



Norges miljø- og  
biovitenskapelige  
universitet

**Masteroppgave 2021 30 stp.**

Fakultet for landskap og samfunn

# OSLO «SKINNEBYEN»-

En kvalitativ studie som undersøker åtte bilisters opplevelser av konkurranseforholdet mellom personbilen og det offentlige kommunikasjonstilbudet i Oslo

*«Transport is not an end, but rather a means allowing people to access what they need: jobs, markets, social interaction, education, and a full range of other services and amenities contributing to healthy and fulfilled lives»*

(United Nations, 2016, s. 12)

Nanna Strand Opsal

Master i Folkehelsevitenskap- natur og miljø, helse og livskvalitet

## Forord

Tusen takk til alle og enhver som har bidratt til å realisere dette masterprosjektet!

En stor takk må rettes til de åtte flotte menneskene som ønsket å dele sine erfaringer, ideer og refleksjoner med meg og alle andre som leser denne masteroppgaven. Uten deres bidrag hadde jeg hverken hatt anledning, eller en grunn til å sitte og skrive dette forordet. Dere var ivrige, delevillige og veldig inspirerende. Hvert enkelt intervju tilførte noe nytt til datamaterialet og ga meg motivasjon til å kaste meg over de neste tidkrevende og ikke minst lærerike fasene av arbeidet.

En tilsvarende stor takk må rettes til min interne veileder ved NMBU, Sheri Lee Bastien, og eksterne veileder Sigmund Olafsen, ved Brekke & Strand AS. Dere har begge inspirert, utfordret, oppmuntret og vært gode støttespillere hele veien. Sheri, du er en raus og varm person, du har lært meg mye, og jeg kommer til å ta med meg alle de positive erfaringene videre i livet. Sigmund, du har heiet på meg og de to andre masterstudentene fra dag en – det har vært fantastisk. Ikke minst introduserte du meg for sosial markedsføringsteori, en fagdisiplin som jeg har stor tro på at vil oppnå mer annerkjennelse her i Norge i årene som kommer. Det må nevnes at det har vært et spesielt år preget digitale møter og coronatiltak, men dere har begge to vært enormt fleksible, tålmodige og inspirerende noe som jeg har satt enormt stor pris på. Igjen, tusen takk.

En ekstra takk må også rettes til deg, Anna Albrigtsen, som var så snill at du sa ja til å lese korrektur. Til min storebror Anders og gode venninne Laura, tusen takk for tips og veiledning i forbindelse med ferdigstillingen av masteroppgaven. Til alle dere andre som alltid er der for meg, familie, venner og samboer – dere er herlige, flotte og jeg er så takknemlig for at jeg har dere i livet.

Nanna Strand Opsal

Oslo, den 14.06.2021

## Sammendrag

**Hensikt:** Formålet med denne studien er gjennom formative undersøkelser å utforske individuelle forskjeller i hvilken verdi bilister i Oslo tilskriver sin bil, samt deres opplevelse av konkurranseforholdet mellom personbilen og det offentlige kommunikasjonstilbudet og opplevelsen de har av kollektivtilbudet i Oslo. Kunnskapen vil sammenfattes, beskrives og etterstrebe å bidra med kyndig og nyansert innsikt i intervjudeltagernes betraktninger rundt egen reiseadferd og transportmiddelvalg i hverdagen.

**Bakgrunn:** Tidligere studier har i stor grad anvendt kvantitative tilnæringer når de har undersøkt hvordan forhold som holdninger, preferanser og strukturelle forhold kan innvirke på transportmiddelvalg og reiseadferd. Denne studien har et kvalitativt studiedesign og vil gi en inngående innsikt hvilke forhold i omgivelsene og hos individet selv som påvirker transportmiddelvalg og reisevaner hos et utvalg bilister i Oslo. Den overordnede ambisjonen er å styrke det kvalitative kunnskapsgrunnlagets bidrag inn i transportforskningen. Studien vil videre synliggjøre hvordan bærekraftige transportsystemer er en del av den globale satsningen for å nå bærekraftsmålene og et element i den tverrsektorielle satsningen som arbeider for å fremme folkehelsen og redusere sosiale ulikheter i helse. Klimaforliket, også kjent som nullvekstmålet for persontrafikk er en av de større transportpolitiske målsetningene som har blitt formulert i Norge og beskriver den nasjonale målsetningen om at veksten i persontransport i storbyområdene skal gjennomføres med gange, sykling og kollektivtransport. På et lokalpolitisk nivå i Oslo har byrådet en ambisjon om at Oslo skal være en utslippsfri by innen 2030. Forhåpentligvis vil denne studien inspirere og bidra med innsikt som kan benyttes inn i det videre transportarbeidet i Oslo.

**Metode:** Studien er en casestudie med et kvalitativt studiedesign som studerer åtte bilister i Oslo. Datainnsamlingen har funnet sted gjennom åtte semistrukturerte individualiserte intervjuer og datamaterialet ble analysert ved hjelp av Systematisk tekstkondensering (eng.: Systematic Text Condensation, STC).

**Resultat:** Verdifulle egenskaper ved bilen som ble trukket frem var først og fremst frihet, fleksibilitet og mobilitet, men også sikkerhet, sosialisering, fraktfunksjonen og tidsbesparing ble løftet opp som sentrale forhold. Frihet, fleksibilitet og mobilitet er tre egenskaper ved bilen som alternative transportmidler konkurrerer mot og de utgjør også en overordnet barriere for å velge bort bilen hos alle respondentene i denne studien. Respondentene opplevde kollektivtilbudet i Oslo som generelt bra sammenlignet med andre byer i Norge, men alle respondentene så et forbedringspotensial i det

fremtidige kollektivtilbudet. By/land-problemstillingen, redusert dekningsgrad utenfor ring tre i Oslo, pris og rushtidsavvikling ble løftet frem som sentrale barrierer i forbindelse med kollektivreiser. Resultatene fra denne studien støtter tidligere forskning som har adressert at det er en rekke ulike forhold som veies opp mot hverandre i forbindelse med transportmiddelvalg.

**Konklusjon:** Det er behov for ytterligere kvalitative og «mixed- methods» studier som undersøker forhold som påvirker transportmiddelvalg og reiseadferd i den Norske populasjonen. Denne casestudien bidrar til å styrke det kvalitative kunnskapsgrunnlaget i transportforskningen og studien har undersøkt reisevaner hos en gruppe yrkesaktive bilister bosatt i Oslo. Funnene støtter opp under tidligere forskning som har vist at emosjonelle aspekter, som preferanser og holdninger, kan innvirke på transportmiddelvalg, i likhet med fysiske og strukturelle forhold. Fra et folkehelseperspektiv har studien vist at bilen har en rekke egenskaper og fordeler som kan bidra til økt opplevelse av livskvalitet. Studien viser ytterligere til funn som peker på at bilkjøring ikke nødvendigvis har en negativ innvirkning på respondentenes egen vurdering av fysisk aktivitetsnivå, i mange tilfeller er bilen med på å muliggjøre fremfor å begrense aktivitetsnivået. For fremtidige studier kunne det vært interessant å undersøke individuelle forskjeller blant segmenter av bilister i Norge og å gjennomføre tilsvarende studier i den øvrige befolkningen. Kunnskapen fra denne studien er et lite, men viktig bidrag til transportforskningen og til de instansene som arbeider med å utvikle tilbud, løsninger og tiltak i arbeidet med å nå nullvekstmålet i de større byene.

## Abstract

**Aim:** The purpose of this study is to conduct formative research to investigate the individual differences in “value” that car users in Oslo prescribe to their car, as well as their experience of the competitive relationship between individual car use and public transport, and their perception of the public transport systems available in Oslo.

**Context:** Previous research has largely been focused on quantitative approaches when studying how attitudes, preferences and structural realities can affect choice of transport mode and travel behaviour. This study presents a qualitative approach, which aims to contribute with a more in depth view of what affects transport mode and travel behaviour on the level of the individual car driver in Oslo and their specific context. The overarching ambition is to strengthen the contribution of qualitative research to the wider field of transport research. The study will further show how sustainable transport systems are a part of the global initiative for meeting new sustainability targets, and an element of multi-sectorial investments aimed to promote public health generally and lowering the social inequalities that exist in health between social groups. “The Climate Reconciliation” (“Klimaforliket”), or the zero-growth target for car usage, is one of the most ambitious political visions for transport ever formulated in Norway and describes the national aim for all future growth of passenger travel in cities to take place through walking, cycling or public transport. The local politicians in Oslo have a stated ambition that the city will be emission free by 2030. This study aims to inspire and provide insights that could contribute to meeting these targets.

**Method:** This study is a case-study with a qualitative research design studying eight car drivers in Oslo. The data gathering process took place through eight semi-structured individualised interviews and the data were analysed using the Systematic Text Condensation (STC) approach.

**Results:** The study revealed that people value their car in terms of freedom, flexibility, and mobility, but also for security, socialising, transporting items, and time efficiently. Freedom, flexibility, and mobility are three characteristics that alternative modes of transport compete against, and are seen as the main barriers, amongst the respondents, for choosing not to have a car. The respondents experience the public transport available as generally satisfactory compared with other cities in Norway, but they all saw potential for future improvements. Discrepancies between cities and regions, reduced availability outside of Ring 3 Road in Oslo, cost of fare and rush hour issues were all highlighted as central reasons for not choosing public transport.

**Conclusion:** Research focusing on qualitative and “mixed methods” is required to show how emotional aspects together with structural realities influences the decision making process surrounding choice of transport mode and travel habits in the Norwegian population. This study contributes by strengthening the qualitative knowledge base on transport. The findings support earlier research showing how the choice of transport mode is influenced by emotional preferences and attitudes, in addition to other factors, such as physical and structural realities. From a public health perspective, the study shows that the car has a range of qualities and advantages that, for its users, can contribute to a perception of enhanced quality of life. The study further highlights findings that respondents do not consider driving as necessarily having a negative impact on their own activity level. The findings from this study make a small but important contribution to the wider transport focused research, and for the organisations that work to achieve the aims of zero-growth in cities, through developing projects, improvements and new solutions.

# Innhold

Forord .....	ii
Sammendrag .....	iii
Abstract .....	v
<b>1.0 Innledning</b> .....	1
<b>1.1 Tema</b> .....	1
<b>1.2 Innledning</b> .....	1
<b>1.3 Politisk kontekst</b> .....	2
<b>1.4 Nullvekstmålet for persontrafikk</b> .....	3
<b>1.5 Avgrensning og problemstillingen</b> .....	5
1.5.1 Formål .....	5
1.5.2 Problemstilling .....	6
<b>2.0 Bakgrunn</b> .....	7
Figur nr. 1: Kloden .....	8
<b>2.1 Bærekraftig transport</b> .....	8
Figur nr. 2: Bærekraftsmålene med stjerner .....	8
2.1.1 Folkehelsearbeid og transportsystemet kan bidra til å skape et bærekraftig miljø .....	9
2.1.2 Folkehelsearbeid og et bærekraftig transportsystem kan være et virkemiddel for å redusere sosiale ulikheter og fremme sosial bærekraft .....	9
Figur nr. 3: Redusere sosiale ulikheter .....	10
2.1.3 Målet med et bærekraftig transportsystem .....	11
<b>2.2 Politisk kontekst – OSLO</b> .....	11
2.2.1 Oslo .....	12
2.2.3 Konkurransforholdet mellom personbilen og kollektivtilbudet i Oslo .....	13
2.2.4 Analyser fra de ni største byområdene – behovet for å redusere antall barrierer for de reisende .....	13
2.2.5 Politisk klima i Oslo .....	14
Figur nr. 4: Operabygget i Oslo.....	14
Figur nr. 5: Utslipp og opptak av klimagasser i Norge.....	15
Figur nr. 6: Historiske utslipp og forventede utslipp uten nye tiltak (framskrivinger) fra veitransport .....	15
2.2.6 Status i Oslo i 2021.....	16
Figur nr. 6: Ny trikk.....	17
<b>2.3 Reisevaner i Norge</b> .....	18
Figur nr. 7: Transportmiddelfordeling EU27 .....	18
Figur nr. 8: Kollektivreiser per innbygger i byområder .....	18
2.3.1 Arbeidsreiser.....	19
Figur nr. 10: Kjørelengde med elbil i byområder.....	19

Figur nr. 9: Kjørelengde per bileier i byområder.....	19
2.3.2 Fritids- og feriereiser .....	20
2.3.3 Lange, mellomlange og korte reiser .....	20
2.3.4 Kvaliteten på kollektivtilbudet og tilgang på bil er av betydning for reisevalg .....	20
<b>2.4. Kunnskapsgrunnlag fra forskning på mobilitet, barrierer og determinanter for transportmiddelvalg og reiseadferd.....</b>	<b>21</b>
2.4.1 Mobilitet .....	22
2.4.2 Barrierer.....	23
2.4.3 Økt veikapasitet – en kontraproduktiv strategi dersom målet er å øke andelen kollektivreisende.....	24
2.4.4 Holdninger er av betydning for transportmiddelvalg på arbeidsreiser .....	24
2.4.5. Bygningsmiljøegenskaper påvirker reiser gjennom deres samspill med innbyggernes begrunnelser for plassering av aktiviteter og reisemiddelvalg .....	25
2.4.6 Lokalisasjon på arbeidsplass kan påvirke transportmiddelvalg og reisedistanse .....	27
2.4.7 Oppsummering .....	28
<b>2.5 Det er behov for en mer miljøvennlig transportsatsning.....</b>	<b>28</b>
2.5.1 Hva med El- bilen?.....	29
2.5.2 Svevestøv.....	29
2.5.3 Støy.....	30
2.5.4 Plassforhold i byen .....	30
2.5.5 Kollektivtransportens kunder er fotgjengere .....	31
<b>2.6 Tradisjonell transportplanlegging versus bærekraftig mobilitetsplanlegging.....</b>	<b>32</b>
2.6.1 Mobilitetsplanlegging.....	33
<b>2.7 Oppsummering .....</b>	<b>34</b>
<b>2.8 Videre disposisjon.....</b>	<b>34</b>
<b>3.0 Teoretisk rammeverk.....</b>	<b>35</b>
<b>3.1 Teori.....</b>	<b>35</b>
<b>3.2 Økologiske og strukturelle teorier .....</b>	<b>36</b>
3.2.1 Bronfenbrenners sosioøkologiske modell .....	36
Figur nr. 11: Bronfenbrenners sosioøkologiske modell .....	36
<b>3.3 The Service-Dominant Logic Model .....</b>	<b>37</b>
<b>3.4 Sosial markedsføringsteori .....</b>	<b>38</b>
3.4.1 Kjerneprinsipper i sosial markedsføring.....	39
3.4.3 Barrierer.....	40
3.4.4 «Desired benefits» – Fordeler .....	40
3.4.5 Motivasjon.....	40
3.4.6 Konkurrerende adferd – «konkurrenten» .....	41



3.4.7 «Influential others» – «andre betydningsfulle personer» .....	41
3.4.8 Oppstrøms- og nedstrøms tiltak.....	41
3.4.9 Gevinst ved tiltak rettet mot strukturelle forhold .....	42
<b>3.5 Eksempler fra virkeligheten</b> .....	<b>43</b>
3.5.1 DBS i Danmark .....	43
3.5.2 «Truth-kampanjen» i Florida.....	44
3.5.3 FRAME-D: Finding new Routes to Active Mobility in Everyday Life through Digitalization .....	45
<b>3.6 Refleksjon</b> .....	<b>45</b>
<b>3.7 Oppsummering</b> .....	<b>46</b>
<b>4.0 Metode</b> .....	<b>47</b>
<b>4.1 Valg av forskningsmetode</b> .....	<b>47</b>
<b>4.2 Utvalg og rekruttering</b> .....	<b>48</b>
4.2.1 Strategisk utvalg .....	49
4.2.2 Rekruttering .....	49
4.2.3 Inklusjonskriterier.....	50
4.2.4 Kort beskrivelse av utvalget .....	50
<b>4.3 Datainnsamling</b> .....	<b>51</b>
4.3.1 Semistrukturerte individualiserte intervjuer .....	51
4.3.2 Intervjuguide.....	51
4.3.3 Feltnotater .....	52
4.3.4 Intervjusituasjonen .....	53
4.3.5 Transkripsjon.....	54
<b>4.4 Analyse</b> .....	<b>55</b>
4.4.1 «Å få et helhetsinntrykk» .....	55
4.4.2 «Å identifisere meningsdannende enheter».....	56
4.4.3 «Å abstrahere innholdet i de enkelte meningsbærende enhetene» .....	56
4.4.4 «Å sammenfatte betydningen av dette».....	57
<b>4.5 Etikk</b> .....	<b>58</b>
<b>4.6 Metodeoverveielser</b> .....	<b>59</b>
4.6.1 Forforståelse .....	59
4.6.2 Digitale løsninger .....	60
4.6.3 Justering av inklusjonskriterier.....	60
<b>5.0 Resultatpresentasjon</b> .....	<b>61</b>
<b>5.1 Oslo – «den lille storbyen»</b> .....	<b>61</b>
5.1.1 «Oslo pakken».....	62
5.1.2 Kollektivtilbudet-et tilbud som blir bedre og bedre i Oslo.....	62

5.1.3 Redusert dekningsgrad utenfor bykjernen.....	63
<b>5.2 Reisevaner .....</b>	<b>63</b>
5.2.1 Gamle og nye vaner som determinanter for reiseadferd.....	63
5.2.2 Arbeidsreiser.....	64
5.2.3 Fritidsreiser.....	65
<b>5.3 Fordeler og opplevd gevinst ved personbilen og bilkollektivet .....</b>	<b>65</b>
5.3.1 Frihet & fleksibilitet .....	66
5.3.2 Forutsigbarhet, «en plan-B» & smågevinster .....	66
5.3.3 Selvstendighet.....	67
<b>5.4 Barrierer for å benytte offentlig kommunikasjon .....</b>	<b>67</b>
5.4.1 For dårlig dekningsgrad på kollektivtilbudet og behov for økt sikkerhet på t-banen på kveld og natt ....	67
5.4.2 Tidsklemma, etapper & rushtid .....	67
5.4.3 Et tilbud for de oppegående.....	68
5.4.5 Covid-19 trolig ikke en barriere på sikt.....	68
5.4.6 Bilen har en egenverdi som det kollektive ikke har i tilsvarende stor grad.....	69
<b>5.5 Forslag til terskelsenkende tiltak</b> 5.5.1 Mindre trengsel & bedre rushtidsavvikling .....	<b>70</b>
5.5.2 Du har ikke råd til å velge noe annet enn den kollektive løsningen .....	70
5.5.3 Bilen må «svi» litt & kollektivtilbudet må styrkes og synliggjøres .....	70
<b>5.6 Livskvalitet og fysisk aktivitetsnivå .....</b>	<b>71</b>
5.6.1 Livskvalitet gjennom å oppleve byen og skape et avbrekk i hverdagen .....	71
5.6.2 Bilen tilfører en tilleggs kvalitet til livet .....	72
5.6.3 Bilen gjør deg ikke nødvendigvis lat og inaktivt, tvert imot .....	72
<b>6.0 Diskusjon.....</b>	<b>73</b>
<b>6.1 Resultatdiskusjon .....</b>	<b>73</b>
Figur nr. 11: Forsknings spørsmål.....	73
6.1.1 Verdien til kollektivtilbudet fastsettes av de reisende .....	74
6.1.2 Strukturelle og fysiske forhold har en innvirkning på transportmiddelvalg, det har også de ikke- strukturelle forholdene som emosjoner, preferanser og holdninger .....	77
6.1.3 Arbeids-, fritids- og feriereiser .....	78
6.1.4 Barrierer.....	79
6.1.5 «Gulrota».....	80
6.1.6 Folkehelseperspektivet .....	82
6.1.7 Oppsummering .....	85
Figur nr. 12: Det resiproke samspillet mellom individ og omgivelser .....	85
<b>6.2 Metodediskusjon.....</b>	<b>87</b>
6.2.1 Reliabilitet .....	87

6.2.2 Studiens gyldighet (Validitet).....	89
6.2.3 Relevans .....	92
<b>7.0 Konklusjon &amp; Implikasjon .....</b>	<b>93</b>
Referanser.....	95
Vedlegg nr. 1: NSD godkjenning .....	102
Vedlegg nr. 2: Informasjonsskriv .....	105
Vedlegg nr. 3: Samtykkeerklæring.....	108
Vedlegg nr. 4: Intervjuguide.....	109

## 1.0 Innledning

I innledningskapitlet vil jeg beskrive bakgrunnen for oppgaven min. Jeg vil vise til hvilken kontekst oppgaven kan relateres til både forskningsmessig, politisk og i lys av folkehelseperspektivet. Med utgangspunkt i de nevnte forholdene vil problemstillingen presenteres og tilhørende forskningsspørsmål presisere den. Avslutningsvis foreligger det et kort avsnitt hvor jeg redegjør for oppgavens oppbygning og struktur.

### 1.1 Tema

Befolkningsutvikling, bosettingsmønster og nærings- og handelsmønstre har alltid vært av betydning for transportutvikling og utforming av transportsystemet (Meld. St. 33 (2016-2017), s. 10). Tema for denne oppgaven er reisevaner blant osloborgere i yrkesaktiv alder, personbil som et fremkomstmiddel og kollektivtilbud i Oslo. Gjennom semistrukturerte intervjuer er målet å etablere innsikt i respondentenes reisevaner med henholdsvis offentlig kommunikasjonsmidler og personbil i hverdagen. Et ytterligere mål er å synliggjøre respondentenes opplevelse av kollektivtilbudet i Oslo, samt å avdekke eventuelle eksisterende barrierer for å gjennomføre transportetapper i hverdagen med tog, t-bane, trikk eller buss.

### 1.2 Innledning

Befolkningsvekst og fraflytting fra landlige områder til byområder har resultert i at mer enn halvparten av verdens befolkning i dag bor i byer, og denne andelen er forventet å øke både i Norge og i resten av verden (FN- Sambandet, 2019a; Meld. St. 33 (2016-2017); Sanner et al., 2018; Størdal et al., 2019; Thomas et al., 2020). Et resultat av urbanisering er at flere bor og oppholder seg i nærheten av knutepunkter for trafikk. Flere mennesker medfører et behov for flere avganger på tog, t-bane, trikk og buss og fører med en økt forekomst av biler (Avinor et al., 2016; Meld. St. 33 (2016-2017); Sanner et al., 2018; Størdal et al., 2019). Tidligere handlet debatten om fremtidig utviklingstrekk i stor grad om den økende befolkningsveksten, mens i dag baserer debatten seg på hvordan vi på globalt-, nasjonalt-, regionalt- og kommunalnivå kan sikre en bærekraftig utvikling og sikre at framtidige generasjoner har muligheten til å leve et godt liv (FN- Sambandet, 2019a).

I Verden har forekomsten av reisevirksomhet med personbil økt de siste tiårene. Antallet personkilometer (antall personer, ganget med antall km kjørt) reist med personbil har økt med 90 prosent i vest Europa og 13 prosent i US mellom 1970- og 1990 (Gärling & Steg, 2007). En tilsvarende utvikling har funnet sted i Norge. Til sammen i 2019 tilbakela nordmenn 64,2 milliarder

personkilometer i bil, noe som er mer enn en seksdobling siden 1965 da tallet lå på ca. 10 milliarder personkilometer (Pilskog, 2017; Statistisk sentralbyrå, 2021). I løpet av de siste 30 årene har det blitt en million flere personbiler i Norge og hele 45 prosent bor i en husholdning med tilgang til mer enn en bil. I 2019 forgikk hele 75,6 prosent av all reising i personbil. Til tross for at vi ikke har redusert bilkjøringen har kollektivtrafikkens andel av den totale transporten økt noe de siste ti årene (Nasjonal transportplan 2018-2027, 2013 ; Statistisk sentralbyrå, 2021). Økningen i antallet biler på veien betyr også at det er færre til å dele på en bil (Nasjonal transportplan 2018-2027, 2013 s. 13).

Det betyr blant annet at befolkningsutviklingen vil ha en direkte innvirkning på transportetterspørselen, som følge av en innvirkning på både omfanget av etterspørselen og etterspørselens sammensetning (Madslien et al., 2017). I Norges tilfelle er det forventet en vekst i persontransport både i forbindelse med de korte og de lengre personreisene og bilturer er beregnet til å øke mest, etterfulgt av flyreiser (Avinor et al., 2016). En slik vekst i persontransport vil ha en innvirkning på et av våre tids største utfordringer, nemlig global oppvarming forårsaket av klimagassutslipp (Avinor et al., 2016; Gärling & Steg, 2007; Meld. St. 21 (2011-2012); Meld. St. 33 (2016-2017); Størdal et al., 2019, s. 25). Globalt står transportsektoren for ca. 23 prosent av de samlede energirelaterte utslippene så en satsning på dette området er helt nødvendig (United Nations, 2016, s. 17). Byer er ansvarlige for over 75 prosent av alle klimagassutslippene (FN-sambandet, 2021; Sanner et al., 2018, s. 7) og innenfor Den Europeiske unionen og i Norge står transportsektoren for omtrent 30 prosent av de samlede klimagassutslippene (Keim & Cerny, 2021; Størdal et al., 2019).

### **1.3 Politisk kontekst**

Norge har i likhet med de andre FN-landene forpliktet seg til å arbeide for en bærekraftig utvikling, som første gang ble introdusert som et begrep i rapporten «Vår felles fremtid» (eng.: «Our Common Future») skrevet av Brundtland-kommisjonen i 1987 (FN- Sambandet, 2019b; Olerud et al., 2021; Sanner et al., 2018; Secretary-General & Development, 1987). En del av å sikre en bærekraftig utvikling er å arbeide for bærekraftige transportsystemer. Bærekraftige transportsystemer er representert enten direkte eller indirekte i flere av de 17 bærekraftsmålene, som globalt er en felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene innen 2030 (Regjeringen, u.å.). I «Nasjonal transportplan for 2018- 2029» skriver den norske regjeringen at de har som mål å utvikle et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskapning og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet (Meld. St. 33 (2016-2017), s. 73), og i den nyeste transportplanen

fra mars 2021 skal det overordnede målet være å skape et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050 (Meld. St. 20 (2020–2021), s. 9).

Det som skiller Norge fra en rekke andre land er at det er transportsektoren, ikke oppvarming basert på fossile energikilder som står for en betydelig andel av de ikke-kvotepliktige utslippene ( 55 prosent i 2017) (Meld. ST.1 (2018-2019), s. 92tabell 3.13; Størdal et al., 2019, s. 25). Fossile energikilder er av biologisk opprinnelse, og er rester fra planter og dyr som levde for millioner av år siden, som gjennom omdanningsprosesser i og under jordskorpen har blitt til olje, kull og naturgass. Fossil energi er i dag en samlebetegnelse på energiproduksjon av ikke- fornybare energikilder, som betyr at energikildene innenfor et menneskelig perspektiv ikke fornyes (Hofstad, 2021; Hofstad & Rosvold, 2018; Naturvernforbundet, 2011). Det vil med andre ord si at dersom Norge skal klare å redusere de ikke-kvotepliktige utslippene og på sikt nå målet om å bli et lavutslippsamfunn må det gjøres større inngrep i transportsektoren. Per dags dato er jernbanetransport så å si utslippsfritt, da de fleste strekninger er elektrisk driftet. Kuttene må derfor hovedsakelig rettes mot flytransport, sjøtransport og veitransport (Størdal et al., 2019), hvorav veitransport er fokuset i denne oppgaven.

#### **1.4 Nullvekstmålet for persontrafikk**

I byområdene skaper bilbruk store utfordringer for miljø og sikkerhet samtidig som trengselen på veinettet reduserer transportstandarden og byens funksjonsdyktighet (Meld. St. 20 (2020–2021); Meld. St. 33 (2016-2017), s. 9; Norheim, 2017, s. 9). En av de største målsetningene som har blitt gjort i Norge har blitt omtalt som klimaforliket og er kjent som nullvekstmålet for persontrafikk. Målet er beskrevet i nasjonal transportplan, 2014-2023, 2018-2029 og i nasjonal transportplan 2022-2033 fra i år. Nullvekstmålet beskriver den nasjonale målsetningen om at veksten i persontransport i storbyområdene skal gjennomføres med gange, sykling og kollektivtransport (Meld. St. 26 (2012-2013), s. 19,57; Meld. St. 33 (2016-2017), s. 143; Sanner et al., 2018, s. 7). I den nyeste transportplanen er målet videreutviklet og formuleringen er slik: «Klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.» (Meld. St. 20 (2020–2021), s. 110)

Reising eller transport er av stor betydning for utvikling i et globalt perspektiv, samtidig har transport en inngående og personlig innvirkning på individuelle liv (Norheim, 2017; United Nations, 2016). I dag er bilen «allemannseie» og sammen med et stadig bedre kollektivtilbud har mobiliteten i samfunnet økt betydelig (Norheim, 2017, s. 8, 15). Frihet og fleksibilitet er to sentrale egenskaper ved bilen som kollektivtilbudet mangler i tilsvarende grad, og det er trolig årsaken til at bilen utgjør en såpass stor konkurrent til kollektivtilbudet (Norheim, 2017; Sanner et al., 2018). Som bileier har

du selv kontroll over når du drar, du kan reise direkte til destinasjonen uten stopp på veien, du kan reise kjapt og gjøre endringer underveis, i tillegg bestemmer du selv type, modell og setter standarden for komfort og ryddighet i tråd med egne behov (Norheim, 2017, s. 50).

Hensikten med nullvekstmålet er derfor ikke å få folk til å slutte å bruke bil, men å legge til rette for en fornuftig bilbruk og utvikle kollektivtilbudet der den har sine konkurransefortrinn (Norheim, 2017, s. 14). Eksempler på tiltak som er blitt iverksatt i arbeidet mot å nå nullvekstmålet er blant annet bybanen i Bergen, bilfritt sentrum i Oslo og satsningen på InterCity (tog) for å knytte østlandsregionen tettere sammen (Sanner et al., 2018, s. 7). I tillegg er det inngått bymiljøavtaler i de ni største byområdene som innebærer en gjensidig forpliktelse mellom stat, fylkeskommune og kommune for å nå nullvekstmålet for personbiltrafikken (Avinor et al., 2016, s. 42).

Ifølge analyser på virkemiddelbruken i norske byområder må satsning på kollektivtilbudet kombineres med harde virkemidler som legger restriksjoner på bilbruken i form av begrenset tilgang på parkeringsplasser, økte kostnader og redusert fremkommelighet (Kjørstad & Ellis, 2020; Kjørstad et al., 2012; Norheim, 2017). Kollektivtilbudet må tilpasses lokale forhold og for å sikre kvalitet må tilbudet tilpasses trafikantens behov, både når det gjelder reiseformål, frekvens, standard og kostnader. Et optimalt kollektivtilbud bør også være lett å benytte og raskt og enkelt å orientere seg i (Norheim, 2017, s. 16). Et sentralt poeng er videre at miljøgevinsten av økt kollektivsatsning er avhengig av antallet bilister som endrer reisevaner fra bil til kollektiv transport i forbindelse med at frekvensen øker, som eksplisitt handler hvor effektive kollektivtiltak som implementeres og om de rettes mot bilbrukere (Norheim, 2017, s. 25).

I løpet av det siste året har verden riktignok opplevd at en pandemi kan påvirke tilgjengelighet, mobilitet, valg av fremkomstmiddel og følelsen av frihet. Covid-19 har synliggjort hvor sårbare samfunn kan bli når mobiliteten rammes og innsnevres. Vi har blant annet sett en nedgang i flytrafikk og en økning i andelen som sykler. Samtidig har det vært en reduksjon i samkjøring og en økning i individuell transport, noe som vil få stor betydning på sikt dersom trenden vedvarer (Keim & Cerny, 2021). For bilen er et fremkomstmiddel som gir en følelse av frihet og økt mobilitet for individet, men den individuelle fordelene og potensielle gleden går derimot på bekostning av andre forhold som miljø og helse (Keim & Cerny, 2021).

I Norge har vi sett en tilsvarende tendens som følge av Covid-19. Det har blant annet vært en nedgang i kollektivreiser på nesten 40 prosent som følge av endrede reisevaner under Coronapandemien (Rothe, 2021). I følge tall fra den europeiske luftfartskontrollen hadde den daglige flytrafikken i Norge den 15. mars i 2020 en nedgang på 62,2 prosent sammenlignet med

tilsvarende dag i 2019, og 49 prosent nedgang i 2021 (Bach, 2020; eurocontrol, 2021). Covid-19 har dermed endret reisevaner i Norge i likhet med andre europeiske land.

På et lokalpolitisk nivå i Oslo har byrådet bestående av Miljøpartiet de grønne (MDG), Arbeiderpartiet (Ap) og Sosialistisk venstreparti (Sv) hatt søkelys på å redusere miljøutslipp, redusere veitrafikk, gjøre kollektivtilbudet mer attraktivt og arbeidet for at Oslo skal være en utslippsfri by innen 2030. Det kan imidlertid se ut som at det er et godt stykke arbeid igjen før byrådets målsetning er nådd. Forhåpentligvis vil denne oppgaven inspirere og bidra med innsikt som kan benyttes inn i det videre transportarbeidet i Oslo.

## **1.5 Avgrensning og problemstillingen**

### **1.5.1 Formål**

Formålet med denne studien er gjennom formative undersøkelser å utforske individuelle forskjeller i hvilken verdi bilister i Oslo tilskriver sin bil, samt deres opplevelse av konkurranseforholdet mellom personbilen og det offentlige kommunikasjonstilbudet og opplevelsen de har av kollektivtilbudet i Oslo. Kunnskapen vil sammenfattes, beskrives og etterstrebe å bidra med kyndig og nyansert innsikt i intervjudeltagernes betraktninger rundt egen reiseadferd og transportmiddelvalg i hverdagen.

Datamaterialet fra de semistrukturerte intervjuene etter analyse og bearbeiding vil kun representere synspunktene til et lite segment av målgruppen (Malterud, 2017). Innsikten vil med andre ord ikke representere et meningsbilde gyldig for hele Oslos befolkning. Et sentralt ønske med denne studien har dermed vært å synliggjøre hvordan kvalitative studier kan bidra til å etablere kontakt og sørge for befolkningsmedvirkning i et samfunns- og folkehelseperspektiv. I forbindelse, utformingen av og arbeidet med denne studien er det særlig tre forhold som har vært viktig for meg å framheve.

For det første så har det vært viktig for meg å synliggjøre hvordan intervjuer med et segment av befolkningen kan gi verdifull innsikt i reisevaner, om verdier tilknyttet bilen og om barrierer for å i større grad benytte seg av det offentlige kommunikasjonstilbudet. For det andre er medvirkning og fortellinger fra befolkningen helt vesentlig i et samfunnsperspektiv, dersom ønsket er å danne et bilde av hva som i dag utgjør konkurrenten til mer bærekraftige transportløsninger. Skal vi som et samfunn nå de nasjonale og den lokale satsningen om å redusere personbilbruk må vi som tidligere nevnt kjenne til innbyggernes forventninger og behov og forsøke å levere et kollektivtilbud som oppleves som en reell konkurrent til personbilen. Et tredje siktemål med studien har vært å fremheve betydningen av å kartlegge holdninger, synspunkter og ideer forut for utforming av intervensjoner rettet mot å fremme adferdsendringer positivt for individ og miljø.



Flere tidligere studier har sett på hvordan ulike strukturelle forhold kan påvirke transportmiddelvalg. Eksempler på forhold som er blitt studert er betydningen av avstand til holdeplass, bostedsadresse og lokalisasjon på arbeidsplass, tidsbruk, tilgjengelighet, tilgang på parkeringsplasser og forskjeller mellom pendleradferd i sentrumsområder og forstedsområder (Nasjonal transportplan 2018-2027, 2013 ; Nordbakke & Lunke, 2021; Næss et al., 2001; Næss et al., 2018). Fellesnevneren ved tidligere studier er at de i stor grad har anvendt kvantitative tilnærminger når de har undersøkt hvordan forhold som holdninger, preferanser og strukturelle forhold kan innvirke på transportmiddelvalg og reiseadferd. Valget om et kvalitativt studiedesign gjør at denne studien skiller seg fra en rekke tidligere studier, og studien gi en inngående innsikt hvilke forhold i omgivelsene og hos individet selv som påvirker transportmiddelvalg og reisevaner hos et utvalg bilister i Oslo. Den samlede ambisjonen er å styrke det kvalitative kunnskapsgrunnlagets bidrag inn i transportforskningen. Studien vil synliggjøre et utvalg bilister i Oslo sine tanker om det offentlige kommunikasjonstilbudet, verdsetting av bilen, emosjonelle forhold, barrierer og «gulrøtter», som et ledd i arbeidet å synliggjøre individuelle forskjeller i hvilken verdi bilister i Oslo tilskriver sin bil samt deres opplevelse av konkurranseforholdet mellom bil og det offentlige kommunikasjonstilbudet.

### 1.5.2 Problemstilling

*Hvordan erfarer respondentene sine reisevaner, hvordan vil de karakterisere sitt forhold til personbilen versus offentlige transportløsninger i hverdagen og hvilke opplevelser har de av kollektivtilbudet i Oslo?*

I arbeidet med å bringe klarhet i den formulerte problemstillingen vil det være hensiktsmessig å belyse andre relevante spørsmål som kan bidra med mer inngående kunnskap og en dypere forståelse. I denne oppgaven vil ytterligere problemstillinger og spørsmål drøftes:

- 1. Hvor hyppig og i hvilke situasjoner velger respondentene personbilen fremfor offentlige transportløsninger?*
- 2. I hvor stor grad opplever respondentene kollektivtilbudet i Oslo som tilstrekkelig for å tilfredsstille hverdagens gjøremål og krav?*
- 3. Hva foreslår respondentene som mulige tiltak for at de selv og andre i større grad skal velge buss, tog, trikk eller t- bane i hverdagen?*
- 4. Har respondentenes opplevelse av kollektivtilbudet samt vurdering av barrierer endret seg i løpet av det siste året, med tanke på Covid-19-pandemien? Dersom dette er tilfellet, i hvilken grad har det påvirket personbilbruk?*

Begrepene offentlig kommunikasjon, offentlige transportløsninger og kollektivtilbud vil brukes om hverandre gjennom hele oppgaven. Valg av terminologi avhenger av hva som komplimenterer innholdet i setningen eller avsnittet best og av ordlyden. I resultatpresentasjonen hvor sitatene i større grad er en integrert del av resten av teksten, har jeg tatt et bevisst valg om å ikke anvende kursiv når jeg siterer respondentene.

## 2.0 Bakgrunn

«Bærekraftig utvikling» ble som nevnt innledningsvis første gang introdusert som et begrep i rapporten «Vår felles framtid» som ble lagt fram av Verdenskommisjonen for miljø og utvikling i 1987 ledet av Gro Harlem Brundtland (FN- Sambandet, 2019b; Olerud et al., 2021; Sanner et al., 2018). I Brundtlandrapporten blir bærekraftig utvikling definert som en: «utvikling som imøtekommer behovene til dagens generasjon uten å redusere mulighetene for kommende generasjoner til å dekke sine behov» (Secretary-General & Development, 1987, s. 24). I rapporten presiseres det at en bærekraftig utvikling er en dynamisk prosess som opererer innenfor rammer styrt av den teknologiske utviklingen til enhver tid (Secretary-General & Development, 1987).

Det presiseres også at endringer og utviklingen som foregår til enhver tid skal skje med blick på nåtidens og fremtidens generasjoner, samt at arbeidet for å nå bærekraftsmål krever politisk vilje (Secretary-General & Development, 1987). Å arbeide for en bærekraftig utvikling innebærer å vurdere utviklingen i lys av de tre gjensidig avhengige dimensjonene miljø, økonomi og sosiale forhold (FN- Sambandet, 2019b). Det er hovedsakelig sosial og miljømessig bærekraft som er de relevante dimensjonene i lys av denne oppgavens problemstilling og i de neste avsnittene skal jeg forsøke å synliggjøre koblingen mellom bærekraft, folkehelse og transport som denne oppgaven skal gi innsikt i.

I dag er arbeidet for en bærekraftig utvikling et overordnet mål for samfunnsutviklingen internasjonalt og i Norge (Helsedirektoratet, 2018a; Meld. St. 33 (2016-2017); Regjeringen, 2020). Norge har i likhet med resten av FNs medlemsland sluttet seg til FNs 17 globale bærekraftsmål som ble vedtatt i 2015 og som erstattet tusenårsmålene som ble vedtatt i 2000 (norad, 2014). Den nye plattformen er et resultat av utviklingen siden 2000, hvor miljø- og klimahensyn er satt på agendaen. Satsningen på miljø og klima er også representert gjennom Parisavtalen som ble vedtatt under klimatoppmøtet COP21 i Paris i 2015. Den gang ble alle verdens land enige om å holde den globale temperaturøkningen til under maks 2 grader og tilstrebe å holde temperaturøkningen under 1,5 grader (norad, 2014). Parisavtalen er en internasjonal avtale som skal sørge for at verdens land klarer å

begrense klimaendringene (FN- Sambandet, 2020). Det er fem sentrale punkter i avtalen og de er som følger:

1. Alle land har forpliktelser
2. Temperaturen på kloden skal helst ikke stige med mer enn 1,5 grader, maks 2 grader
3. Alle land skal ha en plan for å bli klimanøytrale, som vil si at man ikke slipper ut mer klimagasser i atmosfæren enn det man klarer å fange opp eller å fjerne
4. De rike landene **må** betale, de mindre rike **kan** betale
5. Alle land må tilpasse seg klimaendringene



Figur nr. 1: Kloden  
Kilde: (Redaksjonen, 2015)  
Opphavsrett: colourbox.com

## 2.1 Bærekraftig transport

Transportsektorens betydning i arbeidet for en bærekraftig utvikling ble satt på dagsordenen i 1992 under «United Nation`s Earth summit» og ble beskrevet i dokumentet Agenda 21 (United Nations, 1992, 2021). I de senere årene har transportsektoren sammen med mobilitet blitt anerkjent som viktige områder i arbeidet for en bærekraftig utvikling. Bærekraftig transport forstås som et system og blir i rapporten «Mobilization of Sustainable Transport for Development» definert som en: «levering av tjenester og infrastruktur som fremmer mobilitet for mennesker og varer og som bidrar til en økonomisk og sosial utvikling som skal tjene dagens så vel som fremtidige generasjoner – på en måte som er trygg, rimelig, effektiv, tilgjengelig, lite kostbar, hensiktsmessig og som skaper et motstandsdyktig system der karbon, andre utslipp og miljøpåvirkninger minimeres» (United Nations, 2016, s. 7).

Personlig mobilitet og bærekraftige transportsystemer er en del av grunnmuren for FNs bærekraftsmål, for uten velfungerende mobilitetstjenester vil et samfunn oppleve store utfordringer i å ivareta befolkningens behov (stjernene på figur nr. 2 illustrerer syv særlig relevante) (Størdal et al., 2019, s. 14).



Figur nr. 2: Bærekraftsmålene med stjerner  
Kilde: (FN- Sambandet, 2021)

Et velutviklet transportsystem er med andre ord helt vesentlig for å nå de 17 bærekraftsmålene, som er en felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene innen 2030 (Meld. St. 20 (2020–2021); Regjeringen, u.å.).

### 2.1.1 Folkehelsearbeid og transportsystemet kan bidra til å skape et bærekraftig miljø

Folkehelseloven har som formål å bidra til en samfunnsutvikling som fremmer folkehelse og herunder utjevner sosiale helseforskjeller. I loven defineres folkehelse som «befolkningens helsetilstand og hvordan helsen fordeler seg i en befolkning». Folkehelsearbeid blir definert som «samfunnets innsats for å påvirke faktorer som direkte eller indirekte fremmer befolkningens helse og trivsel, forebygger psykisk og somatisk sykdom, skade eller lidelse, eller som beskytter mot helsetrusler, samt arbeid for en jevnere fordeling av faktorer som direkte eller indirekte påvirker helsen» (Lov om folkehelsearbeid, 2012, § 3). Transportsystemer er av stor betydning for folk og næringslivet og er viktig for å skape velfungerende byer og regioner som igjen er viktig i arbeidet for en bærekraftig utvikling (Meld. St. 33 (2016-2017)). Som nevnt innledningsvis påvirker veitrafikk og reisevaner miljø, samfunn og individer. Dermed er arbeidet for et bærekraftig transportsystem, blant annet ved å redusere forekomst av personbiler, både sentralt i et folkehelseperspektiv og et sentralt ledd i arbeidet med å nå bærekraftsmålene.

### 2.1.2 Folkehelsearbeid og et bærekraftig transportsystem kan være et virkemiddel for å redusere sosiale ulikheter og fremme sosial bærekraft

Sosial bærekraft handler om å legge til rette for at alle skal få lik tilgang til å leve gode og anstendige liv (Helsedirektoratet, 2018a, s. 12). Det er dessverre slik i dag at det eksisterer sosiale ulikheter i helse som kan beskrives som systematiske forskjeller i helsetilstand og som følger sosiale og økonomiske kategorier (Dahl et al., 2014; Helsedirektoratet, 2018b). De sosioøkonomiske helseforskjellene utgjør en gradient gjennom befolkningen og viser en lineær sammenheng mellom sosioøkonomisk posisjon og helse. Statistisk sett betyr dette at litt bedre sosioøkonomisk posisjon gir en tilsvarende statistisk sett litt bedre helse og vise versa. Dette omtales som «gradientutfordringen» (Helsedirektoratet, 2018b, avsnitt to).

