så for å gå tilbake igjen til problemene fra innledningen; kan elsykkelen være med på å løse de tre store utfordringene; miljø, trafikk, og helse? På mange måter kan svaret virke for å være ja. Dette skal vi avslutningsvis se nærmere på.

7.2 Veien videre

Ingen løsninger er helt uten sine utfordringer. Om en løsning blir tilstrekkelig populær og øker i omfang vil det åpne nye utfordringer. For eksempel vil flere syklende kunne gjøre det trangere på sykkelveiene som eksisterer i dag, og legge press på sykkelparkeringsplasser. Dette betyr ikke at en ikke skal satse på nye løsninger, bare det at en er nødt til å ha i tankene at det vil oppstå nye utfordringer som også kommer til å kreve investeringer.

En kan like fullt slå tre fluer i en smekk med elsykkelen. Klimamessig sett er det en grønn miljøteknologi som begeistrer og oppfordrer til bruk. I forhold til trafikksituasjonen er det fra politisk hold et ønske om at flere skal begynne å sykle for å redusere motorisert trafikk. Dette vil i sin tur føre til at flere kommer i bevegelse, noe som vil være positivt helsemessig. Som vi så med informantene mine, bruker de elsykkelen relativt ofte og forbinder bruken med en følelse av frihet, glede, og komfort. Dette er noe som er vanskelig å finne i dagens komfortsamfunn; en miljøteknologi som begeistrer. Elsykkelen blir på mange måter som et samfunnsmessig "Kinderegg"; den hjelper for både helse, kø, og miljø, og brukerne er selv motivert til å bruke den.

Som Hanna Bredesen viser i sin masteroppgave, inngår likevel ikke elsykkelen i stor grad i Trondheims planer for sykkelsatsing. Dette kommer både av at elsykkelen blir betraktet og oppfattet som en vanlig sykkel av forvalterne, i tillegg til at de har et mål om å få flest mulig over på vanlig sykkel (Bredesen 2015: 65-66). Bredesen diskuterer problemene ut ifra Knut Sørensens teknopolitiske utfordringer. Dette innebærer at teknologipolitikk har fire dimensjoner som må tas hensyn til for å få en best mulig implementering av en teknologisk løsning i samfunnet. De fire dimensjonene å ta hensyn til er: "Stimulering av innovasjon", "Utbygging av infrastruktur", "Muligheter for pålitelig og effektiv regulering", og "demokratisk dialog om nye teknologier" (Sørensen 2007: 18).

Infrastrukturmessig viste Bredesen at elsykkelen blir ansett som en vanlig sykkel, og følgelig ikke trenger noen spesiell tilrettelegging i planleggingen (2015). Som vi har sett i min oppgave, har de tidlige brukerne av elsykkelen

domestisert teknologien slik at de tenker på den som både en sykkel og et kostbart praktisk transportmiddel. Med utgangspunkt i de teknologipolitiske dimensjonene kan en si at politikere og forvaltere bør på banen for å tilrettelegge på en slik måte at en kan utnytte denne begeistringens best mulig. Den demokratiske deltagelsen er det allerede godt grunnlag for ved at elsykkelbruken brer om seg og er ansett som positiv av brukerne selv. Ved å legge til rette for videre innovasjon kan elsykkelen om mulig bli enda mer populær, og ved å ta med elsykkelen i tankene når en planlegger og bygger infrastruktur kan en tilrettelegge for både syklist og elsyklist.

Slik tilretteleggelse hvor elsykkelen også er med i tankene, kan sikre en best mulig utnyttelse av begeistringens for denne miljøteknologien. Som vi har sett kan elsykkelen få mange som vanligvis ikke ville syklet over på sykkel. For at nye brukere fortsatt skal strømme til, er det viktig at de føler seg trygge på veien. Dette krever god og sammenhengende sykkelinfrastruktur, som for eksempel sykkelveier og brede sykkelfelt med gode siktlinjer.

Det snakkes mye om at dagens samfunn må gjennomgå et ”grønt skifte”; at samfunnet må legges om til å bli mer bærekraftig, og minimere negative miljøkonsekvenser.²⁶ Elsykkelen kan fungere som en sentral brikke i dette skiftet, men da bør det som nevnt tilrettelegges for økt bruk. Det er i dag ingen direkte insentiver for å få folk til å begynne å bruke elsykkel. Når salget likevel er i kraftig vekst, ser det ut til at denne teknologien begeistrer nok til å få flere med på laget. Å tilrettelegge for elsykkelen bør dermed sees på som et virkemiddel i retning et mer bærekraftig samfunn.

