



Norges miljø- og
biovitenskapelige
universitet

Masteroppgave 2022 30 stp
Fakultet for landskap og samfunn

Opplevelser av veitrafikkstøy fra Riksvei 4 – Trondheimsveien

En kvalitativ studie

Lykke Michaela Myhrvold
Folkehelsevitenskap

Forord:

Denne masteroppgaven er skrevet som avslutning på mitt toårige masterforløp i Folkehelsevitenskap ved Norges miljø- og biovitenskapelige universitet. Utdannelsen har gitt meg bred innsikt i ulike aspekter ved folkehelsefaget, og jeg er særdeles tilfreds med de mulighetene studiet har gitt meg, og hvilke erfaringer jeg har tilegnet meg underveis.

I løpet av utdannelsen har vi fått presentert ulike temaer i relasjon til folkehelse, herunder støyens betydning for helsen. Temaet både interesserte og fasinerte meg, og da Brekke & Strand på mastertorgdagen lanserte muligheten for å skrive oppgave om opplevelser av veitrafikkstøy, fremstod dette som det riktige alternativet for meg. Jeg bodde selv svært støyutsatt til på Carl Berners plass i Oslo på det tidspunktet, og oppgaven kom til meg som en naturlig forlengelse av min egen opplevelse av støy.

Jeg vil først rette en spesiell takk til alle mine deltakere i denne studien. Deres bidrag med unik innsikt, og personlige opplevelser i tilknytning til trafikken på Trondheimsveien har dannet utgangspunkt for denne oppgaven. Deres fortellinger har videre skapt grunnlag for mitt personlige engasjement omkring situasjonen på veien.

Jeg vil deretter rette en stor takk til mine veiledere, Sheri Lee Bastien, hovedveileder fra institutt for folkehelsevitenskap, og Sigmund Olafsen, biveileder fra Brekke og Strand AS. Deres rosende ord og positive tilbakemeldinger underveis i oppgaveskrivingen, har bidratt til økt motivasjon og mestring.

I tillegg vil jeg takke min medstudent, Vanessa; for hyggelig samarbeid, vennskap og konstruktive samtaler underveis i prosessen.

Til slutt vil jeg takke Brekke og Strand AS og bydel Bjerke for initiativet til denne masteroppgaven. At dere har adressert behovet for mer kunnskap om opplevelser av veitrafikkstøy, ligger til grunn for dette prosjektet, noe jeg er svært takknemlig for. Jeg håper oppgaven kan bidra til ny innsikt om konsekvensene av trafikkstøy fra Trondheimsveien. I tillegg er håpet at denne undersøkelsen kan tydeliggjøre behovet for å igangsette tiltak som kan redusere støy fra veien, for deretter å forbedre bosituasjonen for menneskene i området.

Takk for tilliten.

Oslo, mai 2022

Lykke Michaela Myhrvold

Just listen to the music of the traffic in the city - Petula Clark, 1964.

Sammendrag:

Bakgrunn: Veitrafikkstøy er et folkehelseproblem, som er satt i sammenheng med blant annet stress, søvnforstyrrelser og høyt blodtrykk. I tillegg er støy fra veitrafikk en av de miljøutfordringene som rammer flest mennesker både i Norge, og i resten av verden. Selv om konsekvensene av veitrafikkstøy er godt dokumentert i forskningslitteraturen, finnes det svært få studier når det kommer til opplevelser av veitrafikkstøy. Bakgrunnen for denne studien er basert på bydel Bjerkes og Brekke og Strand AS sitt ønske om å kartlegge opplevelser av veitrafikkstøy blant mennesker som bor langs Trondheimsveien, henholdsvis ved Veitvet, Sletteløkka og Linderudsletta.

Formålet med denne studien er således å undersøke beboere langs Trondheimsveien opplevelser av veitrafikkstøy. Forskningsspørsmålet retter seg videre mot å undersøke om deltakerne kan relatere noen subjektive helseplager til støy, om de tar i bruk mestringsstrategier for å håndtere støy, og hvilke tiltak de kan se for seg for å redusere støy fra veien.

Metoden i denne studien er kvalitativ, med casestudie som forskningsdesign. Oppgaven er i tillegg basert på en hermeneutisk og fenomenologisk tilnærming, for best å besvare den gitte problemstilling. For å komme frem til resultatene har undersøkelsen benyttet seg av semistrukturerte intervjuer med åtte deltakere som alle er berørt av trafikkstøy fra Trondheimsveien. Dataene ble behandlet med hjelp av systematisk tekstkondensering som analysestrategi.

Resultater: Resultatene viser at deltakerne i studien overordnet sett er svært plaget av støy, og opplever manglende tiltak på veien som frustrerende. Noen av deltakerne hadde også helseplager de kunne relatere til støy, selv om andre anså denne sammenhengen som noe abstrakt. Ulike former for mestringsiltak for å håndtere støy ble brukt av samtlige deltakere, men med ulik grad av suksess. Deltakerne i studien trakk også frem forurensningen fra veien som en utfordring, som sammenlagt med støy stod som begrunnelse for manglende bruk av uteområder, og for at en del av deltakerne var i en flytteprosess vekk fra området.

Konklusjonen i denne oppgaven er å tydeliggjøre de utfordringene som er i forbindelse med støyproblematikken langs Trondheimsveien. Deltakerne opplever en høy grad av støybelastning, som påvirker dem i deres daglige liv. Ønsket er at undersøkelsen kan bidra som inspirasjon til fremtidige studier, og som en argumentasjon for å igangsette tiltak for å redusere støy. Håpet er å sikre mer helsefremmende bo- og nærmiljøer for beboerne i området.

Abstract:

Background: Road traffic noise is a public health issue, which is linked to, among other things, stress, sleeping disorders and high blood pressure. In addition, road traffic noise is one of the biggest environmental challenges affecting the Norwegian population. Although the consequences of road traffic noise is well documented in the research literature, there are very few studies looking in to the experiences of road traffic noise. The background of this study is based on the district of Bjerke and Brekke & Strands AS desire to further explore the experiences of road traffic noise among people living alongside Tronheimsveien, respectively at Veitvet, Sletteløkka and Linderudsletta.

The purpose of this study is therefore to investigate residents alongside Tronheimsveien and their experience of road traffic noise. The research question is aimed to investigate whether the participants can tie subjective health complaints to noise, whether they use coping strategies to deal with noise, if so which, and what measures they believe can reduce road traffic noise.

Method: This study is based on a qualitative method, with case study as research design. The thesis is also based on a hermeneutic and phenomenological approach, in order to best answer the research question. The study used semi-structured interviews with eight participants, all of whom are affected by road traffic noise from Tronheimsveien. The data was processed by using systematic text condensation as a analysis strategy.

Results: The results of this study shows that the participants were generally very bothered by road traffic noise, and that they find the lack of measures frustrating. Some of the participants also had health complaints in relation to noise, although others considered this connection to be somewhat abstract. Different forms of coping strategies to deal with noise were used by all the participants, but with varying degrees of success. The participants also pointed out the air pollution from the road as a challenge, which together with noise was identified as the main reason for not utilising outdoor areas, and why they wanted to move away from the area in general.

Conclusion: This thesis concludes with a need to clarify the challenges that are in connection to the road traffic noise problem along Tronheimsveien. The participants experience a high level of noise pollution, which affects them in their daily lives. The wish is that this study can contribute as an inspiration for future studies, and as an argument for initiating measures to reduce noise. The main goal is to ensure more health promoting living conditions and environments for the residents in the area.

Innholdsfortegnelse:

Forord:	1
Sammendrag:	2
Abstract:.....	3
Tabeller og figurer:	6
Begreper og forklaringer:.....	6
1. Introduksjon:	7
1.2 Problemstilling.....	10
1.3 Struktur og oppbygging	10
2.Bakgrunn	11
2.1.1 Støy.....	11
2.1.2 Folkehelse gjennom tidene	12
2.1.3 Relevant lovverk.....	13
2.1.4 Hvem har ansvar for folkehelsearbeidet	14
2.1.5 Betydningen av helsefremmende omgivelser og nabolag.....	16
2.1.6 Forurensning	17
2.1.7 Sosial ulikhet i helse	18
2.1.8 Subjektive helseplager.....	19
2.1.9 Hva skjer langs Trondheimsveien.....	20
2.2 Tidligere forskning og empiri	23
2.2.1 Støy og hjertekarsykdom	24
2.2.2 Støy og søvnforstyrrelser	24
2.2.3 Støy og psykiske lidelser	25
2.2.4 Støy og andre helseutfall	25
2.2.5 Støy og kvalitative studier	26
2.3 Litteratursøkeprosess	27
2.4 Teorigrunnlag.....	29
2.4.1. Sosiale helsedeterminanter:	29
2.4.2 Salutogenese	31
2.5 Oppsummering av kapitlet.....	32
3. Metode.....	33
3.1 Metodevalg og vitenskapsteoretisk posisjon.....	33
3.2 Forskningsdesign og datainnsamling	34
3.2.1 Intervjuguide.....	35
3.3 Rekruttering av deltakere	36
3.4 Utvalg:	37
3.5 Analysestrategi:.....	39
3.6 Kvalitetskrav til kvalitative studier:	41
3.7 Egen rolle som forsker:.....	42

3.8 Etikk:.....	44
3.9 Oppsummering av kapitlet:	45
4. Resultater.....	46
4.1 Det er her vi bor	47
4.1.1 Hjemmesituasjonen.....	47
4.1.2 Nærmiljøet.....	50
4.1.3 På godt og vondt.....	53
4.2 Sånn mestrer vi støyen	56
4.2.1 Hva vi gjør rent praktisk	57
4.2.2 Håndtering ved å involvere andre	58
4.3 Sosioøkonomisk posisjon.....	60
4.3.1 Urettferdighet.....	60
4.4 Endring på gang	63
4.4.1 Tiltak.....	64
4.4.2 Forventninger.....	66
4.5 Sånn påvirker det oss	69
4.5.1 Hva så med helsen?	69
4.6 Oppsummering av resultatene:.....	72
5. Diskusjon.....	73
5.1 Diskusjon over studiens resultater	73
5.1.1 Støy, bolig og nærmiljø	73
5.1.2 Helse og sosioøkonomi.....	75
5.1.3 Mestring og forventninger	78
5.2 Begrensninger og styrker ved oppgaven	80
5.2.1 Metodiske vurderinger.....	80
5.2.2 Egen rolle og oppnådde kvalitetskrav	82
5.3 Implikasjoner for videre forskning.....	84
6. Konklusjon	85
7. Referanseliste	86
8. Vedlegg	92
8.1 Intervjuguide.....	92
8.2 Godkjenning NSD.....	94
8.3 Samtykkeerklæring	96
Skriftlig samtykke:.....	97
8.4 Tabeller med oversikt over deler av analysestrategien.....	98

Tabeller og figurer

Figurer:

Figur 1. Støykart over Trondheimsveien, hentet fra Miljødirektoratet, 2021.....	8
Figur 2. Antall personer utsatt for støy, hentet fra Miljødirektoratet, 2021.....	9
Figur 3. Desibelskalaen, hentet fra norsk forening mot støy, 2022.....	11
Figur 4. Den sosiale gradienten, hentet fra Helsedirektoratet, 2022.....	19
Figur 5. Oversikt over antall husholdninger med lavinntekt i de forskjellige bydelene, hentet fra Oslo kommune, 2020.....	22
Figur 6. De sosiale helsedeterminantene, hentet fra Whitehead og Dahlgren, 1991.....	29
Figur 7. Opplevelse av sammenheng, hentet fra Idunn.no, 2022.....	32
Bilde over Trondheimsveien, hentet fra Groruddalen.no, 2020.....	72

Tabeller:

Tabell 1. Egen litteratursøkeprosess.....	28
Tabell 2. Utdragseksempel på eget analysearbeid.....	40
Tabell 3. Oversikt over resultater.....	46

Begreper og forklaringer

dB= Desibel

dBA= Desibelskalaen (en A-veiet skala)

FHI =Folkehelseinstituttet

FN = Forente nasjoner

Lden= Står for day/evening/night, og er et uttrykk for gjennomsnittsstøy gjennom døgnet

Lnight = Uttrykk for gjennomsnittsstøy gjennom natten

LpAeq,24 =Gjennomsnittsekvivalensen, et gjennomsnitt for døgnekvivalensen på støy

NTP= Nasjonal transportplan

OAS= Opplevelse av sammenheng

STC= Systematisk tekstkondensering

SVV= Statens Veivesen

TØI = Transportøkonomisk institutt

WHO = Verdens helseorganisasjon

1. Introduksjon

Temaet i denne studien er opplevelser av veitrafikkstøy fra Trondheimsveien, fortalt av mennesker som bor i direkte tilknytning til veien, henholdsvis ved Veitvet, Sletteløkka og Linderudsletta i bydel Bjerke. Studien tar således for seg unike og nærgående opplevelser omhandlende hvordan støyen påvirker beboerne i området. Herunder er fokuset på om de kan relatere noen subjektive helseplager til støy, hvordan de håndterer og mestrer støy, og hvilke forbedringstiltak de kan se for seg fra myndighetens side for å redusere støy fra veien. Under arbeidet med studien kom det frem vesentlige funn om de gitte fokusområder som oppgaven vil redegjøre for senere. I tillegg ble sosial ulikhet og betydningen av helsefremmende bomiljøer særdeles fremtredende i databehandlingsprosessen, da dette var temaer som de fleste deltakerne var opptatt av. Derfor vil oppgaven også inkludere betydningen av dette i et folkehelseperspektiv som et bærende element i oppgaven.

Ifølge verdens helseorganisasjon er støy et av de miljøproblemene som er skyld i størst sykdomsbyrde i Europa (WHO 2018). Retningslinjene skisserer ulike risikofaktorer knyttet til støy, med direkte utfall på diverse negative helseplager, så som forskjellige psykiske lidelser, søvnforstyrrelser og hjertekarsykdom (WHO 2018). Etersom støy defineres som uønsket lyd, er det individuelt hvordan hver enkelt av oss opplever støy, og hvorvidt en er plaget av støy vil derfor variere. I anbefalingene til WHO (2018), som også er veiledende for nasjonale anbefalinger, vises det til et ønsket støynivå på <55dB (desibel) på dagtid, og <45dB på nattetid for mennesker som bor i tilknytning til ulike støykilder. Støynivåer over dette øker risiko for sykdom, og er derfor en direkte trussel på folkehelsen (WHO 2018). Oppdaterte tall viser at nærmere 100 millioner mennesker i Europa er utsatt for støy fra veitrafikk hvert år, hvor hele 1,6 millioner menneskeliv går tapt som direkte følge av trafikkstøy (WHO 2018). I nasjonal sammenheng er støy å anse som forurensning ifølge forurensningsloven, hvor veitrafikk blir utpekt som den desidert største støykilden (Aasvang 2022). Ifølge forskning gjort av Folkehelseinstituttet var mellom 3-6% av den norske befolkningen svært plaget av veitrafikkstøy i 2012 (Aasvang 2022). Dette tallet har trolig økt med ytterligere befolkningsvekt i de store byene, hvor to millioner nordmenn i dag er utsatt for veitrafikkstøy utenfor egen bolig (Miljødirektoratet 2021, Aasvang 2022). I tillegg er det verdt å bemerke seg hvordan sosioøkonomisk status har betydningen for eksponeringen av støy og luftforurensning. Mennesker med mindre ressurser til selv å velge hvor de ønsker å bo, har oftere en tendens til å være utsatt for skadelige miljøfaktorer, som igjen øker risikoen for sykdom (Grønningsæter og Nilsen 2011). Det er en velkjent global utfordring at noen bydeler er mer helsefremmende enn andre, med grøntområder og rolige omgivelser. Andre deler av byene kan være mer utsatt for eksempelvis trafikk, støy, forurensning og kriminalitet. Dette er igjen med på å øke sosial ulikhet i helse, da risikofaktorene for å være utsatt for skadelige miljøfaktorer øker, hvis en bor i utsatte bomiljøer grunnet manglende ressurser, økonomi og sosial kapital (WHO 2018).

Det har i lang tid vært en åpen bevissthet rundt at boliger langs Trondheimsveien er utsatt for både støy og luftforurensning, utover anbefalt nivå (Brage 2020). Boligene her har vært svært støyutsatt siden 1970-tallet. I 2020 utarbeidet Brekke & Strand AS en rapport med oversikt over støyforurensningen i området, som viste betydelige forhøyede verdier av støy (Espejo og Olafsen 2020). Rapporten kom også med forslag til mulige tiltak for å redusere trafikkstøyen fra Trondheimsveien, som vil bli diskutert senere i oppgaven. Bydel Bjerke ønsket i den forbindelse utredning om hvordan beboerne i området opplever støyen, for å få tilleggs kunnskap om personlige erfaringer knyttet til støy, i tillegg til de fremlagte støydataene Brekke & Strand AS allerede hadde presentert.

Denne avhandlingen er en videreføring av Karoline Kjær Bakke (2021) sin masteroppgave fra NMBU i fjor, der hun undersøkte opplevelser av veitrafikkstøy ved Sletteløkka, også på initiativ av Brekke & Strand AS, og bydel Bjerke (Bakke 2021). Denne studien har derimot sitt primære utgangspunkt fra områdene rundt Trondheimsveien ved Veitvet, Sletteløkka og Linderudsletta, deriblant er det med et par deltakere fra Veitvetveien. Som sett på figur 1, ligger alle boligbyggene langs Trondheimsveien og Veitvetveten i rød støysone, satt til <math>< 55\text{dB}</math> av nasjonale myndigheter (Miljødirektoratet 2021).



Figur 1. støykart over Trondheimsveien. Hentet fra Miljødirektoratet, 2021

Som tidligere nevnt viser tall fra miljødirektoratet at ca. 2 millioner mennesker i Norge er utsatt for støy fra veitrafikk utenfor egen bolig hvert år (Miljødirektoratet 2021). Støymålinger og oversikt fra 1999, viser en økning på støyutsatte med 66% frem til 2019. Som vist i figur 2 er det flest som er utsatt for støy fra 55-59,9 dB, og deretter minsker antallet som er utsatt for verdier over dette. I 2019 var det 68.100 personer på landsbasis som var utsatt for 70dB eller mer (Miljødirektoratet 2021). I bydel Bjerke bor det henholdsvis 35.500 mennesker, hvor ca. 6400 av dem bor i delbydel Veitvet og omtrent 7500 i delbydel Linderud, som inkluderer Linderudsletta og Sletteløkka (Oslo kommune 2021). Ifølge rapporten utarbeidet av Brekke & Strand AS ligger områdene langs Trondheimsveien i betydelig rød sone med målinger rundt 74dB fra veien (Espejo og Olafsen 2020). Dette gjør befolkningen her til noen av de mest støyutsatte i landet, med omtrent 20dB mer enn det de anbefalte av grenseverdiene utenfor egen bolig.

Personer utsatt for 55,0 - 59,9 dB(A)	Personer utsatt for 60,0 - 64,9 dB(A)	Personer utsatt for 65,0 - 69,9 dB(A)	Personer utsatt for 70 - dB(A)
1 361 200	411 100	173 400	68 100

Figur 2. Antall personer utsatt for støy. Hentet fra Miljødirektoratet, 2021

Ifølge forurensningsforskriften er $L_{pAeq,24}$ (gjennomsnittsekvivalensen) derimot satt til $<42\text{dB}$ innendørs, målt med lukkede vinduer og ventiler (Forurensningsforskriften 2004). Ved overskridelse av disse grensene, er det eiere av støykilden som er lovpålagt å gjøre utbedringer. I tilfellet ved Trondheimsveien, som er en riksvei, er det Statens Veivesen (SVV) som hadde stått ansvarlig for dette. Innendørsstøy i området langs Trondheimsveien er trolig $<42\text{dB}$, samtidig er utendørsstøyen langt høyere enn anbefalt nivå. Hvis beboerne således åpner vinduene vil støyen innenfor få innpass i leilighetene, som igjen fører til vesentlige utfordringer. Relevant lovverk og ansvarsområder i forbindelse med støy, vil redegjøres for i kommende avsnitt senere i oppgaven.

Sammenhengen mellom hvordan ulike former for støy har en påvirkning på folkehelsen har vært forsket på i en årrekke (WHO 2018). Det er ikke vanskelig å finne vitenskapelige studier av høy kvalitet, som peker på hvordan støy kan være en årsak til diverse negative helseutfall. Herunder ses det signifikante sammenhenger mellom støy og blant annet økt risiko for hjerteinfarkt, depresjon og søvnforstyrrelser (Babisch 2008, Fyhri og Aasvang 2010, Aasvang 2022). På den andre siden finnes det svært lite kvalitativ forskning om hvordan mennesker som bor tett på støykilder opplever dette, og hvordan støyen påvirker dem i deres daglige liv. Det er vesentlig å bemerke seg, da et vitenskapelig kunnskapshull på området, styrker argumentasjonen for hvorfor nettopp denne undersøkelsen om unike opplevelser og erfaringer om veitrafikkstøy er av betydning. Forhåpentligvis vil denne studien bidra til ny innsikt på området, og avdekke kunnskap om trafikkstøy som det ikke finnes detaljer om fra tidligere. Forskningsgrunnlaget for denne studien, herunder manglende kvalitative studier, vil bli presentert og diskutert senere i oppgaven.

1.2 Problemstilling

Hittil har oppgaven forsøkt å gi en kort introduksjon om temaet veitrafikkstøy fra Trondheimsveien, og på hvilken måte temaet kan ses i lys av et folkehelseperspektiv. Det er forsøkt å synliggjøre hvordan konsekvenser av støy kan ha betydning for diverse helseutfall, og hvorfor nettopp denne studien kan bidra til viktig kunnskap om unike opplevelser om støy. Støy som en skadelig miljøfaktor er en økende bekymring i folkehelsearbeidet, hvor mer forskning og økt fokus på konsekvensene av støy, parallelt med en økning i befolkningstetthet, medfører utfordringer verden over (WHO 2018). Det manglende vitenskapelige kunnskapsgrunnlaget når det kommer til kvalitative studier er likevel tankevekkende, og er bidragsytende som argumentasjon for denne oppgaven. På bakgrunn av overnevnt introduksjon til oppgaven, ønsker studien videre å ta utgangspunkt i hvordan beboerne i området opplever støy, og hvilken betydning støyen har i deres daglige liv. Problemstillingen er derfor som følger:

Hvilke opplevelser av veitrafikkstøy har beboere som er bosatt tett på Trondheimsveien ved Veitvet, Sletteløkka og Linderudsletta?

I tillegg ønsker oppgaven å undersøke ytterligere forskningsspørsmål for bredere forståelse på området: 1) Opplever beboerne subjektive helseplager som de relaterer til støy fra Trondheimsveien? 2) Tar beboerne i bruk spesifikke mestringsstrategier for å håndtere støy? 3) Og har beboerne noen konkrete forslag til forbedringstiltak for å redusere støy fra Trondheimsveien?

1.3 Struktur og oppbygging

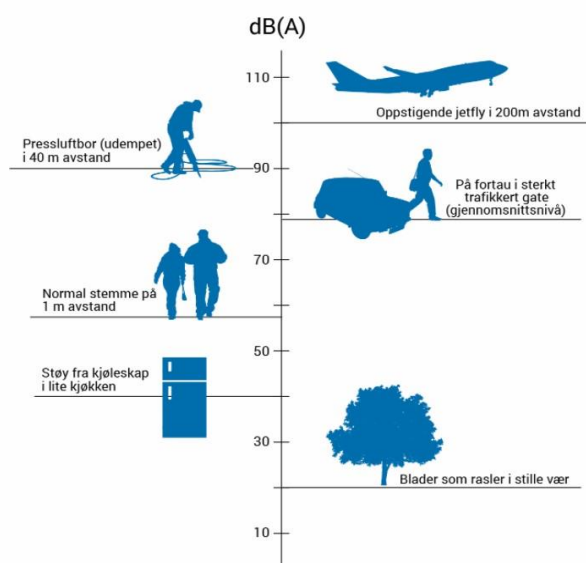
Denne oppgaven vil i det følgende kapittel presentere bakgrunn for studien, med tanke på relevante politiske føringer, lovverk, forskning og teori. Dette skal bygge opp om studiens relevans i henhold til folkehelsefaget, samt argumentasjon for betydningen av mer dyptgående kunnskap på området. Deretter vil studie presentere metodevalg, herunder; vitenskapsteoretisk posisjon, datainnsamlingsmetode og forskningsdesign, rekrutteringsprosess, utvalg, analysestrategi, kvalitetskrav og etiske overveielser. På bakgrunn av analyseprosessen av de kvalitative forskningsintervjuene, vil studien således presentere resultatene og de utvalgte temaer. Dette danner grunnlaget for diskusjonskapittelet, hvor resultatene vil bli diskutert opp mot valgt teori, forskning og empiri. Videre vil styrker og svakheter ved metodevalg og egen rolle tydeliggjøres i egne avsnitt, og oppgaven vil komme med implikasjoner for videre forskning. Studien vil til slutt fremlegge et sammendrag over de mest fremtredende funn, ved å konkludere med hva oppgaven har funnet mest vesentlig å presentere. Relevante vedlegg vil ligge etter litteraturlisten.

2. Bakgrunn

I følgende avsnitt vil rasjonale og bakgrunn for oppgaven bli presentert. Herunder ønskes det å vise til veiledninger og anbefalinger knyttet til støy og folkehelse, samt politiske føringer, ansvarsområder og relevant lovverk på området. Det vil også bli redegjort for betydningen av forurensning, nærområdet og sosial ulikhet i helse, som alle er komponenter som anses vesentlige for oppgaven. En oppdatering av hva som skjer langs Trondheimsveien vil også vies sitt eget delavsnitt. Oppgaven vil peke på tidligere forskning, og vise til en oppdatert kunnskapsstatus på feltet. Litteratursøkeprosess vil bli beskrevet, før valgt teori blir presentert.

2.1.1 Støy

Som tidligere nevnt er støy å anse som forurensning ifølge forurensningsloven (Forurensningsloven 1983). Støy oppfattes som uønsket lyd, og perseptiveres ulikt mellom ulike individer (Miljødirektoratet 2021). Støy måles i desibelskalaen (dB(A)), som er en logaritmisk og matematisk skala, som ikke følger normalkurve. Det vil si at ved en endring i 10dB, tidobles lyden, hvor lydenergien derimot dobles ved en økning på kun 3dB. Den laveste lyden vi mennesker kan høre er 0dB, mens den høyeste lyd vi kan prosessere er 140dB. Selv om en økning i 10dB rent reelt er en tidobling i lyden, oppfattes denne økningen stort sett kun som en fordobling. 3dB som i motsetning tilsvarer en dobling i lyden, oppfattes gjerne som en begrenset forhøyning (Norsk forening mot støy 2022). Økning på 5-6dB vil derimot være tydelig. Som bemerket vil lyd og støy oppfattes forskjellig, ved at noen kan oppleve støyplager, der andre ikke finner støyen generende. Sensitiviteten vår ovenfor støy preges følgelig av store variasjoner. Desibelskalaen er utarbeidet for å kunne omtale lyd og støy på en håndterbar måte.



Figur 3. Desibelskalaen, hentet hos norsk forening mot støy, 2022

Når det kommer til støy i byutviklingen, bruker vi i nasjonal sammenheng; *Veileder til retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442)*, som er utarbeidet for å regulere støy i byggeprosesser. Veiledningen skal forebygge fremtidige støyproblemer, ved å hindre utbygging av boligbygg i områder med mye støy (Klima og miljødepartementet 2021). Veilederen skiller mellom hvit, grønn, gul og rød sone, og kommer med tydelige anbefalinger til at det kun skal bygges nye boliger i gul sone hvis det utføres bøteleggende tiltak, mens det i aller høyeste grad skal unngås å bygge nybygg i rød støysone. Gul sone er definert som en vurderingssone mellom 55-65dB, mens rød sone ligger >65dB (Klima og miljødepartementet 2021). Igjen må det poengteres at områdene langs Trondheimsveien allerede ligger i rød støysone, og at det derfor ikke er anbefalt å bygge nybygg der. Selv om det er ønskelig at veilederen ligger til grunn for alle planprosesser i henhold til plan- og bygningsloven, skal det påpekes at retningslinjen kun er en veileder, og derfor ikke juridisk bindende. Relevant lovverk i relasjon til støy, vil redegjøres for i et kommende avsnitt.

Med tanke på veitrafikkstøy, er det flere faktorer som påvirker hvor sterk støyen fra veien vil oppfattes. Det være seg blant annet trafikkmengde, trafikksammensetning, hastighet, værforhold, underlag, veistigning og kvaliteten på bildekkene (Statens-Vegvesen 2022). Samtlige faktorer påvirker sammenfatningen av støybildet, og støyen fra veitrafikken kan derfor variere med tanke på årstid, hastighet og hvilke biler som kjører på ulike tidspunkt av døgnet. Kompleksiteten av veitrafikkstøy er derfor utbredt. Likevel vil støyreducerende tiltak som eksempelvis nedsatt hastighet, ha mye å si for den totale støyopplevelsen, som oppgaven vil komme tilbake til (Miljødirektoratet 2021).

2.1.2 Folkehelse gjennom tidene

I 1986 holdt WHO deres første folkehelsekonferanse i Ottawa i USA. Konferansen satte standarden for hvordan verdenssamfunnet ønsket å fokusere på befolkningshelse som helhet, og hvordan de skulle snu utviklingen i diverse folkehelse sykdommer og pågående epidemier (Naidoo og Wills 2016). Tidligere hadde fokuset primært basert seg på medisinske behandlingsprinsipper ved å bekjempe sykdom først etter den hadde oppstått, mens det under konferansen ble iverksatt en holdningsendring ved å fokusere mer på å forebygge sykdom (WHO 1986). Ottawa Charteret hadde også et ambisiøst mål om å sikre god helse til hele verdens befolkning innen 2000. Målet kan sies å være uoppnåelig, men det var tydelig nok, da det for alvor satte hjulene i gang i respektive lands eget folkehelsearbeid. Ottawa Charteret ønsket videre å belyse utfordringer knyttet til sosial ulikhet i helse, og hvorfor det er viktig å arbeide for å fremme helse, og legge til rette for muligheter så hver enkelt kan ha selvbestemmelse over eget liv, og ta gode valg for seg selv og sin livssituasjon. Overordnet ble medlemslandene i WHO forpliktet til å arbeide for å styrke kommunal handlekraft, bygge støttende miljøer, reorientere helsetjenestene, utvikle personlige ferdigheter, og bygge opp den offentlige helsesektoren (WHO 1986).