Påvirkningsfaktorer omtales som determinanter og kan ha mer eller mindre komplekse påvirkningsveier til helse. Økonomi, utdanning og arbeid er forhold som har komplekse påvirkningsveier til helse, mens andre som aktivitetsnivå, tobakk og fysisk miljø er mer direkte i sin påvirkning. Fellesnevneren er at selve påvirkningen som hovedregel forekommer først og helsen som en konsekvens av påvirkningen (Helsedirektoratet, 2018b, avsnitt fire). I folkehelse rapporten

«Helsetilstanden i Norge» (Folkehelseinstituttet, 2018) skisseres en årsakskjede som tar utgangspunkt i forhold som har mulighet til å påvirke hele årsakskjeden, etterfulgt av forhold som kan ha en direkte innvirkning på og hvordan helsetjenesten kan bistå med å redusere ulikheter i helse og konsekvenser av uhelse, som følge av ulikheter tidligere i årsakskjeden. Et sentralt poeng er at de sosiale ulikhetene i helse er sosialt skapt og dermed mulig å gjøre noe med (Helsedirektoratet, 2018b).



Figur nr. 3: Redusere sosiale ulikheter  
Kilde: Figur 28 (Folkehelseinstituttet, 2018, s. 50)

Kjennskap til gradientutfordringen er relevant i denne sammenheng fordi innsikten bidrar til å sette oppgavens tematikk inn i en større kontekst. Det er i dag anerkjent at folkehelseutfordringer krever et tverrsektorielt samarbeid og det er et økende søkelys på behovet for å utvikle tiltak og strategier med henblikk på de underliggende strukturelle årsakene til sosiale ulikheter i helse. Menneskerettighetene er utgangspunktet for sosial bærekraft, men transport er et viktig virkemiddel som gir tilgang og skaper muligheter (Helsedirektoratet, 2018a). Det å arbeide for et bærekraftig transportsystem innebærer å arbeide med strukturelle forhold i omgivelsene som individet selv ikke råder over. Transport er et middel som kan gi tilgang til utdanning, arbeid, sosial interaksjon og en rekke andre områder som bidrar til å dekke de grunnleggende behovene som bidrar til opplevelsen av å ha et godt liv (Meld. St. 20 (2020–2021); United Nations, 2012, 2016). Helsefremming og sosial bærekraft er videre to begreper som har et konseptuelt og politisk slektskap og begge målene har oppstått i kjølvannet av at politikk har resultert i en skjevfordeling av makt og ressurser. Både sosial bærekraft og helsefremming setter søkelys på menneskelige behov, medvirkning, er gjensidige avhengige av hverandre, satser på innsats på tvers av samfunnssektorer og nivåer og etterstreber å rette opp i skjevheter og skape like muligheter for menneskelig vekst og utvikling (Hofstad & Bergsli, 2017, s. 33).

Et konkret eksempel er arbeidet med å utvikle samfunn etter prinsippet om universell utforming, som er prinsippet om et samfunn der alle kan delta og som favnes av bærekraftsmål nummer tre: «Sikre god helse og fremme livskvalitet for alle, uansett alder» (Meld. St. 20 (2020–2021), s. 34). I Norge er universell utforming lovfestet i diskriminerings- og tilgjengelighetsloven og det betyr at alle nye oppgraderinger og utforminger i transportsystemet skal tilfredsstillere kravet om universell utforming

(Avinor et al., 2016). Til tross for at mobiliteten har økt samlet sett i landet, er det tidligere blitt anslått at omtrent at 10-12 prosent av den norske befolkningen i varierende grad har utfordringer med å benytte kollektivtransport (Norheim, 2017, s. 16). Tilgang til transport fremmer sosial bærekraft, gjennom å legge til rette for sosial deltagelse i samfunnet, noe som alle mennesker har like stort krav på (Meld. St. 20 (2020–2021); Norheim, 2017; Størdal et al., 2019). Effekten av å satse på universell utforming er veldokumentert for mennesker med nedsatt funksjonsevne, men beregninger viser at det er samfunnsøkonomisk lønnsomt på en rekke områder. Universell utforming er positivt i et samfunnsperspektiv, har blitt godt mottatt og er nyttig for alle som reiser uavhengig av status og funksjonsnivå (Avinor et al., 2016; Norheim, 2017).

### 2.1.3 Målet med et bærekraftig transportsystem

Bærekraftig transport (Sustainable transport) brukes i dag synonymt med bærekraftig mobilitet (Sustainable mobility) både i norsk- og engelskspråklig litteratur (European Commission, 1992). Målet med et bærekraftig transportsystem er ikke at folk skal reise mindre, da mindre reising kan resultere i inaktivitet (Tennøy et al., 2017). Derimot er målet at flere skal reise kortere avstander og velge alternative fremkomstmidler som gange, sykkel og kollektivtilbud fremfor personbilen. Årsaken er at biltrafikkmengder per person i en by defineres av hvor ofte innbyggerne reiser, hvor lange reisene er og hvor mange av reisene som foregår som sjåfør i bil (Tennøy et al., 2017 s. 6). Den totale biltrafikkmengden kan dermed enten reduseres ved at det blir færre mennesker og et mindre antall biler (noe som ikke er tilfellet i dag), eller ved at de reisende gjør endringer i (a) hvor ofte de reiser, (b) reduserer lengden på turen og/eller endrer hvordan vi reiser ved å for eksempel reise kollektivt (Tennøy et al., 2017 s. 6).

## 2.2 Politisk kontekst – OSLO

*«Byens former, deres virkelige funksjoner og de ideer og verdier som folk knytter til dem, utgjør et samlet fenomen.»*

- Kevin Lynch, byteoretiker

(Buntenschøn, 2009, s. 23)

Det er en sterk sammenheng mellom bystruktur og befolkningens valg av reisemåte (Avinor et al., 2016, s. 43). Byer og tettsteder består av og betjener et sett av lokalsamfunn. Lokalsamfunn kan defineres som det bolignære miljøet både sosialt og fysisk og det bør være gangavstand til barneskole, barnehage, nærbutikk, samfunnshus og andre tilsvarende funksjoner innenfor et lokalsamfunn. (St. Meld. nr. 31 (1992-93), s. 71). En av hovedfunksjonene til en by er å sikre en



service- og tjenesteyting som det ikke er kundegrunnlag for i hvert enkelt lokalsamfunn samt å betjene et større felleskap, således vil de større byene i tillegg betjene omkringliggende regioner (St. Meld. nr. 31 (1992-93), s. 71). I St. Meld. Nr. 31 poengteres det at en manglende forståelse for de ulike funksjonene blant annet har bidratt til en rotete funksjons sammensetning i norske tettsteder og byer. Videre påpekes det at dette medfører ulemper i folks hverdag, da de i flere settinger kan oppleve at de er avhengige av bilen for å få tid og gjøremål i hop (St. Meld. nr. 31 (1992-93)). Arealbruken er med andre ord et viktig tema i diskusjonen om bilavhengighet, bilbruk og generering av biltrafikk (Fridstrøm & Alfsen, 2014; Tennøy et al., 2017 ).

### 2.2.1 Oslo

Alle norske fylker og landsdeler har opplevd befolkningsvekst de seinere årene, men tendensen til at tettsteder og byområder vokser mest er langvarig og den største befolkningsveksten samt trafikkveksten vil komme i Oslo (Meld. St. 20 (2020–2021), s. 110; Meld. St. 33 (2016-2017), s. 106). I følge tall som Aftenposten har fått av Oslo kommune (Lundegaard & Lom, 2021 ) vil Oslos befolkning trolig overskride 700 000 innbyggere i løpet av 2021. Det betyr at befolkningstallet har økt med 100 000 siden 2010 og i motsetning til hva folk flest muligens tror har Oslo hatt et fødselsoverskudd de siste 10 årene som tilsvarer omtrent 58 000 nye osloborgere (Lundegaard & Lom, 2021 ).

Årsaken til befolkningsveksten kan tilskrives både fødselstallene, men også innvandring til Oslo, hvorav innvandring alene står for mer enn halvparten av befolkningsveksten de siste ti årene. Tilflytting til Oslo fra andre steder i landet bidrar med om lag 30 000 nye osloborgere årlig. De fleste er unge eller eldre som flytter fra Bærum, Asker, Skedsmo og Lørenskog og ikke fra Distrikts-Norge slik en kanskje skulle tro. Felles for kommunene er at de tilhører Viken kommune og de er også de eneste som går i et flytteoverskudd, som vil si at det er enda flere som flytter ut fra Oslo sentrum og til områder som har god tilknytning til Oslo. Forklaringen på underskuddet er at de som flytter inn til Oslo gjerne er unge mennesker som senere møter en partner og stifter familie. Mange vil etter en tid ønske seg ut av Oslo og da flytter to voksne og x antall barn ut av Oslo, gjerne i den retningen de opprinnelig kom fra (Lundegaard & Lom, 2021 ). Sammensetningen i Oslo består med andre ord av en god andel mennesker med tilknytning til andre steder i landet. Hva betyr det for konkurranseforholdet mellom personbilen og offentlig kommunikasjon som det mest attraktive transportmiddelet?

### 2.2.3 Konkurransforholdet mellom personbilen og kollektivtilbudet i Oslo

I dag er 37 prosent av husstandene i Oslo uten tilgang til bil mot 32 prosent i 2014 og det er en markant nedgang i bilbruk og kjørelengde blant byboere sammenlignet med resten av landet (Statens vegvesen, 2020). Bruken av privateide personbiler har hatt en økning på 1 prosent sett over ett fra år 2010- 2018 i de store byene, men i Oslo har det vært en liten nedgang. Denne nedgangen kan forklares med at flere leaser biler (langtidsleie av bil med vedlikeholdsplikt, vanligvis over en treårs periode) og de blir dermed utelatt fra statistikken. Nedgangen i Oslo kan også forklares med at flere benytter seg av kollektive tilbud, som antagelig har sammenheng med at hele 89 prosent av den voksne befolkningen i Oslo har 500 meter til nærmeste holdeplass med avganger fire ganger i timen og at kollektivtilbudet er relativt godt sammenlignet med andre byer og tettsteder i landet (Hansen & Wolday, 2019). Hva med bileiere i Oslo? Av bileiere bor omtrent halvparten av bilistene med en tilsvarende avstand til en holdeplass med avgang fire ganger i timen (Hansen & Wolday, 2019). Hva skal til for at de lar bilen stå hjemme og velger et kollektivt alternativ?

### 2.2.4 Analyser fra de ni største byområdene – behovet for å redusere antall barrierer for de reisende

Analyser fra de ni største byområdene har vist at en betydelig andel av reisene med bil er under tre km og at mellom 40-60 prosent av trafikkveksten kan avvikles ved sykkel og gange (Meld. St. 33 (2016-2017), s. 159; Sanner et al., 2018, s. 15). En viktig del av arbeidet er dermed å bygge ut sammenhengende sykkel- og gangveier og samtidig fjerne eksisterende barrierer. Å redusere barrierer er et poeng, da den reisende med stor sannsynlighet vil velge det reisealternativet som gir flest fordeler. Høyere frekvens, flere avganger, enkel linjestruktur, lett å orientere seg i, god flatedekning, bedre punktlighet, høyere fremføringshastighet og at reisetidsforskjellene mellom bil og kollektiv må endres i kollektivtrafikkens favør dersom målet er å påvirke folks reisevaner. Skal de bærekraftige løsningene være førstevalget må med andre ord kollektivtilbudet oppleves som en reell konkurrent til bilen, både på de kortere og lengre reiseetappene (Norheim, 2017; Tennøy et al., 2017 s. 9-10).

Kollektivtilbudet bør i likhet med sykkel- og gangveier prioriteres med hyppige avganger, et godt tilbud innenfor alle de ulike kollektive reisealternativene og med en bred dekning i knutepunktene (Sanner et al., 2018; Tennøy et al., 2017 ). Et poeng er å fremme opplevelsen av mobilitet hos den reisende ved å tilgjengeliggjøre det kollektive tilbudet, samt effektivisere eventuelle nødvendige bytter på veien, slik at terskelen for å reise kollektivt kan reduseres. Med tanke på pendlere bør de ulike kommunene samarbeide slik at effektivitet, infrastruktur, tilgjengelighet og tilbud overskrider hver enkelt kommunegrense fremfor å stoppe opp (Meld. St. 20 (2020–2021); Sanner et al., 2018, s. 15).



### 2.2.5 Politisk klima i Oslo

Byrådet i Oslo består per dags dato av Arbeiderpartiet (AP), Miljøpartiet de grønne (MDG) og Sosialistisk venstreparti (SV). Partiene utviklet i 2019 dokumentet «Plattform for byrådssamarbeid mellom Arbeiderpartiet, Miljøpartiet De Grønne og Sosialistisk Venstreparti i Oslo 2019-2023» som beskriver deres felles politiske plattform for byrådssamarbeidet. Innledningsvis skriver de: «*Med kjærlighet til Oslo og tro på politikkenes kraft skal vi sammen gjøre byen vår til en enda grønnere, varmere og mer skapende by med plass til alle. Arbeid til alle, kampen mot klimaendringene og sosial utjevning er våre viktigste prioriteringer*» (Johansen et al., 2019, s. 3). Videre presiserer de at Oslo skal bli verdens første utslippsfrie storby innen 2030 og de poengterer at en grønnere by er bedre å bo i, gir bedre luftkvalitet, tryggere skoleveier og et bedre kollektivtilbud (Johansen et al., 2019, s. 3). De presenterer 10 Osloløfter mot 2030, i et folkehelseperspektiv er alle relevante, men i lys av denne oppgavens rammer er Osloløfte 3, 6 og 10 de mest sentrale.

**Osloløfte 3:** I Oslo skal vi være en utslippsfri by med ren luft, bedre og billigere kollektivtilbud, flere sykkelveier og bærekraftig mat, hvor det enklere å leve grønt i hverdagen.

**Osloløfte 6:** I Oslo skal vi legge til rette for god folkehelse, gi alle rask og riktig helsehjelp og sørge for at alle eldre får en aktiv alderdom med den omsorgen og hjelpen de trenger.

**Osloløfte 10:** I Oslo skal alle møte tjenester som tar utgangspunkt i deres behov og kommunen skal utvikles sammen med innbyggere, medarbeidere, frivilligheten, ideelle og næringslivet (Johansen et al., 2019, s. 4).



Figur nr. 4: Operabygget i Oslo

Kilde: (Johannesen, u.å.), Opphavsrett: VISITOSLO/THOMAS JOHANNESSEN

Begrenset innsikt i hvilke forhold som påvirker transportmiddelvalg og andre valg i hverdagen hos befolkningen vil gjøre det utfordrende å utvikle tjenester som tar utgangspunkt i innbygges behov. Behovet for nye metoder i forbindelse med slikt kartleggingsarbeid forut for strategiutvikling blir uttrykt i klimameldingen (2020-2021) hvor regjeringen skriver: «*Gjennom utviklingen av metoder for mer presis tallfesting av hvordan endringer i arealbruk og transportsystem påvirker omfanget av biltrafikk og utviklingen av arealbruken i byområdene, vil regjeringen bidra til å gjøre det enklere for kommunene å drive en bærekraftig areal- og transportplanlegging*» (Meld. St. 13 (2020–2021),

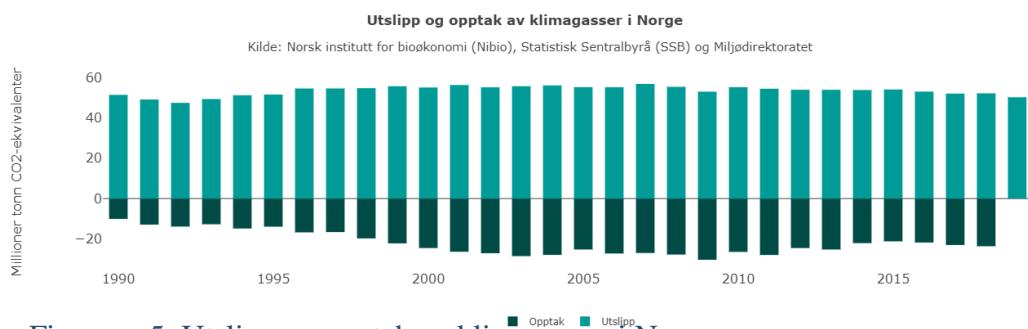
s. 81). Skal Oslo levere tjenester og som tar utgangspunkt i innbyggerens behov må de også ha innsikt i meningsoppfatningene til innbyggerne. De tre osloløftene inneholder alle sentrale aspekter som er svært relevante for denne oppgaven. Ikke minst bidrar de til å synliggjøre aktualiteten og verdien til kvalitative studier som tar siktemål på å få innsikt i innbyggernes livsverden.

Under kapittel fire om klima, miljø og mobilitet utdyper de målet om at Oslo skal bli verdens første utslippsfrie storby og poengterer at de skal fortsette å prioritere fotgjengere, syklistene og kollektivreisende samt redusere biltrafikken. Helt

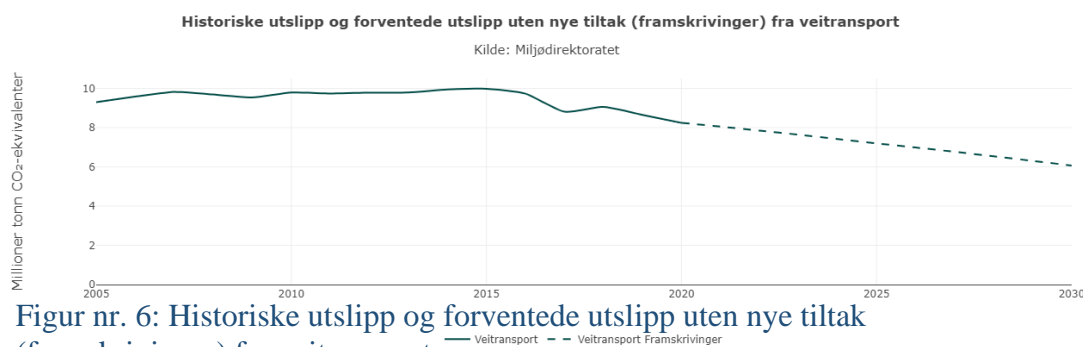
konkret skriver de at de vil redusere klimagassutslippene med 52 prosent i 2023, da med utgangspunkt i nivåene fra 2009 (53,06 prosent), og de har et mål om en 95 prosent utslippsreduksjon innen 2030 (Miljødirektoratet, 2020).

For biltrafikken har de som mål å redusere denne med en tredjedel innen 2030, med utgangspunkt i

2015-nivået (ikke-pliktige utslipp: 9,98 millioner tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter) og 20 prosent i løpet av 2023 (Johansen et al., 2019, s. 15-19; Miljødirektoratet, u.å.).



Figur nr. 5: Utslipp og opptak av klimagasser i Norge  
Kilde: Norsk institutt for bioøkonomi (Nibio), Statistisk Sentralbyrå (SSB) og Miljødirektoratet (Miljødirektoratet, 2020)



Figur nr. 6: Historiske utslipp og forventede utslipp uten nye tiltak (framskrivinger) fra veitransport  
Kilde: Miljødirektoratet (Miljødirektoratet, u.å.)

Byrådet ønsker at det skal være billigere og lettere å leve mer miljøvennlig over hele byen og de ønsker blant annet å frigjøre plass til fotgjengere, byliv, syklistene og til det kollektivet samt å reservere flere plasser til bildeling, gradvis øke prisen på gate- og boerparkering og satse på grønne jobbreiser for å nevne noen satsningsområder (Johansen et al., 2019, s. 16). For å nå Parisavtalens mål ønsker byrådet blant annet å satse stort på miljøvennlig transport gjennom blant annet å bygge ut kollektivtilbudet med flere avganger, vedlikeholde T-bane- og trikkenettet og kutte billettprisene slik at det lønner seg å reise miljøvennlig. De vil samarbeide med Viken om Oslopakke tre og ser for seg

at bompengerordninger skal bidra til å redusere biltrafikken i Oslo. Dessuten ønsker de at alle biler i byområdet skal være utslippsfrie innen utgangen av 2030 (Johansen et al., 2019, s. 16-18).

### 2.2.6 Status i Oslo i 2021

Hvor langt har byrådet kommet i arbeidet med å realisere målsetningene om et bedre offentlig kommunikasjonstilbud? I henhold til dokumentet skulle byrådet ha avlyst prisøkningen på ruterbillettene i 2020, dette har de ikke klart å innfri på (Ruter, 2020). De har en visjon om å utvikle ruterappen med tjenester som bysykkel, el-sparkesykler og bildeling. Tilleggstjenestene er ikke lansert per dags dato, men høsten 2019 vant det tyske selskapet Tier et anbud fra Ruter og mye tyder på at det etter hvert vil bli mulig å reise med Tier dersom du har kjøpt en månedsbillett i ruterappen (Sørgjerd, 2019). I en artikkel publisert på [teknologiradet.no](http://teknologiradet.no) skriver artikkelforfatterne at den raske veksten av el-sparkesyklene viser at selskapene har truffet et behov og at sparkesyklene kan gi en frihetsfølelse du ikke får på en full buss. Forfatteren påpeker at de først blir verdifulle for samfunnet dersom de gjør at folk kommer seg lettere til og fra holdeplasser og slikt sett blir en del av kollektivtransporten (Tennøe & Johannessen, 2019). I et slikt tilfelle vil dekningsgraden økes og tilbudet vil muligens i større grad oppleves som et reelt alternativ til bilen. Vy på sin side har lansert bybiler som er en bildelingstjeneste som tilbyr leie av 250 el- biler (Vy, u.å.).

For å imøtekomme befolkningsveksten i Oslo og det medfølgende økende behovet for effektive kollektivløsninger er det planlagt en rekke utbedringer og økning i trikk-, og t-banetilbudene i Oslo i årene fremover. T-banen er en sentral del av kollektivtilbudet og i løpet av de neste 10-15 årene er det planlagt flere prosjekter som vil styrke t-banetilbudet i Oslo (Sporveien, u.å.-a). Byrådsavdeling for miljø og samferdsel har blant annet bestilt et forprosjekt fra Sporveien for anskaffelse av nye T-banetrokker, samt undersøkelser rundt fremtidige kapasitetsbehov. Fornebubanen skal etter planen være ferdigstilt i 2027 og det bygges en ny sentrumstunell for å øke den totale t-banekapasiteten. Majorstuen T-banestasjon som per i dag er Norges tredje største trafikkknutepunkt med 70 000 gjennomreisende per dag, fordelt på t-bane og trikk skal fornyes. Planen er at stasjonen skal være ferdig i løpet av 2027-28 og forslaget er at den skal bygges under bakken slik at et område på ca. 100.000 kvadratmeter frigjøres til bærekraftig byutvikling i dagens sporområde (Sporveien, u.å.-b).

«Nye trikker i Oslo er bra for klimaet, bra for oppvoksende generasjoner og for alle oss som er glad i kollektivtrafikken. Dette byrådet er tydelig i sine prioriteringer: Vi vil bygge ut kollektivtilbudet med flere avganger og bygge flere sykkelveier samtidig som biltrafikken skal kuttes med 20 prosent innen 3 år og en tredjedel innen 2030. Trikken er viktig for Oslo; den er utslippsfri, etterspurt av de reisende og har høy kapasitet. Trikken passer utmerket inn i et bilfritt byliv. Dette er fremtidens byreise, sier byråd for miljø og samferdsel i Oslo kommune, Lan Marie Nguyen Berg» (Fremtidens byreiser, 2020"Oslo satser på trikk").



Figur nr. 6: Ny trikk  
Kilde: (Fremtidens byreiser, u.å.-c)

Det er igangsatt et samarbeid mellom Sporveiene, Ruter, Oslo Vognselskap og Bymiljøetaten om et trikkeprosjekt som skal løfte trikketilbudet i Oslo og bidra til å legge til rette for fremtidens byreiser (Fremtidens byreiser, u.å.-b). Oslo har kjøpt 87 nye trikker (SL18) som gradvis skal erstatte de 71 gamle (SL79 og SL95). I løpet av 2020 og 2021 har de to første trikken blitt levert og allerede i løpet av sommeren vil de første trikkene settes i trafikk. De nye trikkene er universelt utformet, har flere dører og ingen trapp noe som vil redusere tidsbruken per holdeplass og sikre tilgang til alle inkludert rullestolbrukere og barnevogner. Det blir plass til 220 passasjerer per trikk som betyr at trikken kan frakte flere reisende per avgang sammenlignet med andre transportmidler, noe som vil øke kapasiteten på tilbudet. De nye trikkene vil også bli noe mer stillegående og det forventes mindre trikkestøy for fører, passasjerer og naboer til trikken (Fremtidens byreiser, 2020).

Parallelt foregår det også et prosjekt som har som mål om å forbedre tilgjengeligheten fra holdeplass til trikk som skal gjøre trikken tilgjengelig for alle i samfunnet. Det arbeides ytterligere for at holdeplassene skal være tilpasset de nye trikkene og holdeplassene skal også imøtekomme krav til fremtidig effektiv drift og vedlikehold (Fremtidens byreiser, u.å.-a). Oppsummert vil de nye trikkene og utbedringene på holdeplassene gi et enklere og mer effektivt trikketilbud i Oslo.

Kundetilfredsheten vil trolig også kunne styrkes som følge av større punktlighet, komfort og tilgjengelighet. Endringene er også en del av utviklingen mot mer bærekraftige transportsystemer og viktig dersom de klimapolitiske målene skal innfris (Fremtidens byreiser, 2020).

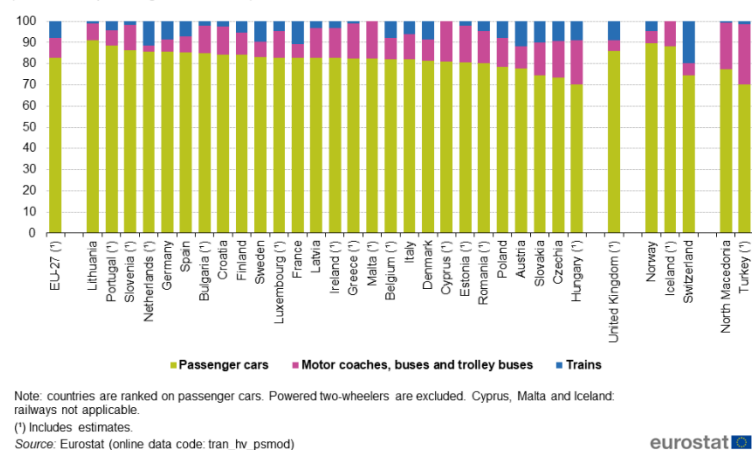
## 2.3 Reisevaner i Norge

Norge er et av de landene i Europa hvor innbyggerne i minst grad benytter seg av kollektivtransporttilbudene jernbane, t- bane, trikk og buss (Pilskog, 2017). Likevel har det siden 2005 vært en vekst i kollektivreisenes andel av daglige reiser i Norge. Det innebærer en økning i både antall som reiser kollektivt og den kollektivreisendes andel av total daglig reiselengde. Etappene som skal reises er som regel over 4 km. og de vanligste reisene er til og fra jobb og skole (Nasjonal transportplan 2018-2027, 2013 s. 15).

Det er de fire største byene i Norge som har det beste kollektivtilbudet og i 2018 ble det foretatt over 680 millioner reiser med kollektivt, dette er økning på 21 prosent siden 2010 (Hansen & Wolday, 2019). Andelen som reiser kollektivt er størst i de største byene og den største andelen finner vi i Oslo hvor hver innbygger i gjennomsnitt reiste 346 kollektivturer i 2018 (Hansen & Wolday, 2019; Nasjonal transportplan 2018-2027, 2013 ). Årsaker til økningen er trolig et forbedret tilbud, prisreduksjon på månedskort og muligens økte kostnader ved bilbruk (Norheim, 2017, s. 42-43).

Til tross for at det stadig er flere og flere som reiser kollektivt i de største byene er det likevel en stor andel som benytter bil (Hansen & Wolday, 2019). I 2018 hadde total registrert kjørelengde med personbil økt med 11 prosent til 11 milliarder km, 55 prosent ble kjørt med privateid personbil. Antall bileiere og biler har også økt i byene. Total reiselengde i byene per bil er betydelig redusert,

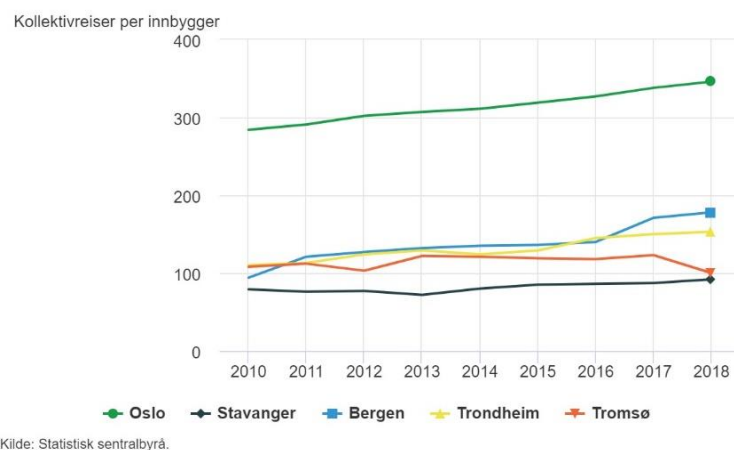
Modal split of inland passenger transport, 2017  
(% share in passenger-kilometres)



Figur nr. 7: Transportmiddelfordeling EU27

Kilde: Eurostat ( online data code: tran\_hv\_psmod)  
(Eurostat, u.å.)

Figur 3. Kollektivreiser per innbygger i byområder



Figur nr. 8: Kollektivreiser per innbygger i byområder

Kilde: Statistisk sentralbyrå, (Hansen & Wolday, 2019)



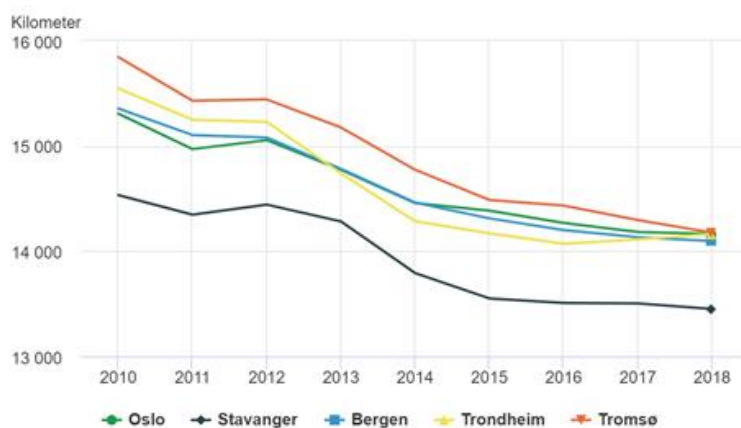
og dette har trolig sammenheng med økt antall kollektivreiser. Derimot har antallet el-biler økt og kjørelengden med el-bil i byene økt (Hansen & Wolday, 2019).

### 2.3.1 Arbeidsreiser

God fremkommelighet er helt nødvendig for å tilfredsstille både de politiske målene om et nullutslippssamfunn, fremme sosial bærekraft og for å tilfredsstille de reisendes behov (Meld. St. 20 (2020–2021); Meld. St. 33 (2016-2017); Tønnesen & Knapskog, 2017). Arbeidsreiser har siden 1985 – da de nasjonale reisevaneundersøkelsene startet – til 2014 økt fra 10.5 km til 16 km. Arbeidsreisene er per dags dato de reisene som har størst betydning for hvilken kapasitet som er nødvendig både i kollektivtransporten og på veiene (Nasjonal transportplan 2018-2027, 2013 ). I byområder er det rushtidsreisende som er retningsgivende for hva som er tilstrekkelig transportkapasitet (Meld. St. 33 (2016-2017), s. 144).

Bilen har lenge vært den vanligste reisemåten til og fra arbeid, men trenden er at andelen reiser med kollektivt øker, særlig i Oslo hvor andelen har økt fra 33 prosent i 1992 til 42 prosent i 2013/2014 (Hjorthol et al., 2014, s. 42; Meld. St. 33 (2016-2017)). Hvorvidt man har tilgang på gratis parkeringsplass på jobb har vist seg å være av betydning for hvorvidt den reisende velger bilen eller ikke. I tilfeller hvor det finnes lett tilgjengelige parkeringsplasser er det i underkant av 70 prosent som kjører bil, andelen synker ned til ca. 40 prosent når arbeidsgiver ikke tilbyr parkeringsplass til sine ansatte eller ved betaling av parkeringsplass og andelen som velger bil til og fra jobb stiger likeledes raskt med dårligere kvalitet på kollektivtilbudet (Hjorthol et al., 2014; Nasjonal transportplan 2018-2027, 2013 s. 2).

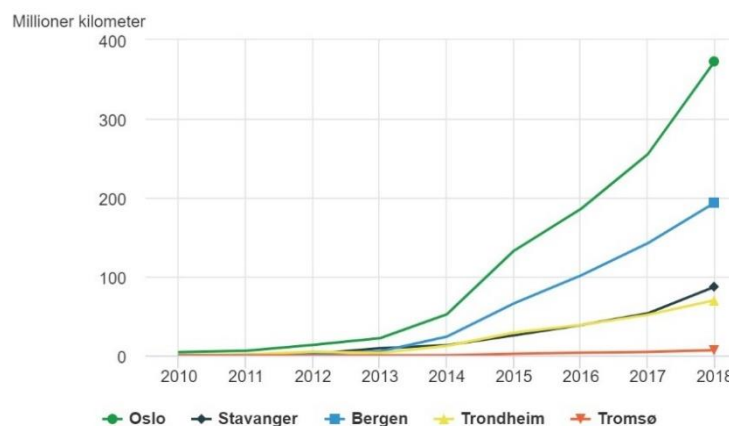
Figur 4. Gjennomsnittlig kjørelengde per bileier i byområder



Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Figur nr. 9: Kjørelengde per bileier i byområder  
Kilde: Statistisk sentralbyrå, (Hansen & Wolday, 2019)

Figur 5. Kjørelengde med elbil i byområder



Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Figur nr. 10: Kjørelengde med elbil i byområder  
Kilde: Statistisk sentralbyrå, (Hansen & Wolday, 2019)

### 2.3.2 Fritids- og feriereiser

I Norge besøker folk hytta i gjennomsnitt en gang i måneden og slike feriereiser med overnatting har økt siden begynnelsen av tusenårsskiftet (Nasjonal transportplan 2018-2027, 2013 ). Antallet fritidsreiser har vært stabilt gjennom mange år. Øverst på denne listen trumfer besøk, dernest tur/jogging før organiserte fritidsaktiviteter og på fjerdeplass kommer cafe- og restaurantbesøk. Over halvparten av slike fritidsreiser forgår med bil. Hytteturer er et godt eksempel på bilbruk (hele 92 prosent) og en medvirkende faktor til helgetrafikk ut av byene på fredager og tilsvarende inn til byene på søndager. Innlandsferiereiser foregår likeså som regel med bil (72 prosent) og på de lengre reisene dominerer flytransport (65 prosent av alle reiser) (Nasjonal transportplan 2018-2027, 2013 s. 3).

### 2.3.3 Lange, mellomlange og korte reiser

Andelen som gjennomfører lange reiser (over 100 km) har økt. I forbindelse med de lengre reisene har bilbruken gått ned, flybruk økt, mens tog og buss har endret seg minimalt. Av de mellomlange reisene som er reisene mellom 10 km og 100 km utgjør arbeidsreisene en tredjedel foruten fritidsreiser og handelsreiser. De mellomlange reisene foregår også stort sett med bil. Tog blir et mer attraktivt alternativ desto lenger reisen er. De mellomlange distansene er det størst andel menn som reiser og hovedforklaringen er at de i gjennomsnitt har lenger reise til og fra jobb enn det kvinner har (19 km i snitt mot 12,1 km i snitt). På de kortere innkjøpsturene har bilandelen blitt redusert i de store byene og økt i de mindre byene. Overordnet har bilandelen økt og andelen som går blitt redusert siden 1985. Den resterende transportfordelingen har ikke endret seg bemerkningsverdig (Nasjonal transportplan 2018-2027, 2013 s. 12).

### 2.3.4 Kvaliteten på kollektivtilbudet og tilgang på bil er av betydning for reisevalg

Kvaliteten på kollektivtilbudet og tilgang til bil er av betydning for konkurranseforholdet mellom personbil og kollektivtilbudet (Nasjonal transportplan 2018-2027, 2013 ). Et godt kollektivtilbud kan defineres som et som tar deg fra der du er til dit du skal, har holdeplass nær deg, har høy frekvens, kommer når den skal og har høy framføringshastighet (Tennøy et al., 2017 s. 10). Det er ikke tilfellet i mange norske byer og de er i stor grad avhengig av bilen (Hjorthol et al., 2014; Tennøy et al., 2017 s. 9). De som bor under én km til nærmeste holdeplass med avganger minst fire ganger i timen reiser mer kollektivt enn resten av befolkningen (Nasjonal transportplan 2018-2027, 2013 s. 16). Av de som har tilgang på egen bil er opplevelsen den reisende har av kvaliteten på kollektivtilbudet av betydning for hvorvidt reiser foretas med bil eller ikke. Av de med full tilgang til bil i løpet av en registreringsdag ble kun fire prosent av reisen gjennomført med kollektivtransport mot 18 prosent

hos de med delvis tilgang og 25 prosent hos de uten tilgang og førerkort (Nasjonal transportplan 2018-2027, 2013 s. 16).

#### **2.4. Kunnskapsgrunnlag fra forskning på mobilitet, barrierer og determinanter for transportmiddelvalg og reiseadferd**

Et mål med kollektivsystemet er å bedre fremkommeligheten i byene ved å avlaste veiene for biltrafikk, transportere flere folk mer effektivt og med færre miljømessige ulemper enn bilen (Norheim, 2017, s. 18). Kollektivtransporten er per dags dato miljømessig fordelaktig fordi et større antall mennesker benytter samme kjøretøy, men store kjøretøy forurensmer mer enn små, så tilbudet må tilpasses det reelle transportbehovet (Norheim, 2017, s. 9). Miljøgevinsten av økt kollektivsatsing vil avhenge av hvor effektive kollektivtiltak som iverksettes og om de rettes inn mot bilister. Regnestykket handler om hvor mange bilister som trekkes over fra bil til buss i forbindelse med en frekvensøkning i kollektivtilbudet (Norheim, 2017, s. 25).

Det finnes en rekke studier som viser til en sammenheng mellom transportressurser (som førerkort, tilgang til bil, inntekt), livsfase, bosted, arbeidssted, avstand til ulike aktiviteter, kvalitet på kollektivtilbudet, reisetidsforhold mellom bil og kollektivtransport og parkeringsmuligheter, bystruktur, veikapasitet, og innvirkningen på transportmiddelvalg og bilbruk (Hjorthol et al., 2014; Lodden, 2001; Nordbakke & Vågane, 2007; Norheim, 2017; Næss et al., 2001; Næss et al., 2018). Et fellestrekk ved mange av studiene er at de er av kvantitativ karakter og mange tar også utgangspunkt i reisevaneundersøkelsene (RVU). Reisemiddelvalg og reisevaner i RVU blir forstått som en konsekvens av begrensinger i tid og rom. Analysene kan dermed si noe om de strukturelle forholdene (forhold som er mer eller mindre gitt) som påvirkningsfaktorer for reisevalg og transportmiddelvalg, men gir svært begrenset innsikt i deltagerens subjektive refleksjoner rundt beslutninger i hverdagen (Nordbakke & Lunke, 2021, s. 6). Det finnes få kvantitative studier som ser på reisevaner og forsøker å forstå transportmiddelbruk og valg med utgangspunkt i individenes livsverden og det finnes behov for å inkludere slike spørsmål også i kvantitativ forskning.

Kvalitative studier som ser spesifikt på barrierer for å øke kollektivbruken, og reisevaner med henholdsvis bil og kollektivtransport blant bilister i yrkesaktiv alder, bosatt i Oslo, har jeg ikke klart å identifisere i forbindelse med dette prosjektet. Jeg har derimot funnet et utvalg kvantitative og kvalitative studier som alle bidrar med relevant kunnskap, synliggjør den politiske konteksten og samtidig synliggjør behovet for mer kvalitativ forskning på området. I de neste avsnittene vil jeg presentere to kvantitative studier, deretter to kvalitative studier som synliggjør ulike forhold som kan



innvirke på transportmiddelvalg i hverdagen samt på reiser til og fra jobb. Begrepene mobilitet og barrierer vil også utdypes nærmere og med utgangspunkt i transportlitteratur.

#### 2.4.1 Mobilitet

Mobilitet kan forstås som bevegelse eller forflytning av varer, tjenester og mennesker (Sanner et al., 2018, s. 7). I transportlitteraturen finner man også termen «emosjonell mobilitet» som omhandler de følelsesmessige aspektene ved hverdagens mobilitet (Sheller, 2004; Wergeland, 2021, s. 16). Bilen er et eksempel på en gjenstand som trigger en rekke følelser, adrenalinkick, kjøreglede, redsel, en følelse av trygghet eller en følelse av utrygghet mm., samt emosjoner i en politisk kontekst (Sheller, 2004). Bilbruk har også blitt problematisert en rekke ganger, men da med fokus på de negative innvirkningene som bilbruk kan ha på eksempelvis miljø, omgivelser, byutvikling og folkehelsen. De sosiale, materielle og ikke minst affektive dimensjonene ved bilkulturer er ifølge Sheller blitt neglisjert i forbindelse med utviklingen av strategier for å påvirke beslutninger vedrørende bilkjøring (Sheller, 2004).

Sheller påpeker at bilbruk handler om emosjonelle, estetiske og sensoriske responser på kjøring så vel som rasjonelle økonomiske overveielser. Forhold som slektskap, sosialisering, beboelse og arbeid er også av betydning (Sheller, 2004). Et eksempel på et følelsesstyrt element er bilinteresse: «*Veteranbilen gir meg en glede i ren kjøreglede*» (Hans (40)), et annet eksempel kan være de som velger å bruke bilen som en anledning til å stresse ned eller det faktum at mange velger å «lukke øyene» for de faktiske totalkostnadene ved bilhold (Sheller, 2004).

I følge Sheller har ikke transportplanlegging tatt hensyn til det følelsesmessige elementet i forbindelse utviklingen av tiltak for å påvirke reisevaner (Wergeland, 2021). Hun etterspør mer kvalitativ forskning slik at kunnskapen om transportvalg og reisevaner i fremtiden ikke kun er et resultat av en samling sosiale data, basert på statistisk kvantifisering av individuelle preferanser, holdninger og handlinger. Sheller presiserer at en dypere innsikt i hvordan de kulturelle og emosjonelle bestanddelene i personlige, familiære, regionale, nasjonale og transnasjonale bilmønstre kan bidra til fremtidige forskningsprogrammer (Sheller, 2004). Videre påpeker hun at det finnes forskning som utdyper mangfoldet av påvirkningsfaktorer i forbindelse med kjørevaner og reisemiddelvalg, men at det er behov for kvalitative forskningsmodeller som ser på hvordan preferanser genereres og påvirkes av kollektive kulturelle mønstre og «emosjonelle geografiske områder» og hvordan disse igjen kan forsterke bilkulturer (Sheller, 2004). Økt innsikt i de emosjonelle forholdene kan ifølge Sheller bidra til å teoretisere sammenhengen mellom individets prefererte reisemiddelvalg på mikronivå, oppblomstringen av spesifikk lokaliserte bilkulturer på

mesonivå og gi økt innsikt i emosjonelle, kulturelle og materielle mønstre i en transnasjonal, nasjonal og regional kontekst på makronivå (Sheller, 2004).

#### 2.4.2 Barrierer

I transportlitteraturen finnes det ulike definisjoner på barrierer, men et fellestrekk er forståelsen av at barrierer er faktorer eller forhold som svekker eller hindrer en ønsket adferd på et individnivå, eller som hindrer utviklingen og implementeringen av politiske strategier på et politisk nivå (Bardal et al., 2020; Lodden, 2001; Sørensen et al., 2014). Barrier og suksessfaktorer på et implementeringsnivå kan forstås som produkter av den lokale konteksten, den politiske prosessen og hvilke tiltak som er aktuelle (Bardal et al., 2020; Sørensen et al., 2014). Barrierer på et individnivå er også produkter av en lokal kontekst. De representerer individenes begrunnelse for hvorfor de tidligere ikke ønsket å ta del i en handling som eksempelvis å reise kollektivt, hvorfor de i nåtid ikke reiser kollektivt eller hvorfor de opplever at de ikke kan (Lee & Kotler, 2020). Barrierer kan også forstås som kostnaden individet opplever å måtte investere for å ta del i den ønskede handlingen (Lee & Kotler, 2020), sistnevnte vil presiseres nærmere i kapittel 3.0 «Teori». Som et verktøy for å identifisere forskjellige typer utfordringer kan barrierer deles inn i ulike kategorier slik som Unni B. Lodden har gjort i TØI-rapporten «Enklere kollektivtilbud: Barrierer mot kollektivbruk og tiltak for et enklere tilbud» (Lodden, 2001).