Å ta hensyn til ”komfortsykkelen” og ”frihetssykkelen” når en planlegger og bygger, kan bidra til at enda flere ønsker å bli brukere av elsykkel. Slik tilrettelegging kan for eksempel være å utplassere ladestasjoner ved parker, sykkelparkeringer, eller populære utfartssteder. Slike løsninger kan enten være koblet til strømmettet eller få energi fra solcellepanel²⁷, og kan potensielt være med på å legge til rette for ytterligere bruk av elsykkel.

Når det kommer til parkering er det også mulig å legge bedre til rette for alle syklende. Elsykkelen er en så dyr investering, at man ikke vil sette den fra seg på et sted man føler det er fare for at den blir stjålet. Men alle sykkelturner starter og slutter med en parkert sykkel, og innlåste parkeringsplasser under tak kan for eksempel være et tiltak for å gjøre bekymringen mindre. Slike tiltak kan blant

²⁶ Regjeringen.no ”Grønt skifte – klima- og miljøvennlig omstilling” (30.08.2015)

²⁷ Sykkelbyprodukter.no ”Ladestasjoner” (28.08.2015)

annet være i form av ”sykkelhotell”, som blant annet finnes ved Moss jernbanestasjon.²⁸

Til sist er det mulig å installere parkeringsstativ i to etasjer for å få til en bedre plassutnyttelse. En del steder i Trondheim finnes dette allerede, men det er ingen bevegelige deler på dem. Om en skal parkere sykkelen i øverste spor må en da løfte sykkelen sin selv, noe som ikke er fristende å gjøre med en elsykkel på rundt 20 kilo. Ved å for eksempel bruke to etasjes stativ med ”nedfellbar andreetasje” isteden, kan en legge bedre til rette for tyngre sykler.²⁹ Dette er bare tre konkrete muligheter for fremtidig tilretteleggelse, men det finnes mange flere. Ved å undersøke videre hva slags behov de forskjellige brukergruppene har, kan en lettere imøtekomme disse på en god måte som fungerer for flest mulig.

Som vi har sett gjennom denne oppgaven er elsykkelen en teknologi som både begeistrer og vekker reaksjoner. Den utfordrer det etablerte bevegelsesregimet og tanken om hva en sykkel skal være. Samtidig vekker den begeistring hos brukerne, som opplever det å sykle som langt mer behagelig, praktisk og gøy. Noen grupper har reagert på dette bruddet med ”det etablere”, ved å kalle det for juks. Denne teknologien er likevel kanskje starten på noe nytt og større; en mulig sykkelrevolusjon. Flere sosiale grupper kan føle at det er mer fristende å begynne å sykle, og på sikt er det mulig at elsykkelen er med på å skape en ny mening rundt det å sykle i Norge; at det ikke er noen motbakker å grue seg til lenger, og at sykkel som trening og sykkel som praktisk transportmiddel kan eksistere side om side. Slik elsykkelen er domestisert av de tidlige brukerne i dag er den ikke lenger ”bare” en sykkel; den er et transportmiddel som konkurrerer med både bil og buss på frihet, komfort, tid, effektivitet og glede.

Ved å slutte å se på sykkelen og elsykkelen som to motpoler, kan en kanskje bygge en bredere sykkelkultur. Til sammenligning har elbilen ofte vært ment å fungere som en bil nummer to, men har for mange etter hvert tatt over rollen som bil nummer én (Ryghaug og Toftaker 2014: 156). Kanskje elsykkelen kan innta en lignende plass sammen med den vanlige sykkelen; ikke enten eller, men som en av to integrerte sykkelløsninger i hjemmet.