Målsetningene kan sies å være i tråd med mange av FNs 17 bærekraftsmål fra 2015-2030, som blant annet tar sikte på å utrydde fattigdom og sosial ulikhet, sikre god helse i befolkningen og stoppe klimaendringene (FN 2022). Bærekraftsmålene skal sikre et godt fundament for verdens helse, og uten diskriminering sørge for at minoriteter blir prioritert for å hindre utviklingen av sosiale forskjeller. Norge har også forpliktet seg til at målene blir nådd, og en nasjonal handlingsplan legger føringer for et globalt samarbeid omkring bærekraftig utvikling (Kommunal- og moderniseringsdepartementet 2021). Hovedutfordringene til Norge handler blant annet om å redusere matsvinn og kutte utslipp. Ifølge stortingsmelding nr. 40 har derimot Norge gode forutsetninger til å nå bærekraftsmålene, ettersom vi har et velfungerende demokratisk system, med generelt høy utdanning, inntekt og små forskjeller blant folk sammenlignet med andre land (Kommunal- og moderniseringsdepartementet 2021). Det er verdt å merke seg at både WHO og FN setter betydningen av miljø og menneskelige omgivelser på dagsorden. Begge tar til orde for verdien av bærekraftige og helsefremmende bomiljøer, og deres betydning på helsen. Viktigheten av dette er vesentlig, særlig som argumentasjon for denne oppgavens tilknytning til folkehelsearbeidet. Om WHO og FN derimot når sine mål om å minimere sosial ulikhet, kan en stille spørsmålsteget ved.

2.1.3 Relevant lovverk

I henhold til den norske grunnloven står menneskerettighetene sterkt, og det fremlegges at alle mennesker har rett til et helsefremmende miljø (Grunnlova 1814). I 2012 kom folkehelseloven, som skal verne om en helsefremmende samfunnsutvikling som utjevner sosiale forskjeller (Folkehelseloven 2012) Loven skal også sørge for at folkehelsearbeidet bidrar til å fremme helse og trivsel, samt at miljømessige forhold imøtekommer krav som forebygger sykdom og lidelse. Loven forplikter kommuner, fylkeskommuner og statlige myndigheter å ha folkehelse i høysetet i alle bestemmelser. Med hjemmel i folkehelseloven finnes også forskrift om miljørettet helsevern, som sikrer at ansvarsorganer, i all hovedsak kommunen, arbeider målrettet for å forebygge skadelige miljøfaktorer i omgivelsene utenfor virksomheter og eiendommer (Forskrift om miljørettet helsevern 2003). Hva som foregår innenfor private eiendommer, herunder inneløst klima i egen bolig, kan ikke kommunen ta ansvar for. Med ytterligere hjemmel i folkehelseloven, finnes forskrift om begrensnings av støy for Oslo kommune. Denne forskriften skal beskytte individer mot støy som kan være helseskadelig, å påvirke psykiske og fysiske faktorer så som; nattesøvn, ødelagt arbeidssituasjon, hviletid eller hørselsskader (Støyforskrift for Oslo 2015). I forskriften står det også skrevet at hvis kommunen finner trafikkstøy utenfor boliger som helseskadelige og utover anbefalte grenseverdier, skal dette tas opp med aktuelle myndigheter for å iverksette restriksjoner som reduserer støyen. I plan- og bygningsloven vies også folkehelsearbeidet en sentral plass, da loven skal regulere samfunnsplanlegging som tilrettelegger for helsefremmende lokalsamfunn med medvirkning av aktuelle interessenter. Loven skal sikre at planarbeid skal være forankret i folkehelsearbeidet ved å fremme helse i planprosesser gjennom

kommunedelplanens samfunnsdel (Plan- og bygningsloven 2008). Herunder skal loven sørge for å redusere støy som et premiss i byggeprosesser, likevel sier loven lite om å redusere allerede pågående støykilder med fare for helseskader. Siste eksisterende lovbestemmelse med relevans for støy er forurensningsloven, som skal sikre at forsøpling og forurensning, herunder også gass, stråling og luftforurensning skal reduseres, hvor hovedhensikten med loven er å verne det ytre miljøet mot skadelige miljøfaktorer (Forurensningsloven 1983). Med hjemmel i forurensningsloven, ligger forurensningsforskriften, hvor kapittel 5 er spesielt forbehold støy som forurensningskilde. Forurensningsforskriften forplikter eiere av støykilden å ta grep hvis innendørsstøy overstiger $L_{pAeq, 24} > 42\text{dB}$, samtidig pålegger ikke loven direkte forpliktelser ved utendørsstøy (Forurensningsforskriften 2004)

2.1.4 Hvem har ansvar for folkehelsearbeidet

«Helse i alt vi gjør» utspringer fra den åttende folkehelsekonferansen som ble holdt i Helsinki i 2013, selv om utsagnet baserer seg på prinsipper lansert lenge før den tid (WHO 2014). Nå er «helse i alt vi gjør» et utbredt begrep i folkehelsearbeidet verden over. I nasjonal sammenheng er denne uttalelsen en av de fem grunnprinsippene som folkehelseloven baserer seg på, sammen med; å utjevne sosiale forskjeller, sikre bærekraftig utvikling, føre-var prinsippet og medvirkning (Regjeringen 2012). Visjonen om å sikre helse i alt vi gjør skal forplikte statlige-, kommunale- og lokale myndigheter innen alle sektorer å tenke på hvordan diverse vedtak og bestemmelser påvirker helsen, og motsatt skal det aldri godkjennes direktiver som kan være skadelige på folkehelsen.

I Norge har ulike instanser ulikt ansvar når det kommer til å arbeide med folkehelse. Helse- og omsorgsdepartementet utformer folkehelsemeldinger som de viderefører til Stortinget. Det er ikke noe krav at Stortinget fatter vedtak på bakgrunn av folkehelsemeldingene, men de kan bidra til inspirasjon for fremtidig folkehelsearbeid (Helsedirektoratet 2014). Helsedirektoratet er igjen underlagt helse- og omsorgsdepartementet, men de ikke politisk orientert på samme måte. En av deres oppgaver er å forvalte midler og ressurser til kommunene, samtidig som de arbeider i tråd med folkehelseloven. Videre har de myndighet til å gi øremerkede midler til kommunene hvis de ser behov for satsning innenfor bestemte områder (Helsedirektoratet 2014). Sammen med FHI gir de faglige råd til kommunene, hvor FHI i tillegg er ansvarlig for å utvikle folkehelseprofiler over alle landets kommuner hvert år. Profilene gir kommunene tyngde i argumentasjon for blant annet forespørsel om flere midler hvis de behøver dette. Til sist er det i all hovedsak kommunene som har det direkte ansvaret for helsen til deres respektive innbyggere (Helsedirektoratet 2014). På bakgrunn av FHI og Helsedirektoratets råd og anbefalinger vet kommunene hvor skoen trykker, og hvor de skal rette fokus i folkehelsearbeidet. I Oslo kommune er det Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne som i koalisjon danner nåværende byråd. En sunn oppvekst for barn og unge i en grønnere, varmere og mer inkluderende by, med plass til alle, er hovedbudskapet i byrådsplattformen, i tillegg til å utjevne sosiale forskjeller (Oslo

kommune 2019). Dette kan sies å være i tråd med stortingsmelding 19. og forrige regjerings ønske om økt innsats for barn og unge, forebygging av ensomhet og utjevning av sosial ulikhet (Helse- og omsorgsdepartementet 2018).

Byrådet ønsker også å satse på at Oslopakke 3 skal sikre mindre klimagassutslipp med fokus på å bygge opp kollektivfelt og sykkelstier, samtidig som de skal redusere trafikk og fossildrevne kjøretøy (Oslo kommune 2019). I byrådsplattformen står det at det kun skal tillates med utslippsfrie privatbiler og varebiler innen 2023, og tungtransport skal ikke kunne kjøre på annet enn EL fra 2030. Et sånt tiltak kan bedre både støyforholdene og luftforurensningen lokalt. Likevel skal det bemerkes at EL-drevne kjøretøy kun er støydempende ved hastigheter under 30km/t, da hastigheter over dette skaper rullestøy mellom bildekk og veidekke, på lik linje med diesel- og bensinbiler (Aasvang 2022). EL-drevne biler er derfor kun støydempende i lavfartssoner. En kan forestilles seg at Oslo kommune sitt ønske om å redusere trafikken er en fordel for forholdene på Trondheimsveien, likevel ser Oslopakke 3 ut til å sakke bakut, da det stadig kjører mange fossildrevne kjøretøy, inkludert tungtransport på veien i dag.

I tillegg ønsker byrådet å legge til rette for grønne og helsefremmende nærområder, hvor det skal være enkelt og ta del i aktiviteter i eget nabolag (Oslo kommune 2019). Herunder vil de redusere støy fra byggeprosjekter og biltrafikk for å skape mer inkluderende og helsefremmende nærmiljøer, som ikke er preget av veitrafikk. Hvis en igjen retter blikket mot Trondheimsveien og Groruddalen er byrådet også her i forsinkelser, da bomiljøene i tilknytning til riksveien er langt fra å ligne den miljøgaten kommunen ønsker seg via Groruddalssatsningen, som oppgaven vil komme tilbake til (Hovland, Norli et al. 2021). Bymiljøetaten har også vedtatt lovregulering for mindre fossildrevne kjøretøy, men da innenfor ring 2 i Oslo, og Trondheimsveien er igjen en nedprioritert strekning. I en annen del av Oslopakke 3 anbefaler statens veivesen påbegynnelse av Fossum-diagonalen, en tunnel, mellom Sinsen og Grorud, med en prislapp vurdert til +/- 4milliarder (Hovland, Norli et al. 2021). Fossum-diagonalen har vært diskutert siden 1990-tallet, da den ble påbegynt og avsluttet like fort. Diagonalen er ikke inkludert i Nasjonal Transportplan (NTP) for 2022-2033, og har heller ikke vært det i lang tid, og kan derfor anses som en saga blott. utfordringer i tilknytning til hva som skjer med Trondheimsveien vil presenteres i et senere avsnitt.

Det understrekes at det er Statens Veivesen (SVV) som er ansvarlig for å følge opp riksveiene og europaveiene i Norge, hvor fylkeskommunen har ansvar for fylkesveiene, og kommunen har ansvar for kommunale veier (Veglova 1964). Eksempelvis er Trondheimsveien er riksvei og er derfor underlagt SVV. Samtidig er kommunen ansvarlige for folkehelsearbeidet i Oslo, noe som kan skape uenighet og byråkratiske utfordringer når ikke etat og kommune sammen kan komme frem til langsiktige og bærekraftige løsninger langs Trondheimsveien.

2.1.5 Betydningen av helsefremmende omgivelser og nabolag

Det har lenge vært kjent at grøntområder har en beskyttende faktor på helsen hos mennesker. Det å kunne søke ro og hvile i grønne omgivelser, skaper restorasjon og virker stressdempende. (Markevych, Schoierer et al. 2017). Restorasjonsteorien til Kaplan og Kaplan fra 1990-tallet, er en av de som påpeker betydningen av naturmiljøet som en viktig faktor for menneskers helse og velvære (Ackerman 2022). Teorien, i samsvar med andre undersøkelser Kaplan og Kaplan har gjort, bekrefter at det å søke seg til naturen er avgjørende for menneskelig hvile, og kan styrke konsentrasjonen vår (Ackerman 2022). Mennesker bosatt i storbyer har naturligvis ikke like stor tilgang på grøntområder som de som bor i mer landlige omgivelser. På den andre siden er tilgangen på skog, parker, bakgårder og hager desto viktigere å ha tilgang på, for bybefolkningen som ønsker å søke seg til naturen. Videre er det å skape helsefremmende omgivelser for befolkningen en sentral del av folkehelsearbeidet i seg selv, etter at dette ble trukket frem som en av hjørnesteinene for å sikre bedre helse, i Ottawa Charteret i 1986 (WHO 1986). Herunder ble det vektlagt at mennesker har behov for nærmiljøer rundt seg som er naturnære og helsefremmende, og at det er viktig i helsepolitikken å legge til rette for denne tilgangen. I norsk sammenheng har miljødirektoratet fokus på å sikre grønnstruktur i landets storbyer. I tråd med plan- og bygningsloven (2008) og gjennom kommuneplanens arealdel skal kommunene forvalte midler til å sikre at grøntområder i byene blir ivaretatt, når byutviklingen og fortetningen øker (Miljødirektoratet 2021). Utbyggingen av grå strukturer, det vil si asfalt og bebyggelse, er likevel i ferd med å overta bybildet i Oslo, og kan være en direkte trussel på grønnstrukturen i byen (Halvorsen 2021). Tall fra SSB viser også at det mellom 2011- 2018 er 4% færre osloboere som opplever grøntstruktur i sitt nabolag, og tallene her ser ut til å øke. Undersøkelser viser også at det er vanskeligere å bruke grøntområdet i byen, jo lenger unna boligen de er (Halvorsen 2021). Ettersom det er tydelig at grøntområder har betydning for helsen, er det derfor hensiktsmessig å bosette seg i nærheten av grønne omgivelser, hvis en har mulighet til dette. Ifølge en undersøkelse gjort av Ihlebæk et.al (2018) fant de grøntområder i Oslo som en beskyttende faktor for utvikling av psykisk uhelse (Ihlebak, Aamodt et al. 2018). Forskerne fant derimot ingen sammenhenger mellom grønnstruktur og prevalensen av andre helseutfall som astma, diabetes type 2 og muskelplager. De relaterer dette med at det er vanskelig å trekke sammenhenger mellom grøntområder og helse i Oslo som er en by hvor 95% av befolkningen bor < 300 meter fra et grøntområde på over 5000m² (Ihlebak, Aamodt et al. 2018). Dette er i motsetning til bekymringer om befolkningstetthet svært positive tall.

Når det kommer til nærmiljøer og trafikk, finnes det også en del studier som tar for seg sammenhengen mellom grøntområder i nabolaget som en beskyttende faktor mot trafikkstøy. En tverrsnittstudie fra Bulgaria viser eksempelvis til en signifikant sammenheng mellom grøntområder som beskyttende for utvikling av psykisk lidelser hos studenter som bor i nærheten av trafikkstøy (Dzhambov, Markevych et al. 2018). Resultatene bekreftes imidlertid også i en sveitsisk kohortstudie som ser en sammenheng mellom grøntområder, luftkvalitet og veitrafikkstøy i utvikling av psykiske lidelser og bruk av beroligende medisiner. Her fant forskerne en motsatt utvikling i psykisk sykdom hos mennesker som

hadde grøntområder i direkte tilknytning til boligen, selv om de også var omringet av støy og luftforurensning (Klompaker, Hoek et al. 2019). Forskerne fant derfor grøntområder som en beskyttende faktor for utvikling av psykisk sykdom. De som kun hadde trafikken, og ikke grøntområder i tilknytning til boligen, hadde større risiko for å få utskrevet beroligende medisin, og rapporterte høyere grad av mentale lidelser. Ifølge en norsk litteraturgjennomgang ses grøntområder som en positiv miljøfaktor i tilknytning til helse, og også som en beskyttende faktor for øvrige negative miljøfaktorer, ved at det kan dempe luftforurensning, men også støy. Desto mer grønt en har i sitt nærmiljø, jo bedre er det, med tanke på at grønne omgivelser har en tendens til å fange opp karbondioksid og svevestøy fra eksempelvis trafikk (Waaseth 2006). Vegetasjon kan således filtrere luften, og binde skadelige partikler med opptil 77-80%. I tillegg er vegetasjon støyreducerende, i særdeleshet ved høyere hekker plassert i nærheten av trafikkerte veier (Waaseth 2006).. Selv om dette er en gammel undersøkelse, er det ingen grunn til å tvile på at funnene fremdeles er reelle i dette tilfellet.

Betydningen av nærmiljøet er tatt høyde for i denne studien fordi naboskap til Trondheimsveien er preget av støy og forurensning, noe som i seg selv ikke er et helsefremmende omgivelser i henhold til WHO's (1986) definisjon. Likevel ligger områdene som undersøkes i nærheten av Lillomarka. Det kan derfor være vesentlig å bemerke seg om deltakerne i studien benytter seg av marka, eller søker seg til denne for å få ro fra trafikken. Betydningen av grøntområder i seg selv vil ikke være et bærende element i oppgaven, dog vil det vises til hvilke betydning nærmiljøet har for deltakerne i resultatkapittelet, og senere i diskusjonen. Skal vi tro Fuggeli og Ingstad (2001) er vi nordmenn i særdeleshet opptatt av en personlig søken til naturmiljøet, hvor vi forbinder helse som delvis forankret i nærhet til natur (Fuggeli og Ingstad 2001). Dette avsnittet er således inkludert for å opplyse om nærmiljøets betydning på helsen.

2.1.6 Forurensning

Det er inkludert et eget avsnitt om forurensning i denne oppgaven da dette var et sentralt tema deltakerne var opptatt av, som oppgaven vil vise til senere. Forurensning er en konsekvens av veitrafikk, på lik linje med støy. Forurensning og dens betydning på helsen, er godt dokumentert. Svevestøv som følge av eksos og utslipp fra fossildrevne kjøretøy kan føre til økt sjanse for morbiditet; så som respirasjonssykdommer, hjerteinfarkt, inflammasjonssykdommer, lav fødselsvekt, kreft og økt dødelighet (Krzyzanowski, Kuna-Dibbert et al. 2005, Turner, Andersen et al. 2020). Luftforurensning, i all hovedsak svevestøv, nitrogendioksid og ozon er gjerne forårsaket av trafikk, brensel og vedfyring om vinteren (Låg og Bølling 2022). På bakgrunn av forskningslitteratur har FHI og miljødirektoratet utarbeidet anbefalinger for tålige grenser av forurensning for å hindre sykdom knyttet til eksponering (Låg og Bølling 2022). Luftforurensning er i særdeleshet knyttet til høy forekomst av luftveissykdommer og hjertekarsykdom, spesielt hos grupper i risikofaktorer, herunder personer som allerede har KOLS eller astma. På verdensbasis ble det beregnet at luftforurensning var skyld i 4,1 millioner dødsfall i 2019, og forurensning ses således som en av de miljøfaktorene som forårsaker størst

sykdomsbyrde og død, både nasjonalt og internasjonalt (Låg og Bølling 2022). Selv om luftforurensningen ser ut til å synke i Norge, og det måles lavere nivåer i Norge enn i andre Europeiske land, er målingene nok til å se direkte sammenhenger knyttet til sykdom. Det arbeides aktivt for å redusere forurensning i Norge, særlig fra veitrafikk, og anbefalinger fra Miljødirektoratet inkluderer blant annet driftstiltak på vei, økt bruk av piggfrie vinterdekk og miljøfartsgrense (Låg og Bølling 2022).

2.1.7 Sosial ulikhet i helse

I 2005 kom sosial- og helsedirektoratet ut med en handlingsplan for å bekjempe sosial ulikhet i helse, gjennom forståelse av hvordan helse forplanter seg i befolkningen som en sosial gradient (Sosial- og helsedirektoratet 2005). Den sosiale gradienten kan ses som en trapp, hvor de med lengst utdanning og høyest inntekt er plassert på det høyeste trinnet i trappen, mens mennesker med mindre ressurser og utdanning detter lengre ned på stigen. Den sosiale gradienten har også en arvelig dimensjon, da mennesker med høyt utdannede foreldre har en tendens til selv å søke høyere utdanning og arbeid med god inntekt, og motsatt (Sosial- og helsedirektoratet 2005). Ulikhetene gir seg til uttrykk i helse, hvor forutsetningene er bedre for god helse hos mennesker med flere ressurser, da de er mindre utsatt for skadelige miljøer, og har lettere tilgang på materielle og psykososiale ressurser (Helsedirektoratet 2018). Forskere ser ut til å være enige om hvilke forhold som styrer sosioøkonomisk posisjon og ulikhet i helse. Hvor tidlig innsats for å sikre god oppvekst, utdanning og arbeid, vil føre til bedre levevaner, og fysiske og sosiale miljøfaktorer, som igjen vil resultere i like helsetjenester og likeverdig helse (Helsedirektoratet 2018). Selv om helsetilstanden i Norge generelt sett er å anse som god, har de sosiale forskjellene i helse økt de seneste årene. Ifølge folkehelse rapporten til FHI henvises det til betydelige forskjeller i forventet levealder blant de med høyest utdanning, som i gjennomsnitt lever i fem-seks år lenger enn de med kortest utdanning (Strand og Madsen 2018). I tillegg ses det store demografiske forskjeller blant forskjellige kommuner i landet, og i Oslo er gapet i forventet levealder hele åtte år mellom bydelene. Ifølge rapporten til Grønningsæter og Nilsen (2011) kan det at kommunen tar ansvar for utbygging og vedlikehold av boliger, sørge for mindre segregering av sosialt utsatte grupper. Særlig blir Oslo fremhevet som en by med høy grad av segregering, både blant ikke vestlige innvandrere, og av høyt og lavt utdannede grupper, som igjen fører til sosial ulikhet i helse i visse bydeler fremfor andre (Grønningsæter og Nilsen 2011). I bydel Bjerke er forventet levealder rundt 78 år for menn, hvor den er ca. 81 i Vestre Aker, og 73 i bydel Sagene, som har lavest forventet levealder i Oslo (Strand og Madsen 2018). Det synes tydelig at rapporten til helsedirektoratet fra 2005 fremdeles er høyst aktuell, ettersom betydelig økte forskjeller stadig forplanter seg i helse, noe som hentyder at det er viktig å være bevisst gradientutfordringen også i dag.



Figur 4. Den sosiale gradienten. Hentet fra Helsedirektoratet, 2022

2.1.8 Subjektive helseplager

Ifølge Eriksen og Ihlæbæk (2002) er subjektive helseplager (SHC) en betegnelse og definisjon over subjektive helseutfall, så som; muskelsmerter, hodepine, anspenhet, fatigue, søvnproblemer og depresjon, for å nevne noen. Studier viser at det å oppleve subjektive helseutfall i løpet av en måned, faktisk er vanligere enn å ikke gjøre det (Eriksen og Ihlæbæk 2002). Selv om SHC er vanlige, kan plagene for noen bli langvarige og utbredte, og resultere i sykefravær og arbeidsløshet (Ellingsen-Dalskau, Berget et al. 2021). Når plagene fortsetter over tid kan dette føre til redusert funksjonsnivå og livskvalitet, samt risiko for søvnvansker og utvikling av psykiske lidelser. På tross av at SHC er vanlig blant befolkningen, er det noen som rapporterer om mer intense plager som de ikke finner somatiske årsaker til, og som blir mer intense over tid (Eriksen og Ursin 2004). Det er mulig å dokumentere sammenhenger mellom mennesker som opplever sterke SHC og en høyere forekomst av trygdeytelser (Eriksen og Ursin 2004). Uansett kan SHC forårsake helseplager og redusert livskvalitet som kan gi økonomiske konsekvenser ved frafall fra arbeidslivet og bruk av terapi og ytterligere behandlingsformer. I relasjon til denne oppgaven kan det være av betydning å se om beboere langs Trondheimsveien opplever SHC, som de kan relatere til trafikken.

2.1.9 Hva skjer langs Trondheimsveien

Det er en allmenn kjent at folk som bor langs Trondheimsveien, fra Sinsen til Grorud er svært trafikkutsatte (Brage 2021). Trondheimsveien har vært debattert blant politikere i lang tid, hvor de hittil kun har pekt fingre av hverandre, uten at noen har tatt på seg ansvaret for å redusere trafikkmengden, eller gjøre andre tiltak på veien, som vil redusere støy. I de seneste årene har engasjementet økt, både på stortinget og blant lokalpolitikere, da noen beboere gjentatte ganger har beskrevet situasjonen som uholdbar (Botnen og Winger 2021).

På et digitalt folkemøte i desember 2020, var saken igjen oppe til vurdering da Sletteløkka vel og Groruddalen Miljøforum inviterte til folkemøte for å diskutere mulige tiltak. Bakgrunnen for folkemøte var at Sletteløkka Vel i samråd med bydelen hadde tatt initiativ til å utføre nye støymålinger langs veien ved Sletteløkka og Veitvet, som ble utført av Brekke & Strand Akustikk (Brage 2020). Firmaet fant, ikke overraskende, at det bor ca. 2500 mennesker under svært belastende støyforhold på strekningen, med støymålinger langt over anbefalte grenseverdier. Støyskjermer og ny fasade vil ikke bøte på problemet, ifølge Olafsen, som representerte firmaet på folkemøtet. Det begrunnes med at terrenget heller oppover, og nye fasader eller vinduer kun til dels vil hjelpe med lukkede vinduer innendørs, men det hjelper ikke på bruk av balkong, eller bomiljøet utenfor boligene (Brage 2020). Flere lokalpolitikere var enige, og tok til orde for å redusere trafikken. I tillegg kom forslag som; å gjøre Trondheimsveien til en enfelts-vei (Ap), bygge ut kollektiv- og sykkel felt, samt øke bompengene (MDG), eller bygge Fossumdiagonalen (H). Fra Stortinget ønsket Venstres representant Ola Elvestuen, at det burde arbeides parallelt med å nedskalere trafikken på veien, samtidig som de også ønsker å gjenopptarte byggingen av Fossumdiagonalen (Brage 2020). Kari Elisabeth Kaski fra SV, som selv bor nærme Trondheimsveien, tok til orde for å redusere hastighet og bygge kollektivfelt på kort sikt, samt å utvikle trikkeskinner til Tonsenhagen, og gjøre Trondheimsveien til miljøgate på lengre sikt (Brage 2020). SVV var også til stede på møtet, representert av Ellen Fosli. Hun anerkjente støyproblematikken langs veien, men var bekymret for hvor trafikken skulle gå hvis veien ble nedskalert og henviste til Fossumdiagonalen som den beste løsningen (Brage 2020). Videre innrømmet hun at det mangler midler til Fossumdiagonalen, ettersom det ikke er inkludert i budsjettet til Nasjonal Transportplan (NTP) de siste 12 årene.

Etter folkemøtet har debatten fortsatt, men tiltakene vært utelatt. Sletteløkka Vel og Groruddalen Miljøforum gikk i fjor igjen sammen om et innbyggerinitiativ for å redusere støy fra veien. De påstår at 20.000-30.000 tusen mennesker langs Trondheimsveien bor i enten gul eller rød støysone, noe som tilsvarer en mellomstor norsk by, hvor styrelederne i Groruddalen miljøforum påpeker at dette aldri ville vært akseptert andre steder i landet, hverken blant beboere eller politikere (Botnen og Winger 2021). De henviser til at ettersom Trondheimsveien er en riksvei, er det i siste ende opp til SVV og Samferdselsdepartementet å avgjøre saken, med hjelp fra Byrådet som kan dra forhandlingene i riktig retning. Innbyggerinitiativet førte frem til at det ble enstemmig tverrpolitisk enighet (minus FrP og

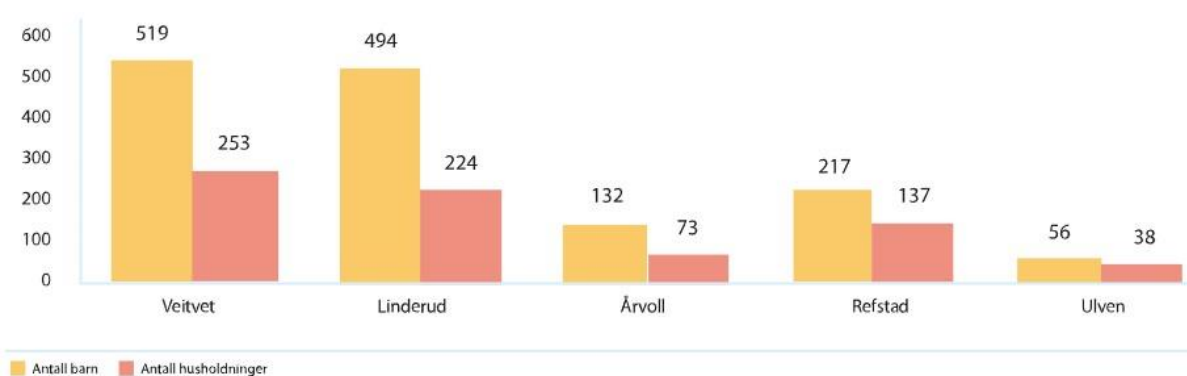
FNB) i bystyret før jul i fjor, om å redusere trafikken på Trondheimsveien (Botnen og Winger 2021). Ansvaret ligger således hos samferdsel- og miljøbyråd Sirin Stav fra MDG, som videre må forhandle om saken med SVV og Samferdselsdepartementet.

I et intervju i Aftenposten 22. februar i år, ble SVV beskyldt av byrådet for å holde Trondheimsveien som gissel før en eventuell Fossumdiagonal står ferdig (Iversen, Kristensen et al. 2022). SVV vil på sin side fremdeles bygge diagonalen, da de er bekymret for trafikkmengden inn til byene, og anser det som problematisk å nedskalere trafikken på veien før en tunnel står klar. Bystyret har vært åpne om forhandlinger om diagonalen, men er derimot urolige for at dette igjen vil øke trafikken inn til Oslo, noe som står i strid med 0-utslippsmålet og redusert trafikk i Oslopakke 3. Nå mener byrådspartiene at SVV har blitt en bremsekloss for grønn byutvikling, ved at de motarbeider mulighetene for å redusere trafikk og forurensning i Oslo. Dette er en av byrådets store ambisjoner og satsningsområder (Iversen, Kristensen et al. 2022). SVV på sin side svarer på kritikken med å be Byrådet om å løfte blikket og se på det helhetlige bilde over situasjonen på Trondheimsveien, og andre samferdselsprosjekter i byen. De mener ikke trafikken vil fordufte ved å redusere hastigheten og lage miljøgater inn til byene, og bemerker at det blir å flytte problemet til et annet sted hvis ikke bilene får lov å kjøre på de store veiene (Iversen, Kristensen et al. 2022). Situasjon er således at Byrådspolitikere går i strupen på SVV som statlig etat, ved å beskyldte dem for kun å fokusere på å bygge mer vei, fremfor å nedjustere trafikkbildet. De påpeker at SVV vet at det ikke er tilsidesatt midler til noen diagonal mellom Sinsen og Gjelleråsen i NTP, og spør seg hvilke tiltak etaten vil gjøre seg isteden. Kritikken fra byrådet har blitt støttet i en ny artikkel i Aftenposten 14. mars, hvor forskningsleder Aud Tennøy i Transportøkonomisk Institutt (TØI), gir politikere rett i at det ikke finnes faglige argumenter for at det å senke hastigheten på Trondheimsveien vil gi negative effekter (Iversen og Bjørge 2022). Derimot mener forskeren at å senke hastigheten til 50km/t, som byrådspartiene ønsker, vil gi bedre boforhold for beboerne i området, samt gi redusert trafikkmengde og mindre kø. Effekten av dette fikk TØI presentert i en helt ny forskningsrapport som ble utgitt rett for innlevering av denne oppgaven (Tennøy 2022)

Debatten omkring Trondheimsveien er derfor særdeles aktuell, men står likevel stille. Byråkrati, vilje og mangel på midler, eller ønsket om å prioritere prosjektet er stadig under langtrukken vurdering. Det er nærliggende å tro at statlige politikere, Stortinget, kommunen og SVV vil fortsette å vurdere hvem som har det videre ansvaret i denne saken, noe som ikke kommer beboerne ved riksveien til gode. Et ytterligere eksempel på dette, er et av flere debattinnlegg fra Kari Elisabeth Kaski (SV) fra Stortinget, til Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård (Ap) i mars. Hun spør hvilket initiativ departementet har tatt ovenfor SVV på bakgrunn av forespørsel fra byrådet og Stortinget angående å redusere trafikkmengden på riksveien. Svaret fra Nygård er at departementet ønsker å be SVV gå i ny dialog med kommunen for å finne gode løsninger for Trondheimsveien (Stortinget 2022). Svaret kan lyde som høy grad av ansvarsfraskrivelse, og en kan spørre seg hvem som til slutt vil gjøre et krafttak for å bedre situasjonen

på Trondheimsveien. Enn så lenge får beboerne langs Trondheimsveien smøre seg med ytterligere tålmodighet.