I denne rapporten tar Lodden utgangspunkt i fem kategorier. Informative barrierer representerer opplevelsene knyttet til manglende eller feilaktig informasjon om kollektivtilbudet og kollektivsystemet, samt inntrykk bilisten eller den kollektivreisende har av egne og andres reisevaner. Fysiske barrierer handler om avstand til, utforming på holdeplass og i transportmiddelet, tilgang og eventuelle hindringer på veien, helsemessige utfordringer og forhold som universell utfordring, planlegging og forhold i omgivelsene. Psykologiske barrierer innebærer de subjektive opplevelsene av mestring og trygghet/utrygghet på et kollektivsystem. Dette er barrierer som må ses i sammenheng med kunnskap om kollektivsystemet, da økt kunnskap som regel gir økt mestring og mindre usikkerhet og vise versa. Kulturelle barrierer eksemplifiseres ved at enkelte ikke identifiserer seg med omdømmet til ulike kollektivtilbud eller som en konsekvens av negative holdninger. Den siste kategorien er praktiske barrierer som handler om folks preferanser og barrierer, som gjenspeiler individers vurdering av grad av kvalitet på tilbudet. Preferanser og barrierer kan omhandle tid, kostnader, fleksibilitet, mobilitet og komfort for å nevne noen eksempler. Denne dimensjonen blir ikke drøftet i TØI-rapporten, men er høyst relevant i forbindelse med denne masteroppgavens problemstilling (Lodden, 2001, s. 1).

### 2.4.3 Økt veikapasitet – en kontraproduktiv strategi dersom målet er å øke andelen kollektivreisende

I artikkelen «Wider roads, more cars» av Næss et. al (2001), problematiserer forfatterne

kombinasjonen av satsning på økt veikapasitet og det samtidige ønsket om en reduksjon i biltrafikk. Dette er ikke tema for denne masteroppgaven, men forfatterne trekker også fram forhold som har hatt betydning for valg knyttet til oppgavens tematikk, utformingen av problemstilling og valg av yrkesaktive som målgruppe. De kommenterer blant annet at flere studier har vist at kollektivtransport utgjør en større konkurrent til personbilen på reiser til og fra jobb sammenlignet med andre reiseformål (Næss et al., 2001). Videre presenterer artikkelforfatterne en kvantitativ casestudie (Næss & Sandberg, 1998) som ble utarbeidet som følge av striden om hvorvidt økt veikapasitet ville gi økt kjørehastighet uten en økning i trafikkvolum. I studien undersøkte de pendlingsmønsteret blant reisende i to transportårer i Oslo.

Funn fra studien støtter opp under forskning som viser at forholdet mellom dør- til dør- reisetid med henholdsvis bil og offentlig kommunikasjon er av betydning for valg av transportmiddel til og fra jobb. Tidsbruksratioen er ifølge forfatterne trolig også gjeldende i forbindelse med reiser hvor kollektivreiser utgjør en mindre konkurrent til bilen. Andre hovedfunn fra studien er at det eksisterer en reell konkurranse mellom bilen og kollektivtransport på jobbreiser inn til Oslo sentrum og det ble identifisert flere ulike faktorer av betydning for valg av transportmiddel. Reisetidsratioen mellom bil og kollektivt samt tilgang på parkeringsplasser kontra begrensede muligheter for parkering, trekkes frem som to viktige forhold. Konsekvensene av funnene er ifølge forfatterne at økende veikapasitet er en kontraproduktiv strategi dersom målet er å øke andelen som reiser med offentlig transport (Næss et al., 2001).

Kunnskap fra denne artikkelen er med på å styrke grunnlaget for valget om å intervju bilister i yrkesaktiv alder (i jobb eller permittert). Studien som blir presentert styrker forskningsgrunnlaget på strukturelle forholds innvirkning på transportmiddelvalg, men presenterer ikke opplevelsene til respondentene og en mer inngående forståelse av andre mulige barrierer. Til tross for at artikkelen er fra 2001, viser den til en politisk kontekst og retter søkelys på behovet for utviklingen av andre strategier enn økt veikapasitet dersom målet er å øke andelen kollektivreiser. Kvalitative intervjuer åpner opp for innsikt i forhold som ikke er beskrevet i denne artikkelen og kan være et lite bidrag i utviklingen i nye strategier for å nå nullvekstmålet i byene.

### 2.4.4 Holdninger er av betydning for transportmiddelvalg på arbeidsreiser

I rapporten «Bilbruk i hverdagslivet – et reelt valg eller en strukturell tvang? Om begrunnelser for og holdninger til bilbruk» (Nordbakke & Lunke, 2021), referer de til Guro Berge som den første norske

forskeren som inkluderte individers verdier, holdninger, livsstil og vaner i mobilitetsforskningen på 90-tallet og til et lite utvalg av kvalitative studier, men ingen av studiene ser spesifikt på problemstillingen for denne masteroppgaven. Derimot er funnene som blir presentert i rapporten interessant i lys av denne oppgavens problemstilling. Rapporten er et resultat av analyser basert på en landsdekkende spørreundersøkelse om begrunnelser for transportmiddelvalg, holdninger til miljø, bil og transportpolitiske tiltak og transportmiddelbruk (Nordbakke & Lunke, 2021, s. I).

Analyser fra rapporten viser at begrunnelsene for å bruke bil eller ikke på arbeidsreisen, i likhet med funn fra tidligere studier, har sammenheng med strukturelle forhold som tid, kollektivtilbud og økonomi. Når de kontrollerer ulike strukturelle forhold (alder, kjønn, tilgang på kollektiv mm.) viser analysen at holdninger også er av betydning for om man bruker bil på arbeidsreisen eller ikke. Den identifiserte også tre holdninger som øker sannsynligheten for bilbruk: De som liker å kjøre bil «jeg koser meg når jeg kjører bil», de som alltid bruker bilen «jeg bruker kollektivt den dagen det blir forbudt med bil» og de som er av den oppfatningen at man blir avhengig av bil når man får barn. Tilsvarende identifiserte analysen også tre dimensjoner som har en negativ sammenheng med bilbruk: Interesse for miljøvern og miljø, de som velger aktiviteter i nærhet til bolig for å unngå å kjøre og de som er positive til sykkeltiltak. Analysene viser dermed til resultater som tilsier at de med like strukturelle betingelser til transportmiddelbruk på arbeidsreisen, velger ulikt og i tråd med egne holdninger. Funnene fra analysen bidrar til å løfte frem forholdene holdninger og preferanser og deres potensielle innvirkning på transportmiddelvalg og i rapporten konkluderes det med at det finnes valgmuligheter innenfor de «gitte betingelsene» (Nordbakke & Lunke, 2021, s. 68).

#### 2.4.5. Bygningsmiljøegenskaper påvirker reiser gjennom deres samspill med innbyggernes begrunnelser for plassering av aktiviteter og reisemiddelvalg

I artikkelen «Causality, not just correlation: Residential location, transport rationales and travel behavior across metropolitan contexts» av Næss et al. (2018), presenterer forfatterne funn fra en analyse av 33 kvalitative intervjuer. Artikkelforfatterne poengterer at innsikten fra intervjuene gir en mer inngående beskrivelse enn tidligere studier som har sett på sammenhengen mellom de «bygde omgivelsene» og reiseadferd. De presenterer årsaksmekanismer som ligger til grunn for ulikheter mellom innbyggerne i byområdene og forstedsområdene på reiseadferd, observert i de norske storbyene Oslo og Stavanger og i flere tidligere studier. Artikkelforfatterne argumenterer for at bygningsmiljøegenskaper påvirker reiser gjennom deres samspill med innbyggernes begrunnelser for plassering av aktiviteter og reisemiddelvalg. I forbindelse med denne masteroppgaven er respondentens begrunnelser for valg av transportmiddel spesielt relevant. Andre relevante funn er at de to sentrale forholdene i forbindelse med å velge lokalisasjon for å ta del i aktiviteter, er kvalitet og

et ønske om å minimere avstandsfriksjonen blant respondentene. I sentrumsområder kan de fleste være selektive på kvalitet, da det som hovedregel finnes mange alternativer i relativ nærhet til bolig. I forstedsområdene er det som regel lenger avstand mellom kvalitetene, som kan forklare hvorfor denne gruppen reiser hyppigere med bil og hvorfor mange i større grad opplever grad å være avhengig av bilen i hverdagen.

Analysene viser at enkeltpersoners valg av transportmiddel er et resultat av flere sammenkoblede hensyn og vurderinger. Vurderingene inneholder både fysiske og sosiale faktorer, de varierer mellom individer og mellom ulike geografiske kontekster. Som regel er det flere forhold som respondentene overveier og setter opp mot hverandre, men disse drar ikke like ofte i ulike retninger slik som tilfellet er i forbindelse med vurderinger knyttet til plassering av aktiviteter. Vurderingen retter seg mot ulike faser av reisen: Forutsetningene (individuelle forhold, kapasitet, tid, tilgang i omgivelsene mm), selve reisen og opplevelsen eller til konsekvensene (helseeffekter eller tidsbruk mm). De forholdene som ble trukket frem av flest respondenter var: Praktisk og komfort (alle) herunder unngå fysisk innsats og at det skal være enkelt («mobility simplicity»), frustrasjonsaversjon (de fleste), og tidsbesparelse (de fleste) (Næss et al., 2018, s. 186).

Førstnevnte omhandler mange ulike aspekter som værforhold, til å få med seg tunge gjenstander, gode forbindelser og overganger samt en generell effektivitet i reiseetappen. Begrunnelsene kan både ende i favør bilkjøring så vel som i favør aktiv transport (sykling og gange) samt kollektivreiser: «*Yes, but, well, such short trips, well they are so short that, during the rush, it is almost faster to bike those two kilometres. And regarding the car, it is no advance for these short trips, when the motor does not even get warm, even polluting, and in addition on has to pass this beloved road toll line.*(ID33352).» (Næss et al., 2018, s. 187). Hva som ble ansett som mest lettvinnt varierte mellom sentrumsborgere i Oslo og Stavanger. I Oslo var det mange som opplevde tilbudet som godt og effektivt og dermed i en rekke tilfeller anså det som mest lettvinnt å reise med kollektivt i kombinasjon med gange. I motsetning til Oslo som består av ett sentrum, har Stavanger i senere tid slått seg sammen med nærliggende byer og består i dag av flere spredte sentrumskjerner. Respondentene som var tilknyttet Stavanger sentrum hadde lite positivt å si om kollektivtilbudet og gange eller privatbilen ble ansett som det mest lettvinnte alternativet i mange tilfeller.

Frustrasjon ble i begge byområdene tatt opp i forbindelse med motoriserte kjøretøy. Typiske eksempler er ventetid, forsinkelser, mye biltrafikk og få parkeringsmuligheter. Tidsbesparelse referer til konsekvensene av valg av transportmiddel og er et resultat av flere ulike overveielser slik som ønsket om minst mulig stress, mest behagelig reise og andre praktiske forhold. Det kan se ut som

dette aspektet ikke er av like stor betydning for reiser innad i Oslo sentrum som følge av at mange av distansene er relativt korte og tidsbruken moderat uavhengig av transportmiddelvalg. Andre forhold som ble nevnt i enkelte av intervjuene var: Ønske om fysisk aktivitet (flere av respondentene), ansvarsoppgaver/ omsorgsoppgaver, godt etablerte vaner, begrense reiseutgiftene, sikkerhet (kun indirekte), sosialisering, estetikk og bekymringer for miljøet.

#### 2.4.6 Lokalisasjon på arbeidsplass kan påvirke transportmiddelvalg og reisedistanse

Som tidligere nevnt er bystruktur og byplanlegging av betydning for blant annet reiseadferd og det finnes flere kvantitative studier som har undersøkt dette, nylig har også Næss et al. (2019) gjennomført en studie (mixed- methods) bestående av en kvalitativ del med analyse av 13 fulltranskriberte intervjuer som undersøker begrunnelser og overveielser i forbindelse med reisemiddelvalg til og fra arbeidsplass. Tidligere studier har i stor grad hatt søkelys på hvordan beliggenhet til bolig og nabolagskarakteristika kan ha innvirkning på reisevaner. Denne studien bidrar med innsikt i hvordan lokalisasjon på arbeidsplass kan påvirke valg av transportmiddel og distanse. Gjennom intervjuer gir studien en mer nyansert innsikt i ulike forhold som påvirker reiseadferd og studien samlet sett (spørreundersøkelse og intervjuer) gir et mer solid grunnlag for sammenhengen mellom lokalisasjon på arbeidsplass (sentrum eller forstedsområder) og innvirkning på foretrukket transportmiddelvalg.

Funn fra studien samsvarer i stor grad med andre kvantitative og kvantitative studier på boligbeliggenhet og foretrukket transportmiddelvalg. I studien finner de at tidsbesparelse er et viktig argument for valg av transportmiddel. For de med arbeidsplass i sentrumsnære strøk gikk det oftere raskere å reise med kollektivtransport, til kontrast sparte som regel folk tid på å velge bilen dersom arbeidsplassen var lokalisert utenfor sentrumsområdene i retning forstandene rundt Oslo. Fleksibilitet og komfort ble trukket frem som attraktive trekk ved bilen i forbindelse med arbeidsreiser ut av sentrum, mens vanskelige parkeringsforhold kan gjøre bilen mindre attraktiv for de med arbeidsplass i sentrum. Derimot vil tilbudet på kollektivtilbudet og de hyppige avgangene i sentrum bidra til en fleksibel og beleilig transport til arbeidsplassene i sentrum. Er målet om å unngå stress og frustrasjon av betydning så vil bilen ofte være mer attraktivt på reiser ut av sentrum og tilsvarende mindre attraktivt inne i sentrum, det motsatte er tilfellet med kollektivtransport. Tilsvarende begrunnelser er gjeldene for forutsigbarhet og opplevelse av kontroll. Andre faktorer som nevnes er ønsket om fysisk aktivitet, preferanser (kan like/ ikke like et av to alternativer), en sosial komponent (kjøre med eksempelvis samboer) og en omsorgskomponent (kjøre barn til aktiviteter) og opplevelsen av trygghet (ikke alle som er komfortable med å sykle i Oslo sentrum). Studien viser at folk er villige

til å reise lenger for å få en mer spennende jobb (Næss et al., 2019). Oppsummert hjelper denne studien med å forstå hvorfor kvantitative studier i gjennomsnitt har funnet lenger pendlingsavstander og høyere proporsjoner av bilreiser til forstadsplasserte arbeidsplasser sammenlignet med sentralt plasserte arbeidsplasser.

#### 2.4.7 Oppsummering

Det finnes flere studier som ser på nærliggende tematikk, men som ikke er blitt presentert i forbindelse med denne oppgaven. Både kvalitative studier og studier med mixed- methods, eksempelvis TØI rapporten «Kollektivtransport for personer med nedsatt funksjonsevne – erfaringer fra ikke-brukere» (Øksenholt & Aarhaug, 2015), og TØI rapporten «Universell utforming av transportsystemer for grupper med nedsatt psykisk funksjonsevne» (Nielsen & Skollerud, 2018). Andre studier har sett på hvordan bruk av smarttelefoner kan påvirke opplevelsen av kollektivreiser, ungdommers forhold til bil (viktig for sosialisering) og til barrierer i forbindelse med utvikling og implementering av politiske satsninger på bærekraftig mobilitet (Bardal et al., 2020; Carrabine & Longhurst, 2002; DiClemente et al., 2019 ; Julsrud & Denstadli, 2017; Sørensen et al., 2014).

Oppsummert er kunnskapsgrunnlaget fra kvalitative studier om eksisterende barrierer for å reise mer med offentlig kommunikasjon blant innbyggerne i Oslo svært begrenset. Det finnes derimot en rekke studier både internasjonalt og i Norge om hvordan bilen brukes som et symbol på livstil, identitet, status og subkulturell tilhørighet (Nordbakke & Lunke, 2021). Det er likevel behov for mer kunnskap av både kvantitativ og kvalitativ karakter, om folks subjektive begrunnelser for å eie og bruke bil. Videre hvilke positive bidrag bilen tilfører folks hverdag, innvirkningen på reisevaner og transportmiddelvalg samt hva som skal til for at folk lar bilen stå til fordel for andre transportmidler. Det er med andre ord et behov for mer kunnskap og innsikt i ulike nyanser mellom ulike grupper i befolkningen og opplevelse av barrierer for å reise kollektivt (Nordbakke & Lunke, 2021).

### 2.5 Det er behov for en mer miljøvennlig transportsatsning

Infrastrukturbygginger og trafikk resulterer i en rekke miljøbelastninger i form av nedbygging av dyrkingsjord, klimaendringer, luftforurensning og veitrafikkstøy som dernest i større eller mindre grad kan innvirke på helseforhold (Avinor et al., 2016, s. 87). Hovedsatsningen for transportsektoren er uttrykt i nasjonal transportplanen 2022-2033, hvor regjeringen skriver at de har som mål å utvikle et godt transportsystem som gir friheter og muligheter for alle, øker livskvaliteten, bidrar til verdiskaping, beskytter og redder liv, og bidrar til bedre helse, miljø og klima (Meld. St. 20 (2020–2021), s. 10). Ivaretagelse og tilrettelegging av folkehelse er et av områdene som skal prioriteres



gjennom redusert støy og forurensning samt ved økt fysisk aktivitet og trivsel (Avinor et al., 2016, s. 87)

### 2.5.1 Hva med El- bilen?

Kapasitet- og miljøutfordringene som byene opplever i dag som følge av økt befolkningsvekst vil ikke kunne løses kun ved å investere i ny teknologi. Personbilen har og vil fortsette å ha en viktig rolle i byene også i framtiden. Det er derfor nødvendig å finne gode løsninger som legger til rette for gange, sykkelvirksomhet, null-lavutslippsteknologi og kollektive løsninger som gode alternativer til bensin- og dieselbiler (Avinor et al., 2016, s. 49-50). En konsekvens av teknologiske nyvinninger og mer miljøvennlige biler ser derimot foreløpig ut til å ha resultert i at folk kjører hyppigere og tilbakelegger flere personkilometer totalt noe som bidrar til å opprettholde ugunstig utslippsnivåer (Gärling & Steg, 2007; Hansen & Wolday, 2019).

I 2010 var det registret 3347 el-biler i Norge, til sammenligning ble det i 2020 registrert hele i 346 921 (Norsk elbilforening, 2021). De siste par årene har nybilsalget av elbiler økt med omtrent 10 prosent årlig, de første åtte månedene av 2020 var andelen oppe i 48 prosent og veksten i elbilandeler har skjedd raskere enn forventet (Meld. St. 13 (2020–2021)). Null- og lavutslippsbilene bidrar til lavere Co<sub>2</sub>-utslipp, men bruker like mye veikapasitet og parkeringskapasitet som diesel- og bensinbiler og vil også fortsette å bidra til å skape køer, støy, svevestøv og ulykker med tilsvarende samfunnskostnader (Holtmark, 2020; Meld. St. 33 (2016-2017), s. 147). Et avgjørende premiss for el-bilens klimavennlighet er at både produksjonen av materialer, batteri og bilen selv foregår med grønnere energi. I en dynamisk sensitivitetsanalyse som studerer både teknologiske nyvinninger så vel som politisk påvirkbare klimabevissteholdninger er klimafottrykket beregnet til å potensielt kunne bli 85 prosent lavere enn i 2020 (Tokheim et al., 2021).

### 2.5.2 Svevestøv

I Norge har luftkvaliteten blitt bedre de siste 20 årene og det er i dag svevestøv og NO<sub>2</sub> (nitrogendioksid) som er hovedkilden til lokal luftforurensning i Norge (Avinor et al., 2016; Meld. St. 20 (2020–2021), s. 82; Meld. St. 26 (2012-2013), s. 217). Luftforurensning utgjør en stor miljømessig helserisiko, påvirker helse samt trivsel direkte og indirekte og kan forverre og utløse sykdom, først og fremst i luftveiene og hjerte- og karsystemet (Meld. St. 20 (2020–2021), s. 82; Meld. St. 33 (2016-2017)). I de større byene i Norge, som Oslo og Bergen brytes jevnlig grenseverdiene for både NO<sub>2</sub> og svevestøv som begge bidrar til for tidlig død og tapte leveår (Avinor et al., 2016). Svevestøv eller PM er en fellesbetegnelse på partikler av ulik størrelse som både er menneskeskapt og som finnes naturlig i miljøet. Det er vanlig å skille mellom PM<sub>10</sub> og PM<sub>2.5</sub>



hvor tallet indikerer størrelsen til partikkelen (Avinor et al., 2016). De menneskeskaptene kildene til de grove partiklene er vei- og dekkslitasje, mens fint svevestøv stammer fra vedfyring, eksos og fra dieslbiler produsert før 2009 (Meld. St. 33 (2016-2017), s. 247). Sammenhengen mellom langvarig eksponering for fint svevestøv (PM 2.5) og økt risiko for dødelighet og uønskede helsevirkninger for lave konsentrasjoner er det stor usikkerhet rundt, da det internasjonalt ikke er enighet om formen på konsentrasjonsrespons-kurve. Det finnes ingen nordiske kurver som er gode nok og det er først de senere årene at forskning har inkludert områder med lavere eksponeringsdoser av PM 2.5 som er mer relevant i Norge. Det er behov for mer nordisk forskning på feltet og per dags dato er det ikke dokumentert en nedre grense hvor det ikke eksisterer en risiko for helsepåvirkning (Bølling et al., 2018, s. 6-7). For mer informasjon og studier anbefaler jeg «Håndbok for uteluft-luftkvalitetskriterier» som er å finne på folkehelseinstituttet sin nettside (Folkehelseinstituttet, 2017).

### 2.5.3 Støy

Eksponering for støy og påvirkningen støy har på helse og velvære er en økende bekymring globalt. I EU påvirkes hele 100 millioner mennesker av støy fra trafikk og det anslås at minst 1,6 millioner sunne leveår har gått tapt til eksponering for trafikkstøy (WHO, 2018). Det er velkjent at støy kan ha en negativ innvirkning på blant annet søvnkvalitet, kognitiv kapasitet, kardiovaskulære sykdommer, tinnitus, konsentrasjon, gi økt negativt stress og forhøyet blodtrykk. Det er likevel varierende kvalitet på forskningen og det er behov for å kartlegge helseeffekten fra ulike typer støykilder nærmere. (Engelien et al., 2018; WHO, 2011, 2018). I Norge er støy den miljøforurensingen som flest nordmenn er utsatt for (nesten 80 prosent av den totale støyplagen i befolkningen) og det forekommer hyppig klager fra befolkningen angående støy og vibrasjoner i forbindelse med vei og transportmidler (Folkehelseinstituttet, 2018, s. 55; Meld. St. 20 (2020–2021), s. 84; Olafsen, 2016). Folkehelseinstituttet har gjort en beregning av sykdomsbyrden tilknyttet veitrafikkstøy hvor de anslår at sterk grad av søvnforstyrrelse årlig bidrar til at 10 000 reduserte leveår med god helse går tapt og støy er i dag en sentral folkehelseutfordring (Meld. St. 33 (2016-2017), s. 247).

### 2.5.4 Plassforhold i byen

Byen har et gitt areal og med en økning i antall personbiler inkludert el-biler og leasing følger en økende etterspørsel etter parkeringsplasser (Meld. St. 33 (2016-2017)). Bilen tar over 21 ganger så mye plass som det en fotgjenger gjør og kapasiteten for hvor mange som kan passere et punkt i løpet av en time er henholdsvis 17 000 for fotgjengere mot 900- 1800 for personbiler (Sanner et al., 2018, s. 26). I forbindelse med kollektivreiser opptar en person i snitt 1,2 m<sup>2</sup> i en sporvogn og 2,1 m<sup>2</sup> i en buss. Dette står i kontrast til en bilfører som i snitt bruker 22,1 m<sup>2</sup>. Personbilen opptar med andre

ord svært mye plass, har lavere arealutnyttelse, lav passasjerkapasitet og den bidrar med mer miljøutslipp per person sammenlignet med gange, tog, t-bane, trikk og buss (Sanner et al., 2018, s. 39).

For å øke kapasiteten på veinettet i urbane områder, har det å frigjøre kapasitet fremfor å tilføre kapasitet til veinettet hittil vist seg å være den mest kostnadseffektive løsningen (Meld. St. 33 (2016-2017)). Infrastrukturen i urbane områder bør derfor tilrettelegge for ferdsel med offentlig transport og i de største byområdene vil skinnebaserte løsninger eller høykvalitets bussløsninger i egne traseer trolig være det beste alternativet for å håndtere transportbehovet på sikt (Meld. St. 33 (2016-2017), s. 41). Velutviklede traseer og kollektivtilbud vil forflytte flere mennesker per veienhet sammenlignet med personbilen og frigjør plass som gir økt kapasitet til det eksisterende veinettet (Avinor et al., 2016; Sanner et al., 2018)(2016). Videre kan et godt utviklet transportsystem bidra til å redusere sosiale ulikheter ved å fungere som en erstatning i de tilfeller hvor personbilen ikke anses som et tilgjengelig eller mulig alternativ. Kollektivtransport er også den tilnærmingen som har mest potensiale med tanke på å være et attraktivt tilbud for pendlere og fungere som en miljøvennlig løsning på de lengre strekningene så vel som på kortere strekninger (Sanner et al., 2018).

#### 2.5.5 Kollektivtransportens kunder er fotgjengere

Gange er en integrert del av hverdagen vår og er nesten uten unntak en del av reisen de gangene vi reiser med tog, t-bane, trikk eller buss (Hillnhütter, 2017). Det sies at kollektivreisen er en pause mellom to gåturer og at ni av ti kollektivturer innebærer gange (Hillnhütter, 2017; Sanner et al., 2018, s. 26). I de fleste registreringer registreres kun hovedtransportmiddel og gangen til og fra vil følgelig i de fleste tilfeller ikke registres. Hvilken gangdistanse den reisende opplever som overkommelig og akseptabel til og fra en holdeplass har betydning for antallet som når frem til holdeplassen og kundegrunnlaget for kollektivtilbudet (Hillnhütter, 2017). Hvor langt folk er villige til å gå varierer og det er dermed vel så interessant å orientere seg om hvilke forhold som påvirker den reisendes villighet til å utvide gangdistansen. I henhold til indeksen som blir benyttet i de nasjonale reisevaneundersøkelsene blir et svært godt tilbud klassifisert med holdeplass under 500 meter fra bolig med avganger åtte ganger i timen eller mer (Norheim, 2017).

Den reisende vil derimot som regel akseptere en lengre gangdistanse til holdeplass i gangorienterte byrom sammenlignet med bilorienterte byrom (Hillnhütter, 2016). Byrom hvor det er lagt opp til raske veier til holdeplasser uten omveier som underganger, overganger og lang vei til gangoverganger i trafikkerte områder vil være tidsbesparende noe som er av betydning for den reisende. Mulighet for å gjøre ærender og tilgang på servicetilbud på veien, stigningsgrad og

sanseinntrykk er tre forhold som også kan påvirke gangdistansen i positiv og negativ favør. Sansene er «på» til enhver tid og når vi er ute og går vil de både påvirke sinnsstemning så vel som opplevelse av tid og gangdistanse (Hillnhütter, 2016, 2017). Forskning har vist at områder med gågater, byliv og butikker kan øke den aksepterte gangdistansen med 10- 17 prosent og tilsvarende redusere gangdistansen med oppimot 14 prosent i mindre attraktive byrom (Hillnhütter, 2016; Sanner et al., 2018, s. 26). Endringen har trolig blant annet sammenheng med at sosiale og aktive byrom er visuelt stimulerende og en studie har vist at å se opp øker hodebevegelser med 71 prosent og det å se ned reduserer hodebevegelser med 54 prosent. Bortsett fra når vi krysser veien, ser ikke mennesker på biler; de ser på andre mennesker, spennende fasader og grønne innslag (Hillnhütter, 2021).

Å gå førere til nullutslipp av klimagasser globalt og lokalt, i tillegg reduserer gange støy, svevestøv og miljøforurensing lokalt (Sanner et al., 2018, s. 26). I tillegg er gange arealeffektivt sammenlignet med personbilen og områder der folk går oppleves som regel som sikrere og tryggere og vil følgelig legge til rette for mobilitet for alle aldersgrupper som videre kan ha en helsefremmende effekt på fysiske, psykiske og psykososiale forhold. En gående har automatisk mulighet til å delta i omgivelsene, sanse og sosialisere seg med andre gående i byrommet. Bilisten derimot befinner seg i en «boble» med begrensede muligheter til å interagere med omgivelsene som følge av det fysiske skillet som bilen og trafikken skaper. Fotgjenger vil ved å oppholde seg i byrommet også potensielt skape et livligere byrom med flere muligheter for sosialisering (Sanner et al., 2018, s. 26). Arenaer som fremmer sosialisering, er en viktig prioritering i et folkehelseperspektiv. Det er dermed viktig å kontinuerlig arbeide for å gjøre arealer tilgjengelige for alle blant annet gjennom universell utforming, sikkerhetstiltak og gode forbindelser mellom ulike transportsystemer. Kort oppsummert kan en si at gratis mobilitet er inkluderende og et sunt samfunn er et sterkt samfunn som også bidrar til å redusere helsekostnader (Hillnhütter, 2017; Sanner et al., 2018).

## **2.6 Tradisjonell transportplanlegging versus bærekraftig mobilitetsplanlegging**

Hovedskillet mellom tradisjonell transportplanlegging og bærekraftig mobilitetsplanlegging er sistnevntes vektlegging av menneskers behov og trivsel fremfor trafikk og infrastruktur (Sanner et al., 2018). Mobilitetsplanlegging er en kompleks prosess som krever tverrfaglig samarbeid for å ivareta forhold som sosial likhet og forebygge ulikhet, helse, folkehelse, bymiljø, tilgjengelighet og langsiktige løsninger. Målet er at byen skal være tilgjengelig for alle uavhengig av helse, alder og sosioøkonomisk bakgrunn og bidra til en god livskvalitet (Sanner et al., 2018, s. 7)

### 2.6.1 Mobilitetsplanlegging

Hvordan vi planlegger for mobilitet er av betydning for å sikre fremkommelighet og tilgjengelighet for alle (Sanner et al., 2018, s. 7). Mobilitetsplanlegging (Mobility management, eller transport demand management i USA) har som siktemål å fremme bærekraftig transport og samtidig redusere biltrafikk gjennom å påvirke reiseadferd før reisen starter. Tilnærmingen har sitt utgangspunkt i forståelsen om at klassisk infrastrukturinvesteringer alene ikke kan løse byens fremkommelighets- og miljøutfordringer (Fridstrøm & Alfson, 2014, s. 156). Mobilitetsplanlegging tar sikte på å fremme bærekraftig transport gjennom å påvirke holdninger og reiseadferd. Påvirkningen skjer ved hjelp av myke styringsmidler som eksempelvis kommunikasjon, koordinasjon, informasjon og organisering (Fridstrøm & Alfson, 2014, s. 165; Sanner et al., 2018, s. 11). Et sentralt poeng er at tilnærmingen er etterspørselorientert ved at intensjonen er å tilfredsstillere befolkningens og næringslivets behov fremfor å utbedre selve transporttilbudet (Fridstrøm & Alfson, 2014, s. 156).

Hvorvidt en myk tilnærming er et styringseffektivt og kostnadseffektivt virkemiddel i arbeidet med å endre reisevaner er omstridt (Fridstrøm & Alfson, 2014). Det finnes flere studier som har rapportert om en reduksjon i antall bilturer i intervaller på 5-15 prosent som følge av mobilitetsplanlegging (Fridstrøm & Alfson, 2014, s. 157; Tørnblad et al., 2014) og at denne effekten kan opprettholdes over tid (Brög et al., 2009; Brög et al., 2002; Chatterjee, 2009; Haq et al., 2008; Rye, 2002; Taniguchi & Fujii, 2006). Tilsvarende finnes det også eksempler på tilfeller hvor etterlevelsen av tiltak ikke har vært tilfredsstillende og hvor resultatet har vært at prosjektet har svunnet hen (Fridstrøm & Alfson, 2014). Eksempelvis har informasjon vist seg å kunne påvirke holdninger, uten at dette resulterer i en adferdsendring (Fridstrøm & Alfson, 2014; Gärling & Schuitema, 2007).

Mobilitetsplanlegging i seg selv er lite kostnadskreven og det har vist seg å være et kostnadseffektivt supplement til infrastrukturinvesteringer. En utelukkende satsning på myke styringsmidler har derimot vist seg å ha begrenset levetid. Tiltakene bør derfor bestå av en samtidig satsning på harde og myke transporttiltak, som eksempelvis utbygging av sykkelvei i kombinasjon med informasjonsformidling og bevisstgjøring som en løpende oppgave. Betalingsapper og reiseplanleggere er eksempler på innovative virkemidler som er et resultat av nettutbygginger og smarttelefonenes popularitet i tiden vi lever i. Slike virkemidler bidrar i stor grad til å øke tilretteleggingen for «selvbetjeningsmobilitet» til sammenligning med fysiske mobilitetsentre (Fridstrøm & Alfson, 2014, s. 157). Potensielt kan dette være en faktor som kan bidra til at flere ønsker å melde seg inn i ordninger som eksempelvis bilkollektiv.

## 2.7 Oppsummering

Behovet for mobilitet er til stede hele livet, men behovet og reisemønstre varierer med ulike aldersgrupper, faser og individuelle behov (Meld. St. 33 (2016-2017), s. 106). Ulike aldersgrupper har ulikt reiseomfang, ulike formål med reiser og har en tendens til å velge ulike transportmidler (Madslie et al., 2017, s. 8). Ifølge framskrivningene for persontransport (2016- 2050) (2017), vil andelen over 70 år øke og andelen yrkesaktive samt barn og unge reduseres i Norge (Madslie et al., 2017, s. 9). Det blir stadig flere eldre i trafikken og dette påvirker både etterspørsel etter transport, transportmiddelfordeling og ulykkesrisiko. Punktlighet og tilgjengelighet er som regel helt essensielt og har en større betydning for en god andel av de eldre i en befolkning og for de som av andre grunner ikke har anledning til å kjøre, mens tilbud som bildeling, samkjøring og applikasjoner er mer attraktivt blant de yngre i en befolkning (United Nations, 2016).

Et godt utviklet kollektivsystem vil fremme inkludering og således bidra til å redusere sosiale ulikheter innenfor helse og sosial ekskludering (Sanner et al., 2018; United Nations, 2016). Det offentlige kommunikasjonsstilbudet bør etterstrebe å bidra med mobilitet til hele folket og være så godt tilpasset innbyggernes behov at kollektivtransport, gange og sykling kan erstatte bilen som fremkomstmiddel i større grad enn den gjør i dag. En forutsetning er riktignok at de politiske prioriteringene på et globalt og nasjonalt nivå også er forankret i lokale prioriteringer dersom målet er at befolkningen skal endre reisevaner (United Nations, 2016). I denne oppgaven vil det være søkelys på personbiltransport og kollektive transportløsninger, fordeler ved gange og sykling vil ikke beskrives nærmere.

## 2.8 Videre disposisjon

I kapittel tre vil det teoretiske rammeverket presenteres. Dette kapittelet vil gi en kort innføring i økologisk tekning, Bronfenbrenners sosioøkologiske modell, «The Service-Dominant Logic Model» og fagdisiplinen sosial markedsføringsteori. Sentrale begreper i arbeidet med å besvare problemstillingen vil bli presentert under sosial markedsføringsteori, sammen med eksempler på hvordan rammeverket har blitt anvendt i praksis. Deretter følger kapittel fire hvor den metodiske prosessen og analysen av datamaterialet vil bli presentert. I den forbindelse vil stegene i analysemetoden «Systematisk tekstkondensering» av Malterud beskrives. I kapittel fem foreligger resultatpresentasjonen hvor de seks kodegruppene fra analyseprosessen med tilhørende koder vil bli presentert. Avslutningsvis i kapittel seks vil sentrale funn fra resultatpresentasjonen reflekteres over i lys av den politiske konteksten, det teoretiske rammeverket, empiriske studier og i et folkehelseperspektiv. Kapittelet inneholder også en methodediskusjon hvor termene reliabilitet,

gyldighet og relevans vil bli utdypet. Oppgavens siste kapittel er kapittel syv «konklusjon og implikasjon». Kildehenvisning står før vedlegg som utgjør de siste sidene av denne oppgaven.

## 3.0 Teoretisk rammeverk

I dette kapittelet skal jeg presentere den teoretiske referanserammen for oppgaven. Å redegjøre for den teoretiske referanserammen er helt nødvendig og avgjørende for at jeg i de senere kapitlene kan analysere, presentere og diskutere funnene fra datainnsamlingen (Sverdrup, 2020). Kapittelet har en oppbygning som starter med et innledende avsnitt om teori og om folkehelsearbeidets røtter i den økologiske tekningen. Deretter vil Bronfenbrenners sosioøkologisk modell bli presentert, etterfulgt av en presentasjon av «The Service-Dominant Logic Model». Teorien er en av flere teorier som kan gi en dypere innsikt og forståelse av forhold som barrierer, fordeler, motiverende faktorer, «konkurrenten» (bilen) og andre betydningsfulle personer («influential others») (Lee & Kotler, 2020), sentrale begreper for oppgaven som blir utdypet i de siste avsnittene.

Den siste teorien jeg vil presentere er sosial markedsføringsteori, som ikke er en teori i klassisk forstand, men retning innenfor folkehelsearbeidet. Retningen tar utgangspunkt i klassiske markedsføringsteorier og teorier for adferdsendring i arbeidet med samfunnsutfordringer og folkehelseutfordringer. I forbindelse med presentasjonen av sosial markedsføringsteori vil jeg også gå mer eksplisitt inn på begreper som har vært helt sentrale i arbeidet med utformingen av intervjuguiden og oppgaven i sin helhet. Avslutningsvis følger et avsnitt hvor jeg presenterer eksempler på studier og intervensjoner som er blitt utviklet i henhold til prinsipper fra denne fagdisiplinen. Kapittelet avsluttes med refleksjon og et oppsummerende avsnitt.

### 3.1 Teori

Teorier kan defineres som et sett av antagelser som er framsatt som forklaring på en rekke fenomener og kunnskapen kan bidra til å forutsi og forklare adferd så vel som andre fenomener ("Teori," u.å.). Teorier kan gi innsikt i hverdagslige fenomener så vel som i komplekse fenomener, som eksempelvis hvorfor enkelte foretrekker å reise med personbil og andre med offentlige transportmidler (French et al., 2009). Paradigmat i nåtidens folkehelsearbeid har røtter i de økologiske teoriene, setter søkelys på oppstrømtiltak og tiltak ut mot flere nivåer samtidig («multi-level approach») (Cohen et al., 2000; DiClemente et al., 2019 ). Oppstrømtiltak innebærer en økt vektlegging av tilrettelegging og forebygging fremfor behandling og reparasjoner (DiClemente et al., 2019 ). Arbeidet handler i stor grad om utviklingen av helsefremmende tiltak samt på å styrke de faktorene som gjør det mulig for

individet å ta gode helsefremmende valg i hverdagen. Et slikt fokus krever et holistisk perspektiv på helse og kjennskap til teorier fra ulike fagdisipliner kan bidra til å øke forståelsen av samspillet mellom individ, samfunn og omgivelser samt determinanter for adferd (DiClemente et al., 2019 ; French et al., 2009).

### 3.2 Økologiske og strukturelle teorier

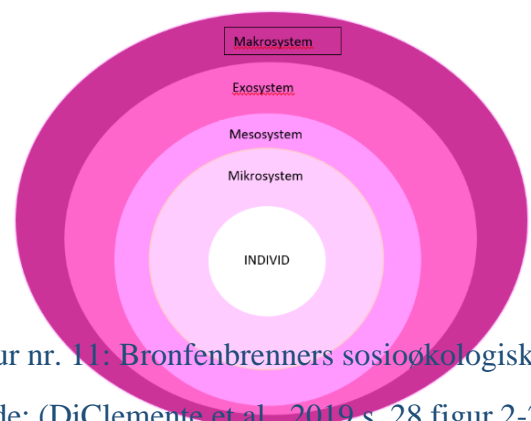
I motsetning til et flertall av teorier og modeller for adferdsendring inkluderer de økologiske og strukturelle teoriene et makroperspektiv og inkluderer betydningen av sosiokulturelle faktorer og fysiske omgivelser på adferd hos individer (Lee & Kotler, 2020). Den økologiske tenkningen poengterer betydningen av «støttende» miljøer og vektlegger i stor grad individuelle faktorer (genetikk, personlig tro, demografi, karakteristika), sosiale relasjoner (venner, familie, likesinnede, kolleger), sosiale faktorer (skole, arbeidsplass, helseinstitusjoner, media) og samfunnsfaktorer (lover og regler, kulturelle normer og politikk) også kjent som determinanters innflytelse på adferd og helse på individnivå. Adferd blir forstått som et resultat av påvirkning fra mange faktorer tilhørende multiple sosiale nivåer og tilsvarende er adferdsendring et resultat av tiltak rettet mot de ulike nivåene. Grunnprinsippet i økologisk tenkning er at determinantene for helse og adferd må ses i sammenheng med helse og adferd (DiClemente et al., 2019 ; Lee & Kotler, 2020).

#### 3.2.1 Bronfenbrenners sosioøkologiske modell

Bronfenbrenner (1979) sitt bidrag med utviklingen av den sosioøkologiske modellen for menneskelig utvikling blir sett på som et av de viktigste bidragene innenfor økologisk teori. Bronfenbrenner var opptatt av hvordan den menneskelige utviklingen blir påvirket av det sosiale systemet. En god «fit» mellom individet og miljøet vil ifølge Bronfenbrenner ha betydning for hvor suksessfull utviklingen blir. Han identifiserte fire sentrale systemnivåer: mikrosystem, mesosystem, exosystem og makrosystem (DiClemente et al., 2019 ).

**Mikrosystem** representerer omgivelsene som individet operer i. Dette er et dynamisk system hvor individet er i direkte interaksjon og både påvirker og blir påvirket av omgivelsene. Herunder tilhører settinger som eksempelvis familiesetting, klasserom, arbeidsplass og nabolag.

**Mesosystem** referer til interaksjonen mellom to ulike mikrosystemer i omgivelsene hvor individet deltar aktivt i. Eksempler kan være samtale mellom et



Figur nr. 11: Bronfenbrenners sosioøkologiske modell  
Kilde: (DiClemente et al., 2019 s. 28,figur 2-2)



familiemedlem og arbeidsplass. Relasjonen mellom ulike medlemmer av mikrosystemer kan foregå uten at individet selv direkte er involvert.

**Exosystem** referer til den indirekte påvirkningen som forhold i omgivelser kan ha på et individ. Dette kan omhandle blant annet lokalsamfunn, økonomiske forhold i familien, utdanningssystemet, infrastruktur, kollektivtilbud og media. **Makrosystem** viser til en større samfunnsmessig og kulturell kontekst, som inkluderer utfordringer knyttet til kulturelle verdier og forventninger rundt hvordan de andre systemene fungerer. Verdier, lover, resurser, global økonomi (samfunnet/kulturelt: normer og verdier, klima og- miljøspørsmål, global økonomi, og teknologi er eksempler på forhold i makrosystemet (DiClemente et al., 2019 ).

Modellen foreslår at det ytterste nivået vil påvirke de tre neste nivåene og at det nest ytterste nivået vil påvirke de to neste og slik fortsetter det helt inn til «individet». I følge Bronfenbrenner vil mennesker utøve både positive og negative handlinger som følge av direkte og indirekte interaksjon med de strukturelle systemene. Følgelig kan systemene både hemme og fremme positiv helseadferd. Eksempelvis kan lang avstand fra bolig til nærmeste holdeplass utgjøre en faktor som hemmer adferd som gange og kollektivbruk og fremmer personbilbruk. Tiltak som rettes mot forhold tilhørende de ulike nivåene representerer en økologisk tilnærming også kjent som en «multi-level approach». En slik tilnærming er ansett for å være mer effektiv sammenlignet med tiltak rettet mot ett nivå (DiClemente et al., 2019 ).

### **3.3 The Service-Dominant Logic Model**

Helt siden Adam Smith (en av grunnleggerne av moderne samfunnsøkonomi) sin tid på 1700-tallet og i etterkant av den industrielle revolusjonen tenkte man på et bytte som en handling som gikk ut på å gi fra seg en ting for så å få en tilsvarende ting i retur. Produksjon var en prosess som bearbeidet materialer med en innebygd verdi og som resulterte i en fysisk gjenstand. Service eller tjenester ble i beste fall ansett som et tillegg til selve produktet (Lusch et al., 2007). Denne forståelsen var lenge den rådene på området, så lenge at teorien oppnådde paradigme-status og i dag omtales som «The Service-Goods Logic Model» (Vargo & Lusch, 2004).

I 2004 foreslo Steven Vargo og Robert Lusch ett nytt rammeverk som utfordrer tanken om service, bytte og konkurranse. Konseptet som i dag er kjent som «The Service-Dominant Logic Model» er motsatsen til den tradisjonelle tekningen og presenterer en dynamisk forståelse av produkt og hvilke forhold som avgjør verdien til et produkt. Produkt kan i henhold til denne teorien både være en fysisk gjenstand, men også abstrakt som eksempelvis ferdigheter, informasjon, kunnskap og relasjoner. Overordnet er fokuset flyttet fra produsent til forbruker, det akademiske fokuset har ikke lenger



hovedfokus på produktet, men på prosessen for utveksling og det vitenskapelige fokuset har beveget seg fra mekanikk til dynamikk, den evolusjonære utviklingen og fremveksten av avanserte adaptive systemer (Vargo & Lusch, 2004).