²⁸ Jernbaneverket.no ”Nytt sykkelhotell i Moss åpnet 11. august” (27.08.2015)

²⁹ Cycle-works.com ”Josta 2-tier Rack” (29.08.2015)

Litteratur

- Asdal, K. et al. (2007): "Introduction: The Politics of Interventions" i Asdal, K. et al (red.) *Technoscience, the politics of interventions*. Oslo: Unipub AS
- Bredesen, H. (2015): "El-sykkelen – en sommerfugl i vinterland? En studie av el-sykkelens teknopolitiske utfordringer i Trondheim". Masteroppgave ved NTNU 2015. Trondheim: NTNU, Institutt for tverrfaglige kulturstudier.
- Charmaz, K. (2006): *Constructing grounded theory. A practical guide through qualitative analysis*. London: SAGE Publications.
- Cycle-Works Ltd (2015): *Josta® 2-tier Rack*. Hentet fra: <http://cycle-works.com/product/josta-2-tier-rack/> (29.08.2015)
- Eriksen, K. A. (2015): "Elsykkelsalget vokser i enorm fart". NRK (24.07.2015). Hentet fra: <http://www.nrk.no/norge/elsykkelsalget-eksploderer-1.12469297> (24.07.2015)
- FN (2015): *Hva forhandler landene om?* Hentet fra: <http://www.fn.no/Tema/Klima/Klimaforhandlinger/Hva-forhandler-landene-om> (23.07.2015)
- FN (2015): *Hvor skjer utslippene, og hvordan kan de reduseres?* Hentet fra: <http://www.fn.no/Tema/Klima/FNs-klimapanel/Hvor-skjer-utslippene-og-hvordan-kan-de-reduseres> (23.07.2015)
- Forbrukerrådet (2015): *Den store elsykkelguiden*. Hentet fra: <http://www.forbrukerradet.no/annet/tester-og-kj%C3%B8petips/produkter/den-store-elsykelguiden> (20.07.2015)
- Fyhri, A. og Sundfør, H. B. (2014): *Elsykler- hvem vil kjøpe dem, og hvilken effekt har de?* Utgiver: Transportøkonomisk institutt, Stiftelsen Norsk Senter for samferdselsforskning. Hentet fra: <https://www.toi.no/publikasjoner/elsykler-hvem-kjoper-dem-og-hvilken-effekt-har-de-article32504-8.html> (28.04.2015)
- Gojanovic, B. et al. (2011): "Electric bicycles as a new active transportation modality to promote health." i *Medicine & science in sports & exercise*. November 2011, Volume 43, issue 11 – side 2204-2210.

- Helsedirektoratet (2015): *Statistikk om fysisk aktivitetsnivå og sittestilling*. Hentet fra: <https://helsedirektoratet.no/folkehelse/fysisk-aktivitet/statistikk-om-fysisk-aktivitetsniva-og-stillesitting> (24.07.2015)
- Helsenorge (2014): *Råd om fysisk aktivitet*. Hentet fra: <https://helsenorge.no/trening-og-fysisk-aktivitet/rad-om-fysisk-aktivitet> (24.07.2015)
- Hetland, K. og Stokka, M. (2015): ”God helseeffekt med elsykkel”. NRK (23.06.2015). Hentet fra: <http://www.nrk.no/rogaland/god-helseeffekt-med-elsykkel-1.12413743> (10.08.2015)
- Jasanoff, S. (2004): ”The idiom of co-production”, i Jasanoff, S. (red.) *States of knowledge, the co-production of science and social order*. New York: Routledge.
- Jernbaneverket (2014): *Nytt sykkelhotell i Moss åpnet 11. august*. Hentet fra: <http://www.jernbaneverket.no/Nyheter/Nyhetsarkiv/2014/Nytt-sykkelhotell-i-Moss-apnet-11-august/> (27.08.2015)
- Kvale, S. og Brinkmann S. (2012): *Det kvalitative forskningsintervju*. 2. utgave. Oslo: Gyldendal Norsk Forlag AS.
- Miljøpakken (2015): *Om organisasjonen*. Hentet fra: <http://miljopakken.no/om-miljoepakken/om-organisasjonen> (23.07.2015)
- Miljøpakken (2015): *Vi reiser mer miljøvennlig*. Hentet fra: <http://miljopakken.no/om-miljoepakken/bakgrunn> (24.07.2015)
- Miljøpakken (2014): *Sykelstrategi for Trondheim 2014-2025*. Hentet fra: http://miljopakken.no/om-miljoepakken/politiske_saker/attachment/sykelstrategi_trondheim (24.07.2015)
- Miljøpakken (2015): *Prøv elsykkel*. Hentet fra: <http://miljopakken.no/prov-elsykkel> (17.06.2015)