Det er verdt å bemerke seg at i tillegg til Groruddalssatsningen, som er et prosjekt om å løfte Groruddalen, på initiativ fra Oslo kommune, også finnes en egen tiårs nærmiljøtsatsning (2017-2026) på Veitvet, Sletteløkka og Linderud (Oslo kommune 2020). Denne satsningen er basert på et samarbeid mellom bydelen, kommunen og lokale aktører for å fremme engasjement og deltakelse blant beboerne i området. Videre er målet å oppruste bo- og nærmiljøet ved å bygge gode boliger og helsefremmende utemiljøer med flere møteplasser. Oslo kommune har utarbeidet en næranalyse over området, som også ligger til grunn for satsningen. Rapporten peker på forbedringspotensialer på flere områder; eksempelvis er det store forskjeller innad i bydelen, hvor flere barnefamilier bor i blokkbebyggelse på Veitvet og Linderud, sammenlignet med eksempelvis Ulven hvor det er flere rekkehus, men færre familier med barn (Oslo kommune 2020). Dette er et interessant aspekt da barnefamilier ellers har en tendens til å søke seg til rekkehus. Det er også en stor andel ikke-vestlige innvandrere på Linderud og Veitvet, enn ellers i bydelen og i resten av Oslo, med kort botid i Norge. Dette kan ha noe å si med tanke på integreringsnivået, da innvandrere med kortere fartstid naturligvis ikke har rukket å bli like integrerte som de som har bodd lenger i landet. Familier med lavinntekt er også høyt representert i bydelen, sammenlignet med resten av Oslo, men også med store interne forskjeller innad i bydelen. Se figur 5 for oversikt. Det fremkommer også av rapporten at det er mange leieboliger i området, hvor private investorer kjøper opp billige leiligheter til utleie, som igjen kan føre til usikkerhet og mangel på tilknytning til området blant leieboerne. På den andre siden peker også rapporten på positive egenskaper ved nrområdet, hvor beboere trekker frem godt naboskap og nærhet til marka og sentrum som noe av det beste (Oslo kommune 2020).



Figur 5. Oversikt over antall husholdninger med lavinntekt i de forskjellige bydelene, hentet fra: stedsanalyse, Oslo kommune, 2020

En del av nærmiljøtsatsningen de seneste årene har vært å gjøre Veitvetveien, som tidligere var svært trafikkert, om til en miljøgate. På Oslo kommune sine hjemmesider kaller de miljøgaten for en suksess, og beskriver Veitvetveien som en perlekjede av møteplasser og kulturinstitusjoner etter opprustningen

(Stokland 2016). Skal en derimot tro et innlegg fra Groruddalens avis er veien et spill for galleriet, da det fremdeles er mange som er misfornøyd med trafikken langs veien, og ikke kjenner seg igjen i kommunens beskrivelse av Veitvetveien som en rolig miljøgate (Myhre 2020). Ulike oppfatninger er av interesse da det sier noe om at beboere i området muligvis opplever kommunens satsninger annerledes enn hvordan politikerne selv skal ha det til. Misnøyen fra Veitvetveien støttes også av en av deltakerne i denne studien, som oppgaven vil komme tilbake til.

Som tidligere nevnt publiserer FHI folkehelseprofiler hvert år. Her kan en sammenligne data fra bydeler opp mot den gjeldende kommunen, og landsgjennomsnittet (Folkehelseinstituttet 2021). Folkehelseprofilene gir en oversikt over bydelens eller kommunens utfordringer i relasjon til sosial ulikhet, så som utdanning, arbeid, leveår og helseutfall. Ifølge folkehelseprofilen over Bydel Bjerke ligger bydelen signifikant dårligere an enn landsgjennomsnittet på flere punkter. Blant annet er det flere lavinntektsfamilier enn i resten av landet, sammen med færre som fullfører videregående opplæring (Folkehelseinstituttet 2021). I tillegg skårer bydelen signifikant lavere enn resten av landet når det kommer til trangboddhet, og flere enn gjennomsnittet leier bolig. Det er også færre ungdom med i fritidsaktiviteter, og menn i bydelen lever noe kortere enn i resten av landet. Dette sier noe om hvilke befolkningsgruppe som er representert i bydelen, og har betydning for forståelsen av hvordan disse menneskene bor, og muligvis også deres relasjon til veitrafikkstøy.

2.2 Tidligere forskning og empiri

I de følgende avsnitt ønsker oppgaven å presentere og redegjøre for vitenskapelige artikler med relevans for studiet, herunder konsekvensen av støy og betydningen av støyeksponering for utvikling av diverse negative helseutfall. Sammenhenger mellom støy og forskjellige sykdomstilstander er delt opp i egne delavsnitt. Som tidligere beskrevet er det veldokumentert i litteraturen hvilken betydning umiddelbar støyeksponering har å si for forstyrrelser i søvn, hvile og konsentrasjon. Å sette støy i direkte sammenheng med andre helseplager er vanskeligere å påvise, men forskningen på området er økende, og det er i senere tid mange funn som indikere at støy er direkte helseskadelig. Når det kommer til kvalitativ forskning finnes det svært få studier som tar for seg hvordan mennesker som bor tett på en trafikkert vei opplever dette i deres daglige liv. Oppgaven vil redegjøre for hva som er funnet av kvalitative studier i siste delavsnitt.

2.2.1 Støy og hjertekarsykdom

Forskning på sammenhengen mellom støy, herunder trafikkstøy, og dens betydning på diverse hjertesykdommer har blitt mer omfattende de siste årtidene. Ifølge en tysk metaanalyse fra 2011, som studerte sammenhengen mellom trafikkstøy og hjertekarsykdom, kunne det konstateres en signifikant sammenheng mellom trafikkstøy og høyt blodtrykk i de samlede studiene som var med i analysen (Ndrepepa og Twardella 2011). En engelsk befolkningsstudie fra 2015 viser også en signifikant sammenheng mellom langtids eksponering av trafikkstøy på dagtid og risiko for å utvikle kardiovaskulær sykdom i den generelle befolkningen (Halonen, Hansell et al. 2015). Særlig påpekes en sterk sammenheng mellom dagtidseksponering av trafikkstøy og sykehusinnleggelse med hjerteinfarkt hos eldre >75 år. I en annen systematisk oversiktsartikkel inspirert av de nyeste retningslinjene til WHO, og med inkluderte studier fra flere europeiske land, har forskere studert sammenhengen mellom eksponering av trafikkstøy på nattestid og utvikling av hjertekarsykdom. De finner en sterkt signifikant sammenheng mellom trafikkstøy gjennom natten og kardiovaskulær sykdom, særlig relaterer de dette til redusert søvnkvalitet (Münzel, Kröller-Schön et al. 2020). Ifølge studien er trafikkstøy på natten assosiert med mer stress enn eksponering av støy på dagtid, som fører til høyere blodtrykk og deretter andre hjertekarsykdommer.

2.2.2 Støy og søvnforstyrrelser

Søvn har stor betydning for den generelle folkehelsen, og vi har de seneste årene fått økende kunnskap over hvordan søvnen påvirker kognisjon og yteevne (Sivertsen 2021). I tillegg ser søvnforstyrrelser ut til å gi helseplager og frafall fra arbeidslivet. Trafikkstøy og dens påvirkning på søvnkvaliteten er veldokumentert, og derfor av betydning. Ifølge data innhentet fra en finsk kohortstudie som undersøkte sammenhengen mellom nattlig trafikkstøy og søvnkvalitet, finner de en positiv assosiasjon mellom søvnforstyrrelser og trafikkstøy >55db på nattestid blant den generelle befolkningen, og >50db blant personer som også har høy angstscore (Halonen, Vahtera et al. 2012). På bakgrunn av resultatene av studien kan en argumentere for at angstlidelser gjør en mer disponert for søvnforstyrrelser ved eksponering av trafikkstøy. Ifølge en norsk tverrsnittstudie fra 2014 ses også en direkte sammenheng mellom trafikkstøy på nattestid og dårlig søvnkvalitet (Sygna, Aasvang et al. 2014). Studiets hensikt var å undersøke om eksponering av trafikkstøy førte til mentale lidelser, selv om de ikke fant en direkte korrelasjon mellom eksponering og utfall i dette studiet. Samtidig så de en økning av mentale lidelser blant en del av deltakerne med redusert søvnkvalitet, men denne assosiasjonen var nokså svak. Ifølge en annen norsk tverrsnittstudie basert på data fra HELMILO-studien i Oslo, finner forskerne signifikante sammenhenger mellom trafikkstøy på natten og insomnia blant eldre (Evandt J, Oftedal B et al. 2017). Undersøkelsen viser også at personene som er utsatt for høyest støy, er den gruppen med lavest utdannelse og inntekt. I denne gruppen var det også flere aleneboende, og flere av dem var røykere sammenlignet med gruppene som bodde i mindre støyutsatte områder. Lydnivået på natten var målt til

et gjennomsnitt på L_{night} 47,2dB, hvor de som var mest utsatt bodde i områder med opp mot L_{night} 70,8dB. 11% av deltakerne i studien rapporterte jevnlig bruk av sovemedisin.

2.2.3 Støy og psykiske lidelser

Det er velkjent at støy kan føre til økt stress, plage og nedsatt konsentrasjon (Aasvang 2022). I visse tilfeller kan disse symptomene både bli langvarige og føre til psykiske lidelser. I en tysk undersøkelse som brukte data fra to velkjente kohortstudier av barn, fant forskere en sterk indikasjon mellom hyperaktivitet og større emosjonelle symptomer og utbrudd blant barn som var eksponert for veitrafikkstøy (Tiesler, Birk et al. 2013). Selv om forskerne anbefaler flere studier på området, er funnene tankevekkende. En kan forestille seg at støyende bomiljøer gir et dårlig fundament for barnas videre helse, når de tidlig viser tegn til påvirkning av gjeldende miljøfaktorer. Det gir ytterligere argumentasjon for hvorfor det er viktig å redusere støy der folk bor, da alle har rett på gode, grønne og rolige omgivelser i oppveksten. En annen tverrsnittstudie av en stor populasjon fra Korea tar også for seg konsekvensene av veitrafikkstøy og psykiske lidelser hos barn og ungdom. Denne undersøkelsen viser til en signifikant sammenheng mellom veitrafikkstøy og atferdsproblemer blant barn og unge, særlig utbredt blant barn av lavinntkomstfamilier (Lim J, Kweon K et al. 2018). Da barn har vanskelig for å håndtere stressorer enn voksne, kan det virke som ytre miljøfaktorer som blant annet støy, kan ha større betydning på deres allmenne helse, særlig hvis de utvikler mentale lidelser i ung alder. Ifølge britiske forskere viser data fra en stor kohortstudie at symptomer på psykiske lidelser som nervøsitet, angst, anspenthet, depresjon og bipolar lidelse øker ved eksponering av for høye verdier av veitrafikkstøy over tid (Hao G, Zuo L et al. 2022). Denne studien tok også for seg betydningen av svevestøv for utviklingen av psykiske lidelser, og også her fant forskerne en signifikant sammenheng etter å ha justert for aktuelle confoundere. Resultatene av studien er vesentlige med tanke på forståelsen av menneskene langs Trondheimsveien, som i høy grad er utsatt for både trafikkstøy og også svevestøv fra veien.

2.2.4 Støy og andre helseutfall

Som tidligere beskrevet kan det være utfordrende å konstatere direkte sammenhenger mellom veitrafikkstøy og helseutfall annet enn de mer umiddelbare virkningene som søvnforstyrrelser, anspenthet og irritasjon. Likevel er forskningen på området økende de siste tiårene. Ifølge en dansk kohortstudie fra 2013 finner forskerne signifikante sammenhenger mellom økt insidensrate for utvikling av diabetes type II hos mennesker som er utsatt for veitrafikkstøy over tid (Sørensen, Andersen et al. 2013). Studien viser til en Insidensrate ratio (IRR) for utvikling av diabetes på 1.08, med et 95% CI mellom 1.02-1.14, også signifikant etter å ha blitt justert for potensielle confoundere. Dette var hos mennesker som hadde vært utsatt for veitrafikkstøy de fem siste årene, og som var eksponert for trafikkstøy

høyere enn 10dB mer enn anbefalt på diagnosetidspunktet. Undersøkelsen benevner ikke hvor mange dB det er snakk om. I tillegg finner sveitsiske forskere at data fra en større kohortstudie viser en sterk signifikant sammenheng mellom overvekt, fedme og eksponering av støy fra vei, jernbane og flytrafikk (Foraster M, Eze IC et al. 2018). I dette studiet tok forskerne også høyde for nivået av svevestøy, grøntområder og tilgjengeligheten på turstier rundt boligene. De fant at mennesker som var eksponert for veitrafikkstøy over tid i særdeleshet hadde stor risiko for å utvikle fedme, selv om de ikke kunne finne en sammenheng mellom veitrafikkstøy og kun overvekt eller endring i BMI over tid.

2.2.5 Støy og kvalitative studier

Etter flere søk i de vitenskapelige databaser, som oppgaven vil redegjøre for i neste avsnitt, ble det ikke funnet noen kvalitative studier av betydning, omhandlende opplevelser av veitrafikkstøy. Det finnes noen studier som inneholder spørreskjemaer med spørsmål omhandlende subjektive opplevelser av støy, likevel er ikke deltakerne i studiene intervjuet, annet enn at resultatene gir et tverrsnitt over hvordan disse menneskene rangere opplevelsen av støy (Belojević, Jakovljević et al. 1997, Ahmadi og Dianat 2019). Videre er det funnet en tysk studie, som observerte 24 menn og kvinner mens de sov i et laboratorium i fire netter, over en periode på tre uker. Deltakerne hadde først en normal og stille natt, før de ble utsatt for veitrafikkstøy på henholdsvis 39, 44 g 50dB. På morgningen skulle deltakerne evaluere egen søvnkvalitet ved hjelp av et spørreskjema med støysensitive spørsmål (NoiSeQ). Resultatene av studiet viste at deltakerne hadde redusert søvnkvalitet ved høyere nivåer av støy, samt at deltakerne rapporterte mangel på hvile, mindre ro i kroppen og flere nattlige bevegelser (Marks og Griefahn 2007). Resultatene ble modifisert av støysensitivitet, hvor de som hadde beskrevet seg selv som sensitive for støy, også var de som opplevde støyen og dens påvirkning på nattesøvnen som mest generende. Undersøkelsen er en kombinert metode av observasjon og spørreskjema, og heller ingen kvalitativ studie i seg selv.

Det er kun funnet to tidligere kvalitative studier basert på intervjuer av deltakere omhandlende opplevelser av veitrafikkstøy, og det er masteroppgaven til Karoline Kjær Bakke (2021) og Eli Mari Øverdahl (2021), begge skrevet på initiativ av Brekke & Strand AS. I Kjær Bakkes studie (2021) intervjuer hun deltakere fra Sletteløkka ved Trondheimsveien i bydel Bjerke, og finner at deltakerne opplever problemer med å komme til hektene i eget hjem (Bakke 2021). I tillegg kunne sosiale settinger i hjemme være en utfordring, da det var vanskelig å lufte leiligheten grunnet støy fra veien, og hvor innklimaet i boligen da ble beskrevet som svært dårlig med mange mennesker tilstede. I tillegg snakket noen av deltakerne om at de hadde vent seg til lyden av støy over tid, og var blitt mindre sensitive med årene. Felles for de fleste deltakerne var at de forventet tiltak og respons fra lokale myndigheter om å redusere støy fra veien for å bedre bomiljøet i området. Oppgaven til Øverdahl (2021) tar utgangspunkt i deltakere som bor langs E18 mellom Tønsberg og Sandefjord. I undersøkelsen finner hun at noen av deltakerne opplevde irritasjon over suset fra veien, og også problemer med å slappe av hjemme

(Øverdahl 2021). Mange av deltakerne var også opptatt av at det ikke ble gjort noe for å redusere støy fra veien, hvor de følte seg oversett, særlig av Statens Veivesen.

Masteroppgaven til Kjær Bakke (2021), tar i likhet med denne oppgaven, utgangspunkt i opplevelser av veitrafikkstøy fra Trondheimsveien. Begge oppgavene er skrevet på initiativ fra bydel Bjerke, som igjen har engasjert Brekke & Strand til å gjøre støymålinger langs veien. Videre var ønsket å undersøke hvordan menneskene i området rent faktisk opplever det å bo tett på veien, med tanke på støy. Brekke & Strand har gjennom samarbeid med NMBU engasjert folkehelsestudenter til å undersøke tematikken ytterligere. Utover litt forskjellig teorigrunnlag, og vinkling på noe av problemstillingen, er disse masteroppgavene ganske tilsvarende i form og argumentasjon for betydningen av oppgaven. Imidlertid fokuserte Kjær Bakke kun på beboere på Sletteløkka, mens denne studien også inkluderer deltakere fra Veitvet og Linderudsletta, og er derfor en noe utvidet variant av fjorårets masteroppgave.

2.3 Litteratursøkeprosess

Hele litteratursøkeprosessen ble startet med et tilfeldig googlesøk, for å undersøke temaets globale relevans. Dette førte til inspirasjon til nye søkeord som ble brukt til videre søk i Google Scholar, Pubmed og EMBASE. Google Scholar ble særlig brukt i starten av oppgaveskrivingen, da det er lett å gjennomføre åpne søk i databasen. Pubmed ble valgt da den inneholder mange artikler om helse og sykdom, mens EMBASE inneholder et stort antall studier av folkehelsefaglig interesse.

Det ble først forsøkt å søke etter kvalitative studier i de vitenskapelige databasene. Her ble det søkt med søkeord som «experience» AND «road traffic noise», og det ble også søkt med søkeord som «interview*» OR «qualitative». Dette ga ingen relevante treff annet enn noen studier som hadde brukt til dels åpne spørreskjemaer omhandlende støy, men studiene var likevel av kvantitativ karakter. Etter flere mislykkede forsøk på søk etter kvalitative studier, begynte søket etter annen forskning med relevans for studiet, så som støy og diverse helseutfall. Her var det lettere å komme opp med en søkestreng, og alle databasene kom opp med flere relevante treff og artikler. Under er et eksempel på valgt søkestrategi, hvor det er brukt enkelte søkeord, og huket av for engelskspråklige artikler, skrevet fra år 2010 og oppover.

PEO:	Population/Exposure/Outcome
Population:	General population
Exposure:	High levels of road traffic noise
Outcome:	«Ischemic Heart Disease» (Stroke, CVD) «Sleep Disturbance» «mental health problems» (Depression, anxiety) «Health outcome» («metabolic disease*», diabetes, obesity)
Databaser:	Pubmed, EMBASE, Google Scholar
Eksempel:	Pubmed: Huket først av for title/abstract: Søkestreng: «road traffic noise» AND «Ischemic heart disease» Treff: 30 Justert for; engelspråklige artikler, og kun studier fra 2010 eller nyere, antall nye treff: 20 Valgt artikkel: Münzel, T., et al. (2020). "Adverse cardiovascular effects of traffic noise with a focus on nighttime noise and the new WHO noise guidelines." <i>Annual review of public health</i> 41 : 309-328.

Tabell 1 over litteratursøkeprosess

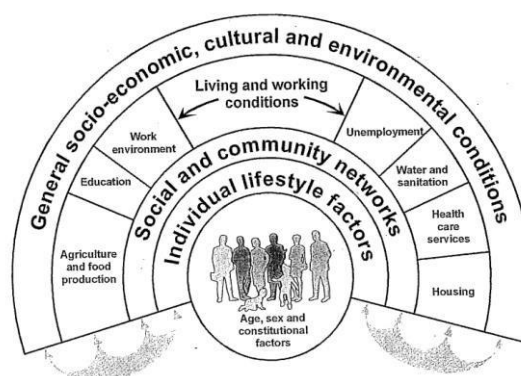
På bakgrunn av anvendt søkestrategi ble det funnet flere artikler som setter sammenhenger mellom støy og forskjellige helseutfall. Studiene er brukt som argumentasjon for temaets betydning i relasjon til folkehelse, da de tydelig begrunner at støy er en direkte årsak til helseplager, som igjen gir grunn til bekymring. Like fullt mangler det kvalitative studier omhandlende opplevelser av veitrafikkstøy, noe som bekrefter viktigheten av denne studien. Det er på høy tid at de unike opplevelsene til mennesker som bor tett på veitrafikk blir dokumentert, så en får rike og detaljerte data som kan brukes i det videre arbeidet for å redusere støy. Det kan virke til at folkehelsestudenter fra NMBU på initiativ fra Brekke & Strand er noen av de første til å undersøke dette temaet med en kvalitativ inngangsvinkel. Oppgaven vil senere diskutere ytterligere behov for videre forskning på området, da en økt mengde forskning kan gi tyngde i begrunnelsene for hvorfor det er viktig å bekjempe veitrafikkstøy som en miljøfaktor mange mennesker opplever som helseskadelig.

2.4 Teorigrunnlag

I det følgende avsnitt vil valgt teori relevant for oppgaven bli presentert. De utvalgte teoriene er henholdsvis helsedeterminantene av Whitehead og Dahlgren (1991) og Salutogenese av Aaron Antonovsky. Disse er valgt på bakgrunn av deres paralleller til folkehelsefaget, og deres overførbarhet til det valgte tema. Helsedeterminantene er særlig relevante med hensyn til bomiljøets betydning for helsen, og Salutogenese er vesentlig da den tar høyde for aktuelle mestringstiltak for å ta grep om egen livssituasjon, hvor dette er av relevans for å kunne håndtere støy i hverdagen.

2.4.1. Sosiale helsedeterminanter:

I 1991 lanserte Dahlgren og Whitehead de sosiale helsedeterminantene, en modell som viser seg som en regnbue over hvilke faktorer som har betydning for individets helse (Dahlgren og Whitehead 1991, Naidoo og Wills 2016). Innerst i sirkelen står individet selv. Rundt individet forekommer individuelle livsstilsfaktorer, deretter sosialt og kommunalt nettverk, bo- og jobbforhold, og til sist generelle sosioøkonomiske, kulturelle og miljømessige faktorer. Modellen beskriver hvordan forutsetningene endrer seg for individer med ulike tilganger til helse, basert på hvordan de sosiale determinantene omringer mennesket. Modellen er knyttet opp til betydningen av sosioøkonomisk status, og er derfor også i tråd med tankegangen til WHO sine globale helsekonferanser, hvor betydningen av sosial ulikhet i flere omganger har blitt satt i høysetet (WHO 1986, WHO 2014). Dahlgren og Whitehead var opptatt av å adressere betydningen av sosial ulikhet, men også urettferdighet i fordeling av helse. Her påpeker de at urettferdighet handler om mangel på tydelig styring, hvor goder kan utgjøre ulikhet i helse hvis de ikke fordeles solidarisk (Naidoo og Wills 2016).



Figur 6. Helsedeterminantene. Dahlgren og Whitehead, 1991

I denne oppgaven omhandler opplevelser av veitrafikkstøy utenfor egen bolig, er boforholdene i modellen av vesentlig betydning. I tillegg inkluderer modellen sosioøkonomiske forutsetninger for helse i deres ytterste sirkel, som også er tungtveiende for opplevelse av støy. Dahlgren og Whitehead (1991) er også opptatt av den sosiale gradienten i helse, og forklarer at helsestatusen i befolkningen gjernes avhenger av privilegier. De mener enkelte har større muligheter til sosial progresjon og økt livskvalitet, ved å være født inn i mer bærekraftige miljøer med tilgjengelighet på blant annet utdanning og arbeid. For å bedre forutsetningene for god helse i befolkningen, kreves det ofte politisk vilje og handlekraft (Dahlgren og Whitehead 1991). For å endre faktorene i det ytterste laget i modellen er en avhengig av strukturelle, politiske føringer som må foregå på internasjonalt eller nasjonalt nivå. Tredje lag, omhandler blant annet boforhold, krever handlekraft i nasjonal, kommunal eller lokal regi. I overført betydning betyr det i nasjonal sammenheng at kommunene er ansvarlig for å opprettholde stabile og helsefremmende bomiljøer hos egen befolkning. Når det handler om overordnede sosioøkonomiske og miljømessige faktorer, er en prisgitt nasjonale myndigheters prioriteringer på et strukturelt plan, og i noen tilfeller også retningslinjer fra WHO, eller andre mektige og internasjonale fagorganer. Sosiale nettverk har også betydning for hvor stødige vi står i relasjon til utvikling av god helse (Dahlgren og Whitehead 1991). Det kan derfor synes vesentlig å undersøke om deltakerne i denne studien er aleneboende eller flerboende. Om de således opplever helseutfall de kan relatere til støy, og på hvilken måte de håndterer og anerkjenner støyen i sine omgivelser, kan også være påvirket av om hvilke ressurser de står i sosialt.

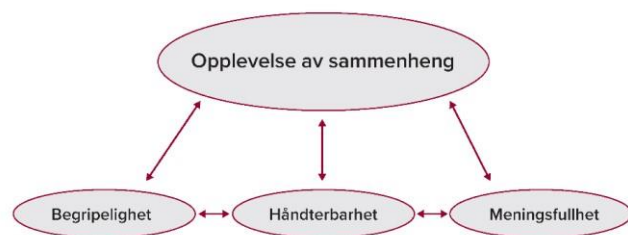
I en nyere artikkel forfattet av Dahlgren og Whitehead (2021), peker de på en nedslående utvikling av helsedeterminantene i Europa, og fremhever modellens stadige relevans i folkehelsearbeidet. De beskriver ytterligere økte forskjeller blant flere befolkningsgrupper, og stadig større sosial ulikhet med utslag i helse (Dahlgren og Whitehead 2021). Artikkelen kan være viktig som argumentasjon for hvorfor teorien kan brukes for å oppnå større forståelse blant deltakerne i denne studien, da bo- og nærmiljøer er en viktig determinant for helse, og ulikhetene blant folk som har mulighet og tilgang på helsefremmende bomiljøer ser ut til å øke.

2.4.2 Salutogenese

Som teoretisk bakteppe til denne studien har jeg også valgt å benytte meg av Aaron Antonovskys teori om salutogenese. Teorien retter oppmerksomheten mot hva som gjør en frisk, fremfor patogenese, som er vitenskapen rundt hva som gjør en syk. I den medisinske og vestlige tradisjon har patogenese vært det foretrukne alternativet, med fokus på hvilke faktorer man skal unngå for å utvikle sykdom (Antonovsky 1996). Antonovsky var derimot opptatt av et holistisk menneskesyn, og undret seg over hvordan noen mennesker tilsynelatende taklet motstand i livet bedre enn andre, og han satte med dette søkelyset på hvordan individer mestrer sin livssituasjon og sine omgivelser (Mittelmark, Sagy et al. 2017). Dertil var han opptatt av hvilke grep noen gjør seg for å holde seg frisk, og oppleve balanse, glede og mestring. Således så han ikke kun helse som fravær av sykdom, men han introduserte en forståelse av salutogenese ved å fokusere på helsefremmende grep den enkelte kan ta for å holde seg frisk. Antonovsky tilnærming er således i tråd med WHO sin definisjon av helse: «*Helse som en tilstand av fullstendig fysisk, psykisk og sosialt velvære, og ikke kun fraværet av sykdom*», samt deres definisjon av helsefremming som omhandlende; «*prosessen ved å få folk til å ta kontroll over, og grep om, sin egen helse*» (Naidoo og Wills 2016). Antonovsky var i tillegg opptatt av å fokusere på helsefremmende og oppstrøms tiltak innen helse, fremover nedstrøms tiltak, som er mer i tråd med den klassiske medisinske modellen.

Tilhørende til Salutogenese finnes begrepet opplevelse av sammenheng (OAS), som Antonovsky mente var den fullkomne forståelsen av kontroll og overblikk et menneske kan ha over eget liv (Antonovsky 1996). Herunder finnes tre komponenter som alle må være tilstedeværende for å oppleve OAS, de være seg; håndterbarhet, begripelighet og meningsfullhet. Hvis alle tre er fullkomne i et menneskets liv, og over bestemte og gjerne utfordrende livssituasjoner, oppleves OAS, og derfor mestring av situasjonen. Ifølge Antonovsky kan en derfor ha kontroll over ulike situasjoner, hvis de kan håndteres, begripes og gi mening for den enkelte (Antonovsky 1996). Komponentene inneholder en unik sammensetning av et kognitivt, adferdsmessig og motiverende aspekt. Motsatt vil de som primært fokuserer på hvorfor motstand i livet har truffet nettopp dem, som ikke kan gi situasjonen de har havnet i hverken mening eller hensikt, ha vanskeligere for å håndtere og ta tak i situasjonen å gjøre den til noe bedre. På bakgrunn av studier om stresstoleranse undersøkte Antonovsky om menneskelige motstandsressurser som gjorde seg gjeldende under stress, også var av betydning for hvordan en takler sykdom, motstand og vanskelige situasjoner (Antonovsky 1996). Gode motstandsressurser handler blant annet om god økonomi og nettverk. Grunnlaget for hvilke strategier vi opparbeider oss dannes i barndommen, men utvikles gjennom hele livet. Eksempelvis har arbeidslivet betydning, med tanke på om en blir presentert for utfordrende arbeidsoppgaver, og lærer å håndtere vanskelige situasjoner. Gjør en ikke det er det også større sannsynlighet for at det oppleves vanskelig å takle motstand i livet privat.

Salutogenese, inkludert OAS, er valgt fordi menneskene bosatt omkring Trondheimsveien, i det daglige er utsatt for både støy og forurensning. En kan således forestille seg at det krever vesentlige grep blant beboerne i området å håndtere sine omgivelser. Det kan i den anledning være interessant å undersøke om deltakerne i denne studien nettopp tar i bruk konkrete verktøy og mestringsstrategier for å håndtere i støy og andre konsekvenser fra Trondheimsveien i deres daglige liv. En kan også bemerke seg om deltakerne uttrykker at situasjonen på Trondheimsveien er noe som gir mening, er begripelig og håndterbart, og i så tilfelle hvordan de håndterer dette.



Figur 7. Opplevelse av sammenheng, hentet fra, Idunn.no. 2022

2.5 Oppsummering av kapitlet

I det foregående kapittel har oppgaven forsøkt å gi en oversikt over rasjonale og bakgrunn for oppgaven. Det er fremhevet vesentlige aspekter relevant for betydningen av veitrafikkstøy, herunder tidligere forskning og valgt teori. Bakgrunnskapitlet er ment å kunne belyse hvilke utfordringer som ses i relasjon til veitrafikkstøy, samt tydeliggjøre hvorfor studien er relevant i et folkehelseperspektiv. Formålet med bakgrunnskapitlet er således å kunne argumentere for behovet for kvalitative studier om opplevelser av veitrafikkstøy, da dette synes å være en mangelvare innen forskningsfeltet og eksiterende litteratur.