I henhold til Vargo og Lusch sitt rammeverk har produktet uavhengig av om det er en fysisk gjenstand eller en tjeneste, kun en verdi dersom kunder ønsker å benytte seg av det. I og med at det er forbrukerne eller kundene som avgjør verdien på produktet og ikke markedsføreren bør de derfor ta del i utformingen og leveringingen av produktet, som også skal gi en følelse av tilfredshet hos den potensielle kunden (Lee & Kotler, 2020). Rammeverket fremhever med andre ord betydningen av å undersøke fordelene eller gevinsten som kunden ønsker i belønning for å ta del i den promoterte adferden.

En mulig tilnærming for å innhente slik kunnskap og sikre medvirkning er blant annet intervjuer. Eksempelvis kunne intervjuer synliggjort at kundene ønsket seg bedre dekning og sikkerhetstiltak på t-banen i Oslo på kveldstid. Dersom denne kunnskapen til slutt resulterte i beslutninger og tiltak rettet mot å redusere barrierene ved eksempelvis å installere kamera i t-banevognene og hyppigere avganger på kveldstid, ville målgruppen fått gevinsten de ønsket seg som forhåpentligvis ville resultert i at de tok del i den promoterte adferden, som i dette eksempelet var å gjennomføre reisestrekninger på kveldstid med t-bane. Oppsummert vil verdien til produktet fremkomme ved å undersøke barrierer og fordeler hos den prioriterte målgruppen (Lee & Kotler, 2020). Barrierer og fordeler vil utdypes nærmere i de neste avsnittene om sosial markedsføringsteori.

### **3.4 Sosial markedsføringsteori**

Sosial Markedsføring er en fagdisiplin som ble introdusert av Kotler og Zaltman i 1971 (Lee & Kotler, 2020; Thøgersen, 2014). Sosial markedsføring kan forstås som: «*en prosess som systematisk tar i bruk prinsipper fra markedsføring og andre teknikker i arbeidet med å oppnå bestemte adferdsmål til det beste for enkeltpersoner og samfunnet*» (Det europeiske senter for forebygging av og kontroll med sykdommer, 2014, s. 4; Lee & Kotler, 2020, s. 8). Det er en strategisk-orientert disiplin som tar utgangspunkt i å etablere, kommunisere, levere og utveksle bidrag som har en positiv verdi for individer, klienter, samarbeidspartnere og samfunn (Det europeiske senter for forebygging av og kontroll med sykdommer, 2014; Lee & Kotler, 2020). Tilnærmingen omtales som en «myk strategi» i likhet med informasjon og undervisning, men skiller seg fra de to øvrige ved at det ultimate målet er å påvirke handlinger i tillegg til å påvirke holdninger og kunnskapsnivå (Bamberg et al., 2011; Möser & Bamberg, 2008; Richter et al., 2011; Thøgersen, 2014). I likhet med kommersiell markedsføring er sosial markedsføring basert på forskning som søker å forstå

målmarkedet/målgruppen, konkurrenten og markedsføringskonteksten i sitt arbeid (Peattie & Peattie, 2009).

### 3.4.1 Kjerneprinsipper i sosial markedsføring

Sosial markedsføring består av fire kjerneprinsipper og tar alltid utgangspunkt i målgruppens persepsjon av nytteverdi, barrierer og konkurrerende adferd. Med utgangspunkt i målgruppens persepsjoner utvikles dernest intervensjoner med henblikk på å redusere barrierer og øke opplevd gevinst hos målgruppen. En intervensjon regnes som vellykket dersom den innfrir forventningene og resulterer i den etterspurte adferdsendringen (Lee & Kotler, 2020).

1. «Value Exchange»: «verdiutbytte», en adferdsendring finner sted dersom vedkommende opplever endringen som verdifull, eller i det barrierer som er av betydning reduseres. Med andre ord skal begge parter oppleve å tjene på endringer (Lee & Kotler, 2020).
2. «Recognition of competition»: «Konkurrerende adferd», tilbudet som introduseres bør oppfattes som mer attraktivt enn konkurrerende adferd (Lee & Kotler, 2020).
3. «The 4Ps of marketing, product, place, price and promotion»: produkt, plassering, pris og promotering er fire forhold som skal vurderes i arbeidet med å utvikle program/tiltak. I sosial markedsføring vil riktignok de fire p-ene modifiseres slik at de representerer en sosial kontekst (Peattie & Peattie, 2009). «Produkt» kan i en sosial kontekst erstattes med «forslag» slik som: «Det er lett for deg og bra for bymiljøet om du reiser kollektivt». «Plassering» kan erstattes av «tilgang», eksempelvis kan dette dreie seg om å utarbeide sykkel- og gangveier og derav bedre tilgangen til kollektivtilbud rundt om i byen. Pris i en sosial kontekst er representert ved individets opplevelse av «kostnader» for å ta del i den promoterte adferden. Som regel vil kostnaden ved å endre adferd være et resultat av tidsbruk, innsats og overvinnelsen av barrierer fremfor endring av økonomisk karakter. «Promotering» kan erstattes av interaksjon og kommunikasjon med brukere. Sosial markedsføring representerer en utvikling vekk fra enveiskommunikasjon og undervisningsformatet og etterstreber medvirkning, interaksjon og relasjonsbygging i sitt arbeid (Peattie & Peattie, 2009). Oppsummert skal dimensjonene vurderes og tilpasses med tanke på å redusere barrierer og øke fordelene ved å endre adferd (Lee & Kotler, 2020).
4. «Sustainability»: Bærekraft, brukes for å beskrive forståelsen av at regelmessig overvåkning, tilpasninger og justeringer er nødvendige virkemidler for at adferdsendringen skal opprettholdes på sikt (Lee & Kotler, 2020).

Et sentralt poeng i sosial markedsføring er å forstå målgruppen. Med det poengteres verdien av å opprette kontakt med et segment av målgruppen (eksempelvis bilister i Oslo) i arbeidet med å kartlegge og utvikle strategier for å påvirke brukeradferd. Arbeidet går ut på å etablere innsikt i målgruppens opplevelser og tanker om eksisterende og potensielle barrierer, opplevelse av gevinst, preferanser, motivasjon for en eventuell endring eller opprettholdelse av eksisterende adferd og kunnskap om hvem som potensielt kan støtte opp under en adferdsendring («influential others»). Denne informasjonen innhentes ved hjelp av formative undersøkelser, det vil si gjennom dialog og samtale. (Det europeiske senter for forebygging av og kontroll med sykdommer, 2014; Lee & Kotler, 2020). Dette er dessverre et ledd som ofte ikke blir prioritert, noe som er svært uheldig (Det europeiske senter for forebygging av og kontroll med sykdommer, 2014).

### 3.4.3 Barrierer

Eksisterende og potensielle barrierer hos individer kommer til uttrykk i svar gitt på spørsmål formulert for å kartlegge hva som er årsaken til en adferd eller fravær av adferd. Et eksempel på en spørsmålsformulering kan være: «hva må du gi opp for å la bilen stå hjemme og benytte deg av kollektiv transport til og fra arbeid?» Barrierene betegnes som kostnader og de kan være reelle i form av at det tar lenger tid å kjøre buss enn bil, de kan være en konsekvens av et objektivt tilfelle (f.eks. ikke tilstrekkelig økonomi til å eie en bil) eller en konsekvens av en persepsjon, opplevelsen av at buss tar lenger tid enn bil (Lee & Kotler, 2020).

### 3.4.4 «Desired benefits» – Fordeler

Opplevde fordeler ved å endre adferd er noe målgruppen verdsetter og som adferden som promoteres bør kunne tilby eller innfri. Hva som oppleves som fordeler defineres av målgruppen og vil være preget av deres referanseramme og preferanser. En relevant problemstilling er dermed å undersøke hvorvidt målgruppen har tro på at intervensjonen vil innfri deres forventninger i etterkant (Lee & Kotler, 2020). Miljøaspekter kan være viktig for enkelte segmenter, mens andre ønsker å benytte seg av mer kollektive transportløsninger for å forebygge levevanesykdommer og en tredje gruppe bruker muligens tiden på kollektive fremkomstmidler til arbeid og opplever å spare tid, men da er forutsetningen at de får sitteplass.

### 3.4.5 Motivasjon

Motivasjon er en samlebetegnelse for de faktorene som trigger og styrer adferden i mennesker og dyr (Teigen, 2020). «Triggeren» omtales som energikomponenten som avgjør innsatsen vi legger i en oppgave. Et eksempel på en «trigger» kan være følelsen av autonomi i beslutningsprosesser. Hvilke

mål et individ setter seg og valg et individ tar omtales som retningen på motivasjonen (Teigen, 2020).

Motivatorer er ideer som målgruppen har om hva som skal til for at de skal ønske å endre adferd (Lee & Kotler, 2020). Responser på spørsmål med formål om å avdekke motiverende faktorer vil med stor sannsynlighet falle innunder en eller flere av de fire p-ene og senere bli benyttet i utviklingen av intervensjonen. En respondent kan gi uttrykk for at dersom bussene gikk oftere i rushtiden i Oslo og det var garanti for sitteplass, ville dette være en faktor som motiverte til å la bilen stå hjemme (produktstrategi). En annen respondent kan nevne at dersom det var billigere å reise kollektivt så ville det vært gunstig (prisstrategi). En tredje kan påpeke et opplevd behov for flere bussholdeplasser utenfor ring én i Oslo (plasseringsstrategi).

#### 3.4.6 Konkurrerende adferd – «konkurrenten»

Konkurrerende adferd er det fjerde området som bør utforskes i dialog med representanter fra målgruppen. I sosial markedsføring utgjør «konkurrenten» adferden som målgruppen allerede utfører. Det finnes ulike verktøy en kan benytte for å kartlegge fordeler og ulemper ved den konkurrerende adferden og adferden som promoterer. En tilnærming kan være å sette opp et diagram med adferden som promoterer, den konkurrerende adferden og konkurrerende meningsoppfatninger. Tilsvarende kan det være nyttig å sette opp et diagram over opplevde fordeler og barrierer hos respondenten ved den promoterte adferden og sammenligne med den konkurrerende adferden (Lee & Kotler, 2020).

#### 3.4.7 «Influential others» – «andre betydningsfulle personer»

Holdninger, meninger og adferd hos andre som er av betydning eller forbilledlig for målgruppen er interessante holdepunkter som kan være virkningsfulle å inkludere i arbeidet med å utvikle intervensjoner i en senere fase. I tillegg vil kartleggingen og samtaler med representanter fra målgruppen antyde om det kan være hensiktsmessig å rette tiltak mot målgruppen alene eller i kombinasjon med «the influential others» (midtstrøms). Det er et velkjent fenomen at tiltak mot denne gruppen kan ha en positiv smitteeffekt på hovedmålgruppen for tiltaket (Lee & Kotler, 2020).

#### 3.4.8 Oppstrøms- og nedstrøms tiltak

Adferd påvirkes av attributter på individnivå og av forholdene mennesker lever under (Cohen et al., 2000). I moderne adferdsteori betegnes forholdet mellom individ og kontekst som resiprøkt. Det vil si at kontekst påvirker individ som i sin tur påvirker konteksten igjen. Følgelig vil det i moderne folkehelsearbeid være nødvendig å vurdere hvorvidt tiltakene skal rettes mot individ, kontekst eller

begge forholdene samtidig (Cohen et al., 2000). Formålet med tiltakene er enten å påvirke faktorer som individet selv har kontroll over (individuelle faktorer) eller forhold eksternt for individets kontroll (strukturelle faktorer).

Siden 1970-tallet har sosial markedsføring bidratt positivt til arbeid med utfordringer blant annet innenfor områder som familieplanlegging, folkehelse, skadeforebygging, miljøspørsmål, offentlige helsetilbud og senere også i transportplanlegging samt en rekke andre områder (Lee & Kotler, 2020; Peattie & Peattie, 2009; Thøgersen, 2007). I sosial markedsføring oppfattes målgruppen som individer med selvstendighet til å fatte egne beslutninger. Disiplinen tar utgangspunkt i en «bottom-up» versus «top-down» tankegang, som innebærer at det ikke vurderes som hensiktsmessig å kun levere ekspertråd og fortelle hva som er det beste for individet. Perspektivet er helt og holdet brukerorientert og deres innsikt og ønsker er av betydning for valg av strategi og tilnærming (DiClemente et al., 2019 ; Lee & Kotler, 2020).

Tradisjonelt har tilnærmingen tatt utgangspunkt i en frivillig adferdsendring, men i de senere årene har det blitt rettet mer fokus mot konteksten rundt oss mennesker. I mange tilfeller kan konteksten utgjøre en sterkere determinant for adferdsendring enn den indre motivasjonen og det er i dag vanlig å inkludere tiltak utover frivillig adferdsendring (Thøgersen, 2014). I dag er det vanlig å skille mellom nedstrømsiltak som er rettet mot individene og oppstrømsiltak som omfatter de bakenforliggende sosiale og fysiske determinantene for adferden (Det europeiske senter for forebygging av og kontroll med sykdommer, 2014; DiClemente et al., 2019 ; French et al., 2009; Lee & Kotler, 2020). Oppstrømsiltak er som regel rettet mot beslutningstagere, media, samfunnsledere og andre som har mulighet til å påvirke kontekstuelle determinanter som eksempelvis kollektivtilbud, sykkelstier, gågater og lignende og legger til rette for at alle, inkludert de i høyrisikogruppen (Cohen et al., 2000; DiClemente et al., 2019 ; Lee & Kotler, 2020; Thøgersen, 2014).

#### 3.4.9 Gevinst ved tiltak rettet mot strukturelle forhold

Det har vist seg at individuelle karakteristika og forhold som inntekt og etnisitet trolig har mindre betydning for predikasjonen av helseadferd enn livsforhold som arbeid, gode boforhold, muligheter og trygge nabolag (Cohen et al., 2000). Retningslinjer, lover, utforming av nabolag og infrastrukturelle forhold kan påvirke adferd direkte ved å for eksempel sørge for at alle sentrumsnabolag har omtrent 500 meter til nærmeste bussholdeplass, eller ved å redusere kostnadene ved å reise kollektivt. De strukturelle endringene kan videre trigge positive følelser og endre

holdninger, som bidrar til å endre samfunnsoppfatningen av kollektivtilbudet som igjen kan gi føre til en økning i antall kollektivt reisende (Cohen et al., 2000).

Fordelen med å rette tiltakene mot de eksterne forholdene er (a) at skyld/ansvar ikke legges på individet alene – individet er ikke primærårsaken til et eksempelvis bilkjøring til og fra arbeid («the bad apple theory»), (b) tiltaket vil forhåpentligvis redusere den uønskede adferden hos målgruppen og samtidig forebygge at individer utenfor målgruppen utvikler en slik adferd på et senere tidspunkt som (c) vil tjene samfunnet, ikke kun målgruppen (Cohen et al., 2000). Ifølge økologiske teorier er hovedhypotesen at miljømessige faktorer er av stor betydning for adferd på individnivå (Cohen et al., 2000). Tiltakene bør ifølge teoriene ta siktemål på å påvirke de miljømessige faktorene som har størst innflytelse og påvirkningskraft på individers beslutninger og handlinger. En forutsetning for at adferdsendringen skal finne sted og vedvare på sikt er imidlertid at innsatsen rettes mot flere av nivåene samtidig (DiClemente et al., 2019 ; Lee & Kotler, 2020).

### 3.5 Eksempler fra virkeligheten

Kjerneprinsipper fra sosial markedsføring har vært anvendt i arbeidet med å «av-markedsføre», for å fremme positiv helseadferd, forebygge spredning av HIV/ AIDS, samt i en rekke andre settinger, og for å påvirke reiseadferd (Lee & Kotler, 2020; Peattie & Peattie, 2009; Thøgersen, 2007). Blant annet i arbeidet med å forebygge fyllekjøring, fremme setebeltet og i 1967 i Sverige da trafikkreglene ble endret fra venstrekjøring til høyrekjøring. Videre eksempler er bildeling, samkjøring og tilnærminger som bilkollektivet, garderobefasiliteter tilknyttet arbeidsplass, «sykle til jobben»-kampanjer og gratis transport i en måned (Thøgersen, 2007).

#### 3.5.1 DBS i Danmark

Sistnevnte ble gjennomført av DBS i Danmark i 2004 og igjen i 2005 som en kompensasjon for de faste reisende etter en periode med arbeid og midlertidige reiseruter (Thøgersen, 2007, 2014). I et forsøk på å tiltrekke seg nye kunder og tiltrekke seg oppmerksomhet ble det reklamert for på TV. Gratis reising i en måned skulle vise seg å ha god effekt. En måned etter at billettprisene var tilbake var det en 25 prosent økning i antall reisende sammenlignet med året før og 15 prosent økning sammenlignet med to år tidligere. Denne trenden avtok etter hvert, men til tross for dette ble tiltaket vurdert til å være vellykket. I etterkant regner man med at en tredel av økningen skyldes prøveperioden og at de resterende to tredelene var en følgetilstand av oppgradert service og tilbud. I prøveperioden sa hele 18 prosent av de «nye» reisende at de hadde tatt bilen om det ikke hadde vært gratis. Av de som kun reiste med toget i gratismåneden rapporterte 80 prosent at de reiste relativt lite (mindre enn en gang i uken) med toget og mer sporadisk. De hadde midlertidig en god opplevelse og

i lys av sosial markedsføringsteori er det vanlig å tenke at denne gruppen vil være mer motivert enn tidligere for å velge toget dersom deres situasjon skulle endret seg på et senere tidspunkt (Thøgersen, 2007, 2014).

### 3.5.2 «Truth-kampanjen» i Florida

Sosial markedsføring har som allerede nevnt blitt brukt som et rammeverk i ulike settinger, blant annet til «av-markedsføring» gjennom «Truth-kampanjen», som resulterte i en signifikant reduksjon i tobakksforbruket blant ungdommer i Florida. I tillegg klarte de gjennom prosjektet å skape endringer i holdninger til tobakk og økt følsomhet for tobakksbruk sammenlignet med andre sammenlignbare populasjoner i amerikanske stater (Peattie & Peattie, 2009; Sly et al., 2001). Jeg skal ikke gå i detalj, men skal trekke frem et par av grepene som ble gjort i forbindelse med kampanjen som belyser karakteristiske trekk ved sosial markedsføringsteori. I løpet av prosjektet ble det gjennomført flere hundre intervjuer for å etablere innsikt i hvorfor ungdommen til tross for kunnskap om de negative helsemessige effektene av røyk, fortsatte å røyke. Intervjuene avdekket at det var 100 prosent forståelse blant ungdommene for at «røyking dreper». Det viste seg at kunnskap ikke var problemet, valget om å røyke var styrt av et følelsesaspekt og var ikke et rasjonelt valg.

For ungdommene var røyken en måte å vise at de hadde kontroll og et aspekt ved ungdomsopprør i likhet med hårfarging og piercing. Ikke minst opplevde ungdommene at de sendte et signal til resten av verden om at de kunne ta selvstendige valg. Det viste seg at kampanjer som «røyking dreper» hadde motsatt effekt hos ungdommene og at slike kampanjer trigget lysten fremfor å avvise den. Ungdommene ga også uttrykk for at de ikke ønsket «dømmende» informasjonskampanjer, de ønsket seg nyansert informasjon slik at de selv kunne ta en selvstendig beslutning basert på kunnskapen. De ønsket også at budskapet skulle formidles med en lystig tone fremfor som et «dødsbudskap». Den potensielle barrierer i dette tilfellet var hverken mangel på kunnskap eller økonomi, ungdommen kunne ved å takke nei til en sigarett «bryte» med vennegjengen (Peattie & Peattie, 2009).

Prosjektet var som sagt veldig vellykket og det var flere tiltak som ble iverksatt. For det første samarbeidet de med markedsføringseksperter på merkevarer som Vans og Nintendo, fremfor hos helseformidlere. De fikk kampanjen promotert under store sendinger som Superbowl og på MTV, de fikk ungdomsjournalister til å konfrontere tobakksindustrien på kamera, en dokumentar om tobakksindustrien og om hvordan de manipulerer populærkulturen for å promotere sin egen agenda. De lagde også sitt eget blad som ble distribuert til surfebutikker og musikkbutikker og hadde i tillegg en «Truth-kampanjetruck» som dukket opp på «eventer» og konserter (Peattie & Peattie, 2009).

Denne kampanjen er et godt eksempel på hva som skiller sosial markedsføringsteori fra klassiske



kampanjer. Kampanjen synliggjør også at intervjuer kan avdekke helt avgjørende innsikt og hvordan denne kunnskapen kan bidra med verdifull kunnskap forut for utviklingen av intervensjoner.

### 3.5.3 FRAME-D: Finding new Routes to Active Mobility in Everyday Life through Digitalization

I Norge foregår det per dags dato et forskningsprosjekt som er relevant å nevne i forbindelse med denne oppgaven. Prosjekt FRAME-D skal undersøke om elektromobilitet og digitalisering kan bidra til bærekraftige bytransportløsninger, samt om aktiv mobilitet (gange, sykling) i hverdagen kan bidra til å løse dagens folkehelseutfordringer. På TØI sin nettside hvor prosjektet presenteres står det: «*I prosjektet FRAME-D undersøker vi hvordan digitale verktøy kan hjelpe privatpersoner og bedrifter med overgangen fra bilbaserte løsninger for bytransport til løsninger basert på ren energi og aktiv mobilitet*» (Transport økonomisk institutt, u.å.). Det er el-lastesyklers potensiale som skal utforskes gjennom prosjektet.

I forbindelse med prosjektet skal de både gjennomføre gruppeintervjuer, casestudier og samle inn data i samarbeid med Oslo kommune. I samarbeid med Epigram AS, utvikler de også appen «Fotefar» og skal inneholde elementer fra spillverden («spillifisering»). Sistnevnte kan minne om tiltaket som ble gjort i Florida hvor de også samarbeidet med andre relevante aktører blant annet Nintendo. Som følge av Covid-19 er deler av datainnsamlingen blitt endret. Når prosjektet går mot avslutning kommer de også til å analysere tiltakene i et livssyklusperspektiv, som tar hensyn til valg av reisemåter, endringer i fysisk aktivitet, substitusjonseffekter, produktivitet, endringer i CO<sub>2</sub>-utslipp og den økonomiske bærekraften til elektriske lastesyker i bylogistikk (Transport økonomisk institutt, u.å.).

## 3.6 Refleksjon

Oppgavens tematikk er et resultat av utfordringer i den moderne verden, herunder utfordringer knyttet til bærekraftbegrepet, veitrafikk, plassmangel i byene, folkehelse og miljøforurensing. Oppgaven synliggjør hvor mye folkehelse kan dreie seg om og hvor nyttig og nødvendig det er med en tverrfaglig tilnærming til nåtidens folkehelseutfordringer. I utformingen av problemstillingen og av intervjuguiden har jeg i stor grad latt meg inspirere av sosial markedsføringsteori og boken «Social marketing: behavior change for social good» av Lee & Kotler (2020). Dette er også begrunnelsen for det utradisjonelle valget om å inkludere sosial markedsføringsteori i teorikapitlet, fremfor i «bakgrunn» som kunne vært et annet alternativ.

Kjennskap til fagdisiplinen fikk jeg først gjennom min eksterne veileder som hadde «sosial markedsføringsteori» som en overordnet tittel på en mulig masteroppgave. Jeg leste meg opp på



fagdisiplinen og ble med en gang veldig nysgjerrig, oppmerksom og jeg ser i dag et stort potensial i fagdisiplinen. Min positive innstilling og tiltro til disiplinen handler i stor grad om at den fremstår ydmyk og oppdatert. Disiplinen oppfordrer til å hente innsikt fra de teoriene som best belyser utfordringene som er i fokus. Den tar utgangspunkt i det beste fra klassiske markedsføringsteorier og anvender kunnskapen i arbeidet med å fremme adferdsendringer, som skal være positive både for individ og samfunn. Ikke minst oppfordrer rammeverket til samarbeid på tvers av fagfelt og disipliner og innsikt i målgruppens tanker, emosjoner og meninger er verdsatt.

En utfordring jeg møtte på tidlig i arbeidet var manglende kjennskap til sosial markedsføringsteori blant fagfolk, lærere og medstudenter. Selv opplevde og opplever jeg at «markedsføring» som et begrep trigger negative assosiasjoner og en generell skepsis når det uttales i en helsekontekst. Flere ganger i denne prosessen har jeg blitt møtt med en slik skepsis og jeg opplever at samtalepartnere inkludert folkehelsevitere, uttrykker et behov for en mer inngående forklaring. Erfaringene jeg har gjort meg, tolker jeg dithen at det kan tyde på at disiplinen trolig ikke er så anerkjent blant folk flest eller i folkehelsemiljøet her i Norge. Som allerede nevnt tror jeg det er mye potensiale og inspirasjon å hente i sosial markedsføringsteori og jeg er av den oppfatningen at disiplinen fortjener mer anerkjennelse enn assosiasjonene som følger med termen «markedsføring» og jeg tror vi kommer til å høre mer om disiplinen i årene som kommer.

### **3.7 Oppsummering**

Formålet med denne oppgaven er som allerede nevnt å kartlegge reisevaner og undersøke hvordan et utvalg bilister i Oslo vurderer konkurranseforholdet mellom personbilen og offentlig kommunikasjonsmidler. Generelt har jeg valgt teorier som i stor grad har tilknytning til økologisk tenkning og som inkluderer et holistisk perspektiv på adferd og helse og som ser på individet i sin relasjon til kontekst og omgivelser. Teoriene og rammeverkene som er blitt presentert bidrar alle med en teoretisk forankring til oppgaven og styrker valget om en kvalitativ tilnærming i forbindelse med datainnsamling og metodevalg.

Bronfenbrenners sosioøkologisk modell kan bidra til å forklare koblingen mellom ikke-strukturelle determinanter og preferansers innvirkning på reisemiddelvalg. Modellen gjør det mulig å teoretisere sammenhengen mellom preferanser hos individet på et mikronivå, forhold som bidrar til å etablere ulike bilkulturer på mesonivå, og de regionale-, nasjonale- og transnasjonale forholdene (kultur, følelsesaspektet og strukturelle forhold og geografiske forskjeller) på et exo- og makronivå. Modellen synliggjør hvordan forhold utenfor individets direkte kontroll kan ha en direkte og indirekte innvirkning på livsførsel, helse og adferd. The Service-Dominant Logic Model på sin side

er med på å redefinere hvordan service, bytte og konkurranse kan forstås. Produkter kan i dag være en tjeneste slik som et kollektivtilbud og forbrukeren er i motsetning til tidligere den som avgjør verdien av tilbudet, ikke markedsføreren. Et kollektivtilbud som ingen ønsker å benytte vil ikke ha en høy verdi, dermed er det helt sentralt å kartlegge forhold som gjør at det offentlige kommunikasjonstilbudet har en verdi hos kunden (de reisende). Fagdisiplinen sosial markedsføringsteori fremhever betydningen av tverrsektorielt samarbeid, synliggjør hva markedsføringsprinsipper kan bidra med og presiserer betydningen av å kjenne målgruppen/målgruppene. Fagfeltet synliggjør også hvordan samtaler med mennesker kan ha en verdi og en påvirkningskraft utover konteksten hvor de finner sted og fremhever følgelig de nyansene som kvalitative studier tilfører et fagfelt.

## 4.0 Metode

Metode er et synonym til «fremgangsmåte», og kan forstås som et hjelpemiddel for å løse utfordringer og erverve ny kunnskap. Ordet stammer opprinnelig fra det greske ordet «methodos» som betyr å følge en bestemt vei mot målet (Sverdrup, 2020, s. 55). I dette kapittelet vil oppgavens forskningsdesign bli presentert, som med andre ord betyr at jeg har som formål å beskrive hvordan jeg har tilrettelagt og gjennomført arbeidet for å besvare problemstillingen «*Hvordan erfarer respondentene sine reisevaner, hvordan vil de karakterisere sitt forhold til personbilen versus offentlige transportløsninger i hverdagen, og hvilke opplevelser har de av kollektivtilbudet i Oslo?*». Kapittelet starter med en beskrivelse av fremgangsmåten som jeg har benyttet og fortsetter med en redegjørelse av metodevalg, rekrutteringen av deltagere, utarbeidelsen av intervjuguide, datainnsamling og analyseprosessen. Avslutningsvis i kapittelet foreligger et kapittel om etiske hensyn og en metodeoverveielse. Metodediskusjonen vil presenteres i kapittel 6.0 «Diskusjon».

### 4.1 Valg av forskningsmetode

Datainnsamling omsetter utvalgt informasjon om problemstillingen til observasjon og tekster (Malterud, 2017, s. 69). Det er i denne fasen hvor de empiriske dataene blir samlet, før de senere skal systematiseres, analyseres, fortolkes og sammenfattes i analysen (Malterud, 2017). For å besvare problemstillingen vurderte jeg det som mest hensiktsmessig å benytte det kvalitative forskningsintervjuet til innsamling av data. Intervjuer som en metode ble valgt med henblikk på å forstå sosiale fenomener ut fra intervjudeltagernes egne ståsteder og beskrive verden slik den erfares av deltagerne. Tilnærmingen har rot i den fenomenologiske oppfatningen av at den «virkelige virkeligheten» er den mennesker oppfatter (Kvale & Brinkmann, 2015, s. 45). Det betyr at denne

oppgaven delvis er inspirert av fenomenologien, men også av sosialkonstruksjonisme som tenker at fenomener kan fremtre i ulike versjoner avhengig av perspektiv (Malterud, 2017, s. 116).

Studien kan videre betegnes som en casestudie fordi det er en studie av en enhet, «bilister i Oslo» (Wæhle et al., 2020). Formålet med studien er som nevnt å få et innblikk i deres livsverden og følgelig erverve en inngående forståelse av forhold som påvirker deres reisemiddelvalg og reisevaner. Ønsket har vært å få et helhetlig bilde av hva bilen betyr i respondentens hverdag, innsikt i deres vurdering av konkurranseforholdet mellom bilen og kollektivtilbudet i Oslo og opplevelser av eksisterende barrierer for å velge kollektivtransportmidler.

Sammenhengen mellom objektive fakta og folks opplevelser kan ikke beskrives kun ved hjelp av tall. Utgangspunktet for å undersøke problemstillingen ble dermed et kvalitativt studiedesign, med gjennomføring av semistrukturerte intervjuer med åtte representanter fra målgruppen «bilister i Oslo». Kvalitative intervjuer søker etter å forstå verden fra intervjupersonens ståsted (Kvale & Brinkmann, 2015, s. 20) og deres synspunkter skal gjennom samtaler i dette prosjektet bidra til å skape mening og forståelse rundt temaene reisevaner, bil og kollektivtransport i Oslo. Et kvalitativt design gjorde det også mulig å etterstrebe «rike data», et uttrykk som beskriver forestillingen om at kvalitative data, og deres påfølgende representasjon i tekst skal synliggjøre kompleksiteten og «rikheten» ved fenomenet som studeres (Given, 2012). For å legge til rette for en intervjusetting preget av ro og fortrolighet falt valget på individuelle semistrukturerte intervjuer som metode. For å sørge for tilstedeværelse fra min side under intervjuene valgte jeg å ta opp intervjuene og transkribere de så raskt som mulig etter endt intervju. Analysen av datamaterialet ble gjennomført som systematisk tekstkondensering (eng: Systematic Text Condensation, STC) (Malterud, 2017), med sikte på å utvikle kunnskap om intervjudeltagernes motivasjon, opprettholdende faktorer og barrierer for å i økende grad benytte seg av kollektivtilbudet i Oslo.

## 4.2 Utvalg og rekruttering

Empiriske data, informasjonen som intervjudeltagerne deler, er forskerens kilde til svar på spørsmålene som følger av problemstillingen. Utvalget utgjør en aktiv part og kan ses på som en medforsker, da de avgjør hvilke områder av problemstillingen som blir kastet lys over og i hvilken sammenheng informasjonen er relevant (Kvale & Brinkmann, 2015). I likhet med kvantitative studier er målet at funnene skal ha overførbarhet og gi innsikt i en annen sammenheng enn der undersøkelsene er gjennomført (Malterud, 2017). Dette betyr ikke at kunnskapen skal kunne generaliseres eller være representativt for en større andel av populasjonen som er målet i kvantitativ forskning, da formålet med kvalitativ forskning er å få frem nyanser og belyse ulike sider ved en

problemstilling (Kvale & Brinkmann, 2015; Malterud, 2017). Det er derfor et poeng å velge et strategisk utvalg, et utvalg som er sammensatt med en målsetning om at utvalget skal ha forutsetningene til å belyse problemstillingen (Malterud, 2017).

#### 4.2.1 Strategisk utvalg

Informasjonsstyrken er et bedre kriterium for et kvalitativt utvalg enn representativitet (Malterud, 2017, s. 58). For å belyse problemstillingen ble det rekruttert åtte individer i yrkesaktiv alder som er bosatt i Oslo. Beslutningen om utvalgets størrelse ble tatt med henblikk på å unngå 1000-sidersspørsmålet. Et uttrykk som impliserer verdien av å stoppe i tide slik at datamaterialet ikke overskrider kapasitet og ressurser til å bearbeide materialet (Kvale & Brinkmann, 2015). Valg av semistrukturerte intervjuer som datainnsamlingsmetode innebærer transkribering av hvert enkelt intervju i etterkant, som vil si å skrive samtalen ned i tekstformat. Denne prosessen er tidkrevende og resulterte i mitt tilfelle opp med transkripsjoner på 11- 17 sider med tekst per intervju.

Med tanke på tidsrammen på et halvt år og oppgavens art og omfang på 30 studiepoeng, var det fra min side ønskelig å satse på kvalitet fremfor kvantitet gjennom hele prosessen. I og med at utvalget var relativt lite, var målet å oppnå et «maximum variation sample», som innebærer å etterstrebe stor variasjon i respondentene innenfor rammene av inklusjonskriteriene. Variasjonen er et poeng, da tanken er at i de tilfeller hvor det ikke er mulig å gjennomføre en randomisert utvalg, vil gjennomsnittssvaret fra et variert utvalg nærme seg populasjonens svar, da gjennomsnittspersonen blir inkludert i utvalget (List, 2004).

#### 4.2.2 Rekruttering

Rekruttering av studiedeltagere foregikk ved at jeg sendte en melding til en rekke bekjente via Facebook, hvor jeg fortalte kort om prosjektet og det strategiske utvalget jeg var ute etter, som i praksis innebar individer som oppfylte inklusjonskriteriene som beskrevet under punkt 4.2.3. De bekjente var både medlemmer av min familie, svigerfamilie, tidligere lærere, studiekolleger, noen venner av venner og perifere bekjente som jeg ikke har sett eller vært i kontakt med på lang tid. Jeg skrev helt tydelig til alle at jeg ikke ønsket å kjenne til de jeg skulle intervju fra tidligere, årsaken var først og fremst at jeg ønsket å ivareta en naturlig rollefordeling, men også for at hverken jeg eller intervjuedtagerne skulle være preget av tidligere historier.

I et forsøk på å etterstrebe mangfold og variasjon i utvalget valgte jeg bevisst å kontakte bekjente med svært forskjellig yrkesbakgrunn. Blant annet så sendte jeg melding via Facebook til bekjente med lærerbakgrunn, snekkerbakgrunn, museumsansatt, musiker/selvstendignæringsdrivende,

barnehagelærere, ingeniører, sykepleiere, servicepersonale og kontoransatt for å nevne noen eksempler. Det er viktig å poengtere at jeg ikke la videre føringer for hvem de skulle sende forespørselen videre til så lenge de oppfylte inklusjonskriteriene. Rekrutteringsprosessen gikk overraskende greit og jeg endte til slutt opp med å avtale intervjuer med åtte stykker, som alle hadde sagt ja til å at jeg kunne ta kontakt for en nærmere samtale og avtale av intervjutidspunkt. I tillegg til de åtte hadde jeg to stykker som sa ja til å være reserve dersom noen skulle ønske å trekke seg eller ikke hadde anledning til å delta likevel.

#### 4.2.3 Inklusjonskriterier

- intervjudeltagerne må kunne forstå og snakke norsk tilnærmet flytende
- må være bosatt i Oslo og ha bodd i Oslo i minst 5 år
- må være over 20 år
- må eie eller lease en bil
- må være yrkesaktiv (kan være permittert)
- villig til å delta i forskningsstudiet

#### 4.2.4 Kort beskrivelse av utvalget

Totalt hadde jeg mailutveksling med ti stykker, hvorav to hadde vært usikre og jeg valgte derfor å spørre om de ønsket å stille opp som reserve dersom en av de åtte som hadde sagt ja skulle trekke seg. Av de åtte som sa ja til å delta var tre kvinner og fem menn. Pseudonymer ble tildelt i forbindelse med skrivingen av resultatpresentasjonen, før det var respondentene kun representert ved en tall- og bokstavkode som ble skrevet ned samtidig som opptaket ble lagret. Den yngste deltageren var 28 år, den eldste 59 og flertallet befant seg i aldersspennet 35- 45 år. Syv av åtte eide en egen bil, en hadde to biler (en «vanlig» og en veteranbil) og en var medlem av bilkollektivet. Alle de åtte var i arbeid og sivilstatus varierte fra singel til gift, hvorav to hadde små barn. Avstand til kollektivtilbud varierte fra 500 meter hver vei fra bolig til holdeplass, til en avstand på 2 km. og en sykkeltur på 5- 10 minutter til nærmeste togstasjon eller en åtte minutters gåtur til bussen. I sentrumsområdene opplevde respondentene svært hyppige avganger. De som reiste med tog, fortalte at toget hadde omtrent seks avganger i timen i rushtiden og i områdene tett på sentrum varierte det fra mellom seks til femten minutter avhengig av tid på døgnet. Generelt var kollektivtilbudet mer begrenset utenfor rushtiden, spesielt i områder litt utenfor sentrumskjernen og på kvelds- og nattestid.

### 4.3 Datainnsamling

Siden mars i 2020 har hele verden levd under forhold som har avviket fra det som de fleste av oss gjenkjenner som «normalen». Det har vært ulike tiltak rundt om i landet, men i Oslo har det lenge vært strenge anbefalinger og restriksjoner for antall nærkontakter og møter som kan finne sted per husstand. I forbindelse med gjennomføringen av dette prosjektet ble det derfor besluttet at intervjuene skulle forgå over Teams og samtalen skulle bli tatt opp slik at fokuset helt og holdent skulle være på å være til stede under intervjusettingen. Valget om å benytte teams virket naturlig, da dette har blitt en tilgjengelig og allmennkjent plattform under pandemien. Alle deltagerne fikk tilsendt informasjon om studien, deres rett til å trekke seg når som helst uten å oppgi noen grunn samt en samtykkeerklæring forut for intervjuene. Intervjudeltagerne fikk informasjon om at det ble satt av 60 minutter til hele intervjuet som inkluderte informasjon før opptaket startet. Videre at selve intervjuet trolig ville ta ca. 40 minutter +/- 10 minutter. Alle deltagerne fikk selv anledning til å bestemme dag og tidspunkt for intervjuet, men ble oppfordret til å velge et tidspunkt helst i løpet av uke tre, fire eller fem i januar/starten av februar 2021.

#### 4.3.1 Semistrukturerte individualiserte intervjuer

I forbindelse med gjennomføringen av de semistrukturerte intervjuene hadde jeg i forkant av intervjusettingen utarbeidet en intervjuguide med forhåndsbestemte temaområder og intervju spørsmål, men ingen forhåndsdefinerte svaralternativer. Semistrukturerte intervjuer har med andre ord åpne svaralternativer og spørsmål, tema, svar og rekkefølge kan variere og tilpasses hvert enkelt intervjuforløp (Sverdrup, 2020).

Temaområdene «Oslo, reisevaner: personbil og kollektivtransport, opplevelse av kollektivtilbudet i Oslo, transportmiddeleenes mulige innvirkning på helse og livskvalitet» ble valgt med utgangspunkt i problemstillingens ordlyd. «Covid-19» ble tilført senere som følge av situasjonen som oppstod i mars 2020. Formålet med intervjuet var blant annet å kartlegge barrierer, motivatorer/ terskelsenkende tiltak og fordeler ved «konkurrenten» og jeg lot meg inspirere av Lee & Kotler (2020) sin bok om sosial markedsføringsteori. Jeg valgte å ha en intervjuguide med noen forhåndsdefinerte spørsmål slik at jeg kunne forsikre meg om at jeg fikk innspill på alle temaområdene, uten at dette skulle begrense respondentenes mulighet til å dele fritt etter eget ønske. Dette opplevdes både som en trygghet for meg, samtidig som det ga rom for fleksibilitet og anledning for intervjudeltagerne til å dele fritt etter eget ønske.

#### 4.3.2 Intervjuguide

*«You cannot solve someone else`s problem until you take off YOUR shoes and walk in THEIRS»*

(Heidi Sigelbaum, Washington Stormwater Centre at WSU Puyallup) (Lee & Kotler, 2020, s. 195).

I utformingen av intervjuguiden tok jeg i stor grad utgangspunkt i kapittel åtte «Step 5: Audience insight» i Lee & Kotler (2020) sin bok om sosial markedsføringsteori. I Kapittelet gir de en dypere innsikt i nytten av å sette seg inn i hva målgruppen tenker om det aktuelle temaområdet som skal undersøkes. Avsnittene om opplevde barrierer, ønskede fordeler, mulige motiverende forhold, identifisering av opplevde barrierer og fordeler med den konkurrerende adferden (i dette tilfellet bilkjøring) og «andre betydningsfulle personer» var primærinspirasjonskilder til arbeidet med intervjuguiden.

Intervjuguiden delte jeg inn i temaområdene: Oslo, Arbeid og bil, bil, kollektivtransport, egne tanker og Covid-19. I forbindelse med tema bilkjøring og kollektivtilbud hadde begge hovedtemaene tilnærmet like deltema slik at det i etterkant skulle være mulig å se på hvilke fordeler, barrierer og helsepåvirkning intervjudeltagerne opplever i tilknytning til bilkjøring og reising med offentlig kommunikasjon i hverdagen.

Til spørsmålsformuleringen hentet jeg ytterligere inspirasjon i kapittel åtte i Lee og Kotler sin bok. Helt konkret inneholder en del av avsnittene forslag til spørsmålsformuleringer tilhørende de ulike temaområdene. Eksempelvis ble spørsmålsformuleringen «*what do you think you will have to give (up) in order to perform this behavior?*» fra avsnittet om opplevde barrierer (Lee & Kotler, 2020, s. 202), inspirasjonskilden til hjelpespørsmålet «hva måtte du ha ofret for å ha reist kollektivt i stedet for?» under tema bilkjøring og undertema barrierer for å velge bort bilen. Den overordnede inspirasjonskilden til denne oppgaven har hele veien vært økologisk tekning og en holistisk tilnærming til helsebegrepet.

#### 4.3.3 Feltnotater

En kort tid før hvert intervju skulle finne sted på Teams satte jeg med ned og opprettet et anonymisert feltnotat i Word. I forkant av intervjuene noterte jeg ned litt om hva jeg hadde gjort tidligere på dagen, eksempelvis om jeg hadde vært på jobb, gått tur eller vært opptatt med masteroppgaven. Videre gjorde jeg meg opp noen tanker om stemning og forventninger i forkant, og noterte ned om noen stikkord til meg selv basert på erfaring fra tidligere intervjuer. Feltnotatene ble strukturert med underoverskriftene «før intervju, under intervju og etter intervju» og ble fullført direkte etter hvert intervju. Før jeg startet opptaket på Teams snakket jeg litt med intervjudeltagerne og repeterte formålet med studien og deres rettigheter.



#### 4.3.4 Intervjusituasjonen

Forventninger til intervjuet ble avklart før opptaket startet og jeg informerte om temaområdene og undertemaene jeg ønsket å snakke om. Basert på tidligere samtaler og mailutveksling med intervjudeltagerne i rekrutteringsfasen valgte jeg før intervjuet startet å presisere samt å avklare at formålet ikke var å fordømme respondentens reisevaner, men å vise mangfoldet av reisevaner i oppgaven. Jeg presiserte ytterligere at det for oppgavens formål ville være like interessant å snakke med en som valgte bilen til enhver tid som å snakke med en som så å si alltid valgte kollektivt fremfor bilen. Selv hadde jeg et ønske om at intervjuene skulle gjennomføres i et samtaleformat, med lavterskel for å stille spørsmål dersom intervjudeltagerne skulle lure på noe og dette ble de også informert om. Avslutningsvis ble de spurt om de hadde noen flere spørsmål og jeg informerte om at det første jeg kom til å stille spørsmål om var om de samtykket til intervjuet og opptak av intervjuet, om alder og sivilstatus.

De åtte intervjuene fant sted i løpet av uke tre, fire og fem, på datoene 24/1, 25/1, 27/1, 28/1, to den 29/1 og de to siste intervjuene ble gjennomført den 2/2, alle på ulike tider av døgnet etter hva som passet best for hver enkelt av intervjudeltagerne. Personlig hadde jeg utelukkende positive erfaringer uavhengig av tidspunkt på døgnet. Motivasjonen, nysgjerrigheten og ydmykheten over å få mulighet til å intervjuer åtte stykker overgikk de mindre eventuelle forholdene som eksempelvis at to av dagene hadde jeg to intervjuer, og jeg følte meg like oppmerksom og fokusert hver gang. Alle de åtte avtalene varte totalt opp mot 60 minutter hvorav 37- 57 minutter gikk med til intervjuet.