- Miljøstatus (2015): *Klimagassutslipp fra veitrafikk*. Hentet fra:
<http://www.miljostatus.no/Tema/Klima/Klimanorge/Kilder-til-utslipp-av-klimagasser/Transport/Veitrafikk/> (23.07.2015)
- Miljøstatus (2015): *Lokal luftforurensning*. Hentet fra:
<http://www.miljostatus.no/Tema/Luftforurensning/Lokal-luftforurensning/> (23.07.2015)
- Miljøstatus (2015): *Støy*. Hentet fra:
<http://www.miljostatus.no/Tema/Stoy/> (23.07.2015)
- Miljøstatus (2015): *Utslipp av klimagasser*. Hentet fra:
<http://www.miljostatus.no/Tema/Klima/Klimanorge/Utslipp-av-klimagasser/> (23.07.2015).
- Miljøstatus (2015): *Utslipp av klimagasser fra transport*. Hentet fra:
<http://www.miljostatus.no/Tema/Klima/Klimanorge/Kilder-til-utslipp-av-klimagasser/Transport/> (23.07.2015)
- NTNU – CERG (2015): *Inaktivitet – et folkehelseproblem*. Hentet fra:
<http://www.ntnu.no/cerg/inaktivitet> (24.07.2015)
- Næss, R. og Ryghaug, M. (2007): ”Nye energiholdninger? Når komfortkulturen møter klimatrusselen” i Aune, M. og Sørensen, K. H. (red.) *Mellom klima og komfort – utfordringer for en bærekraftig energiutvikling*. Trondheim: Tapir Akademisk Forlag.
- Pinch, T. J. og Bijker, W. E. (2012): “The Social Construction of Facts and Artifacts: Or How the Sociology of Science and the Sociology of Technology Might Benefit Each Other” i Bijker, W. et al. (red.) *The social construction of technological systems. New directions in the sociology and history of technology*. London: The MIT Press.
- Regjeringen (2014): *Bymiljø og bærekraftige byer*. Hentet fra:
<https://www.regjeringen.no/no/tema/klima-og-miljo/klima/innsiktsartikler-klima/bymiljo-og-barekraftige-byer/id2344800/> (23.07.2015)
- Regjeringen (2014): *Grønt skifte – klima- og miljøvennlig omstilling*. Hentet fra:
<https://www.regjeringen.no/no/tema/klima-og-miljo/klima/innsiktsartikler-klima/gront-skifte/id2076832/> (30.08.2015)

- Regjeringen (2014): *Støy – lydforureining*. Hentet fra:
<https://www.regjeringen.no/no/tema/klima-og-miljo/forurensning/innsiktsartikler-forurensning/stoy--lydforureining/id2339859/> (23.07.2015)
- Rogers, E. M. (1995): *Diffusion of innovations*. 4. utgave. New York: The Free Press.
- Ryghaug, M. og Toftaker, M. (2014): "A transformative practice? Meaning, competence, and material aspects of driving electric cars in Norway" i *Nature and Culture*. Summer 2014, Volume 9, issue 2: side 146 – 163. Berghahn Journals.
- Silverstone, R. og Haddon, L. (1996): "Design and the domestication of information and communication technologies" i Mansell, R. og Silverstone, R. (red.) *Communication by design*. Oxford University Press.
- Skjølsvold, T. M. (2015): *Vitenskap, teknologi, og samfunn. En introduksjon til STS*. Oslo: Cappelen Damm Akademisk AS.
- Store Norske Leksikon (2009): *Domestisere*. Hentet fra:
<https://snl.no/domestisere> (21.08.2015)
- Stortingsmelding nr. 13 (2014-2015): *Ny utslippsforpliktelse for 2030 – en felles løsning med EU*. Hentet fra:
<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-13-2014-2015/id2394579/> (23.07.2015)
- Sykkelbyprodukter (2015): *Ladestasjoner*. Hentet fra:
<http://www.sykkelbyprodukter.no/ladestasjoner.html> (28.08.2015)
- Sørensen, K. H. (2007): "Fra "hvite kull" til grønn varme? utfordringer for energi" i Aune, M. og Sørensen, K. H. (red.) *Mellom klima og komfort – utfordringer for en bærekraftig energiutvikling*. Trondheim: Tapir Akademisk Forlag.
- Sørensen, K. H. (2005): "Domestication: the enactment of technology" i Berker et al. (red.) *Domestication of media and technology*. Maidenhead: Open University Press.

Thagaard, T. (2009): *Systematikk og innlevelse. En innføring i kvalitativ metode*. 3. utgave. Bergen: Fagbokforlaget Vigmostad og Bjørke AS.