3. Metode

I dette kapitlet vil metodevalg bli presentert. Herunder vil oppgaven redegjøre for den vitenskapsteoretisk posisjon for studiet, det kvalitative forskningsintervju, rekrutteringsprosess og utvalg. Deretter vil analysevalg, kvalitetskrav og egen rolle som forsker bli tydeliggjort, før etiske overveielser blir presentert. Oppgaven ønsker på denne måten å belyse hvordan den valgte fremgangsmåte, og gjennomføringen av denne var veiledende for å komme frem til de gitte resultater, som oppgaven vil komme tilbake til. Ønsket er å vise transparens og refleksivitet i prosessen ved å være tydelig på hvilke steg som er foretatt og gjennomført, både metodisk og gjennom analysearbeidet.

3.1 Metodevalg og vitenskapsteoretisk posisjon

Ettersom formålet med denne studien har vært å undersøke unike opplevelser av trafikkstøy fra Trondheimsveien, baserer undersøkelsen seg følgelig på en kvalitativ metode. I kvalitativ metode er ønsket å oppnå dybdegående kunnskap om hvordan mennesker opplever og erfarer et bestemt fenomen, ved å gå i dybden på et aktuelt tema uten å sammenligne eller generalisere resultatene, som er gjennomgående i kvantitativ metode (Malterud 2017). Likevel søker kvalitativ forskning etterprøvbarehet, med et ønske om at resultatene også kan overføres til andre lignende situasjoner, ved å trekke linjer fra det spesifikke til det allmenne (Malterud 2017). Målet i kvalitativ metode er som regel blott, å komme frem til kunnskap som ikke tidligere har vært vesentlig belyst i forskningslitteraturen, hvor det i denne oppgaven er relatert til å oppnå forståelse om hvordan det oppleves å bo tett på en trafikkert vei og støykilde. På denne måten er oppgaven eksplorerende, ved å ta sikte på å skape forståelser som tidligere har vært lite studert (Sverdrup 2021). Metoden i seg selv er egnet når en som forsker ønsker å sette mennesket og subjektet i sentrum, ved å få frem deres unike stemme omkring det forskeren ønsker å undersøke (Malterud 2017).

I den kvalitative forskningstradisjon finnes flere retninger og filosofier. Herunder er epistemologien, som omhandler hva kunnskap er, og hvordan den oppnås. Ifølge Kvale og Brinkmann (2019) kan en i epistemologien forestille seg en gruvearbeider, som skal tilsvare en metafor på en forsker som graver etter kunnskap. Mens han graver etter gull avdekkes ny viten, eksempelvis intervjudeltakeres unike opplevelser, eller annen data innhentet gjennom observasjon eller tekstanalyse. Kunnskapen skal uavhengig av innsamlingsmetode være ren og ubesudlet, og skal frem i lyset uten å være påvirket av forskerens synspunkter (Kvale og Brinkmann 2019). Denne tankegangen er i tråd med fenomenologiske prinsipper, som er en tilnærmingstradisjon innen kvalitativ forskning. Fenomenologien som filosofi oppstod på 1900-tallet med Edmund Husserl som en av sine grunnleggere. Han var særlig opptatt av menneskelige opplevelser, og deres *livsverden* (Birkler 2014). Han var derutover interessert i å skape en bredere forståelse omkring mennesker subjektive oppfattelser av bestemte fenomener, ved å undersøke deres *væren i verden*. Ifølge Husserl kan en kun oppnå denne kunnskapen ved å sette sin «forforståelse i parentes» som forsker, for så rent som mulig fremstille sine resultater uten selv å påvirke

dem (Birkler 2014). En annen metoderetning innen kvalitativ forskning er hermeneutikken. Helt sentralt for å forstå hermeneutikkens utvikling og betydning er Martin Heidegger og hans elev Hans-Georg Gadamar. De var begge opptatt av *forståelses egenart*, hvor begge var av den oppfattelse av at en som forsker ikke er upåvirket av sin forforståelse, som alltid vil være tilstedeværende i oppnåelse av ny kunnskap (Birkler 2014). Vår *forforståelse* vil ifølge hermeneutikken prege våre meninger og holdninger, i den forstand at det er vanskelig å være forutsetningsløs i menneskers møte med sine omgivelser (Brottveit 2018). Tidligere var hermeneutikken primært en fortolkningsdisiplin som omhandlet å skape anvendbar forståelse av tekster og skrifter, men etter hvert utviklet retningen seg til også å omhandle forståelse av mennesker (Brottveit 2018). Andre betydningsfulle begreper innen hermeneutikken, som blant annet *horisont*, *horisontsammensmeltning* og *den hermeneutiske sirkel*, vil ikke vies ytterligere plass i denne oppgaven.

Denne studien vil derfor basere seg på både en hermeneutisk og fenomenologisk tilnærming, ved å være åpen for deltakernes livsverden. Samtidig vil det tas høyde for å være sin forforståelse bevisst, da forforståelsen gjerne er vesentlig i utvikling av blant annet forskningsspørsmål, datainnsamling og lignende. Hermeneutikk og fenomenologi er vitenskapsteoretiske retninger som er utsprunget fra det fortolkende paradigme, som kan ses på som en paraplybetegnelse over ulike vitenskapsteoretiske disipliner. Det fortolkende paradigmet anses som en motpol til positivismen, som dekker over andre vitenskapsteoretiske tradisjoner. På bakgrunn av oppgavens begrensninger vil det ikke redegjøres for ytterligere vitenskapsteori, og dens historiske utvikling i det følgende.

3.2 Forskningsdesign og datainnsamling

Denne studien er både eksplorativ og induktiv i sin karakter, hvor målet er å komme frem til ny viten om beboere langs Trondheimsveien unike opplevelser, gjennom en fenomenologisk tilnærming til deres livsverden. Videre er casestudie valgt som forskningsdesign. Casestudier er velegnede når ønsket er å studere en enhet eller et bestemt fenomen, for å skape dypere forståelse over det undersøkte (Tjora 2021). Casestudier vil således kaste lys over en gitt situasjon, og studeres gjerne i nåtid i sin naturlige kontekst. Resultatene i en casestudie er kun gyldige i den konkrete konteksten de undersøkes i (Tjora 2021). Likevel søker casestudier å se sine resultater i en større sammenheng, med forutsetning av at undersøkelsen blant annet baserer seg på et strategisk utvalg, som oppgaven vil komme tilbake til.

Ettersom formålet med denne studien er å undersøke beboernes opplevelser av veitrafikkstøy, anses det som hensiktsmessig å tilnærme seg denne kunnskapen gjennom semistrukturerte individualintervjuer. Fordelen med semistrukturerte intervjuer er at de hverken er låst med tanke på hvilke spørsmål forskeren ønsker svar på, samtidig som de heller ikke er fullstendig åpne til å la deltakerne snakke om det de selv vil, da intervjuformen er valgt for å kunne besvare et gitt tema (Kvale og Brinkmann 2019). Semistrukturerte intervjuer gir derfor mulighet for å veilede deltakeren tilbake til temaet ved å holde

fokuset på det forskeren ønsker å undersøke. Intervjuformen gir likevel rom for at deltakeren kan snakke fritt og åpent om de opplevelser og erfaringer personen innehar (Kvale og Brinkmann 2019). Som forsker kreves det både kunnskap og interesse å gjennomføre semistrukturerte intervjuer, ved å kunne fange opp de vesentlige aspektene informantene forteller om, som kan avdekke fenomener betydelige for det undersøkte. Under selve intervjuet kan det derfor være hensiktsmessig at en som forsker stiller oppfølgingsspørsmål hvis deltakeren uttrykker noe interessant, eller at en ber om utdypelse hvis beskrivelser blir for overflatiske (Kvale og Brinkmann 2019). Taushet er også en brukt teknikk innen denne intervjuformen, ved at det åpner for at deltakeren kan bruke tid til å fortelle om sine opplevelser uten avbrytelse. Fortolkningsspørsmål, som «forstår jeg deg riktig ved...» kan også være nyttig å stille, hvis en som forsker er usikker på momenter av deltakernes fortellinger. Elton Mayon har også utarbeidet en egen sjekkliste innen intervjuteknikk, hvor han legger vekt på å kunne rette sin fulle og hele oppmerksomhet mot deltakeren, samt at en som forsker skal kunne lytte, og ikke snakke (Kvale og Brinkmann 2019). En skal heller aldri argumentere som forsker i en intervjusituasjon, eller gi deltakerne råd. Det skal blott vises respekt for deltakernes opplevelser ved å være interessert i deres fortelling (Kvale og Brinkmann 2019).

3.2.1 Intervjuguide

Spørsmålene til et semistrukturert intervju blir gjerne utarbeidet på forhånd gjennom en intervjuguide. Intervjuguiden gir forskeren mulighet til å holde fast i en rød tråd gjennom intervjuet ved å stille forberedt, gjennom spørsmål som gjerne er åpne i sin ending, og enkle å forstå (Kvale og Brinkmann 2019). Intervjuguiden er en støtte for forskeren som kan fokusere på å få deltakeren til å fortelle om opplevelser som kan gi innsikt i det valgte tema, og fokusområder for oppgaven. Det skal inkluderes spørsmål som er relevante for prosjektets problemstilling, selv om rekkefølgen på spørsmålene kan variere mellom deltakerne, og være tilpasset intervjusituasjonen (Sverdrup 2021). En intervjuguide utformet til det semistrukturerte intervju skal således inkludere åpne spørsmål som gir mulighet for at deltakerne kan fortelle om sin livsverden. Følgelig legger valg av datainnsamling, inkludert intervjuguide, opp til både en hermeneutisk og fenomenologisk tilnærming i innhenting av data. Det semistrukturerte intervju gir mulighet for å besvare de temaene forskeren allerede har utarbeidet på bakgrunn av sin forforståelse, samtidig som intervjuformen gir rom for deltakeren til å belyse temaet på en måte som avdekker ny kunnskap om det undersøkte, gjennom subjektive fortellinger av deltakernes livsverden. Intervjuguiden skal ikke legge opp til forhåndsdefinerte eller riktige svar, det er en del av å kunne stille seg åpen for deltakerne som forsker (Sverdrup 2021). Intervjuguiden til denne studien ble utarbeidet i god tid før intervjuene fant sted, og ble godkjent av veilederne på forhånd av datainnsamlingen¹. Teorigrunnlaget for utarbeidelse av intervjuguide ble lest i forkant av intervjuene, og var derfor tatt med i betraktning før intervjuenes start. Det er også anbefalt å pilotteste intervjuguiden

¹ Se vedlegg 8.1 for intervjuguide

hvis en har anledning, noe som i dette tilfellet ble gjort sammen med en medstudent fra NMBU. Dette gjorde det mulig å forberede intervjuene så godt som mulig, samtidig som det skapte mulighet for en del justeringer av intervju spørsmålene. Eksempelvis fikk intervjuguiden på et spørsmål om hva som kan være positivt ved å bo tett på Trondheimsveien, og i området for øvrig.

3.3 Rekruttering av deltakere

Antall deltakere i en kvalitativ studie varierer, og er avhengig av oppgavens problemstilling, og når en som forsker opplever metning med tanke på deltakernes fortellinger (Malterud 2017). Når historiene til deltakerne ikke avdekker ny innsikt i det undersøkte, kan det derfor være hensiktsmessig å avslutte rekrutteringsprosessen. En skal også ta høyde for hvilken mengde data det er mulig å håndtere, og hvor mange ressurser en har til rådighet når det kommer til å behandle mengden av data (Brottveit 2018). For mange deltakere kan føre til mangel på oversikt over datamaterialet, mens for få deltakere kan føre til mangel på troverdighet. Derfor fungerer ofte begrepet *less is more* i kvalitative studier, såfremt de inkluderte deltakerne bidrar med dypgående innsikt (Brottveit 2018). I denne studien kom dette tydelig til uttrykk, da det etter åtte gjennomførte intervjuer ikke ble avdekket ny innsikt i relasjon til temaet, og rekrutteringen ble derfor avsluttet. Etter en del gjentakelser blant deltakerne i de siste intervjuene, ansås dette som metning i henhold til datamaterialet. Likevel kan en ikke se bort ifra at unik innsikt har gått tapt ved å ikke inkludere flere deltakere. Dette vil alltid være et spørsmål en kan stille seg som forsker.

Med tanke på selve rekrutteringsprosessen av deltakere til denne studien, ble det først lagt ut en post på Facebooksiden; *Reduser støy og forurensning fra Trondheimsveien*. I innlegget ble det forespurt om det var personer villige til å la seg intervju til masterstudien om opplevelser av veitrafikkstøy, samt noe praktisk informasjon. Deltakerne til studien tok selv kontakt med meg via meldinger på Facebook, hvor de deretter ble kontaktet med mer informasjon per epost. Der fikk de også vedlagt samtykkeskjema for deltakelse til intervju. Det ble i første omgang rekruttert tre deltakere på denne måten, deretter ble det skrevet ytterligere et innlegg på samme Facebookside, som resulterte i enda en deltaker. Videre ble det tatt kontakt med to styreledere i aktuelle borettslag i området. Epostadressene til styrelederne ble utlevert fra Brekke & Strand. En av styrelederne ville selv la seg intervju. Etter å ha gjennomført fem intervjuer ble det lagt ut enda et innlegg om forespørsel om deltakelse til intervju på Facebooksiden; *Vi som bor på Sletteløkka*. Det resulterte i tre nye deltakere. Til sammen ble det derfor rekruttert og inkludert åtte deltakere i dette masterstudiet. Rekrutteringen av deltakere til denne studien foregikk uten store utfordringer. Ofte kan rekrutteringsprosesser være både problematisk og tidskrevende, da det kan være mange grunner til at aktuelle deltakere ikke ønsker å la seg intervju. De kan mangle tid, ressurser og interesse, eller de kan oppleve det som sensitivt og uønsket å snakke om diverse temaer fra eget liv, hvis ønsket eksempelvis er et intervju om noe svært personlig (Tjora 2021). Ved deltakelse til intervju om sensitive temaer er *snøballmetoden* en kjent rekrutteringsprosess. Her gjelder det for forskeren å få

hjelp av deltakerne til å komme i kontakt med ytterligere deltakere gjennom deres eget nettverk, da informantene i seg selv kan være vanskelig å finne for en utenforstående (Tjora 2021).

Det finnes således diverse årsaker til utfordringer i rekrutteringsprosesser til studier generelt, som er verdt å bemerke. På tross av at rekrutteringsprosessen i dette tilfelle gikk nokså smertefritt, oppstod det utfordringer knyttet til å rekruttere deltakere kun fra Veitvet, som i utgangspunktet var målet med oppgaven. Dette viste seg noe vanskelig ettersom de som tok kontakt på innleggene primært hadde adresser på andre siden av veien, ved Sletteløkka. Derfor ble det bestemt i samråd med veileder at det var i orden å utvide studiet til området rundt Trondheimsveien; både Veitvet, Sletteløkka og Linderudsletta. Etter Karoline Kjær Bakkes (2021) masterstudie fra Sletteløkka i fjor, har ønsket til bydelen nettopp vært å inkludere deltakere også fra andre siden av veien ved Veitvet i et nytt prosjekt, noe denne oppgaven har tatt høyde for. Likevel er det primære ønsket til bydelen å få mer dybdegående kunnskap om hvordan mennesker og beboere på begge sider av veien opplever det å bo tett på riksvei 4, og derfor kan utvidelse av studien forsvares med deltakere som representerer et noe større område enn først antatt. I en rekrutteringsprosess kan en om ønskelig tilby goder ved deltakelse til forskning. En kan forestille seg at det hadde vært lettere å rekruttere deltakere kun fra Veitvet hvis de hadde fått tilbud om eksempelvis et gavekort, eller en kinobillett. Denne strategien ble ikke vurdert som et alternativ, da utvalget likevel lot til å tilfredsstille det overordnede ønsket fra bydelen.

3.4 Utvalg:

I kvalitative casestudier er gjerne målet at utvalget skal kunne uttrykke kunnskap og belyse innsikt i det gitte temaet for forskningen (Tjora 2021). Dette kalles et strategisk utvalg, da valg av deltakere ikke skal være tilfeldig ved å kunne representere en stor populasjon, men heller være utvalgt fordi de er berørt av en aktuell situasjon, eller innehar opplysninger og opplevelser om det konkrete temaet som undersøkes (Tjora 2021). I kvantitative studier stilles gjerne krav til inklusjon- og eksklusjonskriterier, for at utvalget skal være snevert, representativt og generaliserbart (Brottveit 2018). I kvalitative studier stilles sjeldent tilsvarende krav eller kriterier, dog er det igjen avhengig av oppgavens problemstilling, som kan lete etter kjønnsforskjeller, utdanningsstatus, sosiale faktorer og lignende. Da er naturligvis inklusjonskriteriene tilpasset eksempelvis å omhandle mennesker med en gitt type arbeid eller utdanning. I denne studien ble det ikke stilt kriterier til hverken kjønn, alder eller andre karakteristika, utover at deltakerne måtte være voksne >18 år. Videre måtte de helst bo i første rekke ut mot Trondheimsveien; enten ved Veitvet, Sletteløkka eller Linderudsletta, etter at oppgaven utvidet området til begge sider av veien. De måtte også forstå, og gjøre seg forstått på norsk. Det stilles ingen krav til hvor lenge deltakerne hadde bodd i området.

Alle deltakerne som valgte å si ja til å la seg intervjuet bodde derfor i området som beskrevet, de fleste med adresse rett ut mot Trondheimsveien. Nærmere bestemt ble det inkludert tre deltakere fra Veitvet,

fire fra Sletteløkka og en fra Linderudsletta. To av deltakerne fra Veitvet bodde litt ned av Veitvetveien, en stikkvei ut fra Trondheimsveien. Helt overordnet var alle deltakerne mellom 30-60 år gamle, med lik fordeling mellom menn og kvinner. Deltakerne var høyt utdannede, i gjennomsnitt hadde de fleste mellom 3-6 år universitetsutdannelse. En deltaker var masterstudent, og en var delvis ufør, utover dette var alle i full jobb. Med unntak av en deltaker som leide leilighet, eide øvrige deltakerne boligene de bodde i. Det var noe ulikt hvor lenge deltakerne hadde bodd i området, med en variasjon på 40 år for den med lengst fartstid, og i underkant av ett år for den som hadde bodd der kortest, med et gjennomsnitt på mellom 5-10 år. De fleste hadde flyttet til området med hovedbegrunnelse at leilighetene var billige, men også at området tilbød nærhet til marka, og var sentralt plassert med kort vei til sentrum. Utover en deltaker som bodde alene, var resten samboende eller hadde familie. Det er også vesentlig å bemerke seg at omtrent halvparten av deltakere var i en flytteprosess vekk fra leiligheten de bodde i. De fleste begrunnet valget om flytting i utfordringer med støy og konsekvenser av trafikken på Trondheimsveien. Dette vil oppgaven komme tilbake til senere. Deltakerne vil i resultatkapittelet bli henvist til som hun eller han gjennom teksten, og nummerert etter rekkefølgen på intervjuene, med et tall fra 1-8. Deltakerne blir utover åpenhet rundt kjønn, ikke tilkople andre karakteristika som eksempelvis alder, for å sikre konfidensialitet. Likevel vil det i oppgaveteksten tidvis henvises til om de bor på Sletteløkka, Linderudsletta eller Veitvet. To av deltakere bodde som tidligere nevnt langs Veitvetveien, ikke Trondheimsveien, og ettersom de hovedsakelig snakket ut fra sine opplevelser om trafikken derfra, vil dette tydeliggjøres ved gjennomgang av resultatene.

Som tidligere nevnt var deltakerne i studien i gjennomsnitt høyt utdannede, i fullt arbeid og eide leiligheten de bodde i. Som deltakerne selv beskriver bor det mange sosialt utsatte grupper i områdene rundt Trondheimsveien, og det er viktig å bemerke seg at deltakerne derfor ikke nødvendigvis er representative for beboerne i området forøvrig. Det krever en del ressurser og engasjement hos mennesker som selv tar kontakt med forskeren i en gitt studie, og det var tydelig at også deltakerne i denne studien var svært reflekterte og engasjerte i den pågående debatten omkring situasjonen på veien. Dette er viktig å tydeliggjøre da det kan føre til at studien preges av mangel på nyanser, da oppgaven naturligvis vil være farget av deltakernes synspunkter. Det er ikke mulig å vite hva personer som ikke deltok i studien ville ha tilført av egne opplevelser, eller om de er berørt av trafikken på samme måte som deltakerne i studien. En må derfor ta høyde for at en mister noe innsikt ved at de som deltok i denne studien var henholdsvis homogene. De representerer således en mer ressurssterk del av beboerne i området. Videre diskusjon av utvalget vil bli presentert senere i oppgaven.

3.5 Analysestrategi:

Som analysestrategi for håndtering og bearbeiding av data til denne studien, er det tatt utgangspunkt i Kirsti Malterud, og hennes systematiske tekstkondensering (STC). STC beskrives som en dynamisk prosess, hvor stegene i analysen ikke er lineære, men beveger seg frem og tilbake i datamaterialet til forskeren finner sine resultater, og får presentert disse (Malterud 2017). Strategien er velbrukt innenfor kvalitativ forskning, ettersom den er egnet for nybegynnere, og skal være forholdsvis lett å navigere seg frem i. Analysestrategien er ikke vitenskapelig forankret, men tar sikte på at en som forsker er transparent når en leser igjennom sitt materiale, ved å vise respekt for deltakernes utsagn og fortellinger (Malterud 2017). Således har STC fellestrekk med flere fenomenologiske analysestrategier ved at en skal være åpen for det som oppstår underveis, også ved overraskende momenter. I tillegg kan den sies å være i tråd med hermeneutiske prinsipper, da Malterud selv er tydelig på at det er på bakgrunn av ens forforståelse som forsker en tilnærmer seg sitt materiale, ved at det er naturlig å søke etter svar på sine forskningsspørsmål.

Før en starter selve analysearbeidet ved STC må datamaterialet fra intervjuene transkriberes og omgjøres til tekst (Malterud 2017). Ved transkribering kan det gjerne inkludert utsagn som; mhm, ehmm, pauser, latter, krent og lignende. I denne studien ble dette gjort i tråd med Malteruds anbefalinger, hvor flesteparten av disse uttrykkene ble fjernet igjen, når sitatene ble overført til tabeller i OfficeWord. Transkriberingen ble utført i kort tid etter intervjuene var gjennomført, gjerne samme dag eller dagen etter. Etter transkribering fra intervju til tekst består STC av fire trinn som oppgaven vil beskrive i det følgende. **1)** Første trinn er å lese igjennom den transkriberte tekster å danne seg et helhetsinntrykk, uten å kommentere eller stryke under momenter i teksten. Her er formålet blott, å komme frem til overordnede temaer som skiller seg ut i teksten, hvor disse kan skrives ned i en personlig logg (Malterud 2017). Deretter består andre trinn **2)** av å finne meningsbærende enheter, ved at en filtrerer materiale som en vil gå videre med, og ta bort tekst som ikke er av betydning. Her er det viktig å ha oppgavens problemstilling i bakhodet, selv om en skal være åpen for andre fenomener i teksten (Malterud 2017). I dette trinnet plasserer man de utvalgte meningsbærende enhetene i kodegrupper, under de allerede skisserte foreløpige temaene. Dette trinnet ble i praksis løst ved å stryke over sitater i teksten med farger, hvor de forskjellige deltakerne fikk hvert sitt nummer fra 1-8. Sitatene ble deretter klippet ut og lagt i bunker under de foreløpige temaene, og i undergrupper for de foreløpige kodegruppene. **3)** Tredje trinn i STC består således av å lage subgrupper til hver kodegruppe, for deretter å kondensere meningsinnholdet i de forskjellige subgruppene. Her ble det i praksis utformet en tabell i OfficeWord, som under hvert tema inneholdt kolonner med kodegrupper, meningsbærende enheter og kondensater, det vil si kunstige sitater. Deretter ble det laget rader nedover med subgrupper og de aktuelle sitatene. **4)** Fjerde trinn er å omsette funnene til tekst, ved å rekontekstualisere og presentere temaene. Ifølge Malterud (2017) skal prosessen forhåpentlig ha bidratt til ny innsikt om det undersøkte, og resultatene gi innhold som kan besvare oppgavens problemstilling. Se tabell 2 for utdragseksempel på deler av analyseprosessen.

	Meningsbærende enheter:	Kondensat:
<ul style="list-style-type: none"> Så kommer frustrasjonene: 	<p>«Man har en mye høyere tålegrense her enn andre steder, alt blir bare dumpa hit, og den veien. Ja, de har jo endret andre veier, så man føler seg ganske lite verdt, ved at de ikke tar tak i det. Det er den veien og strekningen som er verst i hele landet. Du føler du er nødt til, ja at ingen tar tak i det, og at det har gått så mange år». (7)</p> <p>«Jeg tror folk bare har akseptert at sånn er det bare. Folk anser det som noe midlertidig at man bor her, og det ser man. Vi har bodd her i ti år, og det ser vi, dette bygget er et sted hvor folk kommer inn for å tjene nok egenkapital for å flytte, og bor her så lenge man må, og så drar dem videre. Og det er veldig ødeleggende for bomiljøet på veldig mange måter, så det er synd fordi hvis det ikke hadde vært for den der veien, så hadde det her vært et skikkelig fint sted å bo». (7)</p> <p>«Det skjer ikke noe fordi folk ikke klager. Du har en blanding av folk, ehm.. det er bare det, altså jeg tror at politikere har fått sjokk nå fordi folk her faktisk har klaget på det fengselet her, og det har ikke vært noe sånt tidligere her oppe og det er nei, ... man er nokså vant til å bli nedprioritert egentlig» (7).</p>	<p>Kondensat: «Man har en høyere tålegrense her enn andre steder, man føler seg ganske lite verdt. Folk her har vel akseptert at sånn er det bare, de anser det som et midlertidig sted man bor for å tjene nok penger til å flytte, noe som er veldig ødeleggende for bomiljøet på mange måter. For det er jo under enhver kritikk at det finnes sånne bomiljøer egentlig, man kan jo ikke ha vinduene eller balkongdør oppe. Menneskene som bor her er ikke ressurssterke nok, og utleierne bryr seg jo ikke, det er bare en investering for dem og ingenting annet. Det med at de har snakket om å gjøre noe med støyen siden 1946 er ganske provoserende, og det styrker mine antakelser om at det er sosial ulikhet i praksis»</p> <p>Gullsitat: «det er ikke ressurssterke mennesker som bor her, det er så enkelt som det. Folk klager ikke nok, har ikke styrke i seg til å gjøre det. Det er skrevet litt i aviser og kommentarfelt osv, og alle farer jo dårlig med dette, det er jo ingen unntak, alle har vondt av det. Da var det sånn; «men hvorfor flyttet du dit da?», men alle mennesker i hele verden har vel rettigheter for forbedring, så hvorfor skulle ikke disse menneskene ha det? Det er jo helt hinsides» (4)</p>

Tabell 2. Eksempel på analyseprosessen²

Som anbefalt av Malterud (2017) ble det underveis i analyseprosessen utarbeidet en personlig loggbok hvor det ble ført notater og kommentarer for å holde styr på egne tanker og refleksjoner. Eksempelvis ble det ved gjennomlesning av den transkriberte teksten i første omgang notert ned syv overordnede temaer, disse var; *bolig, støy, helse, mestring, sosioøkonomiske utfordringer, tiltak og forventninger*. Disse ble senere omgjort til de nåværende fem temaene som vil bli presentert i resultatkapittelet. Dette er en vesentlig del av analyseprosessen, hvor en skal jobbe seg frem og tilbake i sitt materiale. En finner

² Se vedlegg 8.4 for ytterligere oversikt over analyseprosessen

antakeligvis noen temaer som kan deles opp, eller som gjør seg bedre som en kodegruppe eller subgruppe. Motsatt finner en kanskje ut av at en kodegruppe egner seg bedre som tema. Dette var også tilfellet i denne studien, da det i trinn tre og fire ble byttet rundt på, og slått sammen kodegrupper, subgrupper og temaer. Eksempelvis ble de foreløpige temaene tiltak og forventninger til egne kodegrupper under et nytt tema; *Endring på gang*. Som en del av STC skal en også lage kondensater som en del av tredje trinn i analysestrategien. Kondensater er et kunstig sitat, sammensatt av deltakernes utsagn i hver subgruppe (Malterud 2017). Kondensatet skal gi uttrykk for deltakernes holdninger, ofte skrevet i jeg-format, som en fellesbetegnelse på subgruppen (Malterud 2017). Etersom kondensatet ikke er et ordentlig sitat, blir det brukt mest for at forskeren selv skal holde oversikt over diverse subgrupper, da det ikke kan brukes i presentasjonen av resultatene, ettersom sitatet er konstruert. Å lage kondensater skiller STC fra andre analysestrategier, som ikke inkluderer det å sammenfatte ulike sitater til et felles sitat. I STC er det videre vanlig å velge seg ut et gullsitat, som skal være det sitatet under hver subgruppe som best beskriver og sammenfatter verdien av den aktuelle subgruppen (Malterud 2017). Dette sitatet er således et ekte sitat fra en av deltakerne, og kan derfor brukes på lik linje med andre sitater ved presentasjon av resultatene i oppgaven. Generelt foregikk analyseprosessen i denne studien uten større vanskeligheter, opplevdes det å utforme kondensater som noe uhensiktsmessig og tungvint, noe oppgaven vil komme tilbake til.

3.6 Kvalitetskrav til kvalitative studier:

Det finnes flere kvalitetskrav innen kvalitative studier som må imøtekommes for at funnene som presenteres kan være troverdige og ilegges gyldighet. Som forsker må en stille seg kritisk til valg av fremgangsmåte og oppnådde resultater, og om metodevalg er basert på riktige og hensiktsmessige avgjørelser (Malterud 2017). En må blant annet sette spørsmålstegn ved sin egen rolle som forsker i prosjektet, og om utvalget er strategisk nok til at resultatene kan overføres til lignende situasjoner, som styrker studiens *eksterne validitet*. Innen casestudier er en derimot mer opptatt av å sikre studiens *interne validitet*. Intern validitet omhandler hvorvidt en kan påstå at sine resultater er sanne eller gyldige i den gitte kontekst temaet undersøkes i (Malterud 2017). Sannhet som begrep kan være vanskelig å argumentere for, da det alltid kan diskuteres om resultatene er sanne i andre sammenhenger enn den de undersøkes i. Imidlertid skal gjerne undersøkelsen føre frem til noen resultater som nettopp er gyldige i den konkrete konteksten, og i den gitte situasjonen. For å styrke den interne validiteten i en undersøkelse, kan forskeren stille seg spørsmål om *relevans* i egen studie, som er et annet sentralt kvalitetskrav (Malterud 2017). Relevans handler nettopp om undersøkelsen har brukt relevante spørsmål og deltakere, metode og fremgangsmåte for å besvare den valgte problemstilling. Eksempelvis er det ingen relevans mellom bruken av spørreskjemaer for å besvare en problemstilling angående unike opplevelser om et bestemt fenomen. Da vil det være mer relevant å benytte seg av dybdegående eller semistrukturerte intervjuer, basert på et strategisk utvalg som igjen vil øke den interne validiteten i den

gitte studien. Gjennom de nevnte kvalitetskrav sikres en kvalitativ studie høy pålitelighet, som igjen er avgjørende for at undersøkelsens resultater kan sies å være troverdige. Videre står kravet om *refleksivitet* sterkt i kvalitative studier, og omhandler at en som forsker er tydelig gjennom hele oppgaven om hvilke intensjoner som ligger til grunn for studien, og hvilken forforståelse en har med seg, for på den måte å utvise tydelighet underveis i prosessen (Malterud 2017). Dette er også i tråd med kravet om *transparens*, som omhandler åpenhet om sine valg og eventuelle feiltrinn, som gjør at studien kan etterprøves og kvalitetssikres.