Intervjuguiden hadde jeg ved siden av meg som en samtalemål, men rekkefølgen på tema og spørsmål som ble stilt fulgte intervjudeltagerens naturlige samtaleflyt. Underveis oppsummerte jeg og stilte regelmessige oppfølgingsspørsmål for å forsikre meg om at jeg hadde oppfattet intervjudeltagerne riktig og ikke minst for å gi dem en anledning til å korrigere meg eller utdype dersom jeg hadde misforstått. Før jeg skrudde av opptaket så jeg gjennom intervjuguiden for å dobbeltsjekke at jeg ikke hadde glemt å spørre om noe av betydning. Jeg spurte også om de satt inne med noe som de følte at de ønsket å si og litt om hvordan de opplevde intervjuet og settingen for intervjuet.

Rollefordelingen opplevde jeg som tydelig og alle de åtte intervjuene foregikk i et samtaleformat. Samtalene fløt fint og jeg opplevde aldri at det ble ubehagelig stille eller at det var vanskelig å få praten i gang. Selv ble jeg mer komfortabel i rollen underveis, særlig etter det første intervjuet, da jeg for første gang hadde fått stilt intervju spørsmålene på skikkelig. To ganger endret jeg på et spørsmål i intervjuguiden. Årsaken til at jeg valgte å gjøre noen små endringer underveis, er at veien blir delvis til når man går i kvalitative forskningsprosjekter og det er dermed forventet at det kan blir



behov for å gjøre mindre endringer underveis i prosjektet dersom dette bidrar til å øke kvaliteten på de ulike prosessene.

#### 4.3.5 Transkripsjon

I etterkant av den indirekte interaksjonen som følge av at intervjuene ble gjennomført over Teams var neste ledd i arbeide med datamaterialet transkripsjon. Dette er fasen som kommer før analyse og rapportering av kunnskapen som er produsert i løpet av intervjuene. Transkripsjon betegner transformasjonen fra muntlig intervjusamtale til skriftlig tekst og tilgjengeliggjør intervjusamtalen for analyse (Kvale & Brinkmann, 2015, s. 204; Sverdrup, 2020). Tekstens om produseres, utskriften, er en oversettelse fra en narrativ form – muntlig diskurs – til en annen narrativ form – skriftlig diskurs (Kvale & Brinkmann, 2015, s. 204, 205). Dette kan by på noen utfordringer. En direkte oversettelse av det muntlige språket til skriftlig tekst innebærer at mimikk, kroppsspråk og stemninger bortfaller noe som kan gi en opplevelse av at teksten ikke er dekkende nok. Ikke minst vil en direkte oversette avvike fra den formelle skriftlige stilen, noe som blant annet blir tydelig i forbindelse med gjennomlesning av utskriften (Kvale & Brinkmann, 2015).

I mitt tilfelle valgte jeg å transkribere for hånd og så direkte som mulig. Det betyr også at jeg valgte å inkludere lydord som «hm, men`ne, atte» i transkripsjonene. Valget om å transkribere selv ble tatt med henblikk på å lære mest mulig underveis i prosessen og med hensyn til å etablere en nærhet til datamaterialet. Jeg var konsekvent og sikker på at jeg ikke ønsket å transkribere og aktivt analysere som to parallelle prosesser og dermed vurderte jeg en direkte transkribering som mest hensiktsmessig i mitt tilfelle. I motsatt tilfelle måtte jeg ha vært svært påpasselig med at transkriberingen av intervjuene til formelt skriftspråk ikke resulterte i et endret meningsinnhold eller en misvisende ordlyd.

I arbeidet med masteren i januar og februar besluttet jeg kun å ha søkelys på og arbeide med rekruttering, gjennomføring av intervjuer og transkripsjon. Jeg startet med transkribering så fort jeg hadde anledning og sørget for å fullføre transkriberingen av alle de åtte intervjuene før jeg begynte å arbeide med kapitlene «innledning og bakgrunn» i masteroppgaven. I likhet med valget om en direkte transkribering var valget om å ikke begynne å skrive på resten av oppgaven et helt bevisst valg. Jeg ønsket hverken å ha «andre tanker» i hodet eller å potensielt kunne bli påvirket av ideer eller påbegynt arbeid, i frykt for at dette skulle påvirke hvordan jeg transkriberte. Å transkribere åtte intervjuer med varighet på 37 minutter til en time var tidkrevende og resulterte i utskrifter på 11 til 17 sider. Alle transkripsjonene fikk en egen kode slik at det ikke skulle være mulig å gjenkjenne hvem som var informanten.

## 4.4 Analyse

Analysen av datamaterialet ble gjennomført ved hjelp av systematisk tekstkondensering (eng: Systematic Text Condensation, STC) (Malterud, 2017), en metode inspirert av Amedeo Giorgis fenomenologisk analysemetode (Giorgi, 1985). Til forskjell fra Giorgis metode så krever STC ingen filosofiske forkunnskaper. STC er induktiv og interaktiv metode som tar sikte på å utvikle kunnskap om deltagerens erfaringer (Malterud, 2017, s. 98). Forskerens ståsted anerkjennes som en del av kunnskapsutviklingen og i motsetning til blant annet den fenomenologiske analysemetoden etterstrebes det ikke en analytisk distanse til materialet (Malterud, 2017, s. 98). Metoden består av fire faser, den er anbefalt for nybegynnere og den gir en enkel innføring i hvordan analyseprosessen kan gjennomføres på en systematisk og overkommelig måte (Malterud, 2017, s. 97).

Analysemetoden starter organiseringen av data med et begrenset antall foreløpige temaer som senere videreutvikles til kodegrupper og det er derfor helt sentralt å være åpen for nye «oppdagelser» og fleksibel til å foreta endringer underveis. Analysemetoden skiller seg fra en rekke andre analysemetoder ved at den har en definert fremgangsmåte for kondensering og abstrahering av data (Malterud, 2017, s. 96). Sammen med en beskrivelse av min gjennomføring av analyseprosessen vil begrepene utdypes i de påfølgende avsnittene.

### 4.4.1 «Å få et helhetsinntrykk»

Det første steget i analyseprosessen går ut på å lese igjennom det transkriberte materialet for så å skrive ned forslag til foreløpige temaer. Først etter at alle transkripsjonene er gjennomlest skal man oppsummere hovedinntrykkene, for så å velge seg ut fire til åtte foreløpige hovedtemaer. Underveis kan det være nyttig å ta noen notater, men fokuset skal være på å danne seg et helhetsinntrykk, uten fokus på detaljene og målet er å sette forskerens forforståelse og teoretiske utgangspunkt i parentes i denne fasen (Malterud, 2017, s. 99).

I mitt tilfelle startet jeg analyseprosessen med å lese gjennom det transkriberte materialet på PC-en, samtidig som jeg satt med et papir og en penn og noterte ned stikkord underveis på temaer som jeg opplevde at ble omtalt i de ulike intervjuene. Stikkordene bestod stort sett av ett ord som eksempelvis «Oslo» eller mindre ufullstendige setninger som «50 min challenge», og «redusert dekningsgrad». Til slutt endte jeg opp med fem foreløpige temaer: «Oslo som by og det offentlige kommunikasjonsstilbudet», «Mobilitet, fleksibilitet og frihet i ulike livsfaser», «Helse», «vaner og reisevaner», og «Barrierer og forslag til terskelsenkende tiltak/ «gulrota».

#### 4.4.2 «Å identifisere meningsdannende enheter»

Det andre steget i analyseprosessen handler om å sortere den delen av materialet som utdyper de foreløpige temaene resten av transkripsjonen. I forbindelse med dette arbeidet går man igjen over de foreløpige temaene fra foregående steg og bestemmer seg for tre til fem hovedtemaer som heretter betegnes som kodegrupper. Deretter leser man gjennom transkripsjonene igjen og markerer ulike meningsbærende enheter som kan tenkes å belyse problemstillingen og utdype kodegruppene. Å systematisere de meningsbærende enhetene til tilhørende kodegruppe kalles for koding. Det er mulig å revidere navnene på de ulike kodegruppene i løpet av denne fasen, samt å tilføre nye kodegrupper til arbeidet (Malterud, 2017).

Dette steget gjennomførte jeg i flere faser. Først leste jeg gjennom alle transkripsjonene igjen, samtidig som jeg markerte ulike meningsbærende enheter tilhørende de fem kodegruppene i hvert dokument. Deretter samlet jeg alle de ulike meningsbærende enhetene i dokumentet «Analyse steg 2: meningsbærende enheter». Underveis gjorde jeg noen revideringer ved enkelte av kodegruppene. Kodegruppen «Mobilitet, fleksibilitet og frihet i ulike livsfaser» ble endret til «Fordeler og opplevd «gevinst» med personbil». «Helse» ble til «Livskvalitet og fysisk aktivitetsnivå» og «fordeler, barrierer og «Gulrota»» ble til «Barrierer og forslag til terskelsenkende tiltak/ «gulrota»».

#### 4.4.3 «Å abstrahere innholdet i de enkelte meningsbærende enhetene»

Det tredje steget i analyseprosessen går ut på å lage et arbeidsnotat kalt «kondensat». Kondensatet skal brukes som et utgangspunkt for resultatpresentasjonen, som er det siste trinnet i analyseprosessen. Fremgangsmåten starter med at man leser igjennom en av kodegruppene, og forsøker å identifisere mulige subgrupper. Deretter skriver man et kondensat, som er et «fake»-sitat som skal inneholde det konkrete innholdet fra de ulike meningsbærende enhetene. Det betyr at man velger en meningsbærende enhet og skriver de andre rundt denne i jeg- form. Dette skal gjentas med alle kodegrupper og subgrupper og man avslutter hvert kondensat med å velge seg ut et «gullsitat» som skal representere den abstraherte teksten. Justering av kodegrupper og subgrupper kan man også foreta i dette steget (Malterud, 2017, s. 105-108).

Dette steget brukte jeg mye tid på og jeg gikk fram og tilbake i datamaterialet i forbindelse med mindre justeringer for å sørge for at jeg ikke hadde oversett viktige meningsbærende enheter. I dette steget laget jeg ett nytt dokument for hver av kodegruppene og jeg identifiserte ulike subgrupper. Et eksempel på en revisjon var at kodegruppen «vaner og reisevaner» ble omformulert til «vaner og reisevaner med offentlig kommunikasjon og personbil», for deretter å bli delt opp til to ulike kodegrupper: (a) vaner og (b) reisevaner. Eksempel på en subgruppe som ble etablert er:

Arbeidsreiser, fritidsreiser med kollektivt, sykkel og gange og fritidsreiser med personbil. Underveis i dette arbeidet gjorde jeg flere tilsvarende mindre revisjoner og noterte meg kommentarer i dokumentet dersom jeg var usikker på om subgruppen var relevant. Tilsvarende markerte jeg sitater som ikke passet inn i tilhørende subgruppe for å underveis vurdere om den skulle flyttes til en annen del av teksten eller ekskluderes fra materialet. Et eksempel på et «gullsitat» som ble valgt i forbindelse med «bilen» og hva den kan bidra med er: «Veteranbilen gir jo alene en livskvalitet i ren kjøreglede, den gjør jo det».

#### 4.4.4 «Å sammenfatte betydningen av dette»

I det fjerde og siste steget skal resultatpresentasjonen skrives og «kondensatene» skal rekontekstualiseres. Med dette så menes det at man skal sammenfatte funnene i hver kodegruppe og subgruppe (i form av fortolkede synteser) i en analytisk tekst. Teksten skal skrives i tredjepersonsform fordi hensikten er at man skal gjenfortelle på vegne av respondentene, derfor skal den analytiske teksten også inneholde ord og uttrykk som ble brukt av respondentene. I den analytiske teksten skal vi få frem nyansene og variasjonene fra flere ulike fortellinger ved hjelp av eksempler og sitater. Avsnittene skal få nye navn som beskriver opplevelsene vi gjenforteller, tilsvarende gjelder mellomtitlene som skal si noe om hva vi har funnet ikke hva vi har undersøkt. Avslutningsvis er det viktig å se på resultatpresentasjonen opp mot det originale datamaterialet for å avdekke eventuelle forhold som ikke kan tilbakeføres, samt for å se etter data som motsier konklusjonene som er blitt gjort (Malterud, 2017, s. 108-110).

Jeg gjorde flere små revisjoner i steg tre og jeg brukte generelt god tid på det foregående steget i analyseprosessen. I det fjerde og siste analysetrinnet brukte jeg noe mindre tid, men jeg delte opp arbeidet i to etapper med et par ukers mellomrom. Først satt jeg meg ned med kondensatene og skrev de om til resultatpresentasjon. Underveis oppdaget jeg at enkelte kodegrupper som var blitt delt opp, burde settes sammen igjen. Jeg endret også på subgrupper underveis dersom dette følte riktig med tanke resultatpresentasjonen. Jeg ferdigstilte et førsteutkast skrevet i nåtidsform og reviderte det til fortidsform. Under dette arbeidet fikk jeg også lagt til noen meningsbærende enheter som var blitt oversett i de første analysetrinnene. Deretter tok jeg et par uker pause fra resultatpresentasjonen før jeg igjen satt meg ned og kopierte denne delen inn i masteroppgaven. Valget om en pause var en gjennomtenkt beslutning, som jeg tok fordi jeg ønsket å etablere avstand til teksten. Målet var at det skulle bli enklere å vurdere resultatpresentasjonen opp mot det originale datamaterialet, noe jeg opplevde at det ble.

## 4.5 Etikk

De grunnleggende etiske retningslinjene for medisinsk forskning uttrykt i Helsinkideklarasjonen (1964) har vært styrende for gjennomføringen av dette masterprosjektet (WMA, 2018). I tråd med personopplysningsloven av 2018 ble en prosjektbeskrivelse og søknad sendt inn til Norsk senter for personvernsdata (NSD) for godkjenning i forkant av rekruttering og gjennomføring av intervjuene. I rekrutteringsprosessen fikk intervjudeltagere tilsendt et informasjonsskriv på e-post.

Informasjonsskrivet (se vedlegg nr. 2) inneholdt opplysninger om: formål med studien, ansvarlige for studien, oppbevaring av datamaterialet, tilrettelegging for Covid-19 og deltageres rettigheter til når som helst å trekke seg uten å oppgi grunn. I samme e-post ble det også vedlagt et eget samtykkeskjema (se vedlegg nr. 3) som deltagerne ble bedt om å signere, scanne og sende tilbake på e-post, eventuelt kunne de signere elektronisk dersom de ønsket det.

Kvalitative metoder er gjennomsyret av etiske utfordringer (Kvale & Brinkmann, 2015, s. 35). Forskningsetikk defineres i nasjonale forskningsetiske retningslinjer som «verdier, prinsipper, normer og institusjonelle ordninger, som til sammen bidrar til å konstituere og regulere vitenskapelig virksomhet» (De nasjonale forskningsetiske komiteene, 2018). Etiske spørsmål i forbindelse med en intervjusetting kan handle om selve spørsmålsformuleringen, intervjuerens ferdigheter og egnethet til å gjennomføre intervjuene og ikke minst om å kunne forsikre deltagerne om deres anonymitet og konfidensialitet i studien (Lee & Kotler, 2020).

I tilknytning til dette prosjektet startet rekrutteringen av intervjudeltagere først etter at NSD hadde godkjent prosjektet (se vedlegg nr. 1), og i forbindelse med forespørselen om å delta i prosjektet fikk alle de potensielle intervjudeltagerne et informasjonsskriv tilsendt på e-post før de samtykket til deltagelse. Alt arbeid med masteroppgaven inkludert opptak av video, feltnotater og masteroppgaven er lagret i henhold til personvernreglementet. Personlige opplysninger (navn, e-postadresse og mobilnummer) ble lagret i et eget dokument og ble i likhet med feltnotatene, transkripsjonene og utkast til masteroppgaven skrevet på en egen bærbar PC og oppbevart i henhold til NMBU sine retningslinjer for data med begrenset konfidensialitet «GUL». Det vil si at materialet vil oppbevares på NMBU OneDrive 365, LargeServer (W:).

Nytt av året er også problemstillinger tilknyttet Covid-19-pandemien, aktuelle problemstillinger i denne forbindelse var tilretteleggelse av intervjuprosessen med tanke på helse, miljø og sikkerhet (HMS) for både intervjuer og intervjudeltager. Tiltak med tanke på Covid-19 ble evaluert kontinuerlig og tilpasset etter status på det aktuelle tidspunktet. Forhåndsregler ble tatt, herunder valg av individuelle intervjuer og beslutningen som ble tatt i januar 2021 om å gjennomføre intervjuene over Teams.

## 4.6 Metodeoverveieelse

Det er verdt å nevne at jeg sammen med to andre studenter ved NMBU opprinnelig skulle hatt kontorplass på Brekke & Strand AS under hele masterperioden. Som følge av Covid-19 ble dessverre kontorplasser byttet ut mot hjemmekontor. Dette har delvis preget arbeidet fordi den spontane veiledningen har uteblitt. Tilsvarende har det spontane studentsamarbeidet, ideutveksling og deling av tips og triks ikke funnet sted. Vi har derimot avtalt møter over Teams, noe som i det minste har ført til at vi har hatt litt kontakt underveis i prosessen og hatt anledning til å støtte hverandre. Stort sett så har hjemmekontortilværelsen fungert godt gitt omstendighetene, men i enkelte faser, spesielt i analysefasen hadde det vært nyttig å sitte sammen med de andre medstudentene. Sistnevnte skal jeg komme tilbake til i kapittel 6.2 i metodediskusjonen.

### 4.6.1 Forforståelse

Forforståelse er et begrep som beskriver de individuelle og historiske erfaringene og forutsetningene som forskeren har med seg inn i forskningsprosjektet (Malterud, 2017, s. 44). Det vil med andre ord si at jeg som et individ har hatt med meg mine forutsetninger og tidligere erfaringer fra livet inn i arbeidet med denne masteroppgaven. Fra tidligere er jeg utdannet fysioterapeut, et yrke jeg både trives med og er stolt over. Yrkesvalget representere også andre sider ved meg og har hatt en innvirkning både på ønske om å studere folkehelse, på valg av tema og metodevalg i forbindelse med masteroppgaven. Jeg har alltid vært interessert i mennesker, adferd og kommunikasjon og dette er en av hovedgrunnene til at jeg ønsket å gjennomføre en kvalitativ studie, og ikke en kvantitativ studie hvor det etterstrebes objektivitet i alle ledd.

Som intervjuer og forfatter av denne masteroppgaven vil jeg gjennom de ulike prosessene bearbeide og fortelle historier på andres vegne. Det vil naturlig nok alltid innebære en risiko for at jeg kan uttrykke meg på en måte som intervjupersonen selv kanskje ikke ville gjort. Transkripsjonen er et forsøk på å unngå dette. Analysemetoden STC er også et viktig bidrag for å etterstrebe et resultat som er tro mot respondentenes fortellinger. STC anerkjenner at forskeren med sin forforståelse vil påvirke valg, analyse og tolkninger underveis og anerkjenner forforståelse som et tilstedeværende element i kunnskapsutviklingen. Samtidig legger analysemetoden opp til regelmessige sammenligninger mellom analysetekstene og det originale materialet for å forbygge at forforståelsen ikke skal overskygge det empiriske materialet (Malterud, 2017, s. 45, 116). Det aller viktigste er at jeg som forsker er bevisst min egen rolle.

#### 4.6.2 Digitale løsninger

Den opprinnelige planen var å gjennomføre intervjuene med fysisk oppmøte, men som følge av Covid-19 ble det besluttet å gjennomføre intervjuene over Teams. Dette formatet kan potensielt ha medført at jeg har fått begrenset inntrykk av atmosfæren og stemningen i rommet, i og med at vi befant oss i to forskjellige rom og foran to forskjellige pc-skjermer. Andre klassiske kjennetegn ved ikke-verbal kommunikasjon som eksempelvis blikk og kroppsspråk bortfaller delvis også som følge av manglende fysisk tilstedeværelse. Teknologiske løsninger krever ytterligere at alle er komfortable med de tekniske ordningene og alle må være innstilt på at det kan oppstå tekniske utfordringer både før, underveis og etter intervjuene.

Bortsett fra litt redusert lyd kvalitet under to av intervjuene, opplevde jeg heldigvis ingen større tekniske utfordringer i forbindelse med datainnsamlingen. Den reduserte lyd kvaliteten hadde en liten innvirkning på transkripsjonsarbeidet, som krevde litt mer fokus fra min side da jeg skulle transkribere de delene med noe redusert lyd kvalitet på opptaket. Til tross for et par mindre utfordringer i forbindelse med transkripsjonen av de digitale intervjuene, tenker jeg at dette ikke har hatt en betydelig negativ innvirkning på oppgaven.

I arbeidet med denne oppgaven tror jeg utelukkende at de teknologiske løsningene bidro med flere fordeler enn ulemper. For det første var formålet å samle inn informasjon om reisevaner og opplevelser av kollektivtilbudet i Oslo og i den forbindelse var hovedfokuset på hva som ble sagt fremfor hva som ble kommunisert gjennom ikke-verbal kommunikasjon. For det andre tror jeg at terskelen for å takke ja kan ha blitt senket som følge av at intervjuene skulle foregå digitalt. Digitale intervjuer muliggjør også en fleksibilitet både hos meg som intervjuer, men ikke minst for intervjudeltagerne som blant annet slipper reisetid til og fra intervjusettingen. Alle intervjudeltagerne kom selv med forslag til tidspunkt, de kunne oppholde seg der de selv ønsket og i et miljø hvor de var komfortable. Ved to anledninger ble tidspunktene for intervjuene utsatt kort tid før intervjuene opprinnelig skulle vært gjennomført og ved to andre anledninger ble to intervjuer både avtalt og gjennomført samme dag. Det var i aller høyeste grad formatet med digitale intervjuer som i begge tilfeller gjorde det mulig å endre spontant og på kort varsel. Et digitalt format er også et format som respekterer «tidsklemma», for de 60 minuttene som ble satt av inkluderte som nevnt også all form for reisevei til- og fra egen PC.

#### 4.6.3 Justering av inklusjonskriterier

Med tanke på inklusjonskriteriene har jeg gjort enkelte endringer underveis som følge av at innfallsvinkelen til oppgaven gradvis ble tydeligere. Den ene endringen som ble gjort var at jeg



valgte å inkludere både bileiere, personer som leaser bil og personer som er en del av bilkollektivet. Sistnevnte endret jeg da jeg allerede hadde sendt ut informasjon til bekjente og dermed kan dette ha resultert i at kun en av de åtte jeg intervjuet var en del av bilkollektivet. Den andre endringen var at jeg valgte å inkludere et intervju til tross for at intervjudeltageren ikke oppfylte kriteriet om å ha bodd i Oslo i minst fem år. Fordelt på to perioder, først fra 2014- 2015 og deretter fra sommeren 2017 og til nå 2021, har vedkomne samlet sett bodd i Oslo i nesten fem år. Intervjudeltageren var nysgjerrig på tematikken og oppgaven og uttrykte et ønske om å delta dersom det gikk. Jeg kjente hverken personen som rekrutterte intervjudeltageren, eller intervjudeltageren fra tidligere ønsket derfor i første omgang å gjennomføre intervjuet. Respondenten tilførte noe nytt til datamaterialet med sine erfaringer og jeg valgte derfor å inkludere dette i det videre arbeidet.

## 5.0 Resultatpresentasjon

I de neste avsnittene skal resultatene fra datainnsamlingen presenteres. Resultatene er et produkt av respondentenes samlede bidrag og er utarbeidet i henhold til prinsippene «systematisk tekstkondensering» som ble presentert i kapittel fire. Analyseprosessen resulterte i totalt seks kodegrupper, som utgjør resultatkategoriene i dette kapittelet, i tillegg til 20 koder, representert under avsnittene tilhørende de ulike resultatkategoriene. De neste avsnittene vil beskrive erfaringer og opplevelser som åtte bilister har av Oslo, det offentlige kommunikasjonstilbudet i Oslo, personlige reisevaner, barrierer tilknyttet reisemiddelvalg, mulige «gulrøtter» for å reise mer kollektivt, samt innvirkningen reisevanene eventuelt har på deres fysiske aktivitetsnivå og opplevelse av livskvalitet.

### 5.1 Oslo – «den lille storbyen»

Innledningsvis under de åtte intervjuene var tema for samtalen Oslo og opplevelsen av kollektivtilbudet i Oslo. Alle respondentene hadde mye fint å si om Oslo og det var flere fellesnevner som ble trukket frem som årsaker til at respondentene både trivdes og ønsket å være bosatt i Oslo. To av respondentene hadde hatt oppveksten sin i Oslo og har i voksen alder enten valgt å bli boende eller å flytte tilbake etter å ha vært bosatt andre steder. Flertallet av respondentene flyttet til Oslo enten ved en tilfeldighet, til et etablert kontaktnettverk og/eller i forbindelse med studier og jobb. To respondenter fortalte at de hadde brukt tid på å bli skikkelig glade i Oslo, men at de i likhet med de øvrige respondentene var blitt glade i Oslo etter hvert. På et generelt grunnlag opplevde alle respondentene kollektivtilbudet som bra, men de indentifiserte også utfordringer med dagens tilbud og så et forbedringspotensial i det fremtidige kollektivtilbudet i Oslo.



### 5.1.1 «Oslopakken»

Alle respondentene fortalte at de trivdes godt i Oslo på intervjutidspunktet og de fleste trakk fram mulighetene og mangfoldet som Oslo byr på som sentrale faktorer. Sol (33) beskrev Oslo som en stor by i Norgesskala og som en by som har mye: «Jeg synes den byr på mye av både jobb, kultur og ikke minst natur». Helle (28) beskrev en følelse av at Oslo har litt av alt og trakk frem byfølelsen, rask tilgang til marka og det faktum at det er enkelt å komme seg til Gardemoen, som gjør det lett å reise videre til andre steder. Avslutningsvis sa Helle at Oslo har litt av det meste, at byen ikke var så stor som hun tenkte og at hun har blitt skikkelig glad i Oslo. Andre trivselsfaktorer som ble trukket frem av flere under intervjuene var trygget, tilhørighet og tilgang på familie og venner.

Det var ikke alle respondentene som ønsket eller trivdes med å bo i Oslo sentrum, men alle uttrykte en glede over tilgangen på byliv og tilbudene som finnes i sentrum. I forbindelse med bosituasjon nevnte Stine (31) at Oslo er stor nok til at de fleste vil finne noe de trives med, enten det er å bo midt i sentrum, i områdene tett på sentrum eller en liten t-banetur utenfor sentrum. Et par av respondentene påpekte at Oslo har blitt en luftigere by og at flere områder er blitt koseligere i de senere årene. Trivselsfaktorene kan oppsummeres med et sitat som samfatter de mest sentrale forholdene som ble trukket frem under intervjuene: «Oslo er en by som har mye å by på, både badeliv om sommeren, tilgang på marka, tilgang på kulturliv og konserter, det å være i en by og få byfølelsen. «Muligheter» kan kanskje oppsummere det beste med Oslo, men «pakken» var også fint sagt» (Sol, 33).

### 5.1.2 Kollektivtilbudet-et tilbud som blir bedre og bedre i Oslo

Respondentene fortalte at de opplever kollektivtilbudet i Oslo som generelt bra, spesielt hvis de sammenlignet tilbudet i Oslo med andre byer og tettsteder rundt om i landet. De satt også med et inntrykk av at det kontinuerlig arbeides med å oppdatere rutetabeller og videreutvikle tilbudet slik at det i større grad blir tilpasset brukerne. Stine (31) reflekterte og sa: «Selv om mange kanskje er uenig i det eller har opplevd nok ganger med forsinkelser, er det ikke egentlig så mange forsinkelser. Alt i alt så er tilbudet i Oslo bra, du kan stort sett stole på at det kommer et eller annet, men det er bare så ubeleilig de gangene du blir forsinket». Like etter presiserte Stine at hun kanskje er litt tolerant, og at hun først og fremst reiser med t-banen. Uavhengig av om respondentene benyttet seg mye eller lite av kollektivtilbudet i Oslo, så hadde alle en opplevelse av at tilbudet stadig ble bedre. Likevel så de et stort forbedringspotensial i rushtidsavviklingen og presiserte at kollektivtilbudet er begrenset til det sentrale Oslo.

### 5.1.3 Redusert dekningsgrad utenfor bykjernen

De fleste respondentene opplevde kollektivtilbudet som tilstrekkelig i bykjernen, men påpekte at dekningsgraden og tilbudet reduseres allerede utenfor ring 1 og veldig utenfor ring 3. Stine (31) hadde en litt annen opplevelse av avstander i byen og av kollektivtilbudet innenfor ring 1. Hennes opplevelse var at det er relativt store avstander mellom de ulike bydelene i Oslo og at kollektivtilbudet til tider kunne oppleves som lite effektivt. Flere av respondentene nevnte at det mangler en t-banelinje i Oslo og Bo (35) presiserte at t-banen per dag dato blant annet ikke dekker områdene Frogner, St. Hanshaugen og Grünerløkka. Stine påpekte at t-banen og trikk har sine faste traseer og buss faste ruter, men at bussene har en helt annen mobilitet i byen. Flertallet påpekte at kollektivtilbudet har redusert dekningsgrad i en rekke områder. Stine eksemplifiserte med tilgang til enkelte boligstrøk som ikke ligger inntil busslinjen eksempelvis områder på Grefsen. Helle (28), Hans (40), Bo (35) og Are (41) nevnte redusert tilgang til områder hvor man kan bedrive hobbyaktiviteter, som Tryvann eller ulike områder i marka og Gunnar (59) og Sol (33) nevnte feriesteder.

Gunnar (59) hadde tilknytning til flere steder utenfor Oslo og beskrev sin opplevelse slik: «Det blir veldig by/land-problemstilling og et generasjonssituasjon-spørsmål i kollektivsammenheng for meg, og jeg synes at dette aspektet mangler i bilproblematikken i dag». Han påpekte at en stor andel av Oslos innbyggere opprinnelige er innflyttere, og at dette betyr at de trolig har en forankring til andre steder i landet, i tillegg til Oslo. Selv fortalte Gunnar at han har sine to bein i to leire, både i by og land. Han påpekte at det i Oslo er et kollektivsystem som glir smidig, men at dette ikke nødvendigvis er tilfellet for resten av landet. Selv har han erfart at kommunikasjonen mellom Oslo og feriestedet bare har blitt verre med årene og han begrunnet det med at bussene ikke lenger er koordinerte og at det er null kommunikasjon mellom bussene. Bo (35) uttalte: «Skal man reise ut av Oslo så er man nødt til å ha bil og jeg har familie som bor 40 minutter utenfor byen. Hvis man skal ut i marka, handle noe spesielt, til fjorden og lignende må man ikke, men det er mye mer fleksibelt å ha bil».

## 5.2 Reisevaner

### 5.2.1 Gamle og nye vaner som determinanter for reiseadferd

«Vaner» var en term som alle respondentene nevnte i løpet av intervjuet. Vaner ble enten omtalt i forbindelse med valget som respondentene på et tidspunkt har tatt om å investere i tilgangen på bil, eller i forbindelse med tanker om hvordan vaner kan fungere som en opprettholdende faktor for ulike individers reisevaner og preferanser. Flere nevnte at tilgangen på bil som regel resulterer i endrede

eller nye vaner og at fraværet eller en redusert tilgang ikke nødvendigvis ville resultere i mer stress gitt at det er en vanesak.

En underliggende forventning fra samfunnet og en selv, «den gamle vanen» i forbindelse med det å etablere seg og stifte familie trakk Jens (35) frem som en medvirkende faktor til anskaffelsen av bil. Jens påpekte at han og kona hadde reflektert over bilbruken og at de i en lenger periode etter de fikk det, hadde klart seg helt fint uten bil, men at de likevel har klart å legitimere bilen og det til tross for at de vet at det er svært lite økonomisk gunstig.

Gunnar (59) fremhevet betydningen av livsfaser: «Det handler om at når man får noen år på baken så etablerer man en del vaner, rutiner og forpliktelser som i hvert fall jeg var ganske fri for da jeg var 30 år yngre». Helle (28) hadde tenkt mye på miljø i forbindelse med bil og kollektivtransport og sa: «Vaner, ja altså, nå som jeg først har fått bil så føler jeg jo at «nå kan ikke jeg, ikke ha bil». Nettopp fordi jeg nå har kjent på den friheten som bilen gir. Jeg har endret vanene mine og jeg har fått et liv, litt mer sånn som jeg vil ha det: jeg rekker det jeg har lyst til i løpet av dagen og det er faktisk på grunn av bilen».

### 5.2.2 Arbeidsreiser

Av de totalt åtte respondentene var det tre stykker som først og fremst brukte bil til og fra jobb. Sol (33) benyttet seg av bilkollektivet fast to dager i uka og reiste kollektivt de resterende dagene til og fra jobb. Are (41) hadde nylig flyttet og så for seg å reise kollektivt når perioden med hjemmekontor var avsluttet. Jens (35) og Stine (31) reiste i normale tider hovedsakelig kollektivt til og fra jobb og brukte bilen kun unntaksvis. De tre som benyttet bilen til og fra jobb, brukte bilen mellom fem til syv dager i uka, i helgen var det stort sett i forbindelse med turer eller hobbyvirksomhet. Bo (35) fortalte at det er veldig tilfeldig at han benytter bilen til og fra jobb og begrunnet reise vanen slik: «Det er fordi vi har tilbud om parkeringsplasser ikke så langt unna kontoret».

For Sol (33) var behovet for bil også et resultat av veldig varierte arbeidsdager. Andre forhold som ble nevnt var blant annet arbeid utenfor Oslo (Sol og Helle), arbeidsplasser (periodevis) med dårligere kollektivdekning og tidvis reisebehov i jobbsammenheng (Gunnar), variasjon i når arbeidsdagen startet og sluttet (Bo), muligheten som bilen gir til å frakte gjenstander (Are, Gunnar, Hans), lettvintheten gitt tilgang på parkering når man er sent ute (Bo) og det reduserte behovet for planlegging (nesten alle). Miljøbevissthet var sentralt for flere og Jens (35) fortalte at han og kona forsøkte å ikke bruke bilen i det hele tatt. Stine (31) som hadde arbeidsplass midt i Oslo sentrum fortalte at det ikke var et alternativ å kjøre bil til jobb og begrunnet dette slik: «Du vil deg selv vondt både med tanke på kjøring og parkering».

### 5.2.3 Fritidsreiser

Kort oppsummert brukte respondentene bilen på reiser utenbys, enkelte ganger i jobbsammenheng eksempelvis i forbindelse med befaringer, til praktiske gjøremål (fraktfunksjon), til sosialisering (besøke venner og familie) og til å realisere hobbyvirksomhet slik som en skitur på vei hjem fra jobb (Helle). Bo (35) fortalte at han generelt er dårlig til å reise kollektivt. Er det mer enn en fem minutters gåtur har han i flere tilfeller valgt å kjøre til butikken, tilsvarende velger han lett bilen i situasjoner hvor det er behov for å hente eller plukke opp noe som er i relativ nærhet. De gangene det ikke er gunstig å kjøre selv, har han som regel dårlig tid og ender opp med å ta taxi eller en Vy-bil som er en bildelingstjeneste i Oslo. Sol (33) fortalte at hun og samboeren bruker bilen mer om sommeren enn om vinteren og i de tilfellene hvor det er mulig å spare en del tid på å velge bilen. Hans (40) var generelt glad i å kjøre bil og brukte bilen på de kortere og lengre distansene om vinteren, noe mindre på sommeren, som følge av at han da også brukte sykkelen.

På lengre reiser var det flere som nevnte at de trivdes med og foretrakk å reise med tog eller annet kollektivtilbud. Typiske distanser ble beskrevet som reisetapper hvor du kan sitte ned en god stund, og derav muligheten for å få ro, egentid og anledning til å koble av. «Hvis det lønner seg», ble av en brukt som grunn og mitt inntrykk var at det var flere som delte den opplevelse. Hos mange var kollektivt foretrukket på de kortere turene, på turer inn til sentrum og ved behov for en «short cut». Nesten alle fortalte at de i forbindelse med sosiale tilstelninger hadde valgt å gå, sykle eller å reise kollektivt. Gunnar (59) fortalte at er det er det én ting han har gjort mye i sitt liv så er det å sykle, men ikke i Oslo, han utdypet med følgende: «Jeg har ikke syklet i Oslo, og jeg har ikke tenkt til å begynne å sykle nå». Begrunnelsen for dette utsagnet var hans egen opplevelse av å være tidvis litt distre, kjennskap til historier om bekjente som hadde skadet seg i trikkeskinner og de sporadiske tilfellene hvor man møter på sykkelbøller som «gjør ting ganske så utrivelig», samt opplevelsen av å være for lite trent i dagens Oslotrafikk.

### 5.3 Fordeler og opplevd gevinst ved personbilen og bilkollektivet

Fellesnevnerne blant respondentene var frihet, fleksibilitet og mobilitet i ulike livsfaser. Flere kom inn på at behovet for bil kan variere i takt med ulike livssituasjoner og faser i livet og at bilen i et «livsløpsperspektiv» kan muliggjøre mobilitet for individet selv, men også gi mobilitet til andre. Et eksempel som flere av respondentene viste til var graviditet, en fase i livet hvor bilen kan bidra til mobilitet og energiøkonomisering. Det var store variasjoner mellom respondentene i hvor ofte og i situasjoner de valgte bilen, men alle ga uttrykk for at tilgangen på bil var verdifull. På hver sin måte ga alle respondentene uttrykk for at bilen både kunne være et lettvinnt og behagelig valg, samtidig

som bilen i mange tilfeller har en «nyttefunksjon». I løpet av intervjuene kom alle respondentene på et tidspunkt innom opplevelsen av at det er «en god dose frihet» forbundet med bilen.

### 5.3.1 Frihet & fleksibilitet

Hans (40) var den eneste av respondentene som hadde en spesiell interesse for bil og bilkjøring. Han fortalte at veteranbilen ga en glede i ren kjøreglede, i tillegg til en følelse av frihet og fleksibilitet i hverdagen. Bo (35) beskrev «frihet» som årsaken til at han har bil: «Frihet og fleksibilitet, det er det jeg setter høyest, det er grunnen til at jeg har bil. Jeg koser meg ikke med kjøring, jeg synes ikke at det er så innmari gøy og det kunne like gjerne vært noe annet som eksempelvis et helikopter – det er kun fordi det gir frihet». Sol (33) la vekt på at bilen kan tilføre effektivitet og muligheter til hverdagen som følge av frihets- og fleksibilitetsdimensjonen. Hun utdypet med å fortelle at i enkelte tilfeller hvor det å reise kollektivt kan ta hele dagen, kan bilen være et alternativ som gjør det mulig å dra på den turen likevel. Flere av respondentene påpekte at tilgangen på bil resulterer i et mindre behov for planlegging, gjør det lettere å dra på spontanturer samt lettere å realisere hobbyvirksomhet.

### 5.3.2 Forutsigbarhet, «en plan-B» & smågevinster

Helle (28) hadde nylig brukt ti timer i uka på å pendle med kollektivt, men etter at hun gikk over til å pendle med bil hadde hun tjent inn fem timer i uka, som var frie til disposisjon. I hennes tilfelle resulterte skifte fra kollektivt til bil i flere timer søvn, en opplevelse av å være uthvilt på jobb, færre forsinkelser og derav mindre stress og mer tid i hverdagen. Bo (35) påpekte at bilen står rett utenfor, er alltid ledig og drar når han selv ønsker det. Jens (35) fortalte at familien tidligere har vurdert å melde seg inn i bilkollektivet, men påpekte at bilen gir fleksibilitet, frihet og har en «sikkerhetsfunksjon» i en rekke situasjoner. Sikkerhetsfunksjonen, en «plan-B» hvis noe skulle ha skjedd var blitt en viktigere funksjon etter at de fikk barn. Han poengterte også at det er behagelig å kunne gå fra bilen med tomme kaffekopper og rot og at bilen står der «fri til forlystelse».

Av de åtte respondentene var Sol (33) den eneste som var medlem av bilkollektivet og hun påpekte at hun ved å være medlem har tilgang på bil når hun ønsker det, at det er enkelt og at det er økonomisk gunstig og bra for miljøet. Selv hadde hun regnet på det og funnet ut av at hun totalt hadde hatt utgifter på 50 000 kr inkludert årsavgift, vedlikehold og service de tre siste årene. Utover det poengterte hun at man alltid har tilgang på relativt nye og sikre biler og at det stort sett krever lite organisering.

### 5.3.3 Selvstendighet

Utover frihet, fleksibilitet, mobilitet og forutsigbarhet opplevde alle at bilen kunne utgjøre et hjelpemiddel i hverdagen og at de ble mindre avhengige av andres hjelp i enkelte situasjoner. Stine (31) beskrev det slik: «Jeg har familie ulike steder i landet og enkelte bor på områder det ikke er mulig å reise kollektivt til». Gunnar (59) er en «gjenstandsperson» både i jobbsammenheng og privat. Han fortalte at logistikken ville vært annerledes uten bilen og at i en rekke tilfeller hadde ikke tilværelsen gått rundt uten tilgangen på bil. Både Jens (35), Hans (40) og Helle (28) opplevde bilen som praktisk i forbindelse med frakt av hobbyutstyr. Gunnar delte en refleksjon rundt bilproblematikken: «Det er klart at når du ser på motorveien en tidlig morgen eller en ettermiddag, og ser alle de tusenvis av bilene som står og stamper i kø – vi vet alle at det ikke er spesielt moro, men de gjør det fordi at det likevel er et enklere og bedre alternativ enn å ta det kollektive og det tror jeg vi må ta innover oss».

## 5.4 Barrierer for å benytte offentlig kommunikasjon

Barrierer handler om de faktorene som gjør det offentlige kommunikasjonstilbudet mindre attraktivt når tilbudet eller tilgjengeligheten vektet opp mot andre alternativer, som eksempelvis personbilen. Respondentene trakk frem flere barrierer for å benytte offentlig kommunikasjon, hvorav fellesnevneren enten direkte eller indirekte kan oppsummeres som mangelen på frihet og fleksibilitet som individet selv råder over.

### 5.4.1 For dårlig dekningsgrad på kollektivtilbudet og behov for økt sikkerhet på t-banen på kveld og natt

Så å si alle respondentene nevnte at dekningsgraden på kollektivtilbudet er redusert allerede utenfor ring 1 og betydelig utenfor ring 3. To av respondentene som bor utenfor sentrumskjernen uttrykte at de savnet et bedre kollektivtilbud på kveldstid og på natta i hverdagene. Stine (31) hadde tenkt på at det er manglende sikkerhet på t-banen på kvelds- og nattestid: «Det er noen ganger det kan være litt ubehagelig å ta kollektivt seint om kvelden, spesielt for kvinner. Jeg vil alltid bli henta på t-banen så langt det lar seg gjøre, fordi jeg kan oppleve å føle meg utrygg». Hun presiserte at på buss og trikk har sjåførene anledning til å følge med på hva som skjer, men at dette ikke er tilfellet på t-banen som er som en «sardinboks».

### 5.4.2 Tidsklemma, etapper & rushtid

I dag lever vi i en tid som er preget av «tidsklemma» og det påvirker både tempo i utviklingen, personlige preferanser og reisevalg. Alle respondentene uavhengig av om de selv reiste mye eller lite med kollektivt mente at «rush», «rushtrafikk», mange etapper og trengsel var sentrale barrierer. I den

forbindelse sa Hans (40) som selv foretrekker bilen at: «Jeg tror at særlig for småbarnsforeldre så er fleksibilitet og logistikk to sentrale forhold. Hvis du må vente så får det konsekvenser, og det er heller ingen som liker å stå på toget fra Ski til Oslo, det tærer på folk og da er det lett å ta bilen i stedet». Ifølge respondentene kan mange etapper gjøre reisen tid- og energikrevende samt uforutsigbar hvis det skulle oppstå forsinkelser. Generelt var reiseetapper som går direkte til destinasjonen foretrukket og enkelte ganger en forutsetning for at respondenten selv, eller andre (ifølge respondentene) skulle velge kollektivt.

#### 5.4.3 Et tilbud for de oppegående

Alle respondentene fremhevet betydningen av livsfaser og behovsperspektivet og flere var av den oppfatningen av at tilbudet ikke er like tilgjengelig i alle livsfaser. Gunnar (59) nevnte blant annet at tilbudet først og fremst er for de oppegående og at tempoet i utviklingen går raskere enn det han selv klarer å omstille seg. Han beskrev drivkraften bak tempoet i utviklingen blant annet som «ungdommens utålmodighet», som han videre beskrev som en fantastisk verdifull egenskap, men også som et tveegget sverd. Som han sa, så er det ikke alltid at det er realistisk å gå eller å sykle og blir man dyttet for hardt og fort så kan man også risikere å dytte folk over i motsatt «leire» noe som ingen er tjent med: «Vi må på et vis finne gode løsninger for oss alle, og som vi alle på en måte kan bygge opp under – byen skal ikke være en kamparena, den skal være for alle».

Stine (31) fortalte at universell utforming er en av hennes hjertesaker og noe hun er tenker over hver gang hun reiser med kollektivt. Hun hadde en rekke eksempler på barrierer som gjør kollektivtilbudet mindre tilgjengelig for folk flest, men ikke minst for de som har behov for tilrettelegging. Det faktum at mange reisende ikke tilbyr plassen sin til en annen reisende som trenger å sitte ble nevnt som et eksempel på redusert tilgjengelighet. Et annet eksempel var de mange fulle avgangene i rushtiden med svært begrenset plass til barnestoler, rullestoler og rullatorbrukere som for enkelte innebærer at de må planlegge livet etter når det er rushtid. Et tredje eksempel som Stine nevnte, var hennes observasjoner av at busser sjeldent stopper opp ved lederlinjen slik de skal og vinteren med høye brøytekanter: «Det er noen som ikke kommer seg ut om vinteren bare fordi det er vinter og det er bare ikke godt nok når man vet hvor mye den friske lufta har å si». Sol (33) på sin side hadde tenkt på at store gap mellom t-banen og t-baneperrongen både utgjør en sikkerhetsutfordring samt en barriere for folk flest.