Ørslie, G. A. (2015): "Intervju – Hans Bullitt Fogh". [Transportsykkel.no](http://transportsykkel.no) (19.03.2015). Hentet fra: <http://transportsykkel.no/intervju-hans-bullitt-fogh/> (30.07.2015)

Ørslie, G. A. (2012): "EV Oslo: Suksessen på Storo" [Transportsykkel.no](http://transportsykkel.no) (16.10.2012). Hentet fra: <http://transportsykkel.no/utvider-etter-elsykkel-suksess/> (04.08.2015)

Vedlegg 1: Intervjuguide

Innledende spørsmål:

1. Kan jeg få spørre om alderen din?
 - a. (Begrunn hvorfor: evt. interessert i å se på sammenhengene mellom aldersgrupper, og bruk og oppfatning av elsykkel)
2. Hva jobber du som?

Kartleggende spørsmål:

1. Hva slags type elsykkel har du?
2. Hvor lenge har du hatt elsykkel?
3. Har du "vanlig" (umotorisert) sykkel i tillegg?
 - a. Hva brukes denne til?
4. Syklet du mye før du kjøpte deg elsykkel?
 - a. Hvis nei; Hva brukte du som transportmiddel? Gå, buss, bil?

Hovedspørsmål:

1. Når bestemte du deg for å skaffe deg elsykkel?
 - a. Var det noen spesiell motivasjon bak anskaffelsen?
 - i. Økonomiske tanker bak? Ønske om mer bevegelse?
 - b. Brukte du lang tid på å bestemme deg for å skaffe elsykkel?
 - i. Var det noe som var spesielt utslagsgivende for at du skaffet elsykkel?
2. Hva bruker du hovedsakelig elsykkelen til?
 - a. Hvor ofte bruker du elsykkelen til jobb?
 - i. Bor du langt fra arbeidsplassen din?
 - b. Bruker du elsykkelen til andre formål?
 - i. Hvor ofte?
3. Er du fornøyd med elsykkel(en)?
 - a. Likte du å sykle før du skaffet elsykkel?
 - b. Hva synes du er positivt med elsykkel?
 - c. Synes du det er noen ulemper med bruken av elsykkel?
 - i. Batterikapasitet?
 - ii. Fartsbegrensning?
 - iii. Annet?
4. Har du fått noen reaksjoner, både positive og negative, på at du bruker elsykkel?
 - a. Kan du beskrive en situasjon hvor du fikk en positiv reaksjon på at du bruker elsykkel?
 - i. Hva slags positive reaksjoner er det du oftest får?
 - ii. Ser du noen typer folk som oftere stiller seg positive til elsykkel enn andre? (hvis du har opplevd noe ennå).

- b. Kan du beskrive en situasjon hvor du har opplevd at noen opptrådte skeptisk eller negativ til at du bruker elsykkel?
 - i. Legger du merke til noen holdninger som går igjen hos folk som stiller seg negativt til elsykkel. Fks. om det er ”juks” eller at det er ”latskap”? Eller om folk ofte fleiper om det, eller omtaler elsyklingen i en sarkastisk eller ”tullete-nedlatende-tone”?
 - 1. Har du inntrykk av at folk som evt. stiller seg kritisk til elsykkel, vet hva de faktisk stiller seg kritisk til? Vet de hva en elsykkel er/har de prøvd det selv?
 - c. Ser det ut til at det er noen typer folk som oftere kritiserer enn andre?
5. Er det noe du ønsker det hadde vært satset mer på i forhold til elsykling (i tillegg til vanlig sykling)? Incentiver eller infrastruktur?
- a. Fks bedre sykkelveier, ”sykkelhoteller”, luftpumpestasjon, ladestasjon, etc.

Avrundene spørsmål:

1. Hvordan lader du elsykkelen din?
2. Er det noe du føler at jeg ikke har spurt om, som har betydning for fremtidig elsykkelbruk? (Egne meninger og synspunkter)
3. (Dette spørsmålet kan sløyfes) Ser du noen fremtid for elsykkelen / Ser du noen fremtidige bruksområder for elsykkelen?

Avsluttende spørsmål:

1. Synes du at du bruker bilen din mindre nå enn før du skaffet deg en elsykkel? (Gjennom spørsmålene ovenfor bør det komme fram om han/hun har bil eller ikke. Om de ikke har det, vil dette spørsmålet kuttes).
2. Er det noe du vil legge til?