3.7 Egen rolle som forsker:

Som forsker skal en alltid være sin egen rolle som bevisst, og kanskje i særdeleshet ved kvalitative studier. I forskerrollen er en moralsk ansvarlig, og skal utvise empati og trygghet ovenfor de involverte parter i prosjektet (Sverdrup 2021). Særlig blir dette fremtredende i intervjusituasjoner, hvor en som forsker skal ha i bakhodet å forebygge asymmetriske maktforhold og krenkelser (Kvale og Brinkmann 2019). I intervjusituasjoner oppstår gjerne ny viten i mellommenneskelige relasjoner, hvor det er gjennom samspill og interaksjoner kunnskap deles mellom mennesker. Som forsker kan det derfor være hensiktsmessig å iscenesette et trygt miljø omkring den intervjuede, sånn at en oppnår en intervjusituasjon basert på tillit. Det gjelder i særdeleshet å utvise interesse, varsomhet og å lytte aktivt til deltakeren (Kvale og Brinkmann 2019). At intervjuene foregår på et trygt sted, og at forskeren bærer nøytrale klær, og snakker i et rolig toneleie kan også hjelpe intervjupersonen med å oppleve trygghet, og åpne seg i situasjonen (Brottveit 2018). Intervjueren selv har en avgjørende rolle i hele prosjektet, men da særlig ved innsamling av data, hvor kunnskap, trening, ferdighet og erfaring kan gi vesentlig støtte, da en primært ikke skal sette sin lit til personlig intuisjon i intervjusituasjonen (Kvale og Brinkmann 2019). Særlig viktig er dette hvis temaet som skal italesettes er av sensitiv eller svært privat karakter, da det krever ekstra innsats fra forskeren å opparbeide seg tillitt. I denne studien var ikke temaet som skulle diskuteres av like sensitiv karakter, likevel ble deltakerne gjort oppmerksom på hva intervjuet skulle inneholde av spørsmål både på epost, i samtykkeskjema og som introduksjon før selve intervjuet, så de kunne forberede seg. De fikk også en tidsramme for intervjuene på forhånd av datainnsamlingen (30-60min), og i forskerrollen var jeg bevisst både klær, mimikk og toneleie underveis i intervjuene. Det skal også bemerkes at jeg tidligere har gjennomført individualintervjuer på bacheloroppgaven, og har derfor fra tidligere noe trening i å gjennomføre intervjuer. Ettersom jeg også tidligere har vært plaget av ulike former for støy, har jeg også med meg en forforståelse inn i denne studien, som det er viktig å ta høyde for. Dette styrker således refleksiviteten i oppgaven, som oppgaven vil komme tilbake til i diskusjonen.

Deltakerne kunne med tanke på daværende smittesituasjon selv velge om intervjuene skulle foregå fysisk eller digitalt, hvor to intervjuer ble gjennomført fysisk, og seks stykker over Zoom. De to fysiske intervjuene ble avholdt på trygge plasser for deltakerne, en på et kontorlokale i sentrum av Oslo, og et

annet i deltakerens hjem. Det skal bemerkes at ettersom de fleste intervjuene ble gjennomført digitalt satte det noen utfordringer i utførelse og rammeverket rundt intervjusituasjonen. Likevel ble de veiledende prinsippene for å utvise tillitt og trygghet også videreført her. Det krever også en del kunnskap og interesse om temaet fra forskerens side for at de riktige spørsmålene blir stilt, og for at deltakeren kan overrekke sin viten videre (Kvale og Brinkmann 2019). I denne studien ble dette tydeliggjort da det viste seg enklere å gjennomføre intervjuene ettersom erfaringen ble bredere, og spørsmålene ble også mer spisset og utdypet da interessen på området økte i takt med datainnsamlingen. De fysiske og digitale intervjuene skilte seg noe fra hverandre, ved at de fysiske intervjuene opplevdes noe mer naturlige, da de fanget opp kroppsspråk, og satte en mer uformell ramme omkring situasjonen. Ved flere av de digitale intervjuene, kom skjermen litt i veien for den tillitsfulle stemningen som kan oppstå i fysiske møter. Jeg vil derfor påstå at selv etter to år med pandemi og utbredt bruk av digitale verktøy, er intervjusituasjoner mest naturlig ved fysiske møter.

Som tidligere beskrevet er taushet en teknikk en kan benytte seg av innen kvalitative forskningsintervjuer. Denne teknikken opplevdes lettere å benytte seg av etter hvert i datainnsamlingen, da jeg i stigende grad ble tryggere på egen rolle som intervjuer. Jeg opplevde at taushet fra min side, etter deltakeren hadde kommet med en kort bemerkning, gjerne ble etterfulgt av naturlige utdypelser. I andre tilfeller opplevdes stillhet som noe kunstig, særlig blant noen av mennene, som i gjennomsnitt var mer ordknappe enn kvinnene i studien. Her var det mer naturlig å holde samtalen i gang, ettersom jeg ved å bli stille, ikke oppnådde ønsket om at de skulle utdype ytterligere beretninger. I tillegg brukte jeg både oppfølging- og fortolkningsspørsmål, i tråd med Kvale og Brinkmann (2019) sine anbefalinger, for å få deltakerne til å utdype vesentlige momenter, eller hvis jeg var usikker på deres forklaringer. Jeg sørget også for at jeg selv hadde minst mulig taletid i intervjusituasjonen, da hensikten nettopp var å få deltakernes opplevelser italesatt. Likevel opplevde jeg at mange av deltakerne hadde en del spørsmål til meg i intervjuene. Noen lurte på min personlige interesse på området, og mange var nysgjerrig på om jeg visste noe nytt om den politiske situasjonen på veien. Dette førte til en del utenomsnakk i noen av intervjuene. Jeg prøvde å veilede deltakerne tilbake til spørsmålene som skulle besvares, ved å foreslå at samtalen heller kunne avsluttes med en gjensidig prat etter båndopptakeren var av. Jeg var også påpasselig med å bruke hverdagslig språk, fremfor fagterminologi og akademiske uttrykk, for å minimere risikoen for maktubalanse. Igjen skal det påpekes at på tross av at det bor mange vanskeligstilte mennesker i bydelen, var jeg i kontakt med en ressurssterk del av beboerne i området, som ikke virket truet av min autoritet som forsker. Jeg var likevel bevisst muligheten for asymmetri og prøvde derfor å unngå dette ved å opptre rolig og imøtekommende, men også nøytral.

3.8 Etikk:

Etiske overveielser er avgjørende i enhver studie som omhandler forskning på mennesker. En skal kunne ivareta deltakerens integritet og ha respekt for deres unike fortellinger (Brottveit 2018). I tillegg skal en som forsker fremstille dataene så troverdig som mulig, uten å påvirke eller manipulere dataene i den hensikt at de skal tilfredsstillende forskerens ønsker eller behov. Dataene og resultatene skal presenteres ut ifra deltakernes egen livsverden, da dette er avgjørende for å fremstille dataene korrekt, men også for å ivareta etiske prinsipper for forskning (Brottveit 2018). I denne masterstudien ble det etter godkjent prosjektplan høsten 2021, søkt om godkjennelse til NSD for å kunne gjennomføre studien som planlagt³. Derutover ble det utarbeidet et informasjonsskriv og samtykkeskjema som ble tilsendt deltakerne før intervjuene, hvor de ble informert om formålet med studien, og betydningen av deltakelse. Her ble de også informert om at de ville bli sikret konfidensialitet, at deltakelse var frivillig, og at de når som helst kunne trekke seg fra studien, uten å skulle begrunne dette. Deltakerne måtte underskrive skjemaet og sende dette i retur før intervjuene fant sted⁴. Videre ble hvert intervju tatt opp på båndopptaker lånt av Brekke & Strand, og transkribert kort tid etter intervjuet var utført. Lydfilen og det transkriberte materiale ble deretter lagret på to forskjellige Onedrivemapper på PCen, som er passordbeskyttet. Den transkriberte teksten ble lagret som gule data, ved at deltakerne i teksten anonymiseres, etter NMBUs retningslinjer og reglement for oppbevaring av data (Fossum-Raunehaug 2021). Denne mappen er det kun undertegnede som har tilgang på. Lydfilene vil naturligvis bli slettet rett etter at sensur på oppgaven foreligger. Den transkriberte teksten som var utskrevet på papir ble makulert på en trygg måte. Juridiske overveielser er det således tatt høyde for ved at persondataene blir håndtert i samsvar med persondataloven (GDPR), og er derfor i tråd med lovens prinsipper for forskning (Datatilsynet 2021). Helt overordnet føyer derfor oppgaven seg innunder Helsinkideklarasjonen, som skal sikre god etisk forskning ved at forskeren må beskytte de involverte parter i en studie, ved å forebygge regelbrudd og etiske overtramp (Førde 2014).

Ifølge Kvale og Brinkmann (2017) er det fire byggesteiner god etisk forskning burde basere seg på. Det er; informert samtykke, opparbeidet fortrolighet, antatte konsekvenser for deltakerne, og bevissthet rundt forskerens rolle i prosjektet. Med tanke på konsekvenser for deltakerne, er det viktig å tenke på om deltakelse i en studie på noen måte kan føre til, eller forbindes med skade. Risikoen for skade ved deltakelse skal således være lav, og nytten ved deltakelse skal naturligvis være større enn et potensielt skadeomfang. Som tidligere beskrevet er alle byggesteinene til Kvale og Brinkmann (2017) tatt høyde for i denne studien. Også når det kommer til potensielle konsekvenser, da det ikke eksisterer risikoer eller skader forbundet med å delta, ettersom personvern og andre juridiske overveielser er i tråd med etiske retningslinjer for forskning. Under datainnsamlingen var deltakerne i denne studien derimot glade for å kunne bidra med sine opplevelser, og håpet at det kunne føre til endringer som kom dem selv, og

³ Se godkjent søknad fra NSD, vedlegg 8.2

⁴ Se samtykkeskjema vedlegg 8.3

fellesskapet til gode, noe som styrker nytten deres av å delta. Med tanke på HMS, ble det som nevnt i foregående avsnitt avholdt flest digitale intervjuer. Dette var et planlagt alternativ for datainnsamling hvis koronasituasjonen skulle blusse opp igjen under perioden intervjuene skulle finne sted. Etersom pandemien var aktiv i vinter, var det derfor naturlig å foreslå digitale intervjuer for å overholde krav om smittevern. To av intervjuene foregikk likevel fysisk, etter eget ønske fra deltakerne. I disse tilfellene ble det holdt god avstand.

3.9 Oppsummering av kapittelet:

Dette kapittelet har redegjort for hvilken metode denne studien baserer seg på. For å oppsummere er metoderetningen kvalitativ, med casestudie som design. Studien inndrar også hermeneutiske og fenomenologiske prinsipper. I tillegg har studien en eksplorativ og induktiv tilnærming til sine forskningsspørsmål, som ses i lys av deltakernes beskrivelser av deres livsverden. Det er intervjuet otte deltakere gjennom semistrukturerte intervjuer, hvor deltakerne alle er berørt av trafikkstøy fra Trondheimsveien. Intervjuene er analysert ved hjelp av Kirsti Malterud og hennes STC som analysestrategi.

4. Resultater

I følgende avsnitt blir oppgavens resultater presentert. Resultatene er utarbeidet på bakgrunn av de åtte semistrukturerte intervjuene som ble gjennomført med deltakere bosatt i området rundt Veitvet, Sletteløkka og Linderudsletta. På bakgrunn av valgt analysestrategi; STC, har oppgaven kommet frem til flere funn som tydeliggjorde seg ved gjennomgang av intervjuene. Det er tatt utgangspunkt i fem overordnede temaer som oppgaven vil forsøke å redegjøre for i det følgende. De valgte temaene er: *Det er her vi bor, sånn mestrer vi støyen, den sosioøkonomiske posisjon, endring på gang, og sånn påvirker det oss.* Samtlige temaer har underordnede kodegrupper og derunder subgrupper tilhørende hver kodegruppe. Vedlagt finnes tabell for alle temaene med tilhørende kodegrupper og subgrupper for bedre oversikt over resultatene.

Tema 1: Det er her vi bor	Kodegrupper:	Subgrupper:
Kodegruppe 1:	Hjemmesituasjonen	- Støy og vibrasjoner - Forurensning
Kodegruppe 2:	Nærmiljøet	- Trafikken - Uteområdet
Kodegruppe 3:	På godt og vondt	- Det vi liker - Vi flytter
Tema 2: Sånn mestrer vi støyen		
Kodegruppe 1:	Hva vi gjør rent praktisk	- Små grep i hverdagen
Kodegruppe 2:	Håndtering ved å involvere andre	- Vi har sagt ifra
Tema 3: Den sosioøkonomiske posisjon		
Kodegruppe 1:	Urettferdighet	- En utsatt gruppe - Så kommer frustrasjonene
Tema 4: Endring på gang		
Kodegruppe 1:	Tiltak	- Hva vi ønsker oss - Hva vi ikke vil ha
Kodegruppe 2:	Forventninger	- Håp - Manglende tro på forandring
Tema 5: Sånn påvirker det oss		
Kodegruppe 1:	Hva så med helsen	- Subjektive helseplager - Å ikke la seg plage

Tabell 3. Oversikt over oppgavens resultater

Hvert av temaene vil heretter bli presentert med tilhørende kodegrupper og subgrupper. Utvalgte meningsbærende enheter er trukket frem for å underbygge temaet, samt gi deltakerne i studien en tydelig stemme. Som tidligere beskrevet er deltakerne nummerert fra 1-8 etter rekkefølge på intervjuene, og de er omtalt som hun eller han. I enkelte tilfeller er det tydeliggjort på hvilken side av veien deltakerne bor.

4.1 Det er her vi bor

Underordnet dette temaet vil det trekkes frem sitater fra deltakerne omhandlende blant annet boligområdet, trafikken, støy, inneklima, forurensning og uteplassen. Deltakerne var svært tydelig på at de i all hovedsak trivdes i området, som de beskrev som både sentralt plassert med hyggelige naboer, billige leiligheter og nærhet til marka. Samtidig var de fleste enige om at det ikke veide opp for de negative konsekvensene trafikken fra Trondheimsveien førte med seg av støy og forurensning. Fire av åtte deltakere i studiet var også på flyttefot vekk fra området, hvor begrunnelsen for dette primært var relatert til støy. Oppgaven vil videre gå igjennom hver av de utvalgte kodegrupper og subgrupper, for bedre forståelse av deltakernes opplevelser og perspektiver omkring det overordnede tema.

4.1.1 Hjemmesituasjonen

Innunder kodegruppen hjemmesituasjonen beskriver deltakerne hvordan de opplever å ha det hjemme, særlig med fokus på støy og vibrasjoner fra trafikken, samt hvordan forurensningen fra bilene påvirker inneklimaet i boligen. Subgruppe omhandlende støy og vibrasjoner vil først bli presentert, etterfulgt av en egen subgruppe om forurensning.

Støy og vibrasjoner

Samtlige deltakere i denne studien var opptatte av trafikkens betydning for bomiljøet i området, og på hvilken måte støy og vibrasjoner påvirket dem i deres daglige liv. Det var tydelig at støyen fra både Trondheimsveien, men også Veitvetveien hvor et par av deltakerne var bosatt, påvirket dem i stor grad. En av deltakerne beskriver støy og vibrasjoner på følgende måte:

«Ja, vinduene er lukket hele tiden, ellers er det ikke mye vi får gjort. Støyen går jo tvers igjennom vinduene. Vi har doble glass i vinduene, og fortsatt så rister jo den delen av stua.... Og det durer jo, altså vibrerer i veggene her. Og det er jo veldig synd. Vi har kanskje byens beste utsikt, men det er uhyggelig å være der» (7)

Deltakeren er bosatt på Sletteløkka som er kjent for å ha god utsikt over resten av byen, men de fleste av boligene der har balkonger rett ut mot Trondheimsveien, og det var flere av deltakerne som beskrev at den gode utsikten ble overskygget av den trafikkerte veien som ligger imellom boligene og resten av landskapet. Videre forteller samme deltaker hvordan støyen påvirker henne i hverdagen, og da særdeleshet når hun skal jobbe hjemmefra, hun sier:

«det påvirker meg mest når jeg jobber. Jeg må jo nesten ha på litt støy inne for å ha noe som utligner mer enn bilene, så jeg sitter som regel og jobber med musikk eller tv på. For bilene irriterer mer, det er den dårlige støyen... det har faktisk også vært deilig med pandemien, for i perioder har det vært mye mindre trykk. Også var det en uke det var busstreik eller noe, det kjørte hvertfall mye mindre tungtrafikk, og det var så fantastisk deilig. Det gikk opp for meg hvor mye mer de bråker enn en vanlig personbil. Også er det jo alltid noen som har en ødelagt lydpotte eller en motorsykkel som skal kjøre ekstra fort» (7)

Det å bruke musikk eller annen «støy» innefra blir trukket frem som en kjent mestringsstrategi blant flere av deltakerne, som oppgaven vil vise til senere. Denne deltakeren trekker i tillegg frem at det har vært deilig med pandemien, som tidvis har gitt ro, da trafikken i perioder ikke har vært like intensiv. Samtidig forteller en annen av deltakerne at hjemmekontor under korona har bydd på utfordringer, da trafikken likevel er såpass tydelige at folk hun har hatt møter med på zoom har spurt om hun bor ved en flyplass:

«Jeg merker det også nå under korona, så har det vært litt hjemmeskole og sånn, så jeg har sittet her og undervist. Det er mange som har spurt, både foreldre, elever og folk, altså eksterne jeg har vært i møte med, om jeg bor ved siden av en flyplass, for de hører det så godt da» (5)

En annen av deltakerne bosatt på andre siden av Trondheimsveien, nedover langs Veitvetveien beskriver utfordringer knyttet til tungtransporten på nattestid. Han forteller i flere runder hvordan sjåførene ikke tar hensyn til at det er laget fartsdumper nedover veien, nettopp for å holde hastigheten lav. At det smeller i fartsdumpene når kjøretøyene kjører forbi påvirker også nattesøvnen til deltakeren. I tillegg er det gjennomkjøring forbudt for tungtransport i denne gaten, som ikke sjåførene til hensyn til. Han beskriver nattebråket fra trafikken på veien på følgende måte:

«Hvis jeg ligger på soverommet så lukker jeg vinduet, men med tungtransporten så vibrerer det i veggene her ja....Men gjennomkjøring på natten altså, da går det jo veldig fort. Og over de fartsdumpene der, det letter, altså bilen letter med bakhjulene, og da smeller det noe jævlig, og det nytter ikke og ikke høre det, og ikke våkne av det» (2)

En annen deltaker bosatt i Veitvetveien beskriver rushen som spesielt støyende. I tillegg var han opptatt av støyen fra t-banen, som også fører til støy i området. Han forteller også om at de fikk støyskjermer for å redusere støyen ned mot hagebyen på Veitvet, mens dette ikke ble prioritert oppover i retning Trondheimsveien. Deltakeren forteller:

«Det er klart det er mer støy i rushtrafikken, det er det ingen tvil om, både fra Trondheimsveien, Veitvetveien og t-banen. Da gjør gjerne banen oftere, og det er mer trafikk opp og ned Veitvetveien.... Det ble jo gjort en del støymålinger, og bydelsoverleger var inne. Så på den ene siden ble det jo ganske bra. Men på den andre siden, mot t-banen, var ikke sporveien villig til, selv etter støymålinger med altfor høyt nivå. De satt støyskjermer ned mot hagebyen, altså på andre siden av t-banen, det ble ingen støyskjermer denne veien...» (1)

En annen deltaker beskriver støyen fra veien som konstant og usunn. Hun legger til at det er mange uføretrygdede i området som befinner seg mye hjemme. Det er nærliggende å tro at det å gå hjemme i støyen ikke bidrar til forbedring av helsen, selv om hun legger til at disse menneskene trolig har større bekymringer i sitt liv enn støy. Deltakeren sier følgende:

«Jeg har bodd i store byer store deler av mitt liv, så det er ikke det at jeg ikke er vant med lyd og støy, men ikke denne konstante malande liksom, som blir helt utrolig.. altså jeg vet ikke. Men jeg vet det er mange som er uføretrygdede og hjemme hele dagen. Og det er jo utrolig usunt, å gå i dette her. Og det kan være man ikke tenker på det, eller har større stressorer i sitt liv, men det er utrolig dårlig liksom, det er det» (4).

En av deltakerne underbygger forrige deltakers påstand om at støyen er der til enhver tid. Konsekvensene av det er at hun ikke kan ha vinduene oppe på dagtid i leiligheten. Hun sier:

«Det er mye støy i rushen, men jeg synes det er mye støy på dagtid og. Jeg synes det er ganske jevn trafikk hele tiden..... Jeg kan ikke ha vinduet oppe på dagtid, for det går ikke, for da er det altfor mye lyd. Jeg må jo lufte litt på morgningen, men ellers har jeg ikke vinduet oppe for da blir det for mye lyd rett og slett» (8)

En annen deltaker forteller at det er mange positive sider ved området, blant annet at det er så sentralt. Samtidig veier ikke det opp for de negative konsekvensene av støy. Han forteller hvordan støyen påvirker dem i bruken av boligen:

«Det er praktisk, for på kort tid er du utenfor døra med buss, 17 min til storgata liksom. Men det veier jo ikke opp for det negative, vi kan jo ikke ha vinduet oppe. Både på kjøkkenet hvis du har venner på besøk, hvis du har vinduet oppe, da blir det for mye støy i et kjøkken, kanskje du har en ventilasjonsvifte som går, og det blir bare altfor mye støy. Samme på soverommet fordi det er bygg fra 1940, så du har ikke sentralventilasjon, så de gangene jeg har foreldrene mine på besøk, og de må sove i det soverommet ut mot veien, så blir det veldig klamt når to personer sover der, så da må man åpne vinduet, men da får man støyen da, også får de ikke sove uansett». (3)

Som deltakeren selv sier fører støy fra veien til at han ikke kan åpne vinduene, noe som igjen fører til dårlig ventilasjon og inneklimate, da luften inne blir klam og tett. I tillegg fører åpne vinduer til at svevestøv og forurensning får innpass i boligene. Dette bringer oppgaven videre til neste subgruppe under kodegruppen hjemmesituasjonen, som viser til hvordan deltakerne beskriver betydningen av forurensningen fra Trondheimsveien.

Forurensning

Noe som også ble tydelig gjennom intervjuene var at mange av deltakerne plagdes av forurensning som konsekvens av trafikken. En av deltakerne kunne fortelle at forurensningen er det mest negative med å bo i området. Han forteller at forurensningen fra Trondheimsveien er ekstra belastende, da Groruddalen er et dalføre, og forurensningen har en tendens til å samle seg opp nettopp i dalføreren. Han sier:

«Og spesielt dette med forurensning. Vi ligger jo nedi dalen ikke sant. Det er jo et dalføre, og da legger jo forurensningen seg ned i dalen hvor folk bor, puster og lever. Og Trondheimsveien er jo den mest trafikkerte veien ut av byen nordover, bortsett fra E6, som jo også ligger i Groruddalen. Så det mest negative er forurensningen, for det er klart det folk reagerer mest på. Forurensning fra bilene som de ser på verandaer og vinduer og sånn, det er det mest negative» (1)

Han sier at forurensningen er det folk han kjenner reagerer mest på, særlig fordi det blir skittent på vinduer og balkonger. Dette er flere av deltakerne samstemte i. En annen sier:

«Så ellers lufter vi ikke så mye altså, for det kommer så mye støv inn. Og det merker vi særlig på listene, det kommer sånne sorte striper, så det er ikke noe hyggelig. Så vi har aldri de vinduene åpne, de er bare til pynt, du kan ikke åpne de» (3)

En tredje deltaker er også enig i at forurensningen kommer til uttrykk som skitt på vinduene. Hun forteller:

«Nå vasket jeg sist vinduene rundt juletid, og hvis du drar fingeren langs vinduet ute nå hadde du fått et skikkelig merke på vinduet. Merker det inne også, hvis man har bilder oppe på veggen ved vinduet, blir det tydelig helt svart. Det er ikke støv en gang, det er misfarging. Så det blir veldig synlig rundt vinduene og ventiler og sånn» (5)

Hun sier hun vasket vinduene rundt juletid, som var et par uker før intervjuet fant sted. Den opplysningen tyder på at forurensningen fra veien er relativt stor. En annen beskriver forurensningen som et lag fett, hvor støvet uansett kommer seg inn uavhengig av hva man gjør for å forhindre det: Deltakeren beskriver det således:

«Det blir naturligvis veldig, veldig skittent. Vi har hund og katt og, og vi merker det godt på hunden hvor skitten hun blir. Det er jo et slags støv liksom, som et lag fett. Og det kommer jo inn uansett hvordan du vrir og vender på det» (4)

En som har bodd på Veitvet i 20 år, sier at forurensningen som en konsekvens av trafikken har blitt verre med årene, og at han tydelig merker forskjell på hvordan støvet legger seg nå sammenlignet med før. Han sier:

«Vi ser det jo når vi pusser vinduer her og ser på vanbretta under vinduet blir jo bare mer og mer møkk der, eller dritt og svevestøv kaller man det som legger seg der. Det er en stor forskjell på de 20 årene jeg har bodd her. Det var mindre før, nå er det jo et tykt lag når man vasker over» (2)

En av deltakerne setter problemstillingen litt på spissen ved at han påpeker utfordringene som er ved å ha bolig i et område som både er preget av støy og forurensning:

«For det er et problem. Åpner du ikke vinduene så har du et dårlig inneklima, og åpner du vinduet så har du et enda dårligere inneklima. Det løser ingenting. Du kan liksom ikke finne deg i støyen, for da kommer det jo bare masse svevestøv og dritt inn» (3)

Ifølge deltakeren står valget mellom to onder; enten skjerme for støy med lukket vindu og dårlig inneklima, eller velge å lufte med den konsekvensen av betydelig økt innrykk av svevestøv i leiligheten.

4.1.2 Nærmiljøet

Neste kodegruppe tar for seg beskrivelser av nærmiljøet rundt boligene, da dette var noe deltakerne var svært opptatte av. Subgruppene er delt opp i beskrivelser av selve trafikken som er på Trondheimsveien og i Veitvetveien, og deretter blir det presentert en egen subgruppe omhandlende bruken av uteområdene i områdene.

Trafikken

Som vist ovenfor snakket alle deltakerne om betydningen av støy, vibrasjoner og forurensning som en konsekvens av trafikken. Under gjennomgang av datamaterialet kom det også frem en del beskrivelser isolert til selve trafikken og veien i seg selv. Disse meningsbærende enhetene er derfor plassert i en egen subgruppe, som tar for seg hvordan deltakerne opplever det å bo tett på en trafikkert vei, herunder er beskrivelser som inkluderer både Trondheimsveien, og Veitvetveien. En av deltakerne er ganske tydelig i sin fortelling om utbyggelse av Veitvetveien, som i utgangspunktet var ment som en miljøgate, som kommunen i ettertid har fremstilt med stor suksess. Deltakeren er uenig i dette. Han sier:

«Mye trafikk som dem prøver å gjøre noe med i mange år, men det blir ikke gjort noe. Vi har fått ned grensa til 30, og fått fartsdumper. Samtidig har veien blitt dobbelt så brei, blitt gjennomkjøring forbudt for tungtransporten, men dem driter i det da. Og vi har pushet mye på politiet for at de skal ha kontroller. For det er ikke vits med tiltak, så lenge de ikke blir overholdt da..... ja, altså det skulle jo, eller det ble jo pratet mye om at trafikken skulle bort, at det skulle lages en sånn allée nedover her, også ble det bare motorvei isteden... For det har alltid vært gjennomkjøring her, men så hadde vi dette områdeløftet for Veitvet/Sletteløkka, så ble det bygd det vi kaller for motorvei utenfor her sant. Det var en dårlig vei og så ble det bygd ut og asfaltert med mer gjennomkjøring og høyere fart. Så det var vel der det endret seg da» (2)

En annen deltaker langs Veitvetveien har derimot et litt annet syn på trafikken på veien. Han forteller at han har lagt merke til elbilutviklingen de siste årene. Dette er noe han vektlegger som positivt ettersom fartsgrensen på veien tilsynelatende er lav, og elbiler skaper mindre støy når de kjører i lav hastighet. Forurensning er også mindre enn hos fossildrevne kjøretøy. Han sier:

«Jeg merker i og med at jeg har bodd her så mange år og sett trafikkutviklingen, spesielt på Veitvetveien siden jeg bor rett ut der, så er det faktisk, hva skal jeg si, altså elbilutviklingen er så stor i Norge, at jeg merker det går mindre fossildrevne kjøretøy i Veitvetveien enn det gjorde for la oss si trefire år siden» (1)

En annen av deltakerne trekker frem at hun forstår hvorfor leilighetene i området er så billige, ettersom de ligger rett på en vei. Her henviser hun til leilighetene langs Trondheimsveien ved Sletteløkka. Hun sier:

«Marka og utsikten er veldig fin, men det veier ikke opp. Fordi veien drar ned så mye. Så det er klart det er ingen tilfældighet at disse husene har den billigste leien og leiligheten i hele Oslo. Det er jo fordi den er rett på en vei liksom» (4)

Flere av deltakerne er også enige i at ettersom trafikken i området er svært utbredt, finnes det også andre konsekvenser av dette, så som ulykker og farer i tilknytning til veien. En deltaker beskriver flere nestenulykker i Veitvetveien. Han sier:

«Også har vi alt dette med, det er jo, holdt jeg på å si, nesten-ulykker ute i gata her nesten hver dag liksom, flere ganger om dagen. Vi har, vet ikke jeg, omtrent 60% av Veitvets befolkning bor jo på feil side av gata med tanke på skoler, barnehage og sånn. Så skal de krysse veien her om morgen og ettermiddagen med masse trafikk» (2)

En annen av deltakerne forteller om at han ofte har observert ungdom spille fotball langs veien ved Linderudsletta. Han har tidvis observert at ungdommene løper ut på Trondheimsveien, hvis ballen spretter ut dit, noe som resulterer i skumle situasjoner. Nå har de visstnok fått netting på kunstgressbanen, men det er andre steder langs Trondheimsveien det fremdeles spilles ball uten netting. Han sier:

«Det er sånn kunstgressbane mot Linderud senter, og der var det ikke netting før så fotballen kunne gå ut i motorveien, og det er jo helt uhørt at noe sånt kan skje. Det er noen trær, men de demper jo ikke, ballen går igjennom. Og det har jeg sett noen ganger, at da går de bare rett ut og henter ballen, det er jo en motorvei liksom, ganske så farlig» (3)

De overnevnte utsagnene er alle inkludert for å få en bedre forståelse over opplevelser deltakerne innehar når det kommer til å bo tett på veien. Selv om deltakerne er bosatt litt ulikt i området, bor alle i direkte tilknytning til svært trafikkerte veier, primært Trondheimsveien, men også Veitvetveien som er en utstikker av Trondheimsveien. Disse sitatene bidrar til forståelse over konsekvensene av trafikken utover det som kun omhandler støy.