#### 5.4.5 Covid-19 trolig ikke en barriere på sikt

Det var delte meninger rundt hvorvidt Corona ville utgjøre en barriere på sikt. De fleste respondentene hadde en tanke om at folk flest er sultne etter å normalisere tilværelsen og vil finne



tilbake til det kollektive, men at det trolig vil være en liten overgangsfase. Ikke alle var sikre på om de som har begynt å kjøre bil eller å sykle under Corona vil endre reisevane tilbake og at pandemien slik sett kunne påvirke reisevaner på sikt. Sol (33) beskrev det slik: «Sånn sett så kan det nok endre det, men igjen hvis tilbudet er som før eller bedre, så tenker jeg at folk vil se det og at de kommer tilbake. Jeg tror generelt at folk velger praktiske løsninger.» Gunnar (59) hadde en noe tilsvarende tanke og mente at behovene er mer avgjørende for valget enn eventuelle endringer i reisevaner under Coronapandemien.

#### 5.4.6 Bilen har en egenverdi som det kollektive ikke har i tilsvarende stor grad

Til tross for at de fleste respondentene fortalte at de i teorien kunne valgt å reise kollektivt oftere, virket alle tilsynelatende fornøyde med den fordelingen de hadde mellom bilbruk og kollektivreiser i sin hverdag. «Den fordelingen endrer seg i takt med mine behov, det speiler hva som er praktisk og hensiktsmessig slik min tilværelse er nå» sa Gunnar (59). Jens (35) beskrev det slik: «Jeg er fornøyd med bruken som jeg har fordi jeg reiser mest kollektivt og i de situasjoner hvor jeg ikke gjør det så trenger jeg bil». Bo (35) og Hans (40) sa «Jeg kunne ikke endret på fordelingen og det handler først og fremst om friheten som bilen gir og det faktum at jeg synes at det er behageligere å sitte alene i bilen enn det er å sitte på en full buss». De av respondentene som i utgangspunktet brukte bilen lite, opplevde at det var begrensede muligheter for å redusere bilbruken ytterligere.

Til spørsmålet om respondentene kunne kvittet seg med bilen svarte flere at de i teorien kunne det, men det var ingen som ga uttrykk for å virkelig ønske det. Stine (31) som under vanlige omstendigheter stort sett reiste kollektivt oppsummerte det slik: «Jeg kunne valgt bort bilen i hverdagen, men ikke i livet fordi jeg opplever at tilgangen bilen gir til blant annet familie er av stor verdi for oss». Jens (35) vurderte scenarioet slik: «Jeg kunne absolutt kvittet meg med bilen hvis det hadde vært et superbra kollektivtilbud. I et tilfelle hvor man skulle kvittet seg med bilen, ville alternativer som nabobil eller det å låne bil måtte vektes opp mot fleksibiliteten som bilen gir». Bo (35) trengte en god grunn for at han skulle kvittet seg med bilen. Han fortalte at han selvfølgelig ikke hadde kjørt bil, dersom hans bilkjøring påvirket andre slik at hans egen interesse ble liten i forhold til konsekvensen av bilkjøringen: «ja da må den, da må det en eller annen samfunnsmessig konsekvens eller en medmenneskelig konsekvens til, som overstiger den gleden jeg får av å ha den friheten». Oppsummert var det ingen som uttrykte et sterkt ønske om å kvitte seg med bilen uten å få et bedre alternativ i retur.

## 5.5 Forslag til terskelsenkende tiltak

### 5.5.1 Mindre trengsel & bedre rushtidsavvikling

Kortest mulig reisetid, hyppige avganger og mindre trengsel også i rushtidene var tre sentrale faktorer som respondentene mente var av betydning for de reisende og tre forbedringsområder som ifølge respondentene trolig vil gjøre det offentlige kommunikasjonstilbudet mer attraktivt enn det er i dag. Are (41) opplevde at utfordringen med å kombinere flere transportmidler ikke er av- og påstigningen, men den ekstra ventetiden mellom avgangene: «Personlig så synes jeg det er bedre å måtte gå litt enn å stå å vente lenge (...) Det er ikke det å gå av og på som er problemet, men det at det da blir ti nye minutter å vente». Flere nevnte at fulle avganger både kan resultere i at den totale reisetiden blir lenger hvis man må vente på «neste buss» og at det lett blir et irritasjonsmoment på ettermiddagene på vei hjem fra jobb. Sol (33) oppsummerte det fint: «jo kortere tid det vil ta å komme seg til og fra steder, jo mer attraktivt blir tilbudet». Jens (35) påpekte også at det etter halv åtte/ni er helt stille på mange av de trafikkerte strekningene, alle starter på jobb omtrent likt og avsluttet med å si: «Hva med å gjøre om på det?».

### 5.5.2 Du har ikke råd til å velge noe annet enn den kollektive løsningen

En fjerde faktor som alle respondentene mente kunne gjøre kollektivtilbudet mer attraktivt var pris. Hvert år øker prisene på kollektivtilbudet og som Stine (31) påpekte, er dette naturlig, men hun fulgte opp med å si at: «Man har jo ikke mulighet til å betale så mye mer enn det man allerede gjør heller. Det er ingen å fordele det ut på lenger og i hvertfall ikke når man i tillegg ber om flere avganger (...) Det hadde vært kult om samfunnet investerte i det kollektive og sa «denne regningen tar vi». Manglende studentrabatter etter fylt 30 år ble nevnt som et kokret eksempel av Stine og Helle (28) nevnte at pendlerutgiftene for flere soner utgjør en utgiftspost. Sol (33) og Gunnar (59) viste til konkrete eksempler fra andre land blant andre Danmark og Russland, hvor det både er et bedre, billigere og svært velfungerende kollektivtilbud. Gunnar som hadde tilbrakt mye tid i Russland fortalte at han alltid reiste kollektivt og at det er svært lønnsomt, uavhengig av om det er metro i de store byene eller en buss på landsbygda. Ifølge Gunnar er dette en bevisst samfunnsatsning for å få folk til å reise kollektivt og med tanke på miljøbevisstheten blant politikerne så mente han at Norge burde fulgt opp med en tilsvarende politikk: «Jeg opplever det som en stor og viktig gulrot: du har ikke råd til å velge noe annet enn den løsningen, hvis du skjønner?».

### 5.5.3 Bilen må «svi» litt & kollektivtilbudet må styrkes og synliggjøres

Tiltak for å gjøre det vanskeligere å kjøre bil ble nevnt som forslag for å styrke kollektivtilbudet i Oslo. Jens (35) sa: «Jeg tror vi har for mye penger jeg her i dette landet. At vi har for mye handlingsrom, fordi vi kan kjøpe oss ut av enhver knipe og de tiltakene man setter inn de er altfor

små! Selv om mange er superuenige i bompenger og alt, så tror jeg at man bare må dra på skikkelig sånn at man kjenner at det svir». På spørsmål om hva respondentene tenkte at skulle til for at folk flest skulle ønske å reise mer med kollektivtransport svarte Are (41): «Jeg skulle til å si at det måtte bli vanskeligere med bil, fordi de konkurrerer seg imellom om parkering og kø osv. Jeg tror bilen er et behagelig valg for mange». Han nevner videre forhold som allerede har blitt presentert som eksempelvis rushtidsavvikling.

Sol (33) og Helle (28) mente at god og tilgjengelig informasjon var helt nødvendig for å gjøre tilbudet mer attraktivt for folk flest. Sol var av den oppfatningen at vi i større grad må «vise» blant annet bilister hvor lett det er å reise fra A til B med kollektivt, fremfor å utpeke noen som verstinger og bidra til negativ tekning. Selv hadde hun størst tro på å styrke konkurranseforholdet gjennom å forbedre og synliggjøre kollektivtilbudet. Hun sa: «Jeg tror at nordmenn vil velge selv (det er sikkert sånn de fleste mennesker tenker), men vi vil ikke at noen skal bestemme hvordan vi skal gjøre det, og de skal i hvertfall ikke ta fra oss bilen vår. Jeg tror derfor at det er det siste samfunnet burde gjøre».

## **5.6 Livskvalitet og fysisk aktivitetsnivå**

I samtale med respondentene ble det snakket om at de hadde opplevd at transportmiddelvalg kan ha en innvirkning på opplevelse av livskvalitet og fysisk aktivitetsnivå. Til det hadde respondentene litt ulike erfaringer og tanker. Alle opplevde at de hadde et veldig bevisst forhold til sine personlige reisevaner og de færreste opplevde at aktivitetsnivået ble påvirket negativt av bilkjøring. Det var heller ingen som rapporterte en betydelig positiv påvirkning på aktivitetsnivået som følge av å reise kollektivt. De fleste mente at tilgangen til bil utgjorde et positivt bidrag til opplevelsen av livskvalitet. Hvorvidt fraværet av bil ville påvirket livskvaliteten negativt var det derimot mer usikkerhet rundt.

### **5.6.1 Livskvalitet gjennom å oppleve byen og skape et avbrekk i hverdagen**

Sol (33) løftet frem livskvalitet gjennom å oppleve byen som et viktig forhold og fortalte: «På det siste stedet jeg studerte gikk jeg igjennom et område som Lars Saabye Christiansen hadde skrevet om i en bok, så det ble på sett og vis livskvalitet i form av å oppleve byen». Videre presiserte hun at når man kjører bil så kjører man forbi ting, man ser masse, men fokuset er først og fremst på veien og trafikken. I det man går eller reiser med kollektivt åpner muligheten seg for å få en pustepause, alenetid, samtidig som man kan observere mennesker og oppleve byen. Are (41) poengterte at kollektivt gir rom for et avbrekk i hverdagen, frisk luft og dagslys på vei til og fra holdeplassen og

mulighet for litt egentid. Han vurderte det dithen at folk flest stort sett setter pris på et avbrekk og derfor vil det å føle seg bra videre kunne fremme opplevelsen av livskvalitet i de aktuelle periodene.

### 5.6.2 Bilen tilfører en tilleggs kvalitet til livet

Tilgang til personbil utgjorde for mange av respondentene en tilleggs kvalitet i livet. De fleste opplevde at bilen ga en enklere tilgang til familie og venner. Gunnar (59) sa: «Skulle jeg kuttet ut alle venner og familie som bor utenfor ring 3, så ville dette hatt innvirkning på opplevd livskvalitet». Han mente også at det ville blitt en større stressfaktor i hverdagen. Stine (31) sa: «Jeg kunne valgt bort bilen i hverdagen, men ikke i livet», og hun begrunnet utsagnet med at tilgangen til familie er av stor verdi i form av økt livskvalitet. Jens (35) og Helle (28) hadde tidligere erfart at de kunne klare seg uten bil, men hadde til tross for dette valgt å ha bil. I likhet med flere av de andre opplevde de at tilgangen til bil ga rom for å få gjort mer av de tingene de liker og at dette utgjør et positivt tilskudd i hverdagen. Som tidligere nevnt opplevde Hans (40) at veteranbilen ga livskvalitet i form av ren kjøreglede. Helle som tidligere brukte ti timer i uka på å pendle sa: «I situasjoner hvor man ikke har tilgang på annet enn kollektivt, og samtidig er helt avhengig av å reise kollektivt så tror jeg at det vil oppleves som en begrensing selv om kollektivtilbudet er der for å hjelpe deg». Jens (35) oppsummerte det slik: «Det å ha muligheten til å gjøre det man vil og realisere planer, det gir jo en viss økt livskvalitet, selv om det høres litt pompøst ut». Her nevnte han «muligheter» som var en fellesnevner blant respondentene.

### 5.6.3 Bilen gjør deg ikke nødvendigvis lat og inaktivt, tvert imot

Mange av respondentene fortalte at bilen muliggjør en rekke aktiviteter og hobbyvirksomhet. Flere kjørte bilen til aktiviteter og Helle (28) fortalte at hun hadde klart å fylle de fem timene hun sparte på å pendle med bil, med aktivitet og trening. Sol (33) beskrev at hun hadde et høyt aktivitetsnivå i hverdagen og at bilturene var en anledning til å roe ned og slappe av. Stine (31) nevnte at hun og mannen tidligere gikk til butikken, men på grunn av graviditet og dagens situasjon var det på det tidspunktet mer hensiktsmessig å velge bilen, noe som innebar noen færre turer i motbakke med tunge sekker. Dermed opplevde hun i motsetning til flertallet av respondentene at bilen også innbar noe mindre aktivitet i enkelte sammenhenger. Hans (40) vurderte det slik: «Jeg har en ganske fysisk jobb, så når det gjelder å gå frem og tilbake til bussen, så tenker jeg ikke at helsegevinsten blir så voldsom (...), men selvfølgelig hadde jeg sykla til jobb, så hadde jeg fått enda mer trening enn den daglige aktiviteten som jeg får i løpet av en arbeidsdag.»

## 6.0 Diskusjon

### 6.1 Resultatdiskusjon

I dette kapittelet skal jeg drøfte og reflektere over funn og resultater. Drøftingen er sentrert rundt min problemstilling som har vært førende for alt arbeid med denne oppgaven, og som er: «*Hvordan erfarer respondentene sine reisevaner, hvordan vil de karakterisere sitt forhold til personbilen versus offentlige transportløsninger i hverdagen og hvilke opplevelser har de av kollektivtilbudet i Oslo?*». I tillegg vil de utdypende spørsmålene (se. figur nr. 11) reflekteres i drøftingen.



Figur nr. 11: Forsknings spørsmål

Kilde: Illustrert av Nanna S. Opsal

Bærekraftbegrepet skal gjennomsyre alle politiske beslutninger, og transportsektoren er intet unntak. Regjeringens ønske er som beskrevet i «Nasjonal transportplan for 2018- 2029» og i «Nasjonal transportplan 2022- 2033», å utvikle et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskapning og bidrar til omstilling i lavutslippssamfunnet. Transportsystemet skal ytterligere gi frihet og muligheter til alle, gi økt livskvalitet, bedre helse, miljø og klima. (Meld. St. 20 (2020–2021), s. 10; Meld. St. 33 (2016-2017), s. 73). Som nevnt helt innledningsvis er det forventet en vekst i persontransport både på de lengre og kortere reisene og bilturer er forespeilet til å øke mest (Avinor et al., 2016). Norge skiller seg også fra en rekke andre land ved at transportsektoren er ansvarlig for en stor prosentandel av de ikke-kvotepliktige utslippene (55 prosent i 2017). Det betyr at dersom politikernes mål om å transformere Norge til et lavutslippssamfunn skal bli en realitet, må det gjøres betydelige endringer i transportsektoren (Meld. ST.1 (2018-2019), s. 92, tabell 3.13; Størdal et al., 2019, s. 25).

Dette kapittelet vil følge en tematisk inndeling som starter med refleksjoner rundt de politiske målsetningene, deretter de strukturelle og emosjonelle barrierene, arbeids, fritids-, og feriereiser, etterfulgt av barrierer, «gulrota» og avsluttes med å se funnene i lys av et folkehelseperspektiv. Forholdene jeg ønsker å ha et særlig søkelys på er den politiske konteksten, de positive sidene ved bilen, de ikke-strukturelle faktorenes innvirkning på reisemiddelvalg og reisevaner og samspillet mellom individ og omgivelsene rundt. Opplevelsene åtte bilister i Oslo har av byen, bilen og kollektivsystemet og hvordan dette kan forstås i lys av den politiske konteksten, folkehelseperspektivet, tidligere forskning og det teoretiske rammeverket skal reflekteres over i de neste avsnittene.

### 6.1.1 Verdien til kollektivtilbudet fastsettes av de reisende

En av de største målsetningene som har blitt gjort i Norge er som allerede nevnt «klimaforliket», også kjent som nullvekstmålet for persontrafikk. Klimaforliket beskriver den nasjonale målsetningen om at veksten i persontransport i storbyområdene skal gjennomføres med gange, sykling og kollektivtransport (Meld. St. 26 (2012-2013), s. 19,57; Meld. St. 33 (2016-2017), s. 143; Sanner et al., 2018, s. 7). På et lokalpolitisk nivå har byrådet høye ambisjoner for Oslo og et ønske om at Oslo skal bli verdens første utslippsfrie storby innen 2030. I denne oppgaven har Osloløfte 3,6 og 10 blitt trukket frem som relevante for å belyse oppgavens kontekst (se. figur nr. 4). Sentralt i løftene er en renere og grønnere by, bedre folkehelse, bedre og billigere kollektivtilbud og en trygg og tilrettelagt alderdom (Johansen et al., 2019).

Medvirkning er et sentralt stikkord og en forutsetning dersom byrådet skal lykkes med å realisere «Osloløftene». Dette fremkommer eksplisitt i Osloløfte 10, hvor det presiseres at kommunen skal utvikles i samarbeid med blant annet innbyggerne og at alle innbyggere skal møte tjenester som tar utgangspunkt i deres behov (Johansen et al., 2019, s. 4). «Behov» på sin side er et gjennomgående begrepe i denne oppgaven, som vil være hensiktsmessig å ha avdekket hos målgruppen forut for utviklingen av tilbud, slik at tilbudet har bedre sjanse for å nå ut til ønsket målgruppe. For å etablere innsikt, avdekke nyanser og se forskjellene mellom ulike individers behov, vil det som nevnt være gunstig å anvende kvalitative metoder slik som eksempelvis semistrukturerte intervjuer. Det betyr at datainnsamling av kvalitativ karakter ikke kun er etterspurt i tidligere forskning, men også aktuelt i en politisk kontekst.

Betraktes Osloløftene i lys av «The Service-Dominant Logic Model» vil maktforholdet mellom kunden – de reisende og markedsføreren – politikerne, samt gevinsten av medvirkning ytterligere synliggjøres. I henhold til dette rammeverket vil de reisende avgjøre verdien til kollektivtilbudet og verdien er et resultat av hvor hyppig kollektivtilbudet blir benyttet. I Oslo reiste innbyggerne i snitt 346 kollektivturer i 2018 (Hansen & Wolday, 2019), noe som kan tolkes dithen at innbyggerne i Oslo tilsynelatende opplever kollektivtilbudet som verdifullt. Hvor stor verdi kollektivtilbudet har for hver enkel innbygger eller for ulike innbyggergrupper, eksempelvis bilister, er derimot mindre avklart. Hvorfor det? Jo, fordi det per i dag er begrenset med transportforskning av kvalitativ karakter, som ser på de praktiske, emosjonelle og preferansebaserte aspektene og deres innvirkning på transportmiddelvalg. På den ene siden kan den begrensede innsikten i barrierer og motiverende faktorer blant bilister i Oslo ses på som en politisk utfordring, fordi politikerne i arbeidet med nullvekstmålet i Oslo er avhengig av at flere bilister i større grad velger kollektive transportløsninger i hverdagen. På en annen side representerer den begrensede innsikten et potensiale for å øke verdien

til tilbudet gjennom å utvikle kollektivtilbudet slik at det i større grad imøtekommer bilister i Oslo og den øvrige befolkningens behov.

En forutsetning for at nullvekstmålet skal innfris er som sagt at flere bilister velger å reise kollektivt. Valget om å la bilen stå i favør det kollektive vil innebære en endring i reiseadferd hos bilisten. Skal endringen skje i form av en frivillig adferdsendring er det riktignok viktig at bilistene selv ønsker å ta del i en adferdsendring. I henhold til «The Service-Dominant Logic Model», vil konsekvensen av en slik adferdsendring gi en medfølgende verdiøkning til kollektivtilbudet, noe som også er svært ønsket blant landets politikere. I et globalt perspektiv vil en slik endring være av betydning for arbeidet om å nå bærekraftsmålene og for den globale overordnede visjonen om en bærekraftig utvikling.

Hva kan samfunnet representert av politikerne gjøre for at flere bilister skal ønske å gjennomføre et transportmiddelskifte? I mobilitetsplanlegging etterstreber man å tilfredsstille befolkningens og næringslivets behov og prinsipper fra sosial markedsføringsteori kan dermed være aktuelle å benytte i arbeidet med framtidens transportløsninger. I sosial markedsføringsteori tar man utgangspunkt i at målgruppen består av individer med en selvstendighet til å fatte egne beslutninger og målgruppens innsikt og perspektiver er av vesentlig betydning og styrende i utvelgelsesprosessen av strategi for aktuell problemstilling (Lee & Kotler, 2020). En mulig tilnærming i arbeidet med å fremme adferdsendring er å ta utgangspunkt i en frivillig adferdsendring hos individet (mikronivå), men en slik innfallsvinkel er i stor grad avhengig av bilistenes indre motivasjon som determinant for endring. En tilnærming som er blitt mer i viden de senere årene, er å påvirke individet via dets omgivelser (makro-, exo-, mesonivå). Tilnærmingen kan forstås som et resultat av tidligere forskning som har vist at konteksten rundt individet i mange tilfeller kan utgjøre en sterkere determinant for adferdsendring enn den indre motivasjonen (DiClemente et al., 2019 ; Lee & Kotler, 2020). Sosial markedsføringsteori er som allerede nevnt en gren innunder det moderne folkehelsearbeidet og tenkningen har derfor også røtter i den økologiske tenkningen som har søkelys på individet i samspill med omgivelsene rundt.

Uavhengig av om man hadde tatt utgangspunkt i en frivillig adferdsendring hos individet, eller rettet tiltakene mot et segment av omgivelsene rundt individet slik som eksempelvis medier, politikere eller infrastruktur, så er kjennskap til målgruppen og medvirkning sentralt. For skal man rette tiltaket ut mot medier er det et viktig poeng å vite hvordan man ønsker at mediene deretter skal påvirke målgruppen. Tilsvarende kan det å øke antall avganger i timen gjøre vondt verre, dersom dette ikke løser hovedutfordringen til de reisende som er ukoordinerte buss- og togavganger. Derfor er det



hensiktsmessig og i tråd med «The Service-Dominant Logic Model» å kartlegge hvilke fordeler eller gevinster kunden ønsker i belønning for å ta del i den promoterte adferden (Lee & Kotler, 2020). Målgruppen bør derfor også ta del i utformingen av produktet, slik at tilbudet faktisk imøtekommer deres ønsker og blir ansett som en reell konkurrent til «den vanlige adferden». Sosial markedsføringsteori støtter opp under en slik forståelse og løfter fram verdien av å bli kjent med målgruppen gjennom formative metoder (Det europeiske senter for forebygging av og kontroll med sykdommer, 2014; Lee & Kotler, 2020). Kvalitative studier er med andre ord en tilnærming som kan bidra til å fremme medvirkning og denne oppgaven er et lite bidrag for å styrke forutsetningen til politikerne våre i arbeidet med å styrke kollektivtilbudet i konkurranseforholdet med personbilen.

Oslo har som Aftenposten skrev i sin artikkel (Lundegaard & Lom, 2021 ), hatt en befolkningsvekst de senere årene som blant annet kan tilskrives innvandring og tilflytning inn til Oslo fra nabokommunene rundt. Det betyr at Oslo er en by bestående av mange tilflyttere, med tilhørighet til andre steder utenfor Oslo. Dette er et forhold som kan ha en innvirkning på transportbehov og ønsket om å reise lengre enn til ring 3 og funnene fra denne studien peker i retningen av at dette er et sentralt behov hos de aller fleste. Funnene viser at infrastrukturen (meso-, exo- og makronivå) slik som dårlig kollektivtilbud utenfor ring 3 og by/land-problematikken kan ha en innvirkning på individuelle behov, preferanser og ønsker (mikronivå). Slike forhold kan i sin tur påvirke reiseadferd, som videre kan ha en innvirkning på forhold i miljøet slik som luft, støy og trafikkvolum.

Konsekvensene av reiseadferd kan bli satt på den politiske dagsordenen og deretter kan de politiske beslutningene (makro-, exo- og mesonivå) gjennom eksempelvis lover, takster eller tiltak som eksempelvis bompenger, påvirke individet (mikronivå). Den reduserte dekningsgraden utenfor ring 3 og by/land-problematikken kan også være en del av forklaringen på veksten i antall personbiler. For hvorfor skal folk kvitte seg med bilen dersom tilbudet utenfor ring 3 ikke imøtekommer deres transportbehov?

Dårlig dekning på kollektivtilbudet på kveldene på strekninger utenfor sentrumskjernen i hverdagen, samt sikkerhet på t-banen er to andre eksempler som ble trukket fram som tilbud med forbedringspotensial i dagens kollektivtilbud. Dette er to eksempler som i likhet med de foregående synliggjør hvordan tilbudet (meso-, exo- og makronivå) kan påvirke reisemiddelvalg, eksempelvis taxi hjem og emosjoner hos individet i form av engstelighet på kvelden på t-banen (mikronivå). To såpass konkrete barrierer viser også til hvor «enkle» løsningene i noen tilfeller kan være, slik som flere nattbusser i hverdagen på populære strekninger ut av sentrumskjernen og økt sikkerhet på t-banen på kveldstid. Kort oppsummert synliggjør funnene fra denne studien det resiproke samspillet

mellom individ og omgivelser, gjennom å synliggjøre hvordan forhold som politiske beslutninger (makronivå) kan innvirke på reiseadferd på et mikro-, meso- og exonivå, og vise versa.

### 6.1.2 Strukturelle og fysiske forhold har en innvirkning på transportmiddelvalg, det har også de ikke-strukturelle forholdene som emosjoner, preferanser og holdninger

Tidligere studier har sett på bystruktur, byplanlegging, avstand til holdeplass, lokalisasjon på arbeidsplass, forskjell mellom sentrumsområder og forstedsområder og generelt strukturelle forholds betydning for reisemiddelvalg og reisevaner (Hjorthol et al., 2014; Lodden, 2001; Nordbakke & Vågane, 2007; Norheim, 2017; Næss et al., 2001; Næss et al., 2018). Avstand til nærmeste holdeplass bør i henhold til litteraturen ikke være for lang og «gullstandarden» er satt til en avstand på omtrent 500 meter. I tillegg bør det være hyppige avganger. I Oslo bor omtrent 50 prosent av alle bileiere med 500 meter til nærmeste holdeplass med avganger minst fire ganger i timen (Hansen & Wolday, 2019). Hva skal til for at de lar bilen stå hjemme?

Av studiens respondenter bodde alle relativt nærme en holdeplass (fra 500 m til 10 min med sykkel) og alle hadde tilgang på et godt eller et godt svært godt kollektivtilbud med avganger minst fire ganger i timen, til oppimot åtte ganger i timen. Til tross for at de strukturelle forholdene i stor grad var tilrettelagt for kollektivreiser, peker funn fra denne studien på at det er flere ulike forhold som eksempelvis preferanser og emosjoner uttrykt som bilinteresse, som inngår i vurderingen av transportmiddelvalg i hverdagen. Det er blant annet dette Sheller i sin artikkel omtaler som emosjonell mobilitet, som handler om de emosjonelle aspektene ved mobilitet slik som preferanser, glede, irritasjon mm. (Sheller, 2004).

Alle respondentene nevnte på et tidspunkt vaner og påpekte at mennesker er «vanedyr». Det er lett å bli vant til «godene» ved bilen, og flere påpekte at det ikke nødvendigvis er like lett å venne seg av godene når man først har kjent på frihetsfølelsen. Funnene fra denne studien støtter opp under Sheller sitt poeng om at andre forhold enn strukturelle og fysiske forhold er av betydning for transportmiddelvalg og at bilen har enkelte egenskaper, med vekt på frihet og fleksibilitet som det offentlige kommunikasjonstilbudet per dags dato ikke har. Funnene synliggjør ytterligere det resiproke samspillet mellom individ og omgivelser og viser hvordan preferanser og opplevelse av behov også kan påvirke miljøene rundt (meso-, exo- og makronivå). Bilen kan blant annet være et middel til sosialisering (familiebesøk, hobbyvirksomhet, bilmiljø) og den kan gi en følelse av frihet, muligheter og sikkerhet som i sin tur kan motarbeide de politiske målene om et lavutslippssamfunn og et bilfritt Oslo sentrum.

Skal bilistene la bilen stå hjemme er det uten tvil behov for mer kartlegging av forhold som påvirker reisemiddelvalg. Det er behov for mer innsikt i de emosjonelle aspektene som preferanser og forventninger og deres betydning for transportmiddelvalg. I henhold til det teoretiske rammeverket bør politikerne prioritere å bli kjent med bilister i Oslo, dersom de ønsker å utvikle et tilbud som imøtekommer deres forventninger og behov, gitt at målet er at denne gruppen skal la bilen stå til fordel for aktiv transport og kollektivtilbudet.

### 6.1.3 Arbeids-, fritids- og feriereiser

Funn fra denne datainnsamlingen støtter funn fra tidligere studier om at lokalisasjon på arbeidsplass er av betydning for valg av transportmiddelvalg til og fra arbeid og at tidsbruk også er av stor betydning for transportmiddelvalg. Av de åtte bilistene som ble intervjuet var det flere som reiste med bil til og fra jobb av de som hadde arbeidsplassen utenfor sentrumsområdene og utenfor Oslo. Av de med arbeidsplass i Oslo sentrum var det kun én som alltid valgte bilen til og fra arbeid, men begrunnelsen var tilgangen på parkeringsplass, noe som er i tråd med litteraturen (Hjorthol et al., 2014; Nasjonal transportplan 2018-2027, 2013 s. 2). De med arbeidsplass i sentrum eller med en enkel kollektivforbindelse (minimalt med bytter) foretrakk å reise kollektivt, blant annet som følge av de restriktive tiltakene i Oslo og en opplevelse av «lettvinnhet». Dette samsvarer også med tidligere studier som har vist at mange reiser mer med kollektivt til arbeidsplassene i sentrumsområdene (Næss et al., 2018; Næss et al., 2019).

Studien synliggjør at andre forhold enn tid og strukturelle faktorer kan ha en innvirkning på transportmiddelvalg. Forhold som bilinteresse og kjøreglede kan også innvirke på transportmiddelvalg i hverdagen og dette er holdninger som ifølge rapporten fra 2021 kan øke sannsynligheten for å velge bilen på jobbreiser (Nordbakke & Lunke, 2021). En oppgave å være dårlig trent i dagens oslotrafikk og presiserte at det derfor var helt uaktuelt å begynne å sykle. Emosjonelle aspekter som engstelighet og utrygghet var i dette tilfellet av betydning for valget om at sykkel ikke kunne erstatte bilen som et transportmiddel. Sistnevnte er ifølge rapporten som ble publisert i 2021 en holdning som kan øke sannsynligheten for bilbruk (de fant en negativ sammenheng mellom bilbruk og de som var positive til sykkeltiltak (Nordbakke & Lunke, 2021).

På de lengre reisene ut av byen var det mange som fortalte at de hadde foretrukket å reise kollektivt, gitt at det var lettvinnt og at det krevde minimalt med bytter. Tilsvarende oppgave flere bilen som et attraktivt transportmiddel på innenlandsreiser. Begge funnene samsvarer med beskrivelser fra tidligere reisevaneundersøkelser. To av respondentene ville derimot trolig valgt bilen uansett, som følge av forhold som allerede er redegjort for i resultatpresentasjonen og det var kun i sosiale

settinger at de i likhet med de øvrige hadde valgt et av kollektivtilbudene. Til tross for at strukturelle forhold er av betydning for transportmiddelvalg og reisevaner, viser denne studien i likhet med rapporten fra 2021 (Nordbakke & Lunke, 2021), studien til Næss et al. (2018) og artikkelen til Sheller (Sheller, 2004), at det finnes flere forhold som kan spille inn i beslutningen om transportmiddelvalg. Preferanser, holdninger og emosjonelle aspekter er forhold som skaper muligheter til ulike handlingsrom og valg innenfor de gitte betingelsene. På dette området viser alle tidligere studier jeg har klart å identifisere i arbeidet med denne oppgaven til et kunnskapshull. Denne studien er et bidrag som kan være med å fylle noe av det kunnskapshullet.

#### 6.1.4 Barrierer

Oslo har trolig det beste kollektivtilbudet i landet og vi vet at en stor andel av Oslos befolkning regelmessig reiser kollektivt (Hansen & Wolday, 2019). Som allerede nevnt er det en politisk målsetning å styrke det fremtidige kollektivtilbudet og det er behov for å etablere tiltak som når ut til bilistene. Teoriene presentert i denne oppgaven peker på forbrukerens sentrale rolle og betydningen av å opprette en dialog i forbindelse med utviklingen og promoteringen av tilbud.

Uten unntak løftet alle respondentene frem positive sider ved kollektivtilbudet og de fleste satt med en opplevelse av at det etterstrebes å utvikle et tilbud som hele tiden blir bedre tilpasset de reisendes behov. Per dags dato er det som tidligere nevnt flere prosjekter som arbeider for å utbedre kollektivtilbudet samt tilgjengeligheten til tilbudet i Oslo og fakta samsvarer dermed med respondentenes opplevelse. Likevel identifiserte alle respondentene en betydelig andel barrierer, både med utgangspunkt i deres egen hverdag og med utgangspunkt i en generell opplevelse av tilbudet som er rettet ut mot hele befolkningen. Alle respondentene, inkludert de som kjørte bil, tenkte på rushtidsavvikling, plassmangel og uforutsigbarhet i form av forsinkelser som faktorer som kan ha en negativ effekt på kollektivreiser. Dette er forhold som er allment kjent som forbedringsområder, derfor velger jeg å betegne de for de «klassiske barrierene» og jeg kommer ikke til å utdype forholdene nærmere. Valg av transportmiddel er som regel et resultat av at flere ulike hensyn og vurderinger har blitt veid opp mot hverandre og er et produkt av ulike individer og geografiske kontekster (Næss et al., 2018). I likhet med Næss et al. sin studie (2018), ble komfort og lettvinthet, tidsbesparing og frustrasjonsaversjon nevnt som forhold som enten direkte eller indirekte innvirket på beslutningen om transportmiddelvalg.

Bilen sammen med kollektivtilbudet har gjort at vi i dag er mer mobile enn noen gang og bilen kommer til å fortsette å ha en plass i folks liv også i framtiden (Norheim, 2017). Mobilitet var et sentralt stikkord gjennom alle intervjuene, enten det var snakk om mobilitet for ens egen del eller på

vegne av andre. Flere av respondentene løftet frem at kollektivtilbudet har et forbedringspotensial når det kommer til å sørge for lik tilgang til mobilitet. Tilgjengelighet i form av universell utforming er i den forbindelse et aktuelt område for å ivareta lik tilgang og mobilitet uavhengig av psykiske og eller fysiske funksjonsutfordringer. Universell utforming er lovpålagt og et hensyn som det er rimelig å anta at fremtidige utviklingsprosjekter i Oslo etterstreber ivaretagelse av. Et interessant aspekt ved mobilitet er etter min mening det faktum at transportmidler sørger for mobilitet til individet, men i mange tilfeller også til medlemmer av individets omgangskrets så vel som andre. Bildeling eller samkjøring er to gode eksempler på dette. Kjøring av familiemedlemmer som eksempelvis barn til fritidsaktiviteter eller eldre, er to andre eksempler. Det betyr med andre ord at «eieren» av bilen, men også andre i omgangskretsen kan oppleve glede av bilens egenskaper og tilskrive bilen en verdi i hverdagen.

Jeg har valgt å vektlegge mobilitetsaspektet fordi det etter min mening synliggjør både en stor utfordring i dagens transporttilbud. Bystruktur og byplanlegging er som nevnt av betydning for transportmiddelvalg og kollektivtilbudet må tilpasses lokale forhold. For å sikre kvalitet må tilbudet tilpasses trafikantens behov, både når det gjelder reiseformål, frekvens, standard og kostnader (Norheim, 2017, s. 16). Ser man i dag på de politiske ambisjonene for Oslo og på tempo i utviklingen kan det virke som om at man har glemt at byer og lokalsamfunn bør utformes med et «livsløpsperspektiv». De som i dag opplever kollektivtilbudet i Oslo som utilstrekkelig eller lite tilgjengelig vil trolig velge å kjøre selv, eller å sitte på, fremfor å reise kollektivt.

Et annet forhold som kan påvirke hvorvidt kollektivtilbudet oppleves som tilgjengelig eller ikke er pris. Uten unntak så fortalte alle respondentene i denne studien at de hadde råd til å betale for kollektivtilbudet, men alle mente likevel at en reduksjon i billettprisene ville bidra til å gjøre kollektivtilbudet mer attraktivt enn det er i dag. Respondentene i denne studien var alle i arbeid og det kan tenkes at en tilsvarende intervjujurunde med et annet segment av målgruppen, eksempelvis studenter, ville resultert i flere utdypende refleksjoner vedrørende pris og tilført nyanser til datamaterialet. Oppsummert så kan det virke som om vi har en lang vei igjen, hva gjelder å skape et kollektivtilbud som er tilgjengelig for alle og enhver.

#### 6.1.5 «Gulrota»

Prinsipper fra markedsføring er som tidligere beskrevet sentralt i sosial markedsføringsteori. Et av prinsippene som er hentet fra markedsføring handler om «verdiutbytte», eller «kost-/nytte-prinsippet» og går under navnet «utvekslingsteorien» (The Exchange Theory) (Lee & Kotler, 2020). Kort fortalt handler kost-/nytte-prinsippet om at folk generelt ikke ønsker å investere i et

tapsprosjekt. Med andre ord vil vi få igjen tilsvarende eller mer enn det vi investerte og ideelt sett ønsker vi oss gevinsten eller belønningen med en gang (Lee & Kotler, 2020). I forbindelse med adferdsendringer som skal være til det beste for individet og miljøet rundt, er det derimot vanlig at gevinsten kommer på sikt, eller kommer befolkningen fremfor individet til gode og dette utgjør en overordnet barrierer. Det er ikke urimelig å anta at bilister kan føle at de må ofre noe for å reise kollektivt uten å få en gevinst i retur. Det kan hende at personen som lar bilen stå hjemme bruker lenger tid eller opplever mindre komfort og at personen opplever at gevinsten kun kommer fellesskapet til gode på sikt. Derfor er det et poeng å arbeide for å redusere barrierer, for den reisende vil med stor sannsynlighet velge det reisealternativet som gir flest fordeler.

Funn fra studien samsvarer med litteraturen som peker på at frihet og fleksibilitet er sentrale egenskaper ved bilen og for mange en viktig grunn eller den eneste grunnen til at de har bil. Av respondentene var det ingen som ønsket å kvitte seg med bilen til tross for at de i teorien visste at de kunne. Alle oppga at de var fornøyde med egen fordeling i hverdagen mellom bil, aktiv transport (sykkel og gange) samt kollektivreiser og det uavhengig av hvor hyppig de til vanlig benyttet seg av kollektivtilbudet. Forhold som miljøbevissthet og kostnader ved bil var det flere som enten hadde tenkt på eller «kjente» på, men ingen oppga dette som en stor nok motivasjon til å la bilen stå. Funnene peker derimot i retning av at miljø- og prisaspektet kan lede til tanken om å kjøpe el-bil, eller til å vurdere løsninger som bilkollektivet. Med bil følger både årlig verditap og en rekke andre skjulte kostnader i tillegg til bensin og bompenger. Basert på de åtte intervjuene er det tydelig at alle er klare over kostnadene, men at de likevel enten velger å «ikke regne på det» eller at kostnadene ikke overstiger følelsen av frihet og fleksibilitet som bilen tilfører hverdagen. Skulle tilsvarende funn vise seg i senere forskning kan det tenkes at tiltak som rettes mot miljøbevissthet og pris kan påvirke holdninger, uten nødvendigvis å påvirke adferd.

På folkemunne kan fordeler uttrykkes som «gulrota», som implisitt sier noe om hvilken verdi «kunden» ønsker i retur for å ta del i den promoterte adferden. I henhold til sosial markedsføringsteori og The Service-Dominant Logic Model er samhandling med målgruppen et viktig virkemiddel for å få kjennskap til målgruppens opplevelse av barrierer og innsikt i «fordeler», «gevinster» eller «kjerneprodukter» (sosial markedsføringsteori) som målgruppen ønsker ved å ta del i den promoterte adferden (Lee & Kotler, 2020). I etterkant av kartleggingen av barrierer og fordeler er det hensiktsmessig å utvikle produktstrategier med henblikk på å redusere eller eliminere barrierene hos målgruppen. Denne studien løfter frem frihet og fleksibilitet som to svært sentrale og komplekse barrierer for å la bilen stå til fordel for det offentlige kommunikasjonsstilbudet. Det

fremkommer også at frihet og fleksibilitet er egenskaper ved bilen som alle alternative transportmidler vil konkurrere mot.

Det vil med andre ord si at segmentet av målgruppen bilister ønsker at det fremtidige kollektivtilbudet i større grad skal gi en følelse av frihet og fleksibilitet. Innsikten i barrierer og fordeler skal ifølge sosial markedsføringsteori være en inspirasjonskilde i det påfølgende promoteringsarbeidet (Lee & Kotler, 2020). For å fremme frihet og fleksibilitet kunne det eksempelvis blitt tilbudt et system hvor selvkjørende minibusser møtte opp der du er – og kjørte deg dit du skulle uten for mange stopp på veien (produktet som promoteret). For å gjøre tilbudet enda mer attraktivt kunne de i tillegg redusert billettprisene og økt varigheten av en billett (argumenterende produkt), slik at tilbudet utgjorde en reell konkurrent til bilen. Tiltak som i dag er helt eller delvis implementert og som trolig bidrar med økt frihets- og fleksibilitetsfølelse hos de reisende er Vy-biler og bilkollektivet som er bildelingstjenester samt andre tilsvarende tilbud og el-sparesykler. Dette er tiltak som er relativt nye, men som av enkelte av respondentene nevner i denne studien er dette med på å styrke dagens kollektivtilbud.

By/land-problematikken er ifølge respondentene også en stor utfordring, som i dag er med på å begrense nettopp frihet og fleksibilitet. Skal flere velge andre transportmidler også på de lengre distansene, er det med utgangspunkt i funn fra denne studien behov for å styrke det offentlige kommunikasjonstilbudet i det ganske land. Generelt er det behov for å endre de «klassiske barrierene» og prisreduksjon vil trolig også øke både tilgang samt gjøre tilbudet mer attraktivt i folk flest sine øyne. En rekke andre forslag er tidligere blitt beskrevet i resultatpresentasjonen. Fellesnevneren ved så å si alle forslagene er at de tar utgangspunkt i forbedringsområder samt at de retter tiltakene inn mot de ytre sirklene i Bronfenbrenners sosioøkologisk modell og ikke hos individet.

#### 6.1.6 Folkehelseperspektivet

Et tverrsektorielt fokus er den anbefalte tilnærmingen i arbeidet med å påvirke gradientutfordringen for å redusere de sosiale ulikhetene i helse som i dag er en stor samfunns- og folkehelseutfordring (Dahl et al., 2014, s. 4). Det betyr at transportsektoren i likhet med andre sektorer har et ansvar for å støtte opp under dette arbeidet.

Å samle inn innsikt i et segment av befolkningens reisevaner, kan være et av flere nyttige bidrag i utviklingen av bærekraftige transportsystemer gjennom utviklingen av eksempelvis befolkningsrettede strategier som er den anbefalte tilnærmingen i Norge. Befolkningsrettede



strategier har som mål å nå ut til hele befolkningen inkludert høyrisikogruppene og det er anbefalt å sett inn tiltak mot de ulike leddene i årsakskjeden (Folkehelseinstituttet, 2018; Helsedirektoratet, 2018b). Tiltakene skal som nevnt gagne hele befolkningen og vil derfor være et viktig bidrag inn i arbeidet for å skape en inkluderende, miljømessig, økonomisk og sosial bærekraftig samfunnsutvikling. Innspill fra befolkningen, kan være et lite, men viktig bidrag i utviklingen av eksempelvis befolkningsrettede tiltak rettet mot segmentet som har tilgang på personbil i hverdagen. Innspill og erfaringer fra bilister kan i sin tur tilføre verdifull innsikt i bakenforliggende årsaker i forbindelse med transportmiddelvalg og utgjøre et lite bidrag på veien mot å påvirke konkurranseforholdet mellom det offentlige kommunikasjonstilbudet og personbilen i favør det offentlige kommunikasjonstilbudet.

Et universelt utviklet transportsystem, med god dekningsgrad og et transporttilbud som imøtekommer de reisendes forventninger vil fremme sosial bærekraft, blant annet gjennom å knytte bydeler så vel som landsdeler sammen. Med utgangspunkt i veksten av personbiler, innholdet i St. Meld 33 (2016-2017), St. Meld 20 (2020- 21) og en rekke rapporter og den lokalpolitiske satsningen i Oslo, kan det derimot se ut som at det offentlige kommunikasjonstilbudet i Norge per dags dato ikke i stor nok grad imøtekommer flertallet av innbyggerens transportbehov. Kollektivtilbudet i Oslo er trolig det beste i landet, men funn fra denne studien peker på at mange til tross for dette ønsker å ha tilgang til bil i sin hverdag. Ikke minst ønsker mange å beholde bilen så lenge det eksisterer et såpass tydelig skille mellom dekningsgraden og tilgjengeligheten på kollektivtilbudet i Oslo, de større byene og Distrikts-Norge. Basert på denne studien kan det altså se ut som at politikerne i Oslo bør ha by/land-problematikken i bakhodet i forbindelse med formuleringen av transportpolitiske mål og i den politiske prosessen med utvikling og implementering av tiltak for å nå de nasjonale og lokalpolitiske målsetningene.

Alle respondentene kom med innspill og refleksjoner til tiltak som kan styrke villigheten blant Oslos befolkning til å reise kollektivt. Fellesnevneren som gikk igjen i alle forslagene, var ideen om å sette inn tiltak mot strukturelle forhold gjennom politiske prosesser, slik som å redusere billettpriser og styrke dekningsgraden utenfor ring 3. Ideen om å utvikle og implementere tiltak på et makro- exo og mesonivå er i tråd med tidligere litteratur og råd, som anbefaler en tilsvarende tilnærming dersom målet er å innvirke på gradientutfordringen og fremme folkehelsen i lokalsamfunn (Arntzen et al., 2019; Cohen et al., 2000). Fordelen med slike tiltak er som tidligere nevnt at de i mange tilfeller både reduserer og hindrer høy-risikoadferd, samtidig som tiltakene også vil forebygge fremtidig høy-risikoadferd. Bakdelen er at tiltak rettet mot strukturelle forhold kan skape politiske barrierer, som følge av det faktum at det finnes utallige næringer som lever av å promotere usunne/uønskede

«produkter» eller adferd (Cohen et al., 2000). I forbindelse med dagens kollektivtilbud er pris et eksempel på dette, for hvem skal ta regningen for drift og vedlikehold dersom billettprisene hadde blitt satt ned til et «symbolsk nivå»?

Det er lett å tenke at bilkjøring leder til redusert aktivitetsnivå, men dette samsvarer ikke med opplevelsen til flertallet av respondentene. De opplevde at bilen frigjorde tid samt muliggjorde trening, sosialisering og aktivitet. Det var ingen av respondentene som opplevde at bilen hadde en betydelig negativ innvirkning på aktivitetsnivået eller helsen. Tvert imot opplevde de fleste at bilen bidro til økt livskvalitet og helse, til redusert hverdagsstress, en anledning til å roe ned, til sosialisering og til å realisere hobbyaktiviteter. Dermed kan en stille seg undrende til hvordan osloborgere skal klare å fylle de beskrevne behovene uten tilgang på bil? Med utgangspunkt i funnene er det også rimelig å anta at intervensjoner som tar sikte på å nå ut til bilister, bør unngå å promotere forhold som «økt aktivitetsnivå» ved et transportmiddelbytte fra bil til aktiv transport og offentlig kommunikasjon.

Et skifte fra bensin- og dieslbiler, til el-bil vil som tidligere beskrevet bidra til å redusere miljøutslipp og vil på en side utgjøre et positivt bidrag, uten at det går på bekostning av å eie egen bil. Leasing og bildeling er et annet tiltak som i tillegg vil bidra til å redusere det totale antallet biler og vil dessuten ha en positiv innvirkning på de fremtidige plassutfordringene. El-bilen vil derimot fortsette å bidra til utslipp av svevestøv, plassmangel og kan dersom det skulle blitt et krav om at alle biler i Oslo sentrum måtte være el-biler potensielt også bidratt til å øke de sosiale ulikhetene. Folk har ulike behov og ulike forutsetninger og det er ikke en selvfølge at alle hadde hatt mulighet til å bytte ut en bensin- eller diesebil mot el-bil. Så vidt meg bekjent, er det i dag ikke like enkelt å finne en tilsvarende rimelig brukt el-bil og følgelig er det heller ikke sikkert at alle hadde hatt mulighet til å investere i en bil som dekker deres transportbehov i hverdagen.

Med tanke på livskvalitet opplevde flertallet enkelte barrierer, som eksempelvis mange bytter eller rush, som elementer som kunne ha en negativ innvirkning på opplevelsen av livskvalitet. Motsatt ble de lengere transportetappene og turer med kollektivt uten trengsel og plassmangel trukket frem som situasjoner som også kunne gi økt livskvalitet som følge av alenetid, deltagelse i omgivelsene eller en deilig gåtur i solen mellom hjem og holdeplass. Trolig vil de reisende kunne oppleve en økt livskvalitet i øyeblikket dersom de «klassiske barrierene» elimineres, noe som er et nyttig innspill til våre politikere. I likhet med tidligere litteratur, opplevde flere av respondentene at hyggelige omgivelser kan bidra til å gjøre både aktiv transport så vel som kollektivreiser mer attraktivt, da transportformene i tillegg gir rom for sosialisering og deltagelse. Funnene kan tolkes dithen at en

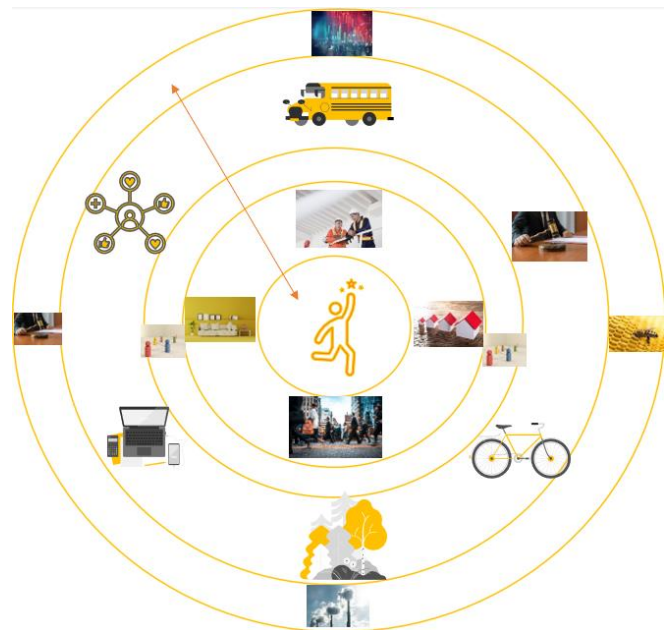
satsning på hyggelige omgivelser på strekninger til og fra holdeplasser kan bidra til å øke attraktiviteten til aktiv transport og kollektiv transport i konkurranseforholdet med personbilen hos enkelte blister. For å forebygge at attraktive byrom resulterer i et enda tydeligere skille mellom de ulike bydelene i Oslo, er ett poeng å sørge for at slike oppgraderinger foregår i alle bydelene.

### 6.1.7 Oppsummering

I de foregående avsnittene har jeg sett på funnene fra denne studien i lys av den politiske konteksten, tidligere forskning og det teoretiske rammeverket. Jeg har reflektert over hvorfor kvalitativ forskning er et viktig bidrag i kunnskapsutviklingen og en hensiktsmessig tilnærming for å etablere kunnskap om målgruppers opplevelse av barrierer. Jeg har vist til «The Service-Dominant Logic modell» som vil hevde at hvor mye kollektivtilbudet blir brukt avgjør verdien på tilbudet. I denne sammenhengen er kunden bilisten, og i og med at verdien til kollektivtilbudet er et resultat av bruken, bør bilisten i henhold til teorien være med på å utforme tilbudet. Sosial markedsføringsteori vektlegger i likhet med «The Service-Dominant Logic modell» medvirkning, og anbefaler en kvalitativ tilnærming for å bli kjent med målgruppen. Forståelse fra teorien og rammeverket styrker valget om en kvalitativ tilnærming for å belyse problemstillingen og synliggjør den kvalitative metodens relevans i transportforskningen.

Bronfenbrenners sosioøkologisk modell (mikro-, meso-, exo- og makronivå) bidrar til å teoretisere det resiproke samspillet mellom utvikling og livsførsel på de ulike nivåene. Den synliggjør hvordan politikk kan påvirke livsførsel og ha en emosjonell innvirkning. Tilsvarende er modellen et hjelpemiddel for å eksemplifisere hvordan de emosjonelle aspektene, preferanser og holdninger i sin tur kan ha en innvirkning på livsførsel og dermed de øvrige nivåene i modellen (se figur nr. 12).

Et eksempel kan være bilinteressen som et emosjonelt aspekt som er med på å opprettholde bilkjøring til og fra jobb, og på andre transportetapper. Dette utgjør et lite bidrag, men som en del av et større bilde er bilkjøringen



Figur nr. 12: Det resiproke samspillet mellom individ og omgivelser

Kilde: Illustrert av Nanna S. Opsal

med på å opprettholde blant annet miljøutfordringer samt motarbeide nullvekstmålet som politikerne er pliktet til å ta tak i.

Som Sheller nevner i sin artikkel, kan preferanser, holdninger og emosjonelle forhold (eksempelvis interesse for bil) påvirke transportmiddelvalg. De ikke-strukturelle forholdene kan til og med overstyre de strukturelle forutsetningene og veie tyngre i vurderingen rundt transportmiddelvalg som individet foretar (Sheller, 2004). Respondentene i denne studien vektla fleksibilitet, frihet, by/land-problematikk og mobilitet i et livsløpsperspektiv i sine refleksjoner, og så et forbedringspotensial i dagens kollektivtilbud. Bilen kan med andre ord tilskrives verdier utover praktiske funksjoner, den kan eksempelvis være viktig for å ivareta sosiale relasjoner og sosialisering, noe flertallet av respondentene trakk fram som et viktig argument for å ha bil.

Resultatene fra denne studien viser at ulike individer kan ha ulike holdninger, preferanser, ønsker og opplevelser av barrierer som i sin tur kan resultere i ulike transportmiddelvalg. Videre synliggjør funnene at egenskapene fleksibilitet og frihet er assosiert med bilen og at dette er egenskaper som det offentlige kommunikasjonstilbudet må konkurrere mot. På en side støtter denne studien funn fra tidligere studier om transportmiddelvalg til og fra arbeid, betydningen av tilgang på parkeringsplasser og effekten av bilrestriktive tiltak i sentrum. På en annen side synliggjør studien svakheter ved tidligere kvantitativ forskning, ved at den i likhet med enkelte tidligere studier (mixed-methods) fremhever betydningen av holdninger, preferanser og emosjonelle forhold, i tillegg til de fysiske og strukturelle forholdene og deres innvirkning på transportmiddelvalg.

Det betyr blant annet at politikerne har flere strenger å spille på. De kan vedta lover og regler, innføre restriktive tiltak og fremme kollektivtilbudet, men de kan også arbeide ut mot arbeidsplasser og foretak så vel som å arbeide for å redusere de nære barrierene på et individnivå. Denne studien tilfører ny innsikt til transportmiddelforskningen og synliggjør mangfoldet av faktorer som er av betydning for transportmiddelvalg hos åtte bilister bosatt i Oslo. Den er også den første studien, så vidt meg bekjent, som i tillegg til å spørre om barrierer også inkluderer spørsmål som inviterer respondentene til å komme med forslag til terskelsenkende tiltak.

Denne studien er riktignok for lite omfattende til å kunne trekke de store konklusjonene, men den kan forhåpentligvis inspirere til mer kvalitativ forskning på flere ulike subgrupper innunder «bilister». Det er naturlig å tenke at forhold som pris muligens oppleves som en større barriere blant studenter, sammenlignende med segmentet «yrkesaktive bilister», noe som hadde vært interessant å studere videre. Fremtidige studier som ser på barrierer bør derfor inkludere flere ulike segmenter fra målgruppen «bilister». Dersom Osloløfte 10 skal innfris og befolkningen skal møte tjenester som tar

utgangspunkt i deres behov, vil det også være hensiktsmessig om fremtidige studier velger å inkludere ulike målgrupper fra befolkningen i kartleggingen av barrierer.

I denne kvalitative studien forgikk datainnsamlingen gjennom semistrukturerte individualiserte intervjuer. Fremtidige studier av en viss størrelse kan med fordel velge et annet studiedesign og datainnsamlingsmetode. Metoder som mixed-methods, vil i motsetning til denne studien ha mulighet til å sammenligne ulike segmenter av en målgruppe, eller ulike målgrupper i befolkningen opp mot hverandre ved hjelp av kvantitative metoder. Fordelen med en metodemiks er at det kvantitative bidraget gir en anledning til å kartlegge mulige sammenhenger mellom barrierer, kjønn, alder, bostedsområde og sosioøkonomiske forhold og transportmiddelvalg, forhold som til nå ikke er utforsket godt nok. Min oppfordring til fremtidig transportforskning er å i større grad inkludere mixed- methods og kvalitative metoder i kunnskapsutviklingen, slik at mangfoldet av nyanser rundt transportmiddelvalg og reiseadferd også blir representert i kunnskapsgrunnlaget.

## 6.2 Metodediskusjon

Vitenskapelig kunnskap skal være et resultat av systematisk, kritisk refleksjon, til forskjell fra tilfeldige inntrykk eller selvbekreftende påstander (Malterud, 2017, s. 17). Refleksivitet beskriver en aktiv holdning og er en posisjon som forskeren må oppsøke og vedlikeholde (Malterud, 2017, s. 19). Begrepet beskriver betydningen av at jeg som forsker er bevisst min egen posisjon, ståsted og hvordan jeg har påvirket forskningsresultatet underveis som følge av refleksjoner, analyse, tolkning og beslutninger som er blitt gjort (Malterud, 2017). Et bedre kjent begrep fra kvantitativ forskning er objektivitet, men en slik forståelse ekskluderer forskerens forutsetninger samt forskeren som en aktør i kunnskapsutviklingen (Malterud, 2017). Forforståelsen min er allerede blitt beskrevet kort i metodekapittelet. I dette kapittelet skal jeg systematisk reflektere over studiens reliabilitet, validiteten og relevans av forskningen, som også er virkemiddel for å ivareta refleksiviteten (Malterud, 2017).

### 6.2.1 Reliabilitet

Reliabilitet handler om forskningen er konsistent (stabilitet i målinger) og pålitelig (samsvar mellom testinger under samme betingelser), og terminologien er vanligvis brukt i forbindelse med kvantitative studier. Det er vanlig å skille mellom intra-reliabilitet som er et uttrykk for hvorvidt forskningen kan gjennomføres på et annet tidspunkt og gi samme funn, og intersubjektiv reliabilitet som er et uttrykk for hvorvidt studien kan gjennomføres av en annen person og lede til samme resultat ved hjelp av den samme metoden (Kvale & Brinkmann, 2015, s. 357). I kvalitative intervjuer

handler det blant annet om hvorvidt intervjudeltageren ville endret sine svar med en annen forsker i intervjuposisjonen. Det handler om bevissthet rundt spørsmålsformulering (ledende versus ikke-ledende spørsmål), om tegnsetting og omfang av transkripsjoner og om kategoriseringen i analyseprosessen (Kvale & Brinkmann, 2015, s. 276). Reliabilitet er også viktig i kvalitativ forskning, sammen med målet om å utnytte mangfoldet som forskeren med sin person bringer inn i prosessen. Det er med andre ord en hårfin balanse mellom å motvirke tilfeldig subjektivitet og det å gi rom for kreativitet og nyteknikning (Kvale & Brinkmann, 2015, s. 276; Malterud, 2017).

I arbeidet med denne oppgaven har jeg til enhver tid etterstrebet å opprettholde metodisk kvalitet, ved å gjøre gode forberedelser, samarbeide med veiledere, ved å lese eksempler og ved å benytte boken «Bachelor- og masteroppgaver i sosial- og helsefag: Råd og vink. Skritt for skritt» som et oppslagsverk (Sverdrup, 2020). Naturlig nok vil det likevel finnes både styrker og forbedringsområder ved det metodiske arbeidet i forbindelse med gjennomføring av studien og denne masteroppgaven.

Det er vanskelig å se for seg at denne studien ville sett helt lik ut dersom det var en annen person som utformet intervjuguiden, stilte spørsmål under intervjuene, transkriberte i etterkant, analyserte, presenterte og diskuterte funnene. Årsakene er flere, men det handler blant annet om at ulike individer uttrykker seg forskjellig, har ulik mimikk, faktorer og vektlegger ulike ting i samtale med andre. Det betyr at samme spørsmålsstilling kan oppleves forskjellig for respondentene, avhengig av hvem som stiller spørsmålene. Tilsvarende kan ulike uttrykksmåter i større eller i mindre grad invitere samtalepartneren til å dele eller til å holde tilbake. En styrke er derfor intervjuguiden (se vedlegg nr. 4) som ble laget i god tid før intervjuene og som veilederne også fikk anledning til å komme med innspill til. Intervjuguiden ble også revidert litt i etterkant av de to første intervjuene slik at den opplevdes mer «logisk» før de neste intervjuene. Denne guiden kunne en annen person fint brukt i en tilsvarende setting og dette tenker jeg er en styrke.

Feltnotater er et annet virkemiddel som bidrar til å en mer transparent og etterprøvbart prosess. Selv valgte jeg å begynne på feltnotatene like før intervjuet og ferdigstilte de rett etter at intervjuet var avsluttet. Her noterte jeg ned tidspunkt, stemning og intervjusettingen før, underveis og etter intervjuet, samt noterte ned tanker eller forhold som jeg bet meg ekstra merke i underveis. En «svakhet» eller en utfordring med tanke på etterprøvbareheten til denne studien er at intervjusettingen, så vel som de påfølgende metodiske fasene, vil være påvirket av min forforståelse, person, valg, vurderinger og beslutninger. Hvilke forhold jeg ble oppmerksom på, hva jeg vektla i mine spontane

tolkninger av respondentenes svar og hva som fikk meg til å stille et oppfølgingsspørsmål, trenger ikke samsvare med hva en annen person ville gjort, og vise versa.

Denne masteroppgaven var mitt første møte med gjennomføring av en kvalitativ studie og det var også første gang jeg ble kjent med de ulike stegene fra planlegging til ferdigskrevet oppgave. Dette er et forhold som kan ha påvirket denne studien, i likhet med at erfaringene fra denne prosessen vil påvirke eventuelt senere arbeid. Transkripsjonene ble gjort av meg uten hjelp av dataprogram for transkribering. På en side så er dette et forhold som svekker etterprøvbareheten, da min transkripsjon ikke har foregått ved en metodisk tilnærming som er lett etterprøvbar. Derfor valgte jeg også å transkribere alt som ble sagt og inkluderte de mindre smålydene og pausene. En styrke ved at jeg transkriberte for hånd er derimot at jeg fikk nærhet til datamaterialet. Jeg ble godt kjent med transkripsjonene, noe som var til stor hjelp i analyseprosessen.

Analysen ble gjennomført som «Systematisk tekstkondensering», stegene er mulig å lese seg opp på, men det er også fullt mulig å velge ulike hovedtemaer, kodegrupper og lignede underveis i en slik prosess. Stort sett har det vært fint å være én person, men i forbindelse med analysen skulle jeg gjerne hatt med meg en til. I og med at vi heller ikke kunne sitte sammen, vi studentene, ble dette noen uker som krevde svært mye «stå-på-vilje» og litt hodebry for meg. Det hadde uten tvil vært en fordel å være to stykker som samarbeidet, diskuterte valg og fremgangsmåte undervis i steg en til fire i analysen. Valg av kontekst og fokus i diskusjonen er i likhet med de foregående stegene preget av min forforståelse og valg som jeg hadde gjort tidligere i prosessen.

Det er også verdt å nevne at mennesker lever i samspill med sine omgivelser, er dynamiske og uforutsigbare. Det er vesentlig å huske på at dersom det hadde vært mulig å følge mine steg til punkt og prikke, kunne resultatet likevel endt opp annerledes. Forskeren er en del av prosessen, men respondenten er et annet vel så viktig element. Fra en intervjusetting til en annen kan respondenten være i ulike livssituasjoner, være i ulike omgivelser, være i ulikt humør og ha erfart nye ting, som i sin tur kan påvirke svar, samtalen og datamaterialet.

### 6.2.2 Studiens gyldighet (Validitet)

Validitet kan forstås som styrken og gyldigheten til et utsagn, i dette tilfellet funnene fra forskningen. I samfunnsvitenskapen viser validitet til om den valgte metoden representerer en logisk vei til kunnskap som belyser problemstillingen (Kvale & Brinkmann, 2015, s. 357; Malterud, 2017, s. 192). For å trekke koblingen til reliabilitet, er det slik at til tross for at et instrument gir stabilitet i målinger, er det ikke gitt at den måler den egenskapen som den er ment til å måle. Du ville for



eksempel ikke målt antall desiliter med mel ved hjelp av en linjal, selv om linjalen viste det samme hver gang du målte opp mel til tre centimeter. I et slikt tilfelle ville reliabiliteten vært høy og validiteten lav. Vi skiller mellom intern validitet som skal si hva noe er sant om, og ekstern validitet som sier noe om til hvilke sammenhenger funnene er relevante utover den konteksten hvor de er innhentet (Malterud, 2017, s. 23,24).

Problemstillingen skal være styrende for valg av metode (Malterud, 2017). Problemstillingen «*Hvordan erfarer respondentene sine reisevaner, hvordan vil de karakterisere sitt forhold til personbilen versus offentlige transportløsninger i hverdagen, og hvilke opplevelser har de av kollektivtilbudet i Oslo?*» søker etter å få et innblikk i respondentenes erfaringer, opplevelser, tanker og vurderinger, samt å forstå motivasjonen for ulike transportmiddelvalg i hverdagen. Dermed ble det helt naturlig å velge et kvalitativt design. Valget falt på individuelle semistrukturerte intervjuer, da jeg ønsket å være sikker på at de ulike temaene ble dekket og at alle fikk mulighet til å dele tanker og erfaringer knyttet til de ulike temaene. Ikke minst hadde jeg også anledning til å følge respondentene, hjelpe hvis behov og dobbeltsjekke at vi hadde vært innom alle valgte temaområder før intervjuet ble avsluttet. Med tanke på at det var første gang jeg skulle gjennomføre intervjuer i en forskningssammenheng og Covid-19-pandemien som har preget hele perioden, var det etter min mening både mest hensiktsmessig og etisk mest forsvarlig å gjennomføre individuelle intervjuer.

Gitt at både forsker og respondent blir ansett som en del av forskningsinstrumentet – og vi hevder at våre funn skal representere deltagerens opplevelser, holdninger og/eller handlinger – er det viktig at det er en gyldig forbindelse mellom deres fortellinger fra intervjuet og sluttresultatet. Validiteten ville dermed blitt styrket dersom jeg hadde gjennomført en deltagersjekk. Å gjennomføre en deltakersjekk innebærer å sende transkripsjonene til deltagerne slik at de kan se over og komme med innspill deretter (Kvale & Brinkmann, 2015; Malterud, 2017, s. 193). Det hadde som sagt styrket validiteten å gjennomføre dette steget, men som følge av tidsrammen på et halvt års arbeid og faren for forsinkelser i forbindelse med å få tilbakemeldingene, valgte jeg ikke å gjennomføre deltagersjekk. På opptaket spurte jeg derimot om det var greit at jeg tok kontakt dersom jeg i etterkant av intervjuene skulle ha noen spørsmål, noe alle samtykket til. Det ble kun nødvendig å sende én e-post, som følge av at jeg hadde glemte å stille et spørsmål samt å be om alder til den første respondenten.

Ekstern validitet handler som sagt om hvorvidt kunnskapen er relevant utover den konteksten den er utviklet i (Malterud, 2017). Denne studien tar utgangspunkt i kunnskap utviklet gjennom åtte semistrukturerte intervjuer med menn og kvinner i yrkesaktiv alder som er bosatt i Oslo. I

forbindelse med datainnsamlingen kartla jeg alder og kjønn, men jeg gjør ikke et forsøk på å sammenligne menn og kvinner eller ulike aldersgrupper i resultatpresentasjonen, til det er utvalget for begrenset. Formålet med studien har vært å inkludere kunnskap om opplevelsen av praktiske barrierer og emosjonelle aspekter ved transportmiddelvalg og jeg har valgt å se på «bilister» som en gruppe uavhengig av kjønn, alder, politisk ståsted og sosioøkonomiske posisjon. Funn fra rapporten: «Bilbruk i hverdagslivet – et reelt valg eller en strukturell tvang?» (Nordbakke & Lunke, 2021), viser at individer med like strukturelle betingelser velger ulikt basert på holdninger. Det betyr blant annet at å kjenne til de strukturelle betingelsene ikke er tilstrekkelig for å forutsi reiseadferd innenfor et segment av en målgruppe. Dermed er det etter min mening vel så interessant å se på bilister som en gruppe uavhengig av de strukturelle forholdene og rette søkelys mot de ulike holdningene innenfor dette segmentet. Jeg har derfor ikke spurt om antall år med utdanning, politisk ståsted eller inntekt, og funnene kan ikke tilbakeføres til ulike sosioøkonomiske posisjoner. Jeg har heller ikke spurt spesifikt om nabolaget, noe jeg selvsagt kunne gjort. Derimot spurte jeg om de trivdes i Oslo og hva de eventuelt trivdes eller ikke trivdes med. Det betyr at funnene ikke kan knyttes til et spesifikt område i Oslo, men til bilister bosatt i Oslo.

Utvalget i denne studien har en størrelse på åtte respondenter, som i henhold til metodelitteraturen er innenfor det anbefalte området til «vanlige intervjuundersøkelser» som er på 15+/- 10 (Kvale & Brinkmann, 2015; Malterud, 2017). Et spørsmål jeg stilte meg selv var «hvordan vet jeg hvor mange respondenter jeg trenger?». Ifølge Kvale og Brinkmann er svaret på spørsmålet, så mange respondenter som trengs for å kartlegge det du ønsker å vite (Kvale & Brinkmann, 2015, s. 148). Et annet vanlig kriterium for å avgrense utvalget, er når metningspunktet er nådd, som er det tidspunktet hvor intervjuene ikke tilfører noe nytt til datamaterialet. I følge Malterud er metningspunktet ikke nødvendigvis et godt kriterium, blant annet fordi termen implisitt sier at det foreligger en endelig mengde fakta. Noe som strider mot det fortolkende paradigmet som de kvalitative metodene hviler på. Det strider ytterligere mot tanken om at kunnskapen i sin natur er delvis, midlertidig og utviklet fra en spesifikk sammenheng som bestemmes av forskerens perspektiver og blikk (Malterud, 2017, s. 43, 64, 65). Jeg ønsket å få frem nyansene og mangfoldet i gruppen «bilister i yrkesaktiv alder» og tok utgangspunkt i et utvalg på åtte stykker. Underveis oppdaget jeg at det hadde vært spennende å intervju noen flere både i aldersgruppen under 30 år og de over 45 år, da kun to av de åtte respondentene var under 30 og over 50 år. Som følge av tidsrammen på et halvt år var det dessverre ikke realistisk å rekke flere intervjuer, noe som kan ses på som en svakhet i dette arbeidet.

### 6.2.3 Relevans

Målet med kvalitativ forskning er ikke å bekrefte tidligere forskning, men å utvikle kunnskap som tilfører noe nytt til det aktuelle fagområdet. Det er flere måter å tilfredsstille kravet om relevans, blant annet gjennom valg av problemstilling, metodevalg og/eller studiens funn (Malterud, 2017). Denne oppgaven bidrar med relevant kunnskap på flere områder. For det første er oppgavens tematikk svært relevant med henblikk på det politiske klima globalt, nasjonalt og spesielt på et lokalpolitisk nivå i Oslo, særlig med tanke på arbeidet for å nå nullvekstmålene i Oslo og byrådets ambisjoner for transportutviklingen i Oslo. For det andre er denne oppgaven og valg av tema et resultat av en bestilling fra Brekke & Strand Akustikk. Brekke & Strand Akustikk er et rådgivningsfirma som til daglig arbeider for å skape gode lydmiljøer og økt livskvalitet for alle (Brekke & Strand AS, 2021). De hadde skissert en overordnet ide som inkluderte sosial markedsføringsteori, fremtidig plassmangel i Oslo og behovet for at flere bilister i fremtiden i større grad ønsker å reise kollektivt. Det faktum at et firma som stort sett gjennomfører lydmålinger, statistiske analyser og produserer rapporter med utgangspunkt i kvantitative data velger å veilede masterstudenter i folkehelse og oppfordrer til valg av kvalitative fremgangsmetoder, tolker jeg dithen at fagfeltet selv opplever et behov for mer nyansert kunnskapsutvikling i transportforskningen.

Et tredje poeng er at alle rapporter og studier jeg har lest i forbindelse med dette arbeidet, oppfordrer senere studier til å undersøke forhold rundt reisevaner som eksempelvis barrierer ved bruk av annet enn kvantitative metoder. De beskriver at det er behov for mer forskning på områder som kan si noe om de ikke-strukturelle barrierene, emosjoner, preferanser og holdningers betydning for transportmiddelvalg og reisevaner. Jeg har heller ikke funnet noen andre casestudier på bilister i Oslo med en tilsvarende problemstilling eller forskningsspørsmål. Ikke minst – og som tidligere nevnt – er min opplevelse at «sosial markedsføringsteori» er en etablert fagdisiplin internasjonalt, men en relativt ukjent fagdisiplin her i Norge. Dermed håper jeg denne oppgaven kan bidra til å synliggjøre rammeverkets relevans i arbeidet med moderne folkehelseutfordringer. Fagdisiplinen snakker varmt om de kvalitative forskningsmetodene og er derfor med på å løfte de opp og frem som tilnærminger som kan gi viktige bidrag inn i den moderne kunnskapsutviklingen rundt en rekke fenomener.

## 7.0 Konklusjon & Implikasjon

Problemstillingen har vært styrende for alle valg som er blitt tatt underveis i arbeidet med denne studien. Helt avslutningsvis vil jeg nå oppsummere funnene i et forsøk på å besvare problemstillingen, samt de utdypende forskningsspørsmålene som ble introdusert innledningsvis.

Alle respondentene ga uttrykk for å være bevisst egne reisevalg og alle opplevde at de hadde funnet en fordeling mellom bilkjøring og offentlig transport i hverdagen som var i tråd med egne ønsker, behov og preferanser. Det var stor variasjon i hvor hyppig respondentene valgte bilen. Fire brukte, under vanlige omstendigheter, bilen fem til syv dager i uken, inkludert reiser til og fra jobb. Av de fire andre var det én som reiste to faste dager med bil til jobb, én som benyttet bilen i forbindelse med befaringer og to som kun unntaksvis benyttet bilen til og fra jobb. På de lengre reisene ut av byen var det ulike preferanser på transportmiddelvalg, men alle opplevde at bilen i mange tilfeller var det letteste og mest tilgjengelige alternativer. By/land-problematikken ble trukket frem som et eksempel, for å illustrere de store forskjellene på kollektivtilbudet rundt om i landet.

Verdifulle egenskaper ved bilen som ble trukket frem var først og fremst frihet, fleksibilitet og mobilitet, men også sikkerhet, sosialisering, fraktfunksjonen og tidsbesparing ble løftet opp som sentrale forhold. Respondentene opplevde kollektivtilbudet som generelt bra sammenlignet med andre byer i Norge, men alle respondentene så et forbedringspotensial i det fremtidige kollektivtilbudet. De fleste opplevde at tilbudet i teorien dekket deres behov på reiser innenfor ring 3, men ikke alle ønsket å reise kollektivt av den grunn. Fysiske og strukturelle forhold som dekningsgrad, avstand til holdeplass og tilgang på parkeringsplasser var av betydning, men også emosjonelle forhold som preferanser, interesse, behag og forhold som frihetsfølelse og følelsen av fleksibilitet. Ingen – selv ikke de mer miljøbevisste – ønsket i intervjuetidspunktet å kvitte seg med bilen, med mindre de fikk et tilsvarende godt alternativ i retur.

Forslag til tiltak for å redusere barrierer var å bedre de «klassiske barrierene», eksempelvis rushtidsavvikling og bedre dekning på kveldstid i hverdager. Andre forslag var å øke tilgjengeligheten ved å gjøre tilbudet så attraktivt at du ikke har råd til å velge noe annet, god informasjon samt bilrestriktive tiltak. De mer fantasifulle forslagene, var de som handlet om å skape en reell konkurranse til egenskapene frihet, mobilitet og fleksibilitet. Reisevanene til respondentene var preget av Coronapandemien, men de svarte på spørsmålene med utgangspunkt i hvordan reisevanene var før Covid-19. Det var ingen som trodde at Covid-19 kom til å få enorme ringvirkninger på reisevaner på sikt, men enkelte så for seg at det kunne bli vanskelig å venne seg av med komforten og friheten bilen gir for de som hadde endret reisevanene. De fleste trodde det kom

til å bli en liten overgang, men at folk ønsket normalitet og at reisevaner trolig også ville gå tilbake til det normale.

Skal de politiske målsatsningene om en bærekraftig transportsektor, nullvekstmålene og byrådets målsetning for Oslo realiseres, må det i henhold til sosial markedsføringsteori og nyere forskning settes inn tiltak på flere nivåer samtidig. For å nå målet om å få flere av bilistene til å endre transportmiddelvalg, er det spesielt viktig med innsikt i denne gruppens opplevelse av barrierer, reisevaner og forslag til terskelsenkende tiltak. Denne innsikten er viktig for at tiltakene skal nå ut og være tilpasset de ulike målgruppene samt for å forebygge at tiltakene styrker den «konkurrerende adferden» slik som eksempelet om røykekampanjene fra Florida. Fra et folkehelseperspektiv har studien vist at bilen har en rekke egenskaper og fordeler som kan bidra til økt opplevelse av livskvalitet. Studien viser ytterligere til funn som peker på at bilkjøring ikke nødvendigvis har en negativ innvirkning på respondentenes egen vurdering av fysisk aktivitetsnivå, i mange tilfeller er bilen med på å muliggjøre fremfor å begrense aktivitetsnivået.

Så vidt jeg vet, er det ingen kvalitative studier som til nå har undersøkt dette spesifikt blant bilister i Oslo. Denne oppgaven vil bidra med innsikt i et lite segment av målgruppen «bilister i yrkesaktiv alder i Oslo» sine reisevaner, opplevelser av barrierer, forslag til terskelsenkende tiltak og opplevelser av kollektivtilbudet i Oslo. Studien bidrar til å fylle en liten del av kunnskapshullet i litteraturen, men det er behov for mer kvalitativ forskning på barrierer og reisevaner. Kunnskapen fra denne studien er et lite, men viktig bidrag til transportforskningen og til de instansene som arbeider med å utvikle tilbud, løsninger og tiltak i arbeidet med å nå nullvekstmålet i de større byene.

## Referanser

- Arntzen, A., Bøe, T., Dahl, E., Drange, N., Eikemor, A., Terje, Elstad, J. I., Fosse, E., Krokstad, S., Syse, A., Sletten, A., Mira, & Strand, H., Bjørn. (2019). *Anbefalte tiltak mot sosial ulikhet i helse: Fagrådet for sosial ulikhet i helse* (IS-2749). Helsedirektoratet.  
<https://www.helsedirektoratet.no/rapporter/anbefalte-tiltak-mot-sosial-ulikhet-i-helse/Anbefalte%20tiltak%20mot%20sosial%20ulikhet%20i%20helse.pdf/> /attachment/inline/61dc43e0-cdc6-43a7-97aa-033087123180:16c32d7c42b3ed5a8fbafac35742e986133a0749/Anbefalte%20tiltak%20mot%20sosial%20ulikhet%20i%20helse.pdf
- Avinor, Jernbaneverket, Kystverket & Statens vegvesen. (2016). *Grunnlagsdokument: Nasjonal transportplan 2018-2029*. Transportetatene. <https://banenor.brage.unit.no/banenor-xmlui/handle/11250/2448478>
- Bach, D. (2020, 1. april). Flytrafikken i Norge er den minst coronarammede i Europa – til tross for dramatisk passasjerfall. *E24*. <https://e24.no/naeringsliv/i/2GxBxa/flytrafikken-i-norge-er-den-minst-coronarammede-i-europa-til-tross-for-dramatisk-passasjerfall>
- Bamberg, S., Fujii, S., Friman, M. & Gärling, T. (2011). Behaviour theory and soft transport policy measures. *Transport policy*, 18(1), 228-235. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2010.08.006>
- Bardal, K. G., Gjertsen, A. & Reinart, M. B. (2020). Sustainable mobility: Policy design and implementation in three Norwegian cities. *Transportation research. Part D, Transport and environment*, 82, 102330. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2020.102330>
- Brekke & Strand AS. (2021). *Vi utvikler fremtidens akustikk*. Hentet 1. juni fra <https://brekkestrand.no/om-oss/>
- Brög, W., Erl, E., Ker, I., Ryle, J. & Wall, R. (2009). Evaluation of voluntary travel behaviour change: Experiences from three continents. *Transport policy*, 16(6), 281-292. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2009.10.003>
- Brög, W., Erl, E. & Mense, N. (2002). Individualised marketing changing travel behaviour for a better environment. *OECD Workshop: Environmentally sustainable transport*. <http://www.socialdata.de/info/IndiMark.pdf>
- Buntenschön, P. (2009). *Byen- en bruksanvisning*. Aschehoug.
- Bølling, K. A., Aasvang, G. M., Oftedal, B., Låg, M., Refsnes, M., Øvrevik, J. & Schwarze, P. (2018). *Konsentrasjons- responskurver for lave konsentrasjoner av svevestøv*. Folkehelseinstituttet. <https://www.fhi.no/globalassets/dokumenterfiler/rapporter/2018/konsentrasjons-responskurver-for-lave-konsentrasjoner-av-fint-svevestov-rapport-2018.pdf>
- Carrabine, E. & Longhurst, B. (2002). Consuming the Car: Anticipation, Use and Meaning in Contemporary Youth Culture. *The Sociological Review*, 50(2), 181-196. <https://doi.org/10.1111/1467-954X.00362>
- Chatterjee, K. (2009). A comparative evaluation of large-scale personal travel planning projects in England. *Transport policy*, 16(6), 293-305. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2009.10.004>
- Cohen, D. A., Scribner, R. A. & Farley, T. A. (2000). A Structural Model of Health Behavior: A Pragmatic Approach to Explain and Influence Health Behaviors at the Population Level. *Prev Med*, 30(2), 146-154. <https://doi.org/10.1006/pmed.1999.0609>
- Dahl, E., Bergsli, H. & van der Wel, A., Kjetil. (2014). *Sosial ulikhet i helse: En norsk kunnskapsoversikt*. Høgskolen i Oslo og Akershus. <https://oda.oslomet.no/oda-xmlui/bitstream/handle/20.500.12199/738/Sosial%20ulikhet%20i%20helse%20En%20norsk%20kunnskapsoversikt.%20Hovedrapport.pdf?sequence=6&isAllowed=y>
- De nasjonale forskningsetiske komiteene. (2018, 29. oktober). *Hva er forskningsetikk?* <https://www.forskningsetikk.no/om-oss/hva-er-forskningsetikk/>
- Det europeiske senter for forebygging av og kontroll med sykdommer. (2014). *Guide i sosial markedsføring for ledere og utøvere av offentlige helseprogrammer*. ECDC. <https://www.helsedirektoratet.no/brosjyrer/guide-i-sosial-markedsforing-for-ledere-og-utovere-av-offentlige-helseprogrammer/Guide%20i%20sosial%20markedsf%C3%B8ring%20for%20ledere%20og%20ut%C3%B8vere%20av%20offentlige%20helseprogrammer.pdf/> /attachment/inline/84a01cd1-19b8-4a85-9768-

[e025d6317a46:0297c4979b76a4d85d07939c34ff778f8233d228/Guide%20i%20sosial%20markedsf%C3%B8ring%20for%20ledere%20og%20ut%20C3%B8vere%20av%20offentlige%20helseprogrammer.pdf](https://www.ssb.no/natur-og-miljo/artikler-og-publikasjoner/attachment/344738?ts=16251eb4d30)

- DiClemente, J., Ralph, Salazar, F., Luara & Crosby, A., Richard (2019). *Health Behavior Theory for public health: principles, foundations, and applications* (2. utg.). APHA PRESS.
- Engelien, E., Holz, K. E. & Steinnes, M. (2018). *Støyplage i Norge: Oppdatert dokumentasjon av metode*. Statistisk sentralbyrå. <https://www.ssb.no/natur-og-miljo/artikler-og-publikasjoner/attachment/344738?ts=16251eb4d30>
- eurocontrol. (2021). *Daily Traffic Variation - States*. Hentet 1. juni fra <https://www.eurocontrol.int/Economics/DailyTrafficVariation-States.html>
- European Commission. (1992). *GREEN PAPER on the impact of Transport on the Environment: A community strategy for "sustainable mobility"*. European Commission. <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/98dc7e2c-6a66-483a-875e-87648c1d75c8/language-en#>
- Eurostat. (u.å.). *Modal split of inland passenger transport, 2017- (% share in passenger-kilometres)*. Hentet 3. juni fra [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/images/d/dd/Modal\\_split\\_of\\_inland\\_passenger\\_transport%2C\\_2017\\_%28%25\\_share\\_in\\_passenger-kilometres%29.png](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/images/d/dd/Modal_split_of_inland_passenger_transport%2C_2017_%28%25_share_in_passenger-kilometres%29.png)
- FN- Sambandet. (2019a, 12. mars). *Befolkning, Migrasjon og Urbanisering*. <https://www.fn.no/tema/fattigdom/befolkning>
- FN- Sambandet. (2019b, 15. januar). *Bærekraftig utvikling*. <https://www.fn.no/tema/fattigdom/baerekraftig-utvikling>
- FN- Sambandet. (2020, 22. desember). *Parisavtalen*. <https://www.fn.no/om-fn/avtaler/miljoe-og-klima/parisavtalen>
- FN- Sambandet. (2021, 3. mai). *Last ned Grafikk*. <https://www.fn.no/om-fn/fns-baerekraftsmaal/last-ned-grafikk>
- FN-sambandet. (2021, 5. mars). *Bærekraftige byer og lokalsamfunn*. <https://www.fn.no/om-fn/fns-baerekraftsmaal/baerekraftige-byer-og-lokalsamfunn>
- Folkehelseinstituttet. (2017, 4. desember). *Svevestøv*. Hentet 4. juni fra <https://www.fhi.no/nettpub/luftkvalitet/temakapitler/svevestov/#sammendrag-fakta-om-svevestoev>
- Folkehelseinstituttet. (2018). *Folkehelse rapporten- kortversjon: Helsetilstanden i Norge 2018*. <https://www.fhi.no/globalassets/dokumenterfiler/rapporter/2018/helsetilstanden-i-norge-20182.pdf>
- Fremtidens byreiser. (2020, 9. september). *Nå kommer de nye trikkene*. <https://www.fremtidensbyreise.no/trikkeprogrammet/aktuelt/nyhet/3934720/naa-kommer-de-nye-trikkene>
- Fremtidens byreiser. (u.å.-a). *Alle holdeplasstiltak*. Hentet 3. juni fra <https://www.fremtidensbyreise.no/trikkeprogrammet/prosjekter/prosjekt/3878264/alle-holdeplasstiltak>
- Fremtidens byreiser. (u.å.-b). *Anskaffelse nye trikker*. Hentet 3. juni fra <https://www.fremtidensbyreise.no/trikkeprogrammet/prosjekter/prosjekt/3087561/anskaffelse-nye-trikker>
- Fremtidens byreiser. (u.å.-c). *Gevinster ved kjøp av ny trik...* Hentet 3. juni fra <https://www.fremtidensbyreise.no/trikkeprogrammet/prosjekter/prosjektomraade/3087603/gevinster-ved-kjoep-av-nye-trikker>
- French, J., Stevens, C.-B., McVey, D. & Merritt, R. (Red.). (2009). *Social Marketing and Public Health: Theory and practice*. Oxford University Press.
- Fridstrøm, L. & Alfsen, K., H. (2014). *Vegen mot klimavennlig transport (1321/2014)*. Transportøkonomisk institutt. <https://www.toi.no/publikasjoner/vegen-mot-klimavennlig-transport-article32519-8.html>
- Giorgi, A. (Red.). (1985). *Sketch of a psychological phenomenological method*. Duquesne University Press ; Distributed by Humanities Press. <https://nla.gov.au/nla.cat-vn2955014>.
- Given, M. L. (2012, 27. desember). Rich Data. I *The SAGE Encyclopedia of Qualitative Research Methods*. <https://methods.sagepub.com/reference/sage-encyc-qualitative-research-methods>
- Gärling, T. & Schuitema, G. (2007). Travel demand management targeting reduced private car use: Effectiveness, public acceptability and political feasibility. *Journal of social issues*, 63(1), 139-153. <https://doi.org/10.1111/j.1540-4560.2007.00500.x>
- Gärling, T. & Steg, L. (2007). *Threats from Car Traffic to the Quality of Urban Life: Problems, Causes, Solutions*. Bingley: Emerald Publishing Limited.