Uteområdet

Deltakerne i studiet var også opptatte av at bruken av uteområdene deres var svært redusert grunnet deres naboskap til trafikken. Omtrent samtlige av deltakerne trakk frem at trafikken, herunder støy og forurensning, hadde betydning for at de ikke kunne oppholde seg på balkonger, gressplener eller andre rekreasjonsområder utenfor boligen. En av deltakerne sier det rett som det er:

«Vi har jo en plen utenfor huset som vi ikke kan bruke hvertfall, det er jo helt forferdelig å sitte der» (7)

Her henviser hun til trafikken fra Trondheimsveien som suser forbi rett utenfor leiligheten. Mellom leiligheten og veien finnes en liten gressplen, men den blir sjeldent brukt av beboerne. Dette bekreftes av en annen deltaker som bor litt lenger opp langs veien. Hun legger også til utfordringer med å bruke balkongen, som også vender mot veien. Hun sier:

«Også har jeg jo en terrasse, men den er ikke så hyggelig å bruke for det er så mye lyd, og for så vidt uteområdene og. Det er fine grøntområder ned mot veien, men det er jo ingen som bruker de. Det er sikkert ikke bare med lyden å gjøre for det er litt ulendt terreng, men det kunne vært brukt til noe fint, men det går ikke an å bruke de for det går jo ikke an å snakke der, fordi det er jo helt inntil veien.... det er et par bord der, men nei, for det er så slitsomt med den trafikken. Hvis det hadde vært en rolig miljøgate, hadde det jo vært hyggelig å sitte der. Så det er veldig direkte påvirket av trafikken, du kan ikke invitere noen til å sitte der, det er ikke hyggelig. Man føler man bare puster inn eksos ved å sitte der, og det er sånn, nei, der er det et stort forbedringspotensial. Det kunne blitt gjort en stor forskjell der, er jo en av de få grøntområdene her på Sletteløkka, så det kunne gjort mye for folk» (8)

Her trekker hun frem muligheten for forbedring. Gressplenene utenfor leilighetene kunne blitt brukt til stor glede for beboerne hvis de ikke hadde ligget i direkte tilknytning til den trafikkerte veien. En annen av deltakerne gikk til det skrittet å innglasse balkongen for egen regning for å dempe støyen, og trodde

i den forbindelse balkongen ville bli mer brukt. Han forteller at innglassingen fungerte fint som støydemping, men at balkongen likevel ikke blir brukt, da den fremdeles ligger opp mot veien, og ikke er et sted de setter seg for å nyte nærområdene. Balkongen blir primært brukt som lagringsplass. Han sier:

«hehe en annen ting. Da vi kjøpte leiligheten var jo balkongen åpen, så for å kutte litt ned på støy så innglasset vi balkongen, for ellers ville vi hatt vinduet ut mot veien. Eh så det hjalp litt, eller veldig. Så det vinduet er alltid lukket, samt at balkongen er innglasset, så det tok litt ned på støyen. Men den brukes jo bare som lagringsplass da. Det er ikke noe vi bruker for å nyte nærområdet, det er ikke et uteområde i den forstand. Og det tror jeg faktisk er grunnen til at de fleste har innglasset balkongene, for det er bedre å bruke det som et ekstra lagringsrom eller noen går ut for å røyke, for jeg har ikke sett folk være ute der, det har jeg aldri sett. Ja, vi har brukt den, men det er sjeldent, veldig, veldig sjeldent. Jeg trodde vi kom til å bruke den mer når vi innglasset den, for det kostet jo en del, men nei, veldig sjeldent» (3)

Ifølge deltakeren på Linderudsletta er opplevelsene noe tilsvarende hos henne. Her er ikke balkongen innglasset, så den brukes primært til å dyrke litt grønnsaker, eller til å få seg litt sol, da med musikk eller annet på øret. Hun forteller:

«Vi bruker balkongen kun til å dyrke grønnsaker på sommeren, eller hvis jeg skal sole meg er det perfekt, det er jo ingen over. Så da kan jeg bare legge meg ut å bli brun, men da har jeg jo alltid podkast eller musikk på øret eller noe så jeg ikke blir plaget» (5)

En av deltakerne fra Veitvet forteller at bruken av uteområdene er redusert med årene. Han forteller at han og naboene før i tiden brukte å drikke kaffe og steke vafler på plattformen foran boligene i fellesskap, men at trafikken nå har blitt for stor til å fortsette med dette. Han beskriver det på følgende måte:

«Vi har på forsiden, så har vi en liten plattform. Der satt jo vi mye vi tre naboene der på ettermiddagen på sommeren. Drakk kaffe og hadde vaffeljern og kosa oss der, men det går ikke lenger fordi gjennomkjøringen har blitt så stor, at det blir for mye støy på ettermiddagen, så det går ikke an å sitte der» (2)

4.1.3 På godt og vondt

Underveis i analyseprosessen kom det også frem noen funn omkring hvordan deltakerne var delte i sin oppfattelse av området, og hvor godt de egentlig trivdes med å bo der. Det kunne virke som de fleste var fornøyde og tilfredse på mange måter, da de opplevde det som et inkluderende bomiljø, sentralt plassert og med nærhet til marka. Samtidig ble det veldig tydelig at det var flere negative konsekvenser av trafikken som overskygget dette, da halvparten av deltakerne var i en flytteprosess bort fra området. Nedenunder vil beskrivelser om hva deltakerne liker med området først bli presentert, før oppgaven vil vise til en egen subgruppe omhandlende sitater tilhørende flytteprosesser.

Det vi liker

Deltakerne trekker frem flere ting med området som de liker. Blant annet sier en av deltakerne at det er stor forskjell på den siden av leiligheten som vender ut mot Trondheimsveien, og andre siden som vender oppover mot grøntområder på Sletteløkka, med nærhet til skogen og marka. Hun sier:

«der er det jo stille, huset er liksom en barriere mellom veien, et idyllisk lite sted. Og hele den siden her, det er jo et bittelite tun så lenge vi ignorerer veien. Så er det jo rett oppi skauen, og veldig fint. Det er to veldig ulike virkeligheter Så altså vi har nærhet til marka, enorm utsikt, og det er nokså hyggelig å bo her egentlig, også er det nærme byen. Jeg har bodd mange steder i Oslo, og dette er det tryggeste stedet jeg har bodd. Det går rådyr og vandrer ute ved balkongen, nokså idyllisk» (7)

Trygt, godt og med rådyr vandrende utenfor høres i utgangspunktet ganske annerledes ut enn mange andre beskrivelser som har blitt skissert tidligere om området. Samtidig er dette viktige utsagn å få frem i lyset da det åpenbart finnes positive ting som gjør at folk også trives på Veitvet, Sletteløkka og Linderudsletta. Det er flere som trekker frem godt naboskap, og en annen deltaker har også hatt venner boende i nærheten, noe han anser som positivt:

«Vi har det veldig fint. Vi er heldige og har et veldig godt naboskap her. I den blokka vi bor i, så har vi hatt mange venner boende omkring så det er veldig fint» (6)

Flere deltakere er glad for miljøet, og omtaler det som mangfoldig. I tillegg sjekker området av mange bokser for flere ved at det både er sentralt og med nærhet til marka og butikker. En deltaker sier:

«Jeg har snakket med andre folk som har et annet syn på Veitvet enn det jeg personlig har erfart. Min erfaring er at Veitvet, det er mangfoldig og det er hyggelige mennesker... Vi valgte å gå for Veitvet da vi skulle kjøpe leilighet fordi det er 15 minutter til sentrum, det er kjøpesenter og du har lillomarka i nærheten» (3)

Ytterligere deltakere er enige om at det som er mest positivt med området er hvor sentralt det ligger, samt at ulike kulturer er representert i lokalmiljøet. En av deltakerne forteller:

«Det er veldig sentralt, og det er en grei miks av kulturer, og stort sett veldig greit» (1).

Et annet viktig aspekt som tydeliggjorde seg når det ble snakket om positive ting med området, var boligprisene. Det skal bemerkes at dette også var av negativ betydning for flere, da det igjen fører til manglende prisvekst i området, og borettslag preget av dårlig økonomi. Samtidig understreket deltakerne at pris var betydningsfullt for hvorfor de hadde havnet i området i utgangspunktet, og at det var mulig å få mer for pengene der, enn andre steder i byen. En av deltakerne sier:

«Pris må nevnes, altså vi kjøpe for 3 millioner, og det var 80kvm, det er jo en veldig god pris. Så sånn sett var det utslagsgivende, fikk ikke det samme andre steder» (3)

En annen deltaker legger til at hun og samboeren hadde leid leilighet i mange år, og at å kjøpe i området var en mulighet for å komme inn på boligmarkedet, samt at det ga noen andre muligheter med tanke på størrelsen på boligen. Hun sier:

«Vi hadde leid i mange år, ehmm og hadde bodd nede på Vålerenga. Ville jo fått et bøttekott der, sammenlignet med hva vi fikk her, så derfor» (7)

Igjen er det å bo med nærhet til marka viktig for en deltaker, som også legger til at prisen på leiligheter var en utslagsgivende faktor for hvor deltakeren valgte å bosette seg, han sier:

«Vel, vi innså at vi måtte litt utenfor ring 3 hvis vi skulle ha råd, det var en faktor. Også var vi enige om å bo på Østkanten. Også var det nærhet til marka» (6)

Vi flytter

I løpet av intervjuene kom det frem at en av deltakerne nylig hadde flyttet vekk fra Sletteløkka da vi snakket sammen, mens en annen deltaker fortalte under intervjuet at han hadde kjøpt leilighet et annet sted, og var i gang med flytteprosessen. En tredje deltaker hadde lagt ut leiligheten sin på Finn.no samme dag som intervjuet fant sted, og en fjerde deltaker snakket om å flytte vekk fra området i løpet av året. En av deltakerne snakket om at han ikke kunne tenke seg familie med barn i området, men spesifiserte ikke dette ytterligere. De to av deltakerne som bodde langs Veitvetveien nevnte ikke å flytte som et alternativ. Det var også de to som hadde lengst botid i området, og som tilsynelatende trivdes best. Nedenfor vil ulike sitater omhandlende det å flytte vekk fra området bli presentert.

En av deltakerne uttrykker følgende som årsak på hvorfor hun hadde valgt å flytte:

Det er helt, for meg er det helt utenkelig å bli boende der, absolutt, med den støyen. Det er jo balkongen, du kanskje kan gå å ta deg en sigarett, eller være der veldig kort, men det er for bråkete og støyete liksom. Og det gjelder jo hele dagen, og litt senere på kvelden, begynner jo den tunge trafikken å gå.... Så på sommeren blir det jo veldig innestengt for du kan ikke ha balkongdøren oppe. Og det skaper et press, eller en stress innvendig å ha det så bråkete inntil seg.»

Hun fortsetter med å si:

«Jeg har halvert min lønn for å komme meg vekk derfra. Så det er ingen lett beslutning. Heldigvis kommer kjæresten etter, men ja jeg vil si det er på grunn av støy at jeg flytter. Hadde man kunne ha balkongen oppe, som i en normal boligblokk, og sitte ute å ta seg et glass vin på balkongen en sommerkveld så ville det vært en helt annen feeling, og uten alt støvet som kommer fra veien, men ja. Jeg hadde muligheten til å velge, og jeg valgte noe annet. Jeg kunne aldri tenkt meg å flytte tilbake, aldri. Det kommer ikke til å skje» (4)

Deltakeren var veldig tydelig på behovet for å komme seg vekk fra vei, støy og forurensning. Hun beskriver en form for innvendig stress, som virker utslagsgivende for avgjørelsen. Det kan virke som det var av vesentlig betydning at hun måtte komme seg bort fra området fort, da hun også poengterte at hun hadde halvert sin lønn ved å flytte. Hun hadde nå bosatt seg i et roligere område i Sverige, med skogen rett utenfor. Deltakeren som hadde lagt ut leiligheten sin for salg samme dag som intervjuet, fortalte dette om flytteprosessen:

«Vi er i en salgsprosess nå, og det er fra min side hovedsakelig på grunn av veien. Du kan ikke åpne vinduet ut mot veien, når du sitter i stuen her så hører du biler hele tiden, ehmm.. og det er nei.. plagsomt er det, jeg vet ikke, mer og mer plagsomt, det er litt sånn; nå er det nok bråk» (7)

En annen av deltakerne var også opptatt av de andre beboerne som ikke har muligheter til å flytte vekk fra området, og som må bli boende der. På tross av at han og familien skal flytte vekk, var han tydelig på at dette er en utfordring som til stadighet må adresseres. Han sier:

«ehm, men nå flytter vi til et nabolag som er mindre trafikkert og mer rolig, og bedre forhold for barn og voksne opp i. men jeg synes jo synd på de som fortsatt skal bo der. Så jeg tenker den saken der er noe som må adresseres høyere» (3)

Han kan videre fortelle at støyen fra Trondheimsveien absolutt er avgjørende for at de flytter. Han forklarer også at andre han kjenner til også har valgt å flytte bort, både styrelederen i borettslaget der han bor, og en som har vært aktiv i mediene ved å ta opp problemet med trafikken. Deltakeren forteller at han mange ganger har tatt opp behovet for endring, men at han opplever å møte veggen gang på gang, og stiller seg spørsmålet om han skal fortsette å bruke tid på dette:

*«Det er veldig synd, for det er absolutt utslagsgivende for at vi flytter, for å være dønn ærlig. Jeg tenker hvis den veien ikke hadde vært der, hadde jeg egentlig ikke hatt noe imot resten av området. Til og med ** (navn) som var styreleder, jeg snakket med han, han har også flyttet ut nå. Og han som stilte opp i avisen ** (navn), han vil også flytte bort. Det er så trist da, for du tar opp et problem, også møter du veggen gang på gang på gang på gang på gang. Også blir det litt sånn, okey, skal jeg bruke masse tid og energi på dette her? for tiden løper jo også i mitt liv sant» (3)*

En siste deltaker forteller at hun og kjæresten ønsker å flytte bort i løpet av 2022, og begrunner behovet ved å si:

«Det er litt sånn 50/50 egentlig. Vi drømmer jo veldig om en balkong vi kan bruke. Hadde vi hatt det hadde vel kanskje Linderudsletta eller Sletteløkka vært et mer realistisk alternativ, for vi bruker skogen mye. Også er det der med plass da, godt å ha større plass. Så det er litt sammensatt, men støyen er absolutt en del av grunnen for at vi kommer til å se over bakken istedenfor her nede» (5)

Ovenfor er det inkludert noen av utsagnene fra deltakerne om hvorfor de ønsker å flytte vekk fra Trondheimsveien, og heller bosette seg andre steder. Det kunne virke som det var en form for ambivalens i de fleste avgjørelsene, nettopp fordi mange også trivdes i området. Likevel poengterte de at utfordringene med trafikken var utslagsgivende for valget, da de fleste ønsket seg bomiljøer preget av mindre støy og forurensning.

4.2 Sånn mestrer vi støyen

Neste tema som vil bli presentert omhandler hvordan deltakerne i studien mestrer støyen fra veien, både med tanke på hvilke grep de gjør seg i hverdagen for å redusere støy, men også hvordan de håndterer utfordringene ved å si ifra til andre, og involvere personer som de håper kan hjelpe. Dette temaet er delt i to kodegrupper med en subgruppe i hver. Temaet kunne antakelig vært delt i en kodegruppe med to subgrupper, men ettersom mestringsstrategiene skilte seg såpass fra hverandre er det laget egne kodegrupper for hver av dem. Temaet i seg selv er også av betydning for å besvare oppgavens problemstilling omhandlende nettopp mestringsstrategier for å håndtere støy fra Trondheimsveien.

4.2.1 Hva vi gjør rent praktisk

Denne kodegruppen relateres til deltakerne håndtering av støyen i sitt daglige liv. Gjennomgående for de fleste var at de alltid holdt vinduer og balkongdør igjen, sammen med at de prøvde å nulle ut støyen utenfor ved å spille musikk, skru opp TVen og sørge for et bedre inneklima for å slippe å lufte.

Små grep i hverdagen

En av deltakerne kunne fortelle at hun gjør seg små grep i hverdagen hele tiden uten å være klar over det lenger, det var en del av hennes ubevisste håndtering i hverdagen. Hun sier:

«Jeg tar litt sånne små grep, jeg kunne sikkert ikke svart deg på hvilke grep jeg tar en gang, for jeg gjør det automatisk, men litt sånn for å slippe å tenke på det. Jeg sa jo at jeg har tinitus, og mestringen der er jo også å ikke tenke på det, for hvis du begynner å tenke på det blir du gæren. Så jeg har gjort litt det samme med den veien og tror jeg» (5)

Hun legger vekt på at hun har tinitus og at det hjelper å ikke tenke på det, en strategi hun overfører til støy ved å blokke ut lyden fra veien. Samme deltaker forteller videre at hun pleier å ha på musikk eller radio for å redusere lyden fra trafikken som kjører utenfor. Samtidig forteller hun også at hun i perioder med hjemmekontor har valgt å sitte på en kafe å jobbe, istedenfor å sitte hjemme, hun begrunner det på følgende måte:

«Jeg har veldig ofte på musikk eller radio, det har jeg. Også har det blitt sånn at de gangene jeg har hjemmekontor, da stikker jeg heller på kafe hvis det er åpent og jobber derfra, enn å jobbe hjemmefra, for det er ubehagelig for de som hører på meg. Jeg har litt sånn foreleser rolle, og da må jeg ha på lyd da, og da blir det plagsomt for folk. Vet det er kjempeirriterende, så det prøver jeg å ta hensyn til» (5)

En annen av deltakerne trekker frem en annen måte å håndtere støyen på, ved å fortelle om at han søker roen for å få slappe av, gjerne innover i marka. Han forteller:

«Jeg mediterer, slapper av, bruker tid på å gå. Det gjør jeg faktisk ofte, for jeg trenger dem roen, jeg går langt inn i marka hvor det er stille. Hvor du ikke hører noe som helst, så jeg oppsøker stillheten. Sørger for at jeg får den roen, at støyen ikke får feste seg» (3)

En av de andre deltakerne kan fortelle at hun og samboere kjøpte inn luftrensere for å få bedre inneklima, i den hensikt at det ville redusere behovet for å lufte og åpne vinduer ut mot Trondheimsveien:

«Det vi har gjort er at vi har kjøpt inn luftflukter og luftrensere, for å få litt bedre luft, men det er begrenset hva vi får til. En annen ting er da vi hadde kranglet og jeg sov på sofaen, da måtte jeg ha ørepropper, for stuen er jo ved siden av veien» (4)

Samme deltaker som snakket om å søke roen i marka, kan også fortelle om andre tiltak han gjør seg i hverdagen. Blant annet forteller han at han satt lenge på hjemmekontor under pandemien, og dette førte til at han måtte kjøpe inn støykansellerende hodetelefoner. I tillegg trekker han frem andre tiltak som blant annet å kjøpe gardiner for å stenge lyden litt ute, dog fører dette til økt fukt og kondens fordi det igjen øker luftfuktigheten. Han forteller:

Det ble klatmt der, og når jeg hadde døra igjen så går det ikke lang tid før jeg føler jeg må åpne vinduet, og da hører du den støyen som blir veldig plagsom i lengden, og særlig når du sitter og skriver så blir det enda verre, det hjelper liksom ikke på konsentrasjonen. Det endte med at jeg kjøpte støykansellerende hodetelefoner, og det spilte en stor rolle, hører liksom ikke støyen med de på..... Så ja, skru og TVen, snakke høyere, kjøpe støykansellerende hodetelefoner. Jeg har ikke limt igjen vinduene, det har jeg ikke, med det er det visst noen som har gjort. Jeg har kjøpt inn gardiner da, sånne tekstilgardiner som lukker igjen litt. Men igjen, problemet da er at når du gjør det, så får du veldig mye kondens, som gjør at det råtner, det blir råte og fukt, så man må tørke hele tiden som om du har sprayet.... Vi har jo også innlasset balkongen, det er en betydelig kostnad» (3)

Som tidligere nevnt trekker deltakeren frem at de har innlasset balkongen for egen regning, som naturligvis er en betydelig kostnad ikke alle beboere med åpne balkonger har mulighet å ta seg råd til. En av de andre deltakerne på Sletteløkka kunne fortelle at høretelefoner når hun jobbet hjemmefra har hjulpet henne med konsentrasjonen, da støyen ble sjenerende hvis hun jobbet uten disse. Hun sier:

«Nei, men jeg tenker jo at sånn som nå, og særlig i starten da det var mest digitalt, da bruker jeg sånne høretelefoner, jeg vet ikke helt om de andre hører noe, men jeg opplevde det hvertfall for min egen del, at det var sjenerende å ikke ha ørepropper i ved møter. Da føler jeg at lyden kommer i veien. Ellers har jeg alltid vinduene igjen ja» (8)

4.2.2 Håndtering ved å involvere andre

Neste kodegruppe er viet til sitater omhandlende hvordan deltakerne takler støyen i hverdagen ved å involvere andre, i håp om at riktige myndighetspersoner eller lignende kan bidra med å ta tak i utfordringene som finnes omkring trafikken fra Trondheimsveien. De ulike deltakerne hadde både deltatt på folkemøter, skrevet til kommunen, SVV og lokalpolitikere. De fleste deltakerne var svært tydelige på at trafikken fra veien er et problem, og de virket alle engasjert i tematikken, og ønsket seg betydelige endringer. De fleste av dem hadde sagt ifra om uholdbare forhold som en mestringsstrategi i seg selv.

Vi har sagt ifra

En av deltakerne var svært engasjert i hva trafikken fra Trondheimsveien førte med seg av negative konsekvenser for beboere i området. Han kunne fortelle at han var veldig på ballen når han ser folk jobbe med temaet, og hadde ved flere anledninger prøvd å si ifra til personer han håpet kunne bidra til å ta avgjørelser for å redusere støy fra veien. Han forteller:

«Så jeg har tatt det opp med venner som har tilgang, adgang, kjennskap til folk som innser at det er et problem. Snakke med deg. Jeg er veldig på ballen når jeg ser folk jobbe med problematikken... Og jeg har noen kompisar som er lokalpolitikere og to andre venner av meg som er byplanleggere, så de kjenner folk, så jeg tenkte hvordan kan vi løse dette? Hvilke instanser kan vi inkludere? Det kan jeg si, tror det var andre året. Det finnes en app på telefonene, og jeg vet jo ikke hvor nøyaktig den er, men de støymålingene jeg gjorde da var det sånn 86dB, hele tiden. Og en uke gjorde jeg det fast, fordi styrelederen vår i borettslaget har vokst opp i området, og han bare hele

tiden «jaja, men vi har vokst opp her, det er det ikke noe problem». Så da blir det vanskelig for meg å forklare at selv om du har vokst opp i den støyen, så hører du den ikke på samme måten som jeg gjør. Du blir på en måte vant til det, uten at det er noe sunt» (3)

Her forteller deltakeren at støyen fra Trondheimsveien har vært et tema også på diverse møter i borettslaget, men at det finnes motstand blant styrelederen og andre beboere, som tilsynelatende har «vent seg til støyen». Dette førte til at han selv begynte å måle støy på en app på telefonen, for å kunne argumentere for de faktiske forhold, og bevise at det er for høyt støynivå i området. En annen av deltakerne forteller at hun har vært veldig plaget og sendt diverse mailer til både kommunen og SVV, men ikke fått svar fra sistnevnte. Hun forteller også at hun har prøvd å ta det opp i borettslaget hun bor i, men at det ikke blir fulgt opp der. Hun sier:

«Men jeg har vært såpass plaget at jeg har sendt mail, både til kommunen for å høre om de kunne ta tak i det, det kunne de da ikke for det var ingen kommunal vei. Så da sendte jeg mail til statens veivesen, og de har jeg ikke hørt fra tilbake. Har sendt mail til styreleder i borettslaget, men ja, det styret, der er det altså, der er det mye rart da. Så den saken blir ikke fulgt opp der heller. Ehm så jeg har jo sittet og lurt på om jeg skal ta kostnaden selv og skifte vinduer til noe mer lydisolerende kanskje, men det er jo ganske dyrt da.» (5)

En annen deltaker kan fortelle at han særlig ønsker seg at politiet skal være mer preventive på kontroller nedover Veitvetveien, hvor han er opptatt av at bilene kjører for fort, på tross av fartsdumper og i utgangspunktet lav fartsgrense. Han forteller at politiet ikke følger opp oppfordringene om kontroller, på tross av at han og andre beboere har bedt om dette i lang tid:

«Fordi vi i mange, mange år har pushet for at de skal ha kontroller her, og være litt preventive, men de gjør jo ikke noe. Jeg ble jo uvenner med en kamerat av meg som var ansvarlig på Stovner politikammen for blant annet kontroller her da, da jeg sa det til han sletta han meg fra Facebook, han tålte ikke det». (2)

En av deltakerne som har bodd lenge i området kan også fortelle at han og naboene har hatt flere kamper oppigjennom med både kommunen, og sporveien, som har ansvar for t-banen. Denne går også tvers igjennom boligfeltet på Veitvet. Han har heller ikke lyktes i at hans tilbakemeldinger har ført til endring:

«Så vi har jo hatt våre kamper med kommunen og sporveien oppigjennom, med støy som de ikke er villige til å gjøre noe med..»(1)

Deltakerne forteller om sine utfordringer og frustrasjoner omkring tematikken. En av dem forklarer at han har prøvd å si ifra om at trafikken, inkludert støyen, er et reelt problem, men at flere bagatelliserer det, eller ikke er villige til å gjøre noe for å endre det. Han forteller at mange ber han flytte derfra hvis han synes det er så ille, mens deltakeren selv legger vekt på at selv om han og familien tross alt skal flytte, så løser ikke det problemet for andre som må bli igjen. Han sier:

«Du er jo et autoimmunt menneske, du har jo et handlingsrom. Jeg føler at jeg tar opp et problem som andre bagatelliserer, ja men du valgte jo å bo der. Og jeg leser hva andre folk skriver og mener, hvorfor er det et problem, du kan jo bare flytte. Ok, så flytter vi da. Men det løser jo ikke problemet for de andre folkene som bor der. Eller som naboene våre, hun har tre barn, det er en familie med helt andre sosioøkonomiske forhold enn oss..» (3)

4.3 Sosioøkonomisk posisjon

Et tema som tydeliggjorde seg under intervjuene og analyseprosessen var deltakernes opplevelser av beboergruppen i området, som flere beskrev som sosialt utsatte. Flere av deltakerne poengterte at de anså beboerne som en utsatt gruppe i samfunnet, noe som skapte både frustrasjoner og medlidenhet. De mente overordnet at dette var svært urettferdig, da mange opplevde at utfordringer knyttet til trafikken ble oversett og neglisjert fordi beboerne i området ikke hadde en kraftig nok stemme til å si ifra. I utgangspunktet var ikke dette fokuset inkludert i oppgavens problemstilling, men det er likevel inkludert både i bakgrunnskapittelet, og trukket frem som et isolert funn i seg selv, for å vise åpenhet for deltakernes livsverden og opplevelser på området.

4.3.1 Urettferdighet

Under dette temaet er det laget en kodegruppe hetende; Urettferdighet, med to underordnede subgrupper. Den første subgruppen tar for seg deltakernes beskrivelser av andre beboere i området, herunder representasjoner av en utsatt gruppe mennesker som tydeligvis må ta til takke med et mindre helsefremmende bomiljø enn andre. Subgruppe nummer to er viet til utsagn omhandlende de frustrasjonene som rammer deltakerne på bakgrunn av den urettferdigheten de beskriver. Det var tydelig at dette er noe som engasjerte flere av deltakerne, som beskriver situasjonen for beboerne i området som uholdbar. Begge subgruppene skli litt over i hverandre, og kunne trolig vært slått sammen til en. Det er likevel gjort et forsøk på å adskille disse subgruppene fra hverandre, for en bedre oversikt, og for å skille mellom det som handler om beskrivelser av beboere i området, og det som handler om egne frustrasjoner hos deltakerne.

En utsatt gruppe

En av deltakeren trekker frem at hun tror det bor mange innvandrere i området, og at hun har observert stor grad av alkoholisme i nærmiljøet. Videre opplyser hun om at Bydel Bjerke er belastet på flere måter, og at endringer muligvis ikke skjer fordi beboerne ikke makter å si ifra tydelig nok. Hun sier:

«Jeg tror de er sosialt utsatte mange av dem, mange innvandrere som ikke har så veldig med språk. I og med at vi har hund da så er vi jo ofte ute på siste kveldsturen, og det er jo mange som drikker og sånn, det ligger folk i busker iblant og sånn. Og da tenker jeg det finnes større problemer enn at det er bråk. Og det er naturligvis ikke alle som har alkoholproblemer eller sånn, men jeg kan tenke meg ja, det er en belastet bydel.....Så jeg kan tenke meg alkoholisme er stort i området. Og ja, det er jo høna og egget det her da, men da har du allerede dette som problem. Samtidig har du mange mennesker som er litt redde om sin leilighet, for de har kanskje levd et utrygt liv, men her har de fått muligheten til å kjøpe noe. Og at de ikke skal ha lik rett på et optimalt bomiljø som alle andre, det er så jævlig urettferdig. Men så skriker de ikke heller kanskje, og det må nok til. Så sånne ildsjeler som er her, det er veldig fint, ellers hadde vi ikke kommet noen vei» (4)

En annen deltaker forteller litt om hvordan hun opplever bosituasjonen, naboene og utfordringene det fører med seg at ikke alle er like ressurssterke, og heller ikke makter å si ifra. Hun forteller at alt i borettslaget handler om å holde kostnadene nede, på tross av konsekvenser som er ugunstige på sikt. Hun sier:

«De jeg kjenner som bor her, venner og kollegaer, er alle ganske enige om at dette ikke er noe blivende sted, og ikke et sted man får familie. Noen tenker vel at det får gå sin gang, at man ikke har så mye man skulle sagt, mens andre har sendt mailer og prøvd å finne ut av ting. Men så er det kanskje et demokratisk problem at veldig mange som bor her ikke har norsk som førstespråk, veldig mange som bor her leier. Så eierne her, som kanskje bør slå i bordet er ikke helt realitetsorientert. Jeg tror kanskje det handler litt om en klasseforskjell her nede i dumpa vs for eksempel oppe ved Tonsenhagen. Og det er innmari synd for initiativets sin del, men folk har nok å tenke på her liksom. Det å få plass til alle i leilighetene bare, og jobber gjør de døgnet rundt. Også det når du leier og ikke vet hvordan systemet fungerer, eller hvilke ord og formuleringer du kan bruke for å få gjennomslag, da blir det vanskelig... Vi merker det veldig godt på årsmøtene her, at fellesutgiftene for enhver pris skal holdes nede da, om det går på bekostning av rør som burde vært byttet ut for 20 år siden, og som på sikt gjør at vi får dyrere forsikring, men det er ingen langtidstanke på det økonomiske blant styret eller beboere. Nå ble akkurat fellesutgiftene økt med først 6% så 15%, og det er helt kaos i sameiet. Det er skriverier, jurister og politianmeldelser, utrolig upopulært da» (5)

Hun forteller også at det er mange beboere som leier, og ikke selv har stemmerett eller eierskap til å gjøre endringer for bomiljøet. Dette underbygges av en annen deltaker som forteller om utfordringer utbredte leieforhold har for betydningen av engasjement. Han opplever også at mange av naboene i tillegg har språklige utfordringer, og at mange har kort fartstid i Norge, som igjen gjør dem mer sårbare ved at de ikke alltid forstår systemet. Deltakeren forteller at han føler på en form for ansvar, han sier:

«Jeg tror i vår oppgang, så er vi de eneste som bor der, som eier og bor der, mens resten er bare folk som leier ut. Så det er en høy andel leietakere, som kanskje ser på det som et midlertidig sted å bo, og det fører med seg, ja. Det er jo hyggelige mennesker, men ingen er investert der på noen som helst måte, de tenker ikke langsiktig. De gangene jeg har snakket med naboene om forskjellige ting i nabolaget er det bare sånn «jaja, det går bra, ingen vits i å fikse det...Hun naboen for eksempel, hun har lite språklige ferdigheter, kom vel til Norge for et par år siden. Og jeg føler en form for ansvar da, hvis ikke jeg kan ta opp en sak, for de har ikke den stemmen, så vil ingen få det til. For det hamsterhjulet som er der, med de utleierne, det bare fortsetter. Det er en skikkelig kapitalistisk greie som går der, med de som eier og ja...» (3)

Han forteller videre at han tror de sosioøkonomiske forholdene blant beboere i området gjør at de bare svelger unna urettferdigheten, nettopp fordi de ikke har andre muligheter. Han deler sine tanker og forteller:

«Til og med støyen, og dette kommer fra en vaktmester som selv har to barn de har oppdratt i området, og da sier han til meg: «jeg har selv hatt to barn som har hatt det der som soverom, du kan bare klistre litt teip i dørkarmen for å dempe lyden». Altså jeg skjønner hvor de kommer fra, det kan være økonomiske forhold, sikkert eh, de har råd til å bo der. For jeg ser jo de som flytter ut er folk som får bedre økonomi, da flytter de gjerne ut igjen. Så jeg tror det er mye sosioøkonomiske forhold inni bildet, det er det jo absolutt, som gjør at de bare svelger det....Og nå er det jo også snakk om en ny omsorgsbolig, eller eldre hjem som planlegges midt i en rød støysone. Og mitt inntrykk er at det spiller på, at det er innvandrere som bor der, men det er jo ikke bare innvandrere. Det treffer målgrupper, det treffer grupper i befolkningen vår i Oslo, som ikke har den stemmen, og derfor fortsetter det sånn... Jeg husker et folkemøte når jeg tok opp dette her, så ble det nevnt, at i Oslo vest,

husker ikke hvilken bydel det var, kanskje var det Ullern. De hadde et lignende problem. Det var hvertfall ikke like langvarig. Det oppstod nylig også ble det løst. Også tenker jeg at menneskene som bor der har andre ressurser, nettverk og forutsetninger for å ta det opp videre, og bli hørt da. (3)

Deltakeren har mye på hjertet angående hvordan han opplever at beboerne i området blir behandlet, og at han derfor ønsker å spre bevisstheten rundt problematikken på vegne av andre han ikke tror har samme muligheter, hverken til å si ifra eller til å flytte: Han forteller:

«Det er så trist at de som selv blir utsatt for dette, har gått i det sporet å bagatellisere det. men jeg føler hvis jeg tar det opp med folk fra ditt fagfelt, eller lokalpolitikere, så er det jo ingen som sier at dette er sånn det skal være, alle er jo enige om at sånn kan man ikke ha det. Så da bruker jeg min stemme på å spre dette rundt, spre bevisstheten. Jeg flytter derfra, men er det en ting jeg kan gjøre for nabolaget, det er jo vårt første hjem, med mange hyggelige mennesker, som jeg føler kunne hatt bedre boforhold for de har allerede andre begrensninger» (3)

En annen deltaker kunne også fortelle at hun tror mangel på endringer handler mye om at folk i området ikke klager, og er vant til å bli nedprioritert. Hun forteller at når folk endelig hadde uttrykt motstand mot å bygge et fengsel midt i boligbebyggelsen på Bredtvet, var dette sjokkerende for politikere som ikke er vant til klaging fra området. Hun sier:

«Det skjer ikke noe fordi folk ikke klager. Du har en blanding av folk, ehm.. det er bare det, altså jeg tror at politikere har fått sjokk nå fordi folk her faktisk har klaget på det fengselet her, og det har ikke vært noe sånt tidligere her oppe og det er nei, ... man er nokså vant til å bli nedprioritert her egentlig» (7)

Så kommer frustrasjonene

Ifølge flere av deltakerne skjer det ikke endringer i området, blant annet grunnet at flere av beboerne mangler ressurser til å si ifra. Dette fører igjen til frustrasjoner blant noen av deltakerne, som føler at situasjonen står stille. En av deltakerne er ganske tydelig i sin tale da hun forteller hvordan hun opplever at menneskene i området ikke får hjelp som de har krav på:

«Det er ikke ressurssterke mennesker som bor her, det er så enkelt som det. Folk klager ikke nok, har ikke styrke i seg til å gjøre det. Det er skrevet litt i aviser og kommentarfelt osv, og alle farer jo dårlig med dette, det er jo ingen unntak, alle har vondt av det. Da var det sånn; «men hvorfor flyttet du dit da?», men alle mennesker i hele verden har vel rettigheter for forbedring, så hvorfor skulle ikke disse menneskene ha det? Det er jo helt hinsides» (4)

En annen legger vekt på at hun selv føler seg lite verdt i det politiske landskapet, og hun har blitt vant til at det ikke skjer endringer. Hun sier:

«Man har en mye høyere tålegrense her enn andre steder, alt blir bare dumpa hit, og den veien. Ja, de har jo endret andre veier, så man føler seg ganske lite verdt, ved at de ikke tar tak i det. Det er den veien og strekningen som er verst i hele landet. Du føler du er nødt til, ja at ingen tar tak i det, og at det har gått så mange år». (7)

Hun fortsetter med å si at det kan virke som mange bare aksepterer at omgivelsene er som de er, og ikke engasjerer seg nettopp fordi mange anser området som et midlertidig sted å bo, inntil en har midler nok

til å flytte vekk derfra igjen, noe deltakeren opplever er svært skadelig for bomiljøet. Hun legger til at hvis veien ikke hadde vært der, hadde situasjonen vært en annen:

«Jeg tror folk bare har akseptert at sånn er det bare. Folk anser det som noe midlertidig at man bor her, og det ser man. Vi har bodd her i ti år, og det ser vi, dette bygget er et sted hvor folk kommer inn for å tjene nok egenkapital for å flytte, og bor her så lenge man må, og så drar dem videre. Og det er veldig ødeleggende for bomiljøet på veldig mange måter, så det er utrolig synd fordi hvis det ikke hadde vært for den der veien, så hadde det her vært et skikkelig fint sted å bo». (7)

En annen av deltakerne fortsetter med å dele sin frustrasjon omkring bomiljøet som hun mener er under enhver kritikk, og særlig er hun oppmerksom på at det ikke er tilsvarende situasjoner i andre bydeler. Hun snakker også videre om utfordringer knyttet til utleieleiligheter hvor eierne kun anser leilighetene som en investering, hvor de prøver å unngå høyere utgifter, hun sier:

«Man kan ikke ha vinduer eller balkongdør oppe, om du skal se på tv. For da bråker det for mye, du kan ikke høre om du ikke skal ha på sånn latterlig pensjonslyd liksom. Det går ikke. At det i 2022 finnes et sånt bomiljø er helt hinsides liksom. Også ser du kanskje når man er ute i andre bydeler hvordan det er der, så er dette under all kritikk. Og jeg tror også at siden dette er selveier, men jeg tror de som kjøper dem opp, ettersom de er så billige, de bare leier dem ut. Og da bryr de jo seg ikke om sånne greier, det er en investering for dem og ingenting annet. De som havner der de, ja, det er et utsatt område» (4)

Ifølge en av deltakerne har støyproblematikken fra Trondheimsveien en lang historie, noe som provoserer han. Han mener det handler om sosial ulikhet, da han igjen trekker frem at beboerne i området ikke har styrke nok til å si ifra om de uholdbare bomiljøene. Han sier:

«Altså det er jo helt siden 1946 at de første gangen tok opp dette med støy, det var jo ikke mange boliger her, men det har vært støy fra den tiden. Så det er ganske provoserende at det har pågått så lenge. Det bare styrker mine antagelser om at folk som bor i området de har ikke de samme stemmene, det er sosial ulikhet i praksis. Ja, nesten sosial dumping, med tanke på at det hemmer området sånn» (3)

4.4 Endring på gang

Endring, håp og forventninger var et gjentakende tema i intervjuene. Det var noe ulike oppfatninger om troen på muligheter for endring og forbedringer, selv om det gjennomgående var flere løsninger hver enkelt deltaker både så for seg, og ikke kunne tenke seg. Dette temaet er igjen delt i to ulike kodegrupper, en som omhandler tiltak, herunder hvilke tiltak som er ønsket av deltakerne, og hva de derimot ikke kunne se for seg. Den andre kodegruppen er viet til opplevelser omhandlende forventninger, som igjen er delt opp i en subgruppe om håp i relasjon til endringer og forbedringer, og en egen subgruppe om manglende troen på tilsvarende.

4.4.1 Tiltak

Under denne kodegruppen vil det først presenteres en egen subgruppe omhandlende hvilke tiltak og grep deltakerne kunne se for seg som hensiktsmessig for å redusere støy fra Trondheimsveien. Deretter vil en egen subgruppe ta for seg tiltak deltakerne mener ikke vil føre til forbedringer for beboerne, når det kommer til å redusere negative konsekvenser fra trafikken.

Hva vi ønsker oss

Deltakerne var svært engasjert på forespørsel om hva de kunne se for seg av tiltak for å redusere støy fra Trondheimsveien. Samtlige hadde flere forslag og ønsker for å forbedre hele trafikkbildet og alt det førte med seg. De fleste mente at det enkleste tiltaket var å redusere trafikken og senke hastigheten, men flere var også tilhengere av å styrke fasaden og vinduer eller å utvikle flere fotgjengeroverganger over veien som kan binde hver sin side av Trondheimsveien sammen. Forslag som miljøgate og Fossumdiagonal stod høyt på ønskelisten hos flere, selv om de fleste anså særlig Fossumdiagonalen som heller urealistisk. En av deltakerne forteller hva han kunne tenke seg av tiltak:

«Det er flere ting man kunne tenkt seg, ehmm og hatt en mer åpen forbindelse med det som skjer på nedsiden av Trondheimsveien hadde vært fint, en utopi med lokk over det hele eller lagt Trondheimsveien i tunnel hadde vært helt prima det, men bare det å få ned mengden med trafikk hadde sikkert gjort ganske mye tror jeg. Jeg har også sett sånne bilder fra 70-tallet når det var oljekrise, da lekte jo unga i gatene i Trondheimsveien, bildet man ser derfra er jo noe man kan misunne» (6)

En annen av deltakerne snakker primært om å redusere trafikken, selv om hun anser det som vanskelig. Hun nevner også at Groruddalen Miljøforum kjemper for trikk opp til Bjerke. Hun stiller spørsmålsteget ved om en eventuell trikkeskinne langs Trondheimsveien vil bidra til å redusere støy. Hun sier:

«Jeg vil tenke at det mest effektive er å redusere trafikken, også er det kanskje det vanskeligste, jeg vet det ikke er lett, for trafikken må gå et sted. Og jeg vet det jobbes med ulike løsninger, men tungtrafikken den lager jo ekstra mye lyd selvfølgelig. Så hvis de lastebilene kunne kjørt et annet sted, eller fått lasten sin på et tog hadde det nok hjulpet. Også er det jo det Groruddalen miljøforum kjemper for, at det skal kjøre trikk fra aker brygge til Bjerke, så jeg tenker tja. Trikken, som noen kommenterer, den bråker jo veldig, men de kjører jo sjeldnere, så da er den hvertfall ikke konstant da. Så det kunne hjulpet noe på å redusere trafikken. Jeg kan jo egentlig ikke sånne ting, så jeg vet ikke helt, men å isolere bedre både vegger og vinduer, det kan vel hjelpe noe» (8)

En av deltakerne tror den enkleste løsningen er å senke hastigheten på veien. Hun sier også at å gjøre Trondheimsveien om til en miljøgate med flere overganger, kunne vært et effektivt grep. Hun sier:

«Når jeg har lest om dette, så tror jeg den enkleste løsningen er å senke hastigheten, for noen Fossumdiagonal ser det ikke ut til at politikerne har tenkt til å bygge. Men jeg tror litt om å gjøre det til miljøgate ville redusert trafikken, hatt litt overganger her og der. Så ville du hvertfall ikke fått de verstingene som ruser bilene, hvis man har rundkjøringer og overganger som gjør at de ikke kan ha så høy fart. Også burde det egentlig være ganske enkelt å redusere hastigheten, og hva det ville betydd for nærmiljøet, og hva det ville betydd å bygge noen overganger for å binde Veitvet og Sletteløkka sammen, det er jo et veldig avgrenset miljø» (7)

En annen av deltakerne har flere forslag han mener er realistiske å gjennomføre, og som heller ikke vil gå ut over infrastrukturen i området. Han forteller blant annet om et folkemøte han var på, hvor det ble diskutert tiltak som var gjort langs en trafikkert vei i London. Deltakeren mener tilsvarende tiltak kunne vært gjort også langs Trondheimsveien:

«Man kan vel satse på diagonalen, men blir det noen diagonal? Den evige debatten, veien står jo der den er den. Men på folkemøte var det noen som snakket om London, en stor motorvei der, og der ble det nevnt mange løsninger som var veldig kostnadseffektive. De plantet flere trær, støyskjermer, det kostet ikke så mye, og det tok ikke lang tid å implementere mange av løsningene, fordi de ikke gikk ut over eksisterende infrastruktur. Et annet forslag er å nedskallere hele veien, og ha trikk, men hvor mye mindre støyer trikken hehe. Personlig mener jeg det er flere ting vi kunne gjort. En av de er å styrke fasaden, for det er gamle bygg, og kanskje bedre ventilasjon....»

En av deltakerne legger til at det er et folkehelseansvar å gjøre noe med støyen fra Trondheimsveien for å øke livskvaliteten blant beboerne. Hun kunne tenkt seg å få styrket fasaden ved å bytte ut vinduene for bedre støydemping. Hun mener dette også ville økt boligprisene, og gitt en positiv gevinst for området i sin helhet, hun sier:

«Vi er vel et av de største borettslagene i Norge har jeg hørt. Da blir det jo en folkehelsesak da, så da synes jeg de har ansvar for å redusere støy for å øke livskvalitet. Om det hadde gått an å spytte inn noen millioner for å for eksempel bytte ut vinduene, jeg skjønner det er et kjempeprosjekt sånn pengemessig, og det ville tatt litt tid, men jeg tror det ville gitt gode gevinster på sikt og økt boligprisene i området. Det ville ikke hatt noen negativ konsekvens, det ville bare lønt seg veldig» (5)

En av deltakerne som har bodd lenge i området, er fornøyd med den reduserte tungtransporten på Veitvetveien etter det ble miljøgate, og tenker det samme burde overføres til Trondheimsveien, ved blant annet å fjerne tungtransporten. I tillegg er han forkjemper for å legge veien i tunnel, for å minimere støy og forurensning blant folkene som bor ved veien. Han forteller:

«Jeg så effekten når de fjernet tungtransporten fra Veitvetveien, det klarte å styre den på firefeltsveien, altså det som kommer fra ringveien bort fra E6 før de kjører nordover. Å få den litt bort fra Trondheimsveien, før de kjører ned igjen på motorveien ved Gjelleråsen for eksempel. For det hadde nok redusert støyen relativt..... Jeg er også av den oppfatning at hele Trondheimsveien fra kanskje Sinsen til Gjelleråsen burde gått i tunnel og kommet ut andre steder der motorveier begynner, istedenfor å gå gjennom boligstrøk, i hele dalen med både støy og forurensning» (1)

I neste subgruppe vil oppgaven vise til at de fleste deltakerne ikke ønsker seg støyskjermer, mens denne deltakeren anser det som helt nødvendig at hva som helst må skje umiddelbart for å redusere støyen fra Trondheimsveien, hun sier:

«Første budet er vel å få opp litt støyskjermer, og gjøre det litt pent. Det er jo kanskje ikke så fint med sånn høy betongmur, men hva som helst, i det tilfellet som er nå. Også må de forsøke å pynte opp. Hvis man går fra Aker sykehus og ned Trondheimsveien, så har de jo støyskjermer, og der er det jo dobbelt, om ikke trippelt så langt mellom veien til bolighusene, så det er helt hinsides at her skal det ikke være noen ting liksom. Jeg tror det har stått noen grantrær her som de har tatt ned, men det har også vært alt. Vi har jo hatt megler her, og han sier at det som holder prisen litt oppe er utsikten, for den er jo bra der, men det spiller jo ingen rolle når du ikke kan være ute liksom. Men det beste for alle hadde vel vært om det bare hadde blitt gjort en tunnel der» (4)

Hva vi ikke vil ha

I denne subgruppen presenteres enkelte uttalelser deltakerne hadde omkring hva de ikke ønsker seg, eller ser for seg av tiltak. Primært relateres det til støyskjermer som de fleste deltakerne mener ikke ville gi effekt for å redusere støy. En av deltakerne sier:

«Har forstått at sånne fysiske støyskjermer funker dårlig her, fordi det er så hellende terreng, så det er upraktisk og har ikke mye effekt» (8)

En annen av deltakerne er også sterkt kritisk til støyskjermer, hvor han tenker på hvordan det ville blitt langs Veitvetveien hvor han selv bor, og sammenligner det med et potensielt fengsel. Han sier naboene og han selv isteden hadde en tuia ut mot veien, som hadde støydempende effekt. Han sier som følger:

«Jeg vet ikke helt jeg, men jeg synes ikke det er noe pent med disse støyskjermene. Vi hadde jo en tuia på forsiden her, som skjermer veldig bra, og det merker vi absolutt betydningen av da den fikk vokst seg stor og tett. Og se på sånn plankeaktig støyskjerm, er ikke særlig hyggelig. Hvis det skal gå støyskjermer opp Veitvetveien på begge sider av blokkene, det blir dessverre et fengsel. Det er et tiltak, men det er bare meg personlig det siste tiltaket jeg ønsker meg» (2)

To av deltakerne deler oppfatning om støyskjermer, ettersom de begge bor i tredje etasje på Sletteløkkasiden av veien. De sier:

«Vi bor i tredje etasje. Titter rett ned på veien. Så en skjerm måtte ha vært en kurvet greie, så det er vel begrenset hvor mye sånne skjermer tar da. For vår del tror jeg ikke det ville hjulpet noe» (6)

«Ehmm altså vi bor i tredje etasje, så det funker ikke med støyskjermer, er jo en liten en her borte foran ved hagen der og det er ikke så mye den tar altså, så det hadde ikke gjort noe av betydning» (7)

Sist forteller en av deltakerne at å isolere fasaden ikke vil ta bort problemet med støyen fra veien, som i så tilfelle fremdeles vil gå gjennom tettbygde boligstrøkene på begge sider. Ifølge henne er det tankevekkende i seg selv at mange av tiltakene som diskuteres på Trondheimsveien er nettopp å sette opp støyskjermer, samt bedre fasader og vinduer. Utfordringer med veien blir ikke mindre så lenge en fortsatt tilbyr en kjørerute inn- og ut av byen i samme hastighet som nå. Deltakeren sier:

«Men jeg tenker igjen det blir jo bare makeup å isolere fasaden, det tar ikke bort problemet overhodet, eller at man ikke kan bruke balkongen. Man må gjøre ting utenomhus» (4)

4.4.2 Forventninger

Denne kodegruppen er også underlagt temaet tiltak, og omhandler hvilke forventninger deltakerne har til mulige endringer om situasjonen på Trondheimsveien. Deltakerne snakket både om håp og optimisme, selv om mange også anser endringer som fjernt forestående. Denne kodegruppen vil først presentere subgruppen omhandlende håp om endring, før deretter å ta for seg utsagn omhandlende manglende tro på endring.

Håp

Enkelte av deltakerne, omtrent halvparten, delte en optimisme omkring mulighetene for forbedring av situasjonen på Trondheimsveien. De snakket om troen på forandring, og det gryende engasjementet mange i lokalbefolkningen tross alt viser myndigheter og andre involverte instanser, i håp om nettopp endringer langs strekningen. En av deltakerne snakker om optimisme etter siste gjennomslag i bystyret før jul, hun sier:

«Det virker sånn, etter det siste gjennomslaget i bystyret/byrådet før jul, så opplevde hvertfall jeg veldig optimisme for at det gikk igjennom, og det er mange ting som ikke er avklart enda, og det er ikke bestemt så mye, men hvertfall at det skal gå videre til noen utredninger og greier, så det var de veldig glad for da, at det gikk gjennom der, så da var det optimisme. Også er jo, ja, at noen lokale er kjempeengasjert i det og har troa på at vi kan få til endring da, for eksempel med å senke farten eller noe som er noe mer realistisk på kort sikt» (8)

Hun sier videre at Sletteløkka Vel, og Groruddalen Miljøforum i lang tid har drevet med arbeid for å fremme politiske endringer, som i siste ende forhåpentligvis vil bli tatt med i betraktning i det videre arbeidet rundt veien:

«det virker jo som at nå, akkurat, eller det har jo skjedd mye, eller kommet et skritt videre fra i høst da. Jeg blander byrådet og bystyret, men at det gikk igjennom, eller hvertfall i ganske stor grad det forslaget fra Groruddalen miljøforum om utregninger om diverse ting, og det er et positivt skritt på veien som jeg forstod de hadde jobbet mye med, altså de som har drevet Sletteløkka Vel og de i Groruddalen miljøforum og andre, mhm så atte ja, men jeg har inntrykk at det trengs en del pushing her fra folk som bor her..... Jeg så at de hadde målt, og det er ikke det jeg jobber med i Sletteløkka Vel eller kan noe om, men jeg så hun hadde lagt ut at de hadde de målingene, og det var langt over det som var anbefalt, eller sånn det burde være. Men det er bra da, og det er kanskje en del av det prosjektet du er og, det er jo kjempebra at det blir gjort, og de sier jo veldig mye da, litt tydelighet, og det vil jo kanskje hjelpe noe. Men jeg synes det virker som det kan skje noe, det kunne sikkert blitt gjort med fra høyere hold, men det virker hvertfall som det skjer noe og det er bra» (8)

En annen av deltakerne legger vekt på at det er bra med lokalt engasjement, og han er glad for at det skjer noe. Hvis det skjer noe, legger han også til, han sier:

«Men det er bra det skjer noe nå, hvis det skjer noe, det er jo hvertfall bra med engasjement, men må jo skje noe og såklart» (6)

En av deltakerne langs Veitvetveien, forteller igjen om omgjøringen av veien til miljøgate for en del år siden, og forteller at det den gangen var vilje til endring og investering. I så tilfelle er det ønskelig at kommunens givervilje og engasjement fra den gang også bidra til endringer og resultater langs Trondheimsveien, som tross alt er en enda mer trafikkert gate enn det Veitvetveien var før.

«Det er vel, kan det være et par år siden nå da, det var i forbindelse med dette Groruddalsprosjektet og de ville gjøre Veitvetveien til sånn miljøgate. Så de investerte en del da, og kommunen de la ned forbud mot store kjøretøy» (1)

En siste deltaker deler et lite håp om endring, og forbedring. Hun sier hun ser at politikerne er villige til å bruke en del penger på Trondheimsveien, som forhåpentligvis vil føre til endringer. Hun sier:

«Men jeg har håp, fordi jeg ser at de vil bruke en del penger her nå» (7)

Manglende tro på endring

Selv om omtrent halvparten av deltakerne delte et lite håp om mulighetene for forbedring, var det flere av deltakerne som likevel hadde vanskelig for å forestille seg at en reell forbedring av situasjonen på Trondheimsveien ville skje i nærmeste fremtid. En av deltakerne sier de store prosjektene som har vært italesatt i lang tid ikke er realistiske.

«Altså senke hele veien, gjøre det om til gatetun, det er så store prosjekter som vi kan snakke oss i hjel på, men jeg tror ikke det skjer. Det hadde vært drømmen, å få det ned under bakken, men igjen sant, da får man de store tårnene da, som frakter dårlig luft fra tunellene, som man har ved Løren...» (3)

En annen deltaker svarer dette på forespørsel om han kan se for seg en Fossumdiagonal i fremtiden:

«Det hadde virkelig vært gunstig for oss som bor her ja. Men hvor lenge har den tunnelen vært i planlegging? Det er hvertfall før jeg begynte å studere, og det er jo lenge siden. Man snakker om å ta ned fartsgrensa der, men jeg er ikke sikker på om det er nok i seg selv altså, biler bråker jo uansett, så vi får bare se» (6)

En annen deltaker snakker om at hun anser det som urealistisk å redusere trafikken på veien, ettersom hun tror veien er for viktig og avgjørende for trafikken inn til byen. Hun sier:

«Jeg vet det har vært snakket om å flytte trafikken, men det ser jeg på som ganske urealistisk, det skjer ikke så lenge jeg bor her hvertfall, det er vel en for viktig vei. Og fotgjengeroverganger, det er det lite av, du må enten inn på Linderud, Veitvet eller Rødtvet for å komme deg over, og det hadde jo senket trafikken. Men igjen så er det jo en effektiv vei da, så nei, jeg har ikke helt troa når det er så mye trafikk der» (5)

En annen deltaker tegner opp et dystert bilde ved å meddele at løsningen for mange er å komme seg vekk fra området, fremfor å vente på endringer hun har liten tro på at vil skje:

«De tok jo ned disse trærne nå fordi de hadde begynt å råtne, så det ble farlig liksom. Da satt de opp noen nye trær. Altså jeg tenker her er det jo noe som burde prioriteres mye mer enn de trærne som kom opp. Så det blir jo nesten en utarming av området, det er jo det som hender. Har du sjans til å flytte et annet sted, så gjør man jo det» (4)

En av deltakerne som har bodd på Veitvet i lang tid kan fortelle at han har liten tro på en eventuell bygging av Fossumdiagonalen, han sier:

«Men den Fossumdiagonalen den. De drev jo og bygde og sprengte der når jeg drev og kjørte post og det var jo i 85-86. Og enda driver de og diskuterer Fossumdiagonalen..... Kommer aldri til å skje. Kommer ikke til å skje noe» (2)

Oppsummert viser disse utsagnene til at selv om noen har håp om endring, er mange av deltakerne i studien ikke direkte optimistiske når det kommer til deres tro på forbedringer angående situasjonen på Trondheimsveien. Dette viser seg tydelig da flere av deltakerne, som vist i en tidligere subgruppe, velger å løse problemet ved å flytte bort fra området og trafikken.

4.5 Sånn påvirker det oss

En sentral del av studiens problemstilling omhandler hvordan støyen påvirker deltakerne i deres daglige liv, og om de opplevde noen subjektive helseplager som de kunne relatere til støy. De fleste av deltakerne var svært plaget av støy, men mente derimot ikke de hadde direkte helseplager de knyttet til dette. De fleste sov også relativt greit tatt i betraktning det tunge trafikkbildet utenfor boligen deres, som de fleste hadde løst ved å ha soverom vekk fra veien. Likevel var det noen av deltakerne som følte seg direkte plaget av støy, og knyttet dette til blant annet stress og irritasjon, eller til andre plager de funderte over kunne ha en sammenheng med støyen. På den andre siden hadde mange av deltakerne vent seg til støybildet, og opplevde seg selv som usensitive ovenfor trafikken.

4.5.1 Hva så med helsen?

Det er kun utarbeidet en kodegruppe under temaet; hvordan påvirker det oss. Det er fordi det isolert sett ikke var så mange fortellinger deltakerne medelte som omhandlet helse, enten på godt eller vondt. Derfor er denne kodegrupper delt i to subgrupper, en med utsagn omhandlende eventuelle subjektive helseplager, og en om å ikke la seg plage av støyen.