- Hansen, J. A. & Wolday, F. (2019, 11. desember). *Mer kollektive byer*. Statistisk sentralbyrå. <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/artikler-og-publikasjoner/mer-kollektive-byer>
- Haq, G., Whitelegg, J., Cinderby, S. & Owen, A. (2008). The use of personalised social marketing to foster voluntary behavioural change for sustainable travel and lifestyles. *Local Environment*, 13(7), 549-569. <https://doi.org/10.1080/13549830802260092>
- Helsedirektoratet. (2018a). *Folkehelse og bærekraftig samfunnsutvikling: Helsedirektoratets innspill til videreutvikling av folkehelsepolitikken* (IS-2748). [https://www.helsedirektoratet.no/rapporter/folkehelse-og-baerekraftig-samfunnsutvikling/Folkehelse%20og%20b%C3%A6rekraftig%20samfunnsutvikling.pdf/\\_attachment/inline/3bee41d0-0b38-4957-913e-beda965e37a:a89f2b8d35a30992c90f2f4c4f872d2ffdd0abaa/Folkehelse%20og%20b%C3%A6rekraftig%20samfunnsutvikling.pdf](https://www.helsedirektoratet.no/rapporter/folkehelse-og-baerekraftig-samfunnsutvikling/Folkehelse%20og%20b%C3%A6rekraftig%20samfunnsutvikling.pdf/_attachment/inline/3bee41d0-0b38-4957-913e-beda965e37a:a89f2b8d35a30992c90f2f4c4f872d2ffdd0abaa/Folkehelse%20og%20b%C3%A6rekraftig%20samfunnsutvikling.pdf)
- Helsedirektoratet. (2018b, 30. august ). *Sosial ulikhet påvirker helse – tiltak og råd*. <https://www.helsedirektoratet.no/tema/sosial-ulikhet-i-helse/sosial-ulikhet-pavirker-helse-tiltak-og-rad#referere>
- Hillnhütter, H. (2016). *Pedestrian Access to Public Transport* [Doktorgradsavhandling, Universitetet i Stavanger ]. [https://uis.brage.unit.no/uis-xmlui/bitstream/handle/11250/2422928/Helge\\_Hillnhutter.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://uis.brage.unit.no/uis-xmlui/bitstream/handle/11250/2422928/Helge_Hillnhutter.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Hillnhütter, H. (2017). Gåing – undervurdert mobilitet. *Plan*, 49(3-04), 56-60. [http://www.idunn.no/plan/2017/03-04/gaaing\\_undervurdert\\_mobilitet](http://www.idunn.no/plan/2017/03-04/gaaing_undervurdert_mobilitet)
- Hillnhütter, H. (2021). Stimulating urban walking environments – Can we measure the effect? *Environment and Planning B: Urban Analytics and City Science*. <https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/23998083211002839>
- Hjorthol, R., Engebretsen, Ø. & Uteng, P. T. (2014). *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14-nøkkelrapport* (TØI rapport 1383/2014). Transportøkonomisk institutt. <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=39511>
- Hofstad, H. & Bergsli, H. (2017). *Folkehelse og sosial bærekraft- En sammenligning og diskusjon av begrepsinnhold, målsettinger og praktiske tilnærminger* (NIBR-rapport 2017:15). Norsk institutt for by- og regionforskningsinstituttet (NIBR). <https://www.statsforvalteren.no/contentassets/39fa0364feca496fa13f95e600525f1e/rapport-nibr---folkehelse-og-sosial-barekraft.pdf>
- Hofstad, K. (2021, 8. februar). ikke-fornybare energikilder. I *Store norske leksikon*. Hentet 9. juni fra [https://snl.no/ikke-fornybare\\_energi\\_kilder](https://snl.no/ikke-fornybare_energi_kilder)
- Hofstad, K. & Rosvold, A., Knut (2018, 13. mars). fossilt brensel. I *Store norske leksikon*. Hentet 9. juni fra [https://snl.no/fossilt\\_brensel](https://snl.no/fossilt_brensel)
- Holtmark, B. (2020). Elektrifisering av veitransport– hva er miljøeffektene og kostnadene? *SAMFUNNSØKONOMEN*, 134(4), 50-65. <https://hdl.handle.net/11250/2688913>
- Johansen, R., Berg, L. M. N., Eidsvoll, H. S., Jacobsen, F., Wilhelmsen, E., Borgen, M., Hansen, R. M., Marcussen, E., Hanna , Thorkildsen, I. M., Gunaratnam, K., Stav, H., Sirin & Gamal, O. S. (2019). *Plattform for byrådssamarbeid mellom Arbeiderpartiet, Miljøpartiet De Grønne og Sosialistisk Venstreparti i Oslo 2019-2023*. <https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13346154-1573659611/Tjenester%20og%20tilbud/Politikk%20og%20administrasjon/Politikk/Byr%C3%A5det/Oslos%20byra%CC%8Adserkl%C3%A6ring%202019-2023.pdf>
- Julsrud, T. E. & Denstadli, J. M. (2017). Smartphones, travel time-use, and attitudes to public transport services. Insights from an explorative study of urban dwellers in two Norwegian cities. *International journal of sustainable transportation*, 11(8), 602-610. <https://doi.org/10.1080/15568318.2017.1292373>
- Keim, M. & Cerny, P. (2021). *European Mobility Atlas: Facts and Figures about Transport and Mobility in Europe*. Heinrich-Böll-Stiftung European Union. <https://eu.boell.org/en/European-Mobility-Atlas-2021-PDF?dimension1=euma2021>
- Kjørstad, N. K. & Ellis, I. (2020). *Utvikling av rutetilbud*. Tiltakskatalog for transport og miljø. Hentet 11. juni fra <https://www.tiltak.no/b-endre-transportmiddelefordeling/b-2-tilrettelegging-kollektivtransport/b-2-2/>

- Kjørstad, N. K., Norheim, B. & Nilsen, J. N. (2012). *Bypakker- Hva skal til for å nå klimaforliket?* (36/2012). Urbanet Analyse. [https://s3.eu-west-1.amazonaws.com/rr-urbanet/Filer-Dokumenter/UArappport\\_36\\_2012\\_MD\\_virkemidler.pdf](https://s3.eu-west-1.amazonaws.com/rr-urbanet/Filer-Dokumenter/UArappport_36_2012_MD_virkemidler.pdf)
- Kvale, S. & Brinkmann, S. (2015). *Det kvalitative forskningsintervju* (3. utg.).
- Lee, R. N. & Kotler, P. (2020). *Social marketing: Behavior Change for Social Good* (6. utg.). SAGE.
- List, D. (2004, 12. september). *Maximum variation sampling for surveys and consensus groups*. <http://audiencedialogue.net/maxvar.html>
- Lodden, B., Unni, (2001). *Sammendrag: Enklere kollektivtilbud- Barrierer mot kollektivbruk og tiltak for et enklere tilbud* (TØI rapport 540/2001). Transportøkonomisk institutt. <https://www.toi.no/getfile.php/132791-1141629960/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2001/540-2001/sam-540-01.pdf>
- Lov om folkehelsearbeid. (2012). *Lov om folkehelsearbeid (folkehelseloven)* (LOV-2011-06-24-29). Lovdata. <https://lovdata.no/lov/2011-06-24-29>
- Lundegaard, H. & Lom, G., Jørgen Arnor (2021 7. februar). Derfor vokser Oslo. *Aftenposten*. [https://www.aftenposten.no/oslo/i/OQEXMV/derfor-vokser-oslo?fbclid=IwAR2LmYFh2HUsNHjavBiZndvlgWlH8Hyoihl6J\\_RudWHU4GvdZ7Bsuta0liw](https://www.aftenposten.no/oslo/i/OQEXMV/derfor-vokser-oslo?fbclid=IwAR2LmYFh2HUsNHjavBiZndvlgWlH8Hyoihl6J_RudWHU4GvdZ7Bsuta0liw)
- Lusch, R. F., Vargo, S. L. & O'Brien, M. (2007). Competing through service: Insights from service-dominant logic. *Journal of retailing*, 83(1), 5-18. <https://doi.org/10.1016/j.jretai.2006.10.002>
- Madslie, A., Kwong, C. K. & Steinsland, C. (2017). *Framskrivinger for persontransport i Norge 2016-2050* (TØI rapport 1554/2017). Transportøkonomisk institutt. <https://www.toi.no/publikasjoner/framskrivinger-for-persontransport-i-norge-2016-2050-article34257-8.html>
- Malterud, K. (2017). *Kvalitative forskningsmetoder for medisin og helsefag* (4. utg. utg.). Universitetsforlaget.
- Meld. ST.1 (2018-2019). *Nasjonalbudsjettet 2019*. Finansdepartementet. <https://www.regjeringen.no/contentassets/b09f08d81c134eea92830aba435850db/no/pdfs/stm201820190001000dddpdfs.pdf>
- Meld. St. 13 (2020–2021). *Klimaplan for 2021–2030*. Klima- og miljødepartementet. <https://www.regjeringen.no/contentassets/a78ecf5ad2344fa5ae4a394412ef8975/nn-no/pdfs/stm202020210013000dddpdfs.pdf>
- Meld. St. 20 (2020–2021). *Nasjonal transportplan 2022–2033*. Samferdselsdepartementet. <https://www.regjeringen.no/contentassets/fab417af0b8e4b5694591450f7dc6969/no/pdfs/stm202020210020000dddpdfs.pdf>
- Meld. St. 21 (2011-2012). *Norsk klimapolitikk*. Miljøverndepartementet. <https://www.regjeringen.no/contentassets/aa70cfe177d2433192570893d72b117a/no/pdfs/stm201120120021000dddpdfs.pdf>
- Meld. St. 26 (2012-2013). *Nasjonal transportplan 2014- 2023*. Samferdselsdepartementet. <https://www.regjeringen.no/contentassets/e6e7684b5d54473dadeeb7c599ff68b8/no/pdfs/stm201220130026000dddpdfs.pdf>
- Meld. St. 33 (2016-2017). *Nasjonal Transportplan 2018–2029*. Samferdselsdepartementet. <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-33-20162017/id2546287/?ch=1>
- Miljødirektoratet. (2020, 9. november). *Miljøstatus*. Hentet 3. juni fra <https://miljostatus.miljodirektoratet.no/tema/klima/norske-utslipp-av-klimagasser/>
- Miljødirektoratet. (u.å.). *Tiltak for å redusere ikke-kvotepliktige klimautslipp*. Hentet 3. juni fra <https://www.miljodirektoratet.no/tjenester/klimatiltak/klimatiltak-for-ikke-kvotepliktige-utslipp-mot-2030/?sector=4351>
- Möser, G. & Bamberg, S. (2008). The effectiveness of soft transport policy measures: A critical assessment and meta-analysis of empirical evidence. *Journal of environmental psychology*, 28(1), 10-26. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2007.09.001>
- Nasjonal transportplan 2018-2027. (2013). *Faktaark: reisevaneundersøkelsen 2013/14*. Statens vegvesen. <https://www.vegvesen.no/fag/trafikk/transport/reisevaner/reisevaner-2014/attachment/2662601?ts=16a0727a5c0&fast=title=Faktaark+-+Reisevaneunders%C3%B8kelsen+2013.pdf>
- Naturvernforbundet. (2011, 18. juli). *Fossil energi*. Hentet 9. juni fra [https://naturvernforbundet.no/energi/fossil\\_energi/](https://naturvernforbundet.no/energi/fossil_energi/)

- Nielsen, F., Anja, & Skollerud, K. (2018). *Universell utforming av transportsystemer for grupper med nedsatt psykisk funksjonsevne* (TØI rapport 1615/2018). Transportøkonomisk institutt.  
<https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=46941>
- norad. (2014, 25. september 2015). *Bærekraftsmålene: FNs 17 bærekraftsmål blir førende for norsk utviklingspolitikk frem mot 2030*. Hentet 2. juni fra <https://www.norad.no/om-bistand/dette-er-fns-barekraftsmal/barekraftsmalene/>
- Nordbakke, D., T., Susanne, & Lunke, B., Erik,. (2021). *Bilbruk i hverdagslivet – et reelt valg eller en strukturell tvang?* (TØI-rapport 1834/2021). Transportøkonomisk institutt.  
<https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=55838>
- Nordbakke, S. & Vågane, L. (2007). *Daglige reiser med kollektivtransport i byområder- Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005* (TØI rapport 877/2007). Transportøkonomisk institutt.  
<https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=6673>
- Norheim, B. (2017). *Kollektivtransport: Utfordringer, muligheter og løsninger for byområder*. Statens Vegvesen, Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik, Urbanet analyse.  
[https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/miljovennlig-transport/kollektivtransport/litteratur/attachment/1871542?ts=15c58b1a098&fast\\_title=Kollektivtra nsport+-+Utfordringer%2C+muligheter+og+l%C3%B8sninger+for+byomr%C3%A5der+%28PDF%29](https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/miljovennlig-transport/kollektivtransport/litteratur/attachment/1871542?ts=15c58b1a098&fast_title=Kollektivtra nsport+-+Utfordringer%2C+muligheter+og+l%C3%B8sninger+for+byomr%C3%A5der+%28PDF%29)
- Norsk elbilforening. (2021). *Elbilbestand- Statistikk med antall registrerte elbiler i Norge*. Hentet 4. juni fra <https://elbil.no/elbilstatistikk/>
- Næss, P., Mogridge, M. J. H. & Sandberg, S. L. (2001). Wider roads, more cars. *Natural resources forum*, 25(2), 147-155. <https://doi.org/10.1111/j.1477-8947.2001.tb00756.x>
- Næss, P., Peters, S., Stefansdottir, H. & Strand, A. (2018). Causality, not just correlation: Residential location, transport rationales and travel behavior across metropolitan contexts. *Journal of transport geography*, 69, 181-195. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2018.04.003>
- Næss, P. & Sandberg, S. L. (1998). *Choosing the fastest mode? travel time and modal choice in two transport corridors of Oslo* (NIBR Report No. 1998:15). Norsk institutt for by- og regionforskningsinstituttet.
- Næss, P., Tønnesen, A. & Wolday, F. (2019). How and Why Does Intra-Metropolitan Workplace Location Affect Car Commuting? *Sustainability*, 11(4), 1196. <https://www.mdpi.com/2071-1050/11/4/1196>
- Olafsen, S. (2016). *Indoor noise from urban railbound transport* [Doktorgradsavhandling, Lund University].
- Olerud, K., Tjernshaugen, A. & Andersen, G. (2021, 21. april). bærekraftig utvikling. I *Store norske leksikon*.  
[https://snl.no/b%C3%A6rekraftig\\_utvikling](https://snl.no/b%C3%A6rekraftig_utvikling)
- Peattie, K. & Peattie, S. (2009). Social marketing: A pathway to consumption reduction? *Journal of business research*, 62(2), 260-268. <https://doi.org/10.1016/j.jbusres.2008.01.033>
- Pilskog, G. M. (2017, 1. august ). *Køyrer nest mest i Europa*. <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/artikler-og-publikasjoner/koyrer-nest-mest-i-europa>
- Redaksjonen. (2015, 11. september ). Etterlate kloden i litt bedre forfatning. *Arendals tidene*.  
<https://arendalstidende.no/meninger/45d12609e380/>
- Regjeringen. (2020, 18. mai). *2030-agendaen med bærekraftsmålene*.  
[https://www.regjeringen.no/no/tema/utenrikssaker/utviklingssamarbeid/bkm\\_agenda2030/id2510974/](https://www.regjeringen.no/no/tema/utenrikssaker/utviklingssamarbeid/bkm_agenda2030/id2510974/)
- Regjeringen. (u.å.). *Bærekraftsmålene*. Hentet 10. juni fra <https://www.regjeringen.no/no/tema/fns-barekraftsmal/id2590133/>
- Richter, J., Friman, M. & Gärling, T. (2011). Soft Transport Policy Measures: Gaps in Knowledge. *International journal of sustainable transportation*, 5(4), 199-215.  
<https://doi.org/10.1080/15568318.2010.490289>
- Rothe, J. S. (2021). *Nesten 40 prosent færre kollektivreiser i 2020*. Statistisk sentralbyrå.  
<https://statbank.ssb.no/transport-og-reiseliv/artikler-og-publikasjoner/nesten-40-prosent-faerre-kollektivreiser-i-2020>
- Ruter. (2020, 1. februar 2021). *Prisendring 2021- 31. januar 2021 endret vi billettprisene. Se de nye prisene her*. <https://ruter.no/nyheter/prisendring-2021/>
- Rye, T. (2002). Travel plans: do they work? *Transport policy*, 9(4), 287-298.  
[https://doi.org/https://doi.org/10.1016/S0967-070X\(02\)00004-5](https://doi.org/https://doi.org/10.1016/S0967-070X(02)00004-5)
- Sanner, T., Solerød Jahren, E. & Bull, A. (2018). *Bærekraftig mobilitetsplanlegging: En helhetlig, miljøvennlig og rettferdig tilnærming til mobilitet* (Nr.293). Statens Vegvesen.  
<https://vegvesen.brage.unit.no/vegvesen-xmlui/handle/11250/2658939?show=full>

- Secretary-General, U. & Development, W. C. o. E. a. (1987). *Report of the World Commission on Environment and Development : note / by the Secretary-General*. (A/42/427). United Nations Digital Library. <https://digitallibrary.un.org/record/139811>
- Sheller, M. (2004). Automotive Emotions: Feeling the Car. *Theory, Culture & Society*, 21(4-5), 221-242. <https://doi.org/10.1177/0263276404046068>
- Sly, D. F., Heald, G. R. & Ray, S. (2001). The Florida “truth” anti-tobacco media evaluation: design, first year results, and implications for planning future state media evaluations. *Tobacco Control*, 10(1), 9-15. <https://doi.org/10.1136/tc.10.1.9>
- Sporveien. (u.å.-a). *M4000 nye T-banevogner*. Hentet 3. juni fra [https://sporveien.com/inter/prosjekter/prosjekt?p\\_document\\_id=3987184](https://sporveien.com/inter/prosjekter/prosjekt?p_document_id=3987184)
- Sporveien. (u.å.-b). *Majorstuen T-baneknutepunkt*. Hentet 3. juni fra [https://sporveien.com/inter/prosjekter/prosjekt?p\\_document\\_id=3843474](https://sporveien.com/inter/prosjekter/prosjekt?p_document_id=3843474)
- St. Meld. nr. 31 (1992-93). *Den regionale planleggingen og arealpolitikken*. Miljøverndepartementet. [https://www.nb.no/items/URN:NBN:no-nb\\_digibok\\_2009100600028?page=69](https://www.nb.no/items/URN:NBN:no-nb_digibok_2009100600028?page=69)
- Statens vegvesen. (2020). *Færre kjører bil og flere reiser kollektivt*. <https://www.vegvesen.no/om+statens+vegvesen/presse/nyheter/nasjonalt/faerre-kjorer-bil-og-flere-reiser-kollektivt#:~:text=Tall%20fra%20reisevaneunders%C3%B8kelsen%202019%20viser%20at%20bilkj%C3%B8ringen%20g%C3%A5r,persontransporten%20skal%20tas%20med%20kollektivtransport%20%C2%20sykkel%20og%20gange.>
- Statistisk sentralbyrå. (2021). *Fakta om bil og transport*. <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/faktaside/bil-og-transport>
- Størdal, J., Gjørsv, A., Jenssen, B., Kaynia, M., Kristensen, N., Nag, T. & Volden, G. (2019). *Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet*. Ekspertutvalget- teknologi og fremtidens tranportinfrastruktur. [https://www.regjeringen.no/contentassets/ccdc68196014468696acac6e5cc4f0e7/rapport-teknologiutvalget\\_web.pdf](https://www.regjeringen.no/contentassets/ccdc68196014468696acac6e5cc4f0e7/rapport-teknologiutvalget_web.pdf)
- Sverdrup, S. (2020). *Bachelor- og masteroppgaver i sosial- og helsefag: Råd og vink. Skritt for skritt*. Cappelen Damm Akademiske
- Sørensen, C. H., Isaksson, K., Macmillen, J., Åkerman, J. & Kressler, F. (2014). Strategies to manage barriers in policy formation and implementation of road pricing packages. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 60, 40-52. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0965856413002012?via%3Dihub>
- Sørgjerd, C. (2019, 18. september). Seks selskaper slåss om elsparkesykkel-markedet i Oslo. I fremtiden kan de få konkurranse fra Ruter. *Aftenposten* <https://www.aftenposten.no/oslo/i/OnXvlg/seks-selskaper-slaass-om-elsparkesykkel-markedet-i-oslo-i-fremtiden-ka>
- Taniguchi, A. & Fujii, S. (2006). Promoting Public Transport Using Marketing Techniques in Mobility Management and Verifying their Quantitative Effects. *Transportation*, 34(1), 37. <https://doi.org/10.1007/s11116-006-0003-7>
- Teigen, K. H. (2020, 13. mars ). motivasjon. I *Store norske leksikon*. <https://snl.no/motivasjon>
- Tennøe, T. & Johannessen, F. A. (2019, 8. juli). *El-sparkesykler blir en del av kollektiv-transporten*. Teknologirådet. <https://teknologiradet.no/el-sparkesykler-blir-en-del-av-kollektivtransporten/>
- Tennøy, A., Øksenholt, K. V., Tønnesen, A. & Hagen, O. H. (2017 ). *Kunnskapsgrunnlag: Areal- og transportutvikling for klimavennlige og attraktive byer: sammendrag* (1593b/2017). Transportøkonomisk institutt. <https://www.toi.no/publikasjoner/kunnskapsgrunnlag-areal-og-transportutvikling-for-klimavennlige-og-attraktive-byer-article34573-8.html>
- Teori. (u.å.). I *Store norske leksikon*. <https://snl.no/teori>
- Thomas, M. J., Syse, A. & Gleditsch, R. F. (2020). *Nasjonale befolkningsframskrivinger 2020. Modeller, forutsetninger og resultater* (2020/24). Statistisk sentralbyrå. [https://www.ssb.no/befolkning/artikler-og-publikasjoner/\\_attachment/422992](https://www.ssb.no/befolkning/artikler-og-publikasjoner/_attachment/422992)
- Thøgersen, J. (2007). Social Marketing of Alternative Transportation Modes. I T. Gärling & L. Steg (Red.), *Threats from car traffic to the quality of urban life: problems, causes, and solutions*. Emerald.
- Thøgersen, J. (2014). Social Marketing in Travel Demand Management. I T. Gärling, D. Ettema & M. Friman (Red.), *Handbook of Sustainable Travel* (s. 113-129). Springer Netherlands. [https://doi.org/10.1007/978-94-007-7034-8\\_8](https://doi.org/10.1007/978-94-007-7034-8_8)



- Tokheim, L.-A., Høidalen, Ø. & Fuglaas, G. (2021). *Er elbilen et bærekraftig alternativ til fossilbilen?* Universitetet i Sørøst-Norge. <https://openarchive.usn.no/usn-xmlui/bitstream/handle/11250/2725098/2021-01-27%20Rapport%20elbil%20Tokheim%20H%c3%b8idalen%20Fuglaas.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Transport økonomisk institutt. (u.å.). *FRAME-D: Finding new Routes to Active Mobility in Everyday Life through Digitalisation*. Hentet 10. juni fra <https://www.toi.no/framed/>
- Tønnesen, A. & Knapskog, M. (2017). *Bygdepakke Bø. Et forprosjekt om utvikling av klimavennlige og attraktive bygder* (1563/2017). Transportøkonomisk institutt. <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=44957>
- Tørnblad, S. H., Kallbekken, S., Korneliussen, K. & Mideksa, T. K. (2014). Using mobility management to reduce private car use: Results from a natural field experiment in Norway. *Transport policy*, 32, 9-15. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2013.12.005>
- United Nations. (1992). *Agenda 21 : United Nations Conference on Environment & Development Rio de Janeiro, 3 to 14 June 1992*. United Nations Division for Sustainable Development. <https://sustainabledevelopment.un.org/outcomedocuments/agenda21>
- United Nations. (2012). *The future we want* (A/RES/66/288). United Nations. [https://www.un.org/ga/search/view\\_doc.asp?symbol=A/RES/66/288&Lang=E](https://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/66/288&Lang=E)
- United Nations. (2016). *Mobilizing Sustainable Transport for Development: Analysis and Policy Recommendations from the United Nations Secretary-General's High-Level Advisory Group on Sustainable Transport*. United Nations. <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/2375Mobilizing%20Sustainable%20Transport.pdf>
- United Nations. (2021). *Sustainable Transport*. <https://sustainabledevelopment.un.org/topics/sustainabletransport>
- Vargo, S. L. & Lusch, R. F. (2004). Evolving to a New Dominant Logic for Marketing. *Journal of Marketing*, 68(1), 1-17. <https://doi.org/10.1509/jmkg.68.1.1.24036>
- Vy. (u.å.). *Velkommen til Vybil*. Hentet 3. juni fra <https://www.vy.no/alt-om-reisen/andre-transportmidler/vybil>
- Wergeland, E. S. (2021). Køyning & kjensler. *Plan*, 53(1), 14-21. [http://www.idunn.no/plan/2021/01/koeyring\\_kjensler](http://www.idunn.no/plan/2021/01/koeyring_kjensler)
- WHO. (2011). *Burden of disease from environmental noise- Quantification of healthy life years lost in Europe*. [https://www.who.int/quantifying\\_ehimpacts/publications/e94888.pdf](https://www.who.int/quantifying_ehimpacts/publications/e94888.pdf)
- WHO. (2018). *Environmental noise guidelines- for the European Region*. [https://www.euro.who.int/\\_data/assets/pdf\\_file/0008/383921/noise-guidelines-eng.pdf](https://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0008/383921/noise-guidelines-eng.pdf)
- WMA. (2018, 9 juli). *WMA declaration of Helsinki- ethical principles for medical research involving human subjects*. <https://www.wma.net/policies-post/wma-declaration-of-helsinki-ethical-principles-for-medical-research-involving-human-subjects/>
- Wæhle, E., Dahlum, S. & Grønmo, S. (2020, 14. mai). case-studie. I *Store norske leksikon*. <https://snl.no/case-studie>
- Øksenholt, K. V. & Aarhaug, J. (2015). *Kollektivtransport for personer med nedsatt funksjonsevne – erfaringer fra ikke-brukere* (TØI rapport 1433/2015). Transportøkonomisk institutt. <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=41325>

## Vedlegg nr. 1: NSD godkjenning

# NSD NORSK SENTER FOR FORSKNINGSDATA

### **NSD sin vurdering**

#### **Prosjekttittel**

Oslo "Skinnebyen"

#### **Referansenummer**

684076

#### **Registrert**

23.11.2020 av Nanna Strand Opsal - nanna.strand.opsal@nmbu.no

#### **Behandlingsansvarlig institusjon**

Norges miljø- og biovitenskapelige universitet – NMBU / Fakultet for landskap og samfunn / Institutt for folkehelsevitenskap

#### **Prosjektansvarlig (vitenskapelig ansatt/veileder eller stipendiat)**

Sheri Lee Bastien, sheri.lee.bastien@nmbu.no, tlf: 4767231201

#### **Type prosjekt**

Studentprosjekt, masterstudium

#### **Kontaktinformasjon, student**

Nanna Strand Opsal, nanna.vso@gmail.com / nanna.strand.opsal@nmbu.no, tlf: 90244331

#### **Prosjektperiode**

01.01.2021 - 01.09.2021

#### **Status**

04.01.2021 - Vurdert

#### **Vurdering (1)**

---

04.01.2021 - Vurdert

Det er vår vurdering at behandlingen av personopplysninger i prosjektet vil være i samsvar med personvernlovgivningen så fremt den gjennomføres i tråd med det som er dokumentert i meldeskjemaet med vedlegg den 04.01.2021, samt i meldingsdialogen mellom innmelder og NSD.

Behandlingen kan starte.

#### MELD VESENTLIGE ENDRINGER

Dersom det skjer vesentlige endringer i behandlingen av personopplysninger, kan det være nødvendig å melde dette til NSD ved å oppdatere meldeskjemaet. Før du melder inn en endring, oppfordrer vi deg til å lese om hvilke typer endringer det er nødvendig å melde:

[https://nsd.no/personvernombud/meld\\_prosjekt/meld\\_endringer.html](https://nsd.no/personvernombud/meld_prosjekt/meld_endringer.html)

Du må vente på svar fra NSD før endringen gjennomføres.

#### TYPE OPPLYSNINGER OG VARIGHET

Prosjektet vil behandle alminnelige kategorier av personopplysninger frem til 01.09.2021.

#### LOVLIG GRUNNLAG

Prosjektet vil innhente samtykke fra de registrerte til behandlingen av personopplysninger. Vår vurdering er at prosjektet legger opp til et samtykke i samsvar med kravene i art. 4 og 7, ved at det er en frivillig, spesifikk, informert og utvetydig bekreftelse som kan dokumenteres, og som den registrerte kan trekke tilbake. Lovlig grunnlag for behandlingen vil dermed være den registrertes samtykke, jf. personvernforordningen art. 6 nr. 1 bokstav a.

#### PERSONVERNPRINSIPPER

NSD vurderer at den planlagte behandlingen av personopplysninger vil følge prinsippene i personvernforordningen om:

- lovlighet, rettferdighet og åpenhet (art. 5.1 a), ved at de registrerte får tilfredsstillende informasjon om og samtykker til behandlingen
- formålsbegrensning (art. 5.1 b), ved at personopplysninger samles inn for spesifikke, uttrykkelig angitte og berettigede formål, og ikke videre behandles til nye uforenlige formål
- dataminimering (art. 5.1 c), ved at det kun behandles opplysninger som er adekvate, relevante og nødvendige for formålet med prosjektet
- lagringsbegrensning (art. 5.1 e), ved at personopplysningene ikke lagres lengre enn nødvendig for å oppfylle formålet

#### DE REGISTRERTES RETTIGHETER

Så lenge de registrerte kan identifiseres i datamaterialet vil de ha følgende rettigheter: åpenhet (art. 12), informasjon (art. 13), innsyn (art. 15), retting (art. 16), sletting (art. 17), begrensning (art. 18), underretning (art. 19), dataportabilitet (art. 20).

NSD vurderer at informasjonen som de registrerte vil motta oppfyller lovens krav til form og innhold, jf. art.

12.1 og art. 13.

Vi minner om at hvis en registrert tar kontakt om sine rettigheter, har behandlingsansvarlig institusjon plikt til å svare innen en måned.

#### FØLG DIN INSTITUSJONS RETNINGSLINJER

NSD legger til grunn at behandlingen oppfyller kravene i personvernforordningen om riktighet (art. 5.1 d), integritet og konfidensialitet (art. 5.1. f) og sikkerhet (art. 32).

For å forsikre dere om at kravene oppfylles, må dere følge interne retningslinjer og eventuelt rådføre dere med behandlingsansvarlig institusjon.

#### OPPFØLGING AV PROSJEKTET

NSD vil følge opp underveis (hvert annet år) og ved planlagt avslutning for å avklare om behandlingen av personopplysningene er avsluttet/pågår i tråd med den behandlingen som er dokumentert.

Lykke til med prosjektet!

Kontaktperson hos NSD: Gry Henriksen

Tlf. Personverntjenester: 55 58 21 17 (tast 1)



## Vedlegg nr. 2: Informasjonsskriv

### Vil du delta i forskningsprosjektet

### OSLO – «Skinnebyen»?

Dette er et spørsmål til deg om å delta i et forskningsprosjekt hvor formålet er å **kartlegge forholdet et utvalg bilister i Oslo har til personbil versus offentlige transportløsninger og deres opplevelse av kollektivtilbudet i Oslo.**

I dette skrivet gir vi deg informasjon om målene for prosjektet og hva deltakelse vil innebære for deg.

#### Formål

Mitt navn er Nanna Strand Opsal og jeg er masterstudent ved Norges miljø- og biovitenskapelige universitet. Gjennom intervjuer er formålet med studien å kartlegge forholdet et utvalg bilister i Oslo har til personbil versus offentlige transportløsninger og deres opplevelse av kollektivtilbudet i Oslo. Ikke minst er formålet å få innsikt i eventuelle eksisterende barrierer som fremmer personbilbruk og reduserer bruk av kollektivtransport.

#### Hvem er ansvarlig for forskningsprosjektet?

Norges miljø- og biovitenskapelige universitet, NMBU, institutt for folkehelsevitenskap. Intern veileder fra NMBU er Sheri Lee Bastien: [sheri.lee.bastien@nmbu.no](mailto:sheri.lee.bastien@nmbu.no)

Opgaven skal skrives på vegne av Brekke & Strand Akustikk AS og er en del av en større visjon om å fremme kollektivtransport som et alternativ til personbil. Veileder ved Brekke & Strand er Sigmund Olafsen: [so@brekkestrand.no](mailto:so@brekkestrand.no). Brekke & Strand vil kun få tilgang til konfidensiell informasjon og de vil først og fremst veilede i forbindelse med innhold og innspill til arbeidet med masteroppgaven.

#### Hvorfor får du spørsmål om å delta?

Du forespørres herved om å delta i intervju i forbindelse med en masteroppgave i folkehelsevitenskap ved NMBU i samarbeid med Brekke & Strand AS. Totalt er målet å rekruttere åtte intervjudeltagere som eier eller leaser bil, er i jobb eller permittert fra jobb, som bor i Oslo og som ønsker å bidra til denne masteroppgaven. For at det skal være mulig å gjennomføre studien innenfor rammen på et halvt år er det satt noen kriterier som du må oppfylle dersom du ønsker å delta- noe selvfølgelig håper at du vil!

- intervjudeltagerne må kunne forstå- og snakke norsk tilnærmet flytende
- må være bosatt i Oslo og ha bodd i Oslo i minst 5 år
- må være over 20 år
- må eie, lease eller være en del av et bilkollektiv
- må være yrkesaktiv (kan være permittert)
- villig til å delta i forskningsstudiet

#### Hva innebærer det for deg å delta?

Deltagerne får muligheten til å dele sine erfaringer og tanker om kollektivtilbudet i Oslo og om personbilbruk i et intervju med meg. Intervjuene vil gjennomføres etter nærmere avtale og vil ha en varighet på 45- 60 min. Intervjuene vil gjennomføres som individuelle semistrukturerte intervjuer. Ønsket er at dette skal bidra til en ro og fortrolighet som legger forholdene til rette for at intervjudeltagerne kan dele sine tanker og

meninger fritt. Analysen av datamaterialet vil bli gjennomført som systematisk tekstkondensering (eng: Systematic Text Condensation, STC) med sikte på å utvikle kunnskap om intervjudeltagernes motivasjon, opprettholdende faktorer og barrierer for å i økende grad benytte seg av kollektiv tilbudet i Oslo.

Intervjuene vil bli tatt opp med en lydopptaker, og jeg vil ha en liten notatbok med til feltnotater. Intervjuet vil bli tatt opp med det formål om at fokuset skal være på dialogen og ikke på å notere underveis. Jeg er interessert i å høre dine opplevelser og tanker, og vil bli svært takknemlig om du ønsker å dele dine erfaringer og bidra til gjennomføringen av denne masteroppgaven.

### **Det er frivillig å delta**

Det er frivillig å delta i prosjektet. Hvis du velger å delta, kan du når som helst trekke samtykket tilbake uten å oppgi noen grunn. Alle dine personopplysninger vil da bli slettet. Det vil ikke ha noen negative konsekvenser for deg hvis du ikke vil delta eller senere velger å trekke deg.

### **Ditt personvern – hvordan vi oppbevarer og bruker dine opplysninger**

Vi vil bare bruke opplysningene om deg til formålene vi har fortalt om i dette skrivet. Vi behandler opplysningene konfidensielt og i samsvar med personvernregelverket.

Min interne veileder fra NMBU Sheri Lee Bastien og jeg vil være de eneste som har tilgang på datamaterialet i sin helhet. Øvrige inkludert Brekke & Strand vil kun ha tilgang til konfidensiell informasjon. Lydopptakene vil bearbeides (transkriberes) for hånd og det vil ikke bli brukt et dataprogram til dette. Informasjon som navn, alder og arbeidsplass (ikke- sensitive- personopplysninger) vil først noteres på et ark, deretter i et eget dokument og vil i likhet med utkast til masteroppgaven skrives på egen PC. Det opprinnelige arket med personopplysninger vil dernest makuleres. Masteroppgaven og personopplysningene vil oppbevares i henhold til NMBU sine retningslinjer for data med begrenset konfidensialitet «GUL» (<https://isis.nmbu.no/pages/viewpage.action?pagelid=15466541>). Det vil si at materialet vil oppbevares på NMBU OneDrive 365, LargeServer (W:). I masteroppgaven vil noen utvalgte sitater og erfaringer beskrives, men innholdet er konfidensielt og deltagerne vil ikke kunne gjenkjennes i siteringen.

### **Hva skjer med opplysningene dine når vi avslutter forskningsprosjektet?**

Opplysningene anonymiseres når prosjektet avsluttes/oppgaven er godkjent, noe som etter planen er senest den 01.09.2021. Personopplysninger og lydopptak vil destrueres og slettes når oppgaven er godkjent.

Så lenge du kan identifiseres i datamaterialet, har du rett til:

- innsyn i hvilke personopplysninger som er registrert om deg, og å få utlevert en kopi av opplysningene,
- å få rettet personopplysninger om deg,
- å få slettet personopplysninger om deg, og
- å sende klage til Datatilsynet om behandlingen av dine personopplysninger.

### **Hva gir oss rett til å behandle personopplysninger om deg?**

Vi behandler opplysninger om deg basert på ditt samtykke. På oppdrag fra *Norges miljø- og biovitenskaplige universitet, NMBU*, har NSD – Norsk senter for forskningsdata AS vurdert at behandlingen av personopplysninger i dette prosjektet er i samsvar med personvernregelverket.

## **Covid- 19- Tilrettelegging**

Tiltak med tanke på Covid- 19 vil bli nødt til og evalueres kontinuerlig og tilpasses etter status på det aktuelle tidspunktet. Forhåndsregler vil bli tatt. Med individuelle intervjuer vil det være enkelt å tilrettelegg for en- til to meters avstand, uavhengig om intervjuet avholdes utendørs eller innendørs. Det vil være antibac og munnbind tilgjengelig, intervjusettingen vil tilpasses anbefalingene og intervjudeltagernes ønsker på det aktuelle tidspunktet. Dersom det ikke er mulig å møtes ansikt- til ansikt så vil et alternativ være å gjennomføre intervjuene via Skype, Zoom eller Teams.

### **Hvor kan jeg finne ut mer?**

Hvis du har spørsmål til studien, eller ønsker å benytte deg av dine rettigheter, ta kontakt med:

- NMBU, førsteamanuensis Sheri Lee Bastien: +47 67 231 201: [sheri.lee.bastien@nmbu.no](mailto:sheri.lee.bastien@nmbu.no)
- Vårt personvernombud: Hanne Pernille Gulbrandsen: 402 81 558: [personvernombud@nmbu.no](mailto:personvernombud@nmbu.no)
- Student: Nanna Strand Opsal: +47 90 244 331: [nanna.strand.opsal@nmbu.no](mailto:nanna.strand.opsal@nmbu.no)
- Brekke & Strand AS: seniorforsker ph.d. Sigmund Olafsen: [so@brekkestrand.no](mailto:so@brekkestrand.no)

Hvis du har spørsmål knyttet til NSD sin vurdering av prosjektet, kan du ta kontakt med:

- NSD – Norsk senter for forskningsdata AS på epost ([personverntjenester@nsd.no](mailto:personverntjenester@nsd.no)) eller på telefon: 55 58 21 17.

Med vennlig hilsen

Prosjektansvarlig  
(Sheri Lee Bastien)

Student  
(Nanna S. Opsal)

-----

## Vedlegg nr. 3: Samtykkeerklæring

Jeg har mottatt og forstått informasjon om prosjektet «OSLO- skinnebyen» og har fått anledning til å stille spørsmål. Jeg samtykker til:

- å delta i intervju som vil bli tatt opp med lydopptaker
- Jeg samtykker til at mine opplysninger behandles frem til prosjektet er avsluttet

-----  
(Signert av prosjektdeltaker, dato)

## Vedlegg nr. 4: Intervjuguide

Informasjonen om prosjektet og hvordan intervjuet skal foregå vil bli repetert før intervjuet starter. Kontaktinformasjon **navn og kjønn** vil noteres ned før båndopptakeren starter. Etter at båndopptaker er startet så vil jeg spørre om de **samtykker** til at intervjuet bli tatt opp. Andre spørsmål: **alder og sivilstatus**

FORSKNINGSSPØRSMÅL	INTERVJUSPØRSMÅL
<p><b>Innledende spørsmål</b></p> <p>Tema: Oslo</p>	<p><b>Hvordan</b> opplever du Oslo som by og hvorfor har du valgt å bosette deg her?</p> <p>[Med utgangspunkt i svar] Hva er det som gjør at du trives/ ikke trives i Oslo?</p> <p>Hva er det beste og verste med Oslo slik du ser det?</p>
<p><b>Har bilen er sentral rolle i forbindelse med ferdsel til og fra jobb?</b></p> <p><b>Er bilen et verktøy i arbeidshverdagen?</b></p> <p>Tema: arbeid og bil</p>	<p><b>Hvilken</b> type jobb har du (yrke/ beskrivelse av arbeid)?</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Arbeidsoppgaver</li></ul> <p>Har du en «fast arbeidsplass» eller varierer arbeidsplassen med arbeidsoppgaver?</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Eksempelvis rørleggermester – oppdrag</li></ul> <p>Benytter du bilen til og fra jobb eller i arbeidstiden?</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Hvis «ja» på hvilken måte?</li><li>- Bilen som et nødvendig «verktøy» eller et «lettvint» verktøy?</li><li>- Fordeler/ ulemper?</li></ul>
<p><b>Hva er bilistenes forhold til bil og hvordan anvender de bilen i hverdagen?</b></p> <p>Tema: bilbruk</p>	<p><b>Hvorfor</b> har du valgt å ha bil?</p> <p>Har du parkeringsplass, evt. Hvor mange?</p> <p>I hvilke sammenhenger bruker du bilen i dag, hvor ofte og hvor regelmessig?</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- [korte/ lengre distanser]</li><li>- Bevisst valg å bruke bilen, eller rutinepreget i enkelte sammenhenger?</li></ul>
<p>Tema: fordeler, livskvalitet og helse</p>	<p><b>Hva</b> bidrar bilen med av positive fordeler i hverdagen?</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Bidrar tilgangen til egen personbil til økt <b>livskvalitet</b>?</li></ul> <p>Tenker du at bilen påvirker opplevelse du har av helsen din?</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Positivt og negativt?</li></ul>
<p>Tema: barrierer for å velge bort bil</p>	<p><b>Kunne</b> du i dag valgt bort bilen?</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- [svar] kan du utdype ja/nei?</li><li>- Hvorfor har du ikke gjort det til nå?</li></ul>

<p>Tema: omgangskrets</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hva måtte du ha «ofret»/ for å kjøre kollektivt i stedefor?</li> <li>- Hvordan ville det evt. Påvirket livskvaliteten å ikke ha tilgang på egen personbil?</li> <li>- Tror du at du hvis du hadde bestemt deg for det, at du kunne ha valgt bort bilen?</li> </ul> <p><b>Er</b> det mange i din omgangskrets som har bil?</p>
<p><b>Hvilken opplevelse har intervjudeltageren av kollektiv tilbudet i Oslo?</b> Tema: opplevelse av kollektivtilbudet i Oslo</p>	<p><b>Hvordan</b> opplever du kollektivtilbudet i Oslo?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- er dagens tilbud tog, t- bane, trikk og buss tilstrekkelig tilpasset innbyggerne i Oslo sine behov?</li> <li>- Opplever du tilbudet som godt nok?</li> </ul>
<p>Tema: tilgang og avganger</p>	<p>Hvor langt er det fra bosted til nærmeste holdeplass: tog, t- bane, trikk og buss?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- hvor hyppig er avgangene?</li> </ul> <p>Er det mulig å reise kollektivt til arbeid?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- [svar] hva er det som muliggjør evt. gjør det vanskelig?</li> </ul>
<p>Tema: bruksområdet, fordeler &amp; barrierer</p>	<p><b>Hvor</b> ofte og i hvilke sammenhenger benytter du deg av kollektive fremkomstmidler?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De gangene du reiser kollektivt, hva er fordelene med dette valget?</li> <li>- Teoretisk sett kunne du valgt å kjøre kollektiv oftere?</li> <li>- Ønsker du å kjøre kollektivt oftere?</li> <li>- [begrunnelse] hvis ja/nei, hva er det som hindrer deg i å velge dette? Eller hva er det kollektive alternativer ikke har som bilen har?</li> </ul>
<p>Tema: helse, livskvalitet og kollektivtransport</p>	<p><b>Vil</b> du si at kollektiv transport påvirker helsen din positivt eller negativt?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Har den betydning for din opplevde grad av livskvalitet?</li> </ul>
<p><b>Hva skal til for at bilistene ønsker å kjøre kollektivt?</b> Tema: motiverende faktorer &amp; «influential others»</p>	<p><b>Er det</b> noe noen kunne sagt til deg, som ville økt sannsynligheten for at du ville <u>vurdert</u> å reise kollektivt i hverdagen i de situasjoner hvor du i dag benytter personbil?</p> <p>Hvis du fikk valget mellom å sitte 50 min på offentlige kommunikasjonsmiddel (tog, trikk, buss eller tog) i 50 min og du er garantert en sitteplass eller å kjøre 50 min i bil hva hadde du foretrukket?</p>

**Hva tenker du?**

Tema: egne tanker om motiverende faktorer

**Hvordan har COVID- 19 påvirket personbilbruk og kollektivtransport?**

Tema: COVID- 19

**Har** du noen tanker om hva som kunne vært annerledes, eller hva som skal til for at flere skal ØNSKE å benytte seg av kollektivtransport oftere?

- **Fordeler og ulemper**

**Hva** tenker du om beboerparkeringer?

**Har** Covid- 19 påvirket noen av svarene du har gitt?

- (svar) hvilke svar og på hvilken måte?
- Tror du svarene ville vært annerledes hvis intervjuet ble holdt et år tidligere?
- Tror du Covid-19 kommer til å endre folks kriterier for bilbruk og kollektive reisealternativer?

Avslutningsvis vil deltageren bli spurt om de ønsker å tilføye noe og hvordan det var å bli intervjuet om bilbruk og opplevelse av kollektivtilbudet i Oslo. Videre hvordan opplevelsen av intervjuet var og om de tenker at intervjuer som har som formål å få innsikt i en målgruppes tanker og meninger er nyttig.



**Norges miljø- og biovitenskapelige universitet**  
Noregs miljø- og biovitenskapelige universitet  
Norwegian University of Life Sciences

Postboks 5003  
NO-1432 Ås  
Norway