Subjektive helseplager

Mange av deltakerne opplevde å være plaget av støy og forurensning. Selv om de fleste deltakerne sov relativt godt, var det en del som kunne fortelle om urolig søvn og oppvåkninger fra trafikken. En del av deltakerne som ikke hadde egne plager, kunne fortelle om samboere, kjærester eller naboer som var mer plaget enn dem selv. En av deltakerne kunne fortelle at de tydelig merket forurensningen der han bodde, og han beskrev naboer med luftveissykdommer som var direkte påvirket av dette, han sier:

«Altså helse og sånne ting ift. Luftforurensning. Som jeg sa isted så er det klar vi merker det, vi merker jo forurensningen blant annet så ser du det når du vasker ned balkonger og sånt, at det er svevestøv der, og eksos og sånne ting.. og jeg vet jo det er folk som er mye mer sensitive, ehh spesielt hvis de har andre helseplager. Vi har folk i blokka med KOLS og litt sånn, og noen med astma, de sier det kan være problematisk å sitte på balkongen visse tider når trafikken er stor på Veitvetveien og Trondheimsveien» (1)

En annen av deltakerne kunne også fortelle at kjæresten har astma, og at han hadde blitt dårligere etter han flyttet inn til deltakeren, hun sier:

«Kjæresten min har astma da, og han er mye dårligere her enn han var før han flyttet hit, det har kanskje med den veien å gjøre har jeg tenkt da» (5)

En av deltakerne forteller også om egne utfordringer i relasjon til støy. Hun forteller at hun var veldig plaget før hun flyttet fra Sletteløkka. Plagene hadde ført til både stress og irritasjon som i siste ende hadde resultert i høyt blodtrykk. Hun beskriver utfordringene på følgende måte:

«Ja altså, stress, og jeg kjenner også at mens stresset økte ble det en form for irritasjon nesten, og jeg tror ikke riktig jeg, hva skal jeg si. Når jeg bodde der, så var det jo irriterende på sommeren og sånn, fordi det kunne bli veldig plagsomt, for vi kunne jo ikke lufte, og skulle du se tv måtte døren alltid være stengt, så da hadde man veldig lite luft i leiligheten. Og vi forsøkte også å gjøre balkongen litt hyggeligere, plante pelargonias og sette opp skjermer og gjøre det litt fint, men det spiller ingen rolle for man kan likevel ikke sitte der. Så det blir litt sånn, kanskje sterke ord å bruke, men destruktivt bomiljø..... en annen ting er mitt blodtrykk, for jeg tok en del tester i forbindelse med overgangsalderen, og nå bor jeg jo i skogen eller på landet, i et hus. Og nå hadde blodtrykket gått ned liksom. Jeg vil faktisk påstå og relatere det direkte til støy, fordi det er en konstant irritasjon» (4)

En annen deltaker sier oppholder seg mye hjemme på grunn av problemer med ryggen. Tilstanden hennes krever egentlig både hvile og aktivitet i riktige mengder, men deltakeren finner dette vanskelig å prioritere, da støyen kommer i veien for dette. Hun sier at støyplagene har blitt verre med tiden. Hun uttrykker seg på følgende måte:

«Jeg har en ødelagt rygg, sånn at jeg har ødelagt søvn fra før av, så smertene er der, og det er vanskelig å si hva som er hva, så jeg kan ikke si direkte at det bare er støyen, men jeg kan si at støy ikke hjelper til. Den gjør ting verre, og særlig når du har mye smerter, så er det jo egentlig viktig å kunne være i aktivitet og kunne sove, og prøve å prioritere det, og det forstyrrer jo veien..... Og jeg tror det har kommet mer med årene, jeg er så sliten altså av sånn konstant støy. På en måte reagerer jeg mye mer på det nå enn jeg gjorde før» (4)

En annen av deltakerne reflekterer litt over egne helseplager, og kommer frem til at han muligvis har hatt en del øresus da han skrev masteroppgave på et arbeidsrom som lå rett ut mot veien. Dette har blitt bedre etter han sluttet å sitte der daglig. Hans kone har derimot andre plager han muligvis mener å kunne relatere til støy, han sier:

*«Men sånn øresus, eller piping det har jeg hatt en del. Ja, det kan faktisk være at jeg har fått det fordi jeg har sittet der veldig lenge (arbeidsrommet vendt mot veien), for jeg har det ikke nå lenger, ikke på den måten. Men *** (kone) har veldig mye hodepine, hun kan få migrene og ansent nakkemuskulatur, hun har jo jobbet hjemme hun og, det er jo veldig støyete. Men jeg legger veldig merke til støy da, det vil jeg si, særlig når jeg skal prøve å tenke klart» (3)*

Deltakeren forteller videre at både han og konen sover dårlig fordi de må sove sammen med sønnen sin fordi han ikke får sove i barnerommet ut mot veien, da det er for mye støy der til at han klarer å sovne. Dette er en av grunnene til at deltakeren og familien er i en flytteprosess på intervjuetidspunktet. Han forteller:

«Grunnen til at jeg sover dårlig i dag, er fordi vi ikke kan ha han på rommet sitt (barnerom mot veien), fordi han våkner jo der hele tiden, vi har prøvd å ha han der, men det skjer ikke. Og nå må vi gå inn å hente han til oss. Han sover hvertfall mer rolig og stabilt i samme rom som oss, altså lenger vekk fra støykilden. Så igjen disse tingene er utslagsgivende for at vi flytter» (3)

Deltakeren som selv hadde flere helseplager hun direkte relaterte til støy, oppsummerer det slik:

«Eller altså jeg tenker det er liksom, stress, irritasjon og høyt blodtrykk er vel stikkordet liksom. Det gjør alle noen ting med en og det er jo sånn at nå hadde vi et hus et annet sted liksom, og jeg kunne velge å flytte hit så da gjorde jeg det, så får han komme etter, for det der var ikke alright» (4)

Å ikke la seg plage

Selv om mangle av deltakerne lot seg plage av støy, kunne også en del av dem fortelle at de generelt ikke lot støyen ta for stor plass i livet, ved at de enten var usensitive ovenfor støy, eller ved at de hadde vent seg til støyen over tid. En av deltakerne svarer kort på forespørsel om hvordan støyen påvirker han:

«Jeg er sikkert det vi kan kalle usensitiv, eller tålmodig hvertfall» (2)

En annen av deltakerne som har bodd lenge på Veitvet, har det på samme måte. Han sier:

«Altså jeg er nok mer usensitiv enn flere, spesielt på kombinasjonen støy og forurensning. Du blir jo vant til at det går trafikk der, fra Veitvetveien og Trondheimsveien. Det er ikke sånn at jeg tenker på sånn; å fy søren så mye bråk det er. Så det er klart, du blir liksom vant til å høre det suset og, sant».
(1)

En av de andre deltakerne forteller at han har vent seg til støyen over tid, og han tror han er mindre plaget enn mange andre. Selv har han og samboeren balkong på andre siden av leiligheten, vekk fra veien, men soverom mot Trondheimsveien. Han må sove med ørepropper der grunnet trafikken. Han sier:

«Jeg er ikke like plaget av støy som jeg kan tenke meg mange andre er, jeg tenker på de som har balkong ut mot Trondheimsveien, har nok ikke samme gleden av den som de vi har, som peker andre veien vil jeg tro... Men den er jo der til en hver tid, støyen, så når vi flyttet inn så slet jeg litt. Vi bestemte oss for å ha soverommet ut mot Trondheimsveien ehm og vi har faktisk gode lydisolerende vinduer altså, men vi sover med vinduet oppe og da. Jeg tror jeg brukte to uker eller noe, og etter det sov jeg med ørepropper, men man venner seg jo til og» (6)

En annen av deltakerne sier også at hun har vent seg til støyen over tid. Samtidig innrømmer hun at den kan være plagsom hvis hun oppholder seg mye hjemme på dagtid. Hun forteller:

«Altså jeg har vel blitt ganske vant til den, siden jeg har bodd her så lenge. Så jeg enser den faktisk nesten ikke lenger. Jeg kan synes det er irriterende hvis jeg er hjemme på dagtid, en sjelden gang med hjemmekontor, eller hvis jeg er syk» (5)

Siste deltaker som ble intervjuet kunne også fortelle at hun ble vant med den konstante susingen og støyen. Hun sier:

«Ja det er jo mye liv da, stort sett lyd hele tiden. Men jeg går ikke og tenker på det hele tiden, for jeg blir jo vant til at det er der. Så ja, jeg har vel vent meg litt til den der susingen liksom» (8)

En av deltakerne sier han tror koplingen mellom støy og helseutfall fremdeles er for abstrakt, og at det kan være grunnen til at det er lett å ignorere. Han sier:

«..Og jeg tror dette med støy er en av de tingene det er lettest å ignorere, fordi du ser det ikke. Du kan ikke sånn sett knytte direkte årsakssammenhenger, ikke dirkete mot høyt blodtrykk, vondt i hodet, folk klarer ikke å konsentrere seg. Den koplingen er fremdeles for abstrakt tror jeg» (3)

4.6 Oppsummering av resultatene:

I forrige kapittel har oppgaven redegjort for de gitte resultater, som ble presentert som fem overordnede temaer. Temaene hadde tilhørende kodegrupper og subgrupper med underordnede meningsbærende enheter fra deltakerne som understøttet den aktuelle subgruppen. I resultatkapittelet har oppgaven gått igjennom temaene; det er her vi bor, sosioøkonomisk posisjon, sånn mestrer vi støyen, endring på gang og sånn påvirker det oss. Noen av temaene inneholdt opplevelser som kunne bekrefte den allerede utarbeidede problemstilling, basert på en opparbeidet forforståelse om problematikken, mens andre temaer var heller uventede og er inndratt for å vise transparens i prosessen, og ved å stille seg åpen for deltakernes livsverden. Oppgavens resultater vil bli diskutert i diskusjonskapittelet nedenfor.



Bilde over Trondheimsveien, hentet fra Groruddalen.no, 2020

5. Diskusjon

Problemstillingen til denne studien har vært å undersøke: *Hvilke opplevelser av veitrafikkstøy har beboere som er bosatt tett på Trondheimsveien ved Veitvet, Sletteløkka og Linderudsletta?* Forskningsspørsmålene søkte herunder å finne svar på om beboerne kunne relatere noen subjektive helseplager til støy, hvordan de mestrer støyen i deres daglige liv, og hvilke tiltak de så for seg for å redusere støy fra veien. Både under datainnhenting og analyseprosessen ble det åpenbart at deltakerne i studien i tillegg ønsket å snakke om andre konsekvenser enn støy fra Trondheimsveien, så som; forurensning, inneklimate, muligheter for bruk av uteområder, og utfordringer med biltrafikken i seg selv. Videre var deltakerne sterkt engasjert i sosial ulikhet, som de fremhevet som et reelt demokratisk problem. På bakgrunn av de utfordringene deltakerne adresserte, ble det utarbeidet fem overordnede temaer som oppgaven har redegjort for i forrige kapittel. De valgte temaene skal i lys av problemstillingen, bli diskutert opp imot relevant forskning og empiri, samt de valgte teorier; Helse-determinantene til Dahlgren og Whitehead og Salutogenese av Aaron Antonovsky. Oppgaven vil i første del av kapitlet til diskusjon av resultatene, før det deretter vil fokuseres på en egen diskusjon av metodevalg, og andre begrensninger og styrker knyttet til selve oppgaven. Deretter avsluttes kapitlet med å peke på behovet for videre forskning på feltet.

5.1 Diskusjon over studiens resultater

Oppgaven vil i det følgende redegjøre for studiens gitte resultater. De vil ikke bli diskutert som de står seg i resultatkapitlet, da de er delt opp i tre overordnede avsnitt. Første avsnitt har fått overskriften; Støy, bolig og nærmiljø, deretter kommer avsnittene; helse og sosioøkonomi, og mestring og forventninger.

5.1.1 Støy, bolig og nærmiljø

Det kan tyde på at flere av deltakerne i denne studien opplevde at støyen fra Trondheimsveien hadde stor betydning for deres daglige liv, og generelle trivsel i området. Deltakerne kunne fortelle at trafikken på Trondheimsveien førte til en generell høy støybelastning, som var generende for flere. Den tydelige forurensningen var også noe deltakerne snakket om som negativt, da den la seg som sorte striper på vinduer og karmen i leilighetene. Sammen hadde støy og forurensning betydning for deltakernes manglende bruk av uteområdet, så som egne balkonger og gressplener utenfor boligene. Ifølge Dahlgren og Whitehead (1991) er nettopp omgivelsene vi mennesker omgir oss med en determinant av stor betydning for helsen (Dahlgren og Whitehead 1991). Videre mener de at ressurssterke mennesker ofte har tilgang på helsefremmende boliger og omgivelser. Motsatt kan det ses som en vond sirkel, at mennesker med lavere sosioøkonomisk posisjon havner i bomiljøer som i større grad er preget av mangel på grønstruktur og helsefremmende omgivelser (Dahlgren og Whitehead 1991). Dette kan

gjenspeiles i resultatene fra denne undersøkelsen, hvor deltakerne nettopp vektla at beboere i området manglet ressurser og stemme til å si ifra om uholdbare boforhold. Deltakerne fortalte at balkongene ofte kun ble brukt som lagringsplass, og at den konstante støyen var i veien for bruk av andre uteområder. Det kom også frem beskrivelser av at trafikken førte til vibrasjoner hvor det ristet i veggene, noe som hentyder til en svært høy trafikk- og støybelastning.

Som tidligere beskrevet viser en undersøkelse fra Oslo at 95% av befolkning bor < 300 meter fra et stort grøntområde, hvor forskerne fant at omkringliggende grøntområder hadde en beskyttende faktor på utvikling av mental sykdom (Ihlebak, Aamodt et al. 2018). Andre internasjonale studier har også kommet frem til at tilgang på helsefremmende nærmiljøer så som skog, marker og parker har beskyttende faktor på psykisk sykdom hos mennesker som bor tett på trafikken (Markevych, Schoierer et al. 2017, Klompmaker, Hoek et al. 2019). I denne studien har deltakerne tilgang på Lillomarka, som ligger ovenfor boligområdene på Sletteløkka. Marka blir trukket frem som positivt av flere av deltakerne under intervjuene. Samtidig er det kun en av deltakerne som forteller at han søker ro i naturen og marka for å komme seg vekk fra støyen. Ifølge Kaplan og Kaplan kan naturen fremme restorasjon og gi påfyll av kognitiv funksjon (Ackerman 2022). En kan således spørre seg hvorfor deltakernes tilgang på marka, ikke til dels kunne veie opp for de negative konsekvensene fra trafikken. Muligvis handler det om at deres umiddelbare omgivelser i og rundt leilighetene nettopp er preget av støy og forurensning, hvor utsikten til flere er preget av grå struktur med vei og bebyggelse. Dette kan igjen bidra til at deltakerne mister motivasjon til å bruke marka, og at de opplever de umiddelbare bomiljøene som skadelige, på tross av nærheten til naturen. Likevel var marka et argument for at flere av deltakerne bosatte seg i området, selv om deres bruk av den syntes å variere. Deltakerne i studien vektla også andre sider de likte med området. Ulike kulturer, hyggelige naboer og kort vei til sentrum var positive ting ved nabolaget som kom frem under intervjuene. Likevel var deltakerne såpass plaget av trafikken fra Trondheimsveien, at omtrent halvparten tenkte på å flytte derfra, eller stod i en pågående flytteprosess. En av deltakerne fortalte også at hun hadde halvert lønnen sin ved å flytte, noe som er tankevekkende i seg selv. At deltakerne flytter er et funn det er verdt å ta høyde for. Det kan muligvis være en begrunnelse for hvorfor Trondheimsveien synes å bli neglisjert. En kan se for seg at de som har mulighet flytter vekk, samtidig som de som blir igjen ikke makter å si ifra. Det kan føre til mangel på tiltak, og lokalt engasjement. De seneste årene har likevel debatten økt i styrke, som oppgaven vil komme tilbake til.

Sett i lys av deltakernes beskrivelser av området, som preges av trafikk, støy og forurensning, er det vesentlig å minne om både Groruddalssatsningen og nærmiljøsatsningen, hvor formålet er å gi Groruddalen og bydel Bjerke et generelt løft (Oslo kommune 2020). Særlig er et av fokusområdene i satsningene å sikre gode boliger, samt bygge helsefremmende møteplasser og nærområder. Områdesatsningene er begge noe paradoksale, da det ikke er noen som ønsker å ta grep eller ansvar for Trondheimsveien, som ligger som en pulsåre tvers igjennom Groruddalen, herunder områdene i denne studien. For en del år siden fikk kommunen ferdigstilt Veitvetveien som en miljøgate fremstilt med stor

suksess, som en del av områdeløftet (Stokland 2016). En av deltakerne i denne studien, som bor langs veien, kaller derimot omstillingen av veien for en forverring, da gjennomkjøringen av biler har økt i tråd med at veien har blitt bredere. Han la også til at han tidligere hadde brukt plattingen foran boligen mer aktivt, blant annet ble det stekt vafler sammen med naboene. Dette var det nå slutt på ettersom trafikkbelastningen hadde økt i stor grad. Beskrivelsene er verdt å bemerke med tanke på at målet med Veitvetveien var det motsatte, nemlig å redusere trafikken. En kan derfor stille spørsmålsteget ved om miljøgaten faktisk var en suksess eller ei.

Det å sikre helsefremmende omgivelser er en viktig målsetning innen det generelle folkehelsearbeidet (WHO 1986). I Norge er det hovedsakelig kommunens ansvar å ivareta utviklingen av grøntstruktur og helsefremmende omgivelser. I denne studien poengterte deltakerne ved flere anledninger deres frustrasjoner i forbindelse med at ingen tar grep om situasjonen på Trondheimsveien, hverken lokale myndigheter eller SVV, som er ansvarlig for veien. Når det kommer til manglende initiativ omkring Trondheimsveien, er det tankevekkende at forskriftene i forurensningsloven forplikter myndigheter og statlige etater å handle ved overtredelser av de satte grenseverdier, men kun på innendørsstøy (Forurensningsforskriften, 2004). Annet lovverk er mer tvetydige i sin ansvarliggjøring. Støyforskriften for Oslo kommune pålegger derimot kommunen å komme med forslag til trafikkmyndighetene for å redusere støy, hvis de finner støyen helseskadelig (Støyforskrift for Oslo 2015). I tilfellet om Trondheimsveien, har byrådet kommet med forslag, likevel har handlingene uteblitt. Det som uansett er sikkert, er at evige diskusjoner om hvem som har ansvar, ikke kommer beboerne i området til gode.

Det kan virke som at opplevelsene av veitrafikkstøy blant deltakerne i studien er preget av flere negative assosiasjoner. Som denne oppgaven har redegjort for tidligere finnes det få kvalitative studier som tar for seg tematikken, utover tidligere studenter som har skrevet for Brekke & Strand. I fjor fant Karoline Kjær Bakke (2021) at flere av hennes deltakere i høy grad var plaget av støy. De fortalte også om dårlig inneluft, og åpnet de vinduene for å luften, ble støyen svært generende, og det ga innpass for svevestøv (Bakke 2021). Disse funnene bekreftes av resultatene i denne studien, hvor deltakerne gjentatte ganger poengterte at lukkede vinduer for å skjerme for støy, førte til dårlig luft i leilighetene. Det synes derfor betydningsfullt at to studier omkring opplevelser av veitrafikkstøy fra samme område, nettopp finner at deltakerne i stor grad opplever støyen som en negativ innvirkning på deres liv.

5.1.2 Helse og sosioøkonomi

Alle deltakerne i denne studien ble spurt inn til hvordan de opplevde sin egen helse, og om de kunne relatere noen subjektive helseplager til støy. Samtlige svarte at de synes trafikkstøyen var plagsom, samtidig kunne de færreste relatere noen helseplager direkte til veitrafikkstøy fra Trondheimsveien, hvor en av deltakerne også mente denne koplingen kunne være for abstrakt for noen. En del av deltakerne opplevde også at de var usensitive ovenfor støy, og fortalte at de hadde vent seg til støyen med årene. Det skal bemerkes at forskning finner at mennesker som påstår at de har vent seg til støy,

har den samme hjerneaktiviteten som da de opplevde støyen som mer plagsom (Moesgaard 2014). Det er heller ingenting som hentyder at en blir mindre støysensitiv med årene, da undersøkelser ikke har kunnet avdekke at mennesker som har vært støyuutsatt i lang tid rapporterer mindre grad av støyplager enn andre (Aasvang 2022). Det kan i så fall tyde på at støyen muligvis påvirker deltakerne i studien ubevisst. Som tidligere beskrevet finnes det studier som støtter at de som beskriver seg selv som mer støysensitive, også rapporterer dårligere søvn (Marks og Griefahn 2007). Likevel kan en ikke utelukke at informantene i studien generelt var sensitive, også for andre inntrykk som kunne ligge til grunn for deres dårlige søvn. En av deltakerne i denne studien fortalte derimot at hun opplevde at støyen forverret seg med årene, og at hun nå hadde fått nok av bråk. Ettersom støy uansett er en subjektiv vurdering av lyd, vil det være individuelle forskjeller i relasjon til hvordan støy oppleves, og støyplager er således avhengig av både sensitivitet og personlighet (Moesgaard 2014). Når det kommer til generelle opplevelser av veitrafikkstøy i denne studien, kunne det synes som en kvinnene var noe mer plaget enn mennene. På bakgrunn av oppgavens begrensninger vil dette ikke diskuteres ytterligere. Samtidig skal det bemerkes at forskning tyder på at kvinner rapporterer støyplager i høyere grad enn menn (Dratva, Zemp et al. 2010) (Fyhri 1999).

Alle deltakerne ble også spurt om støyen påvirket deres nattesøvn, hvor noen opplevde en del oppvåkninger, grunnet trafikken. De fleste deltakerne hadde løst søvnproblemene sine med å ha soverom vendt bort fra gaten, eller ved bruk av ørepropper. Dette var tiltak som fungerte for de fleste. Likevel var det et par stykker som til stadighet gjentok at trafikken på nattestid var forstyrrende, blant annet en av deltakerne langs Veitvetveien. Han beskrev hvordan lastebilene kjørte fort ned fartsdumpene på natten, som bidro til høye smell. En kan undre seg over hvorfor ikke flere av deltakerne i denne undersøkelsen opplevde søvnforstyrrelser, da det er en alminnelig og velkjent konsekvens av trafikkstøy (Aasvang 2022). Derfor kan en stille spørsmålsteget ved hvordan de fleste var svært plaget av støy, men likevel sov godt om natten. På den andre siden er det kun positivt hvis deltakerne i stor grad kan ha søvnen sin i fred med de tiltakene de har gjort.

Noen av deltakerne kunne derimot se sammenhenger mellom konsekvensene av trafikken på veien, og deres egen helse. En av deltakerne påstod hun opplevde både stress, irritasjon og høyt blodtrykk som hun relaterte til støy. Etter hun hadde flyttet vekk fra Sletteløkka, hadde helseplagene hennes bedret seg, og hun hadde igjen fått normalt blodtrykk. Stress, irritasjon og høyt blodtrykk er velkjente utfall av støybelastning innen forskningen (Ndrepepa og Twardella 2011). En annen deltaker undret seg over om hans øresus, og konas migrene og ansenthet kunne skyldes støy, men var likevel usikker på sammenhengen. Det kom også frem at en av deltakerne hadde en ødelagt rygg, som forverret seg av mangel på en god balanse mellom aktivitet og hvile. Selv om støyen ikke var skyld i ryggproblemene og smerten hennes, bedret ikke støyen situasjonen ved at den var i veien for søvn og hvile, og igjen deltakerens overskudd til aktivitet. Som oppgaven har vist til tidligere er mangel på søvn og hvile veldokumenterte konsekvenser av veitrafikkstøy (Sygna, Aasvang et al. 2014). Overordnet sett kan det

sies at de fleste av deltakerne ikke opplevde subjektive helseplager de relaterte til støy, selv om et fåtall gjorde det. Derimot uttrykte de bekymring om helsen til andre beboere i området, hvor en av deltakerne også poengterte at overforbruk av alkohol var et reelt problem.

En annet faktor som må tas i betraktning når det kommer til helseplager i denne studien, er deltakernes beskrivelser av forurensningen. Som tidligere beskrevet er forurensning skyld i en høy grad av morbiditet og mortalitet verden over (Låg og Bølling 2022). I denne studien fortalte en av deltakerne at noen av naboene i blokken hans hadde KOLS og astma, hvor de opplevde det som problematisk å sitte ute på balkongen grunnet høy grad av forurensning fra veien. En annen av deltakerne fortalte at hennes kjæreste hadde fått forverret sin astma etter han flyttet inn til henne på Linderudsletta. Deltakernes fortellinger om luftveisplager i forbindelse med forurensning støttes også av forskningslitteraturen, som bekrefter at forurensning i særdeleshet er en risiko for de som har luftveissykdommer fra tidligere (Låg og Bølling 2022).

Ifølge WHO ses helse som; *en tilstand av fullstendig fysisk, psykisk og sosialt velvære, og ikke bare fravær av sykdom* (Naidoo og Wills 2016). Skal en forstå definisjonen direkte kan en stille spørsmålstegn ved om deltakerne i denne studien opplever god helse. En vurdering om en selv oppnår kriteriene for hva som utgjør god helse, hviler på deltakerne, og er ikke opp til denne studien å avgjøre. Samtidig kan en stille spørsmålstegn ved flere av deltakernes frustrasjoner i forbindelse med situasjonen på veien. I henhold til at definisjonen omtaler betydningen av psykisk velvære, kan en undres om deltakerne nettopp opplever dette. De fleste stilte seg nemlig sterkt kritisk til Trondheimsveien i seg selv, og hva den førte med seg av blant annet irritasjon. Likevel var svaret hos de fleste at irritasjonene ikke befestet seg i helseplager. Samtidig mener Eriksen og Ihlebæk at subjektive helseplager er svært alminnelig, og at de fleste opplever helseplager i løpet av en måned (Eriksen og Ihlebæk 2002). Ettersom deltakerne i denne studien i stor grad opplevde sin egen helse som god, kan en spørre seg over om deres gode helse kan skyldes deres stabile nettverk og gode ressurser. Deltakerne var som tidligere nevnt i gjennomsnitt høyt utdannet, og var i stabile jobbsituasjoner. De var alle samboende, utenom en, og snakket jevnlig om familie og venner. I likhet med jobb og utdanning, er gode nettverk nettopp en determinant og beskyttende faktor for god helse (Dahlgren og Whitehead 1991).

Undersøkelser har vist at støy er ujevnt fordelt mellom sosioøkonomiske grupper, hvor familier med lav utdanning og lav husholdningsinntekt, kan være utsatt for mer støy enn andre (Grønningsæter og Nilsen 2011). På den andre siden spriker noen gang funnene i henhold til sammenhengen mellom sosioøkonomisk posisjon og støybelastning, og må derfor avgjøres på bakgrunn av lokale forhold (Fyhri og Klæboe 2006, Aasvang 2022). Derimot skal det bemerkes at mennesker med høyere inntekt og utdanning har en tendens til å rapportere støyplager i høyere grad enn de med lavere utdanning, og inntekt (Fyhri 1999). I denne studien er dette i særdeleshet interessant, ettersom dette muligvis kan gjenspeiles i resultatene av denne undersøkelsen. Overordnet var deltakerne nettopp høyt utdannet, samtidig som de også virket sterkt plaget av støy. Denne studien vil komme tilbake til hvorfor det hadde

vært interessant å undersøke beboere med annen sosioøkonomisk bakgrunn, og sett om de hadde en høyere tålegrense for støy. Ifølge Dahlgren og Whitehead (1991) er sosial ulikhet preget av privilegier, så som tilgang til gode bomiljøer, som igjen gir bedre forutsetningen for god helse. Tankegangen til Whitehead og Dahlgren (1991) er ikke nødvendigvis direkte overførbar til denne studien, hvor deltakerne på tross av gode utdannelser, ikke plasserer seg rett inn i de høyeste samfunnsordningene. Det vil si at selv om deltakerne i denne studien virker ressurssterke sammenlignet med andre beboere i området, er de ikke nødvendigvis høyere stilt sammenlignet med andre samfunnsgrupper forøvrig. Likevel har deltakerne i studien mulighet til å søke seg til bedre bomiljøer, vekk fra trafikk og støy, noe som gir dem muligheter mange av deres naboer ikke har. Med tanke på WHO og deres definisjon på helsefremming, handler dette om å ha ressurser til å ta grep om sin situasjon, for å endre denne til det bedre for egen livskvalitet og helse (Naidoo og Wills 2016). Å kunne ta grep om sin situasjon leder oppgaven over til neste delavsnitt i diskusjonen omhandlende mestring.

5.1.3 Mestring og forventninger

Som en del av oppgavens problemstilling har spørsmålet om hvordan deltakerne håndterer støyen i deres daglige liv stått sentralt. Alle deltakerne ble således spurt om hvordan de mestrer støy i hverdagen, og hvilke grep de eventuelt gjør for å redusere støy i hjemmet. Deltakerne var på overordnet nivå svært bevisst konkrete grep de gjorde, selv om noen la vekt på at grepene hadde blitt en daglig rutine de ikke lenger tenkte over i hverdagen. Av de vanligste mestringsstrategiene for å håndtere støy, var særlig det med å holde vinduer lukket, og skru opp for musikk, radio og TV, gjentakende grep. Noen hadde også gått til innkjøp av luftrensere, for å holde inneklima overkommelig, samtidig som de måtte holde vinduer igjen. Høretelefoner og headset ble konsekvent brukt av deltakerne som hadde hatt hjemmekontor under pandemien. En av deltakerne hadde også innglasset balkongen, en kostnad han hadde tatt privat. Dette var også samme deltaker som søkte seg til marka for å få ro, og komme vekk fra støyen fra Trondheimsveien. De konkrete grepene for å redusere støy, fungerte i ulik grad. Å holde vinduene lukket kunne hjelpe på støy, men førte til dårlig inneklima, noe deltakerne igjen irriterte seg over. Derfor kunne ikke deltakerne lukke vinduene for å blokkere ut støy, uten å tenke på hvordan de skulle håndtere et uholdbart inneklima, hvor luftrensere ble løsningen for flere.

Videre fant denne undersøkelsen at mange av deltakerne hadde sagt ifra til andre, så som kommunen, SVV og lokale myndigheter. Det å si ifra om uholdbare forhold ble av deltakerne ansett som en måte å forbedre situasjonen på, og ble således samlet som en egen subgruppe under mestringstiltak i resultatene. Det å involvere andre med myndighet til å ta avgjørelser, krever i seg selv ressurser og et overblikk over situasjon. Deltakerne i denne studien var opptatte av å adressere behovet for endringer, også på vegne av andre beboere som av ulike årsaker ikke selv hadde stemme til å si ifra. I følge Antonovsky er det å kunne mestre sin egen situasjon avhengig av at en anser denne som meningsfull, begripelig og håndterbar (Antonovsky 1996). Hvis disse komponentene er på plass er det mulig å

erkjenne en *opplevelse av sammenheng* (OAS), for således å ta grep om, og håndtere situasjonen. Spørsmålet er således hvorvidt deltakerne i denne studien oppnår kriteriene for OAS. På den ene siden kan en forestille seg at veitrafikkstøy både er begripelig, og til en viss grad håndterbar. En kan likevel stille spørsmålsteget ved om deltakerne opplever situasjonen som meningsfull. Ingen av deltakerne ble spurt om dette direkte, utover at det ble stilt spørsmål om deres mestringsstrategier. Samtidig er det nærliggende å tro at deltakerne overordnet sett ikke finner Trondheimsveien særlig meningsfull, da deres frustrasjoner over trafikken på veien, var svært fremtredende i intervjusituasjonen. Som nevnt gjentok de også deres irritasjoner ovenfor politikerne de mente manglet handlekraft for å ta grep om den pågående debatten for å redusere støy fra veien. Det kan derfor tyde på at deltakerne opplever motstand i forbindelse med deres møte med å redusere støy, selv om de tar i bruk deres egne muligheter for å håndtere problemet. Ifølge Antonovsky er en sterk OAS også avhengig av opparbeidede motstandsressurser, som gjør en bedre rustet i møte med utfordrende situasjoner (Antonovsky 1996). Samtidig som deltakerne kan sies å ha opparbeidede motstandsressurser overordnet sett, virket det kun som et fåtall av deltakerne uttrykket kontroll over situasjonen. En del av deltakerne var som tidligere nevnt i flytteprosesser bort fra området, som et tiltak i seg selv for å «flykte vekk» fra Trondheimsveien. På den andre siden var det noen av deltakerne som tilsynelatende taklet veitrafikkstøyen bedre enn resten, som klarte å sette pris på positive sider ved nabolaget. Det skal sies at også disse deltakerne ønsket seg flere tiltak for å redusere støy, samtidig var de overordnet sett fornøyde med deres boområder.

Deltakerne i denne studien var noe delt når det kom til om de hadde tro på endringer på veien, eller ikke. De fleste var ganske pessimistiske hva angikk konkrete tiltak og forbedring i fremtiden, mens andre ante håp, ettersom de mente at debatten og engasjementet hadde tatt seg opp den seneste tiden. Det er ingen tvil om at det finnes en pågående debatt om Trondheimsveien, som har skapt stort engasjement blant flere de siste årene. Likevel ser det ikke ut til at noen vil ta ansvar, og tiltakene fortsetter å utebli. Som oppgaven har vist til tidligere, er det uenighet blant byrådet, SVV og statlige myndigheter om hvilke grep som er best egnet for å redusere trafikk- og støybelastningen fra veien (Iversen, Kristensen et al. 2022). I denne studien var det mange av deltakerne som tok til orde for et ønske om Fossumdiagonalen, likevel var det ingen av deltakerne som anså dette som et realistisk alternativ. SVV ønsker å bygge en tunnel gjennom Groruddalen, da de stiller spørsmålsteget ved hvor den store trafikkbelastningen skal flytte seg hvis hastigheten senkes. Samtidig er det allmenn kjent at det ikke finnes midler til en Fossumdiagonal i Nasjonal transportplan (NTP) (Hovland, Norli et al. 2021). En bør derfor fokusere på andre tiltak for å redusere trafikken, og bedre bomiljøene i området.

Deltakerne ønsket seg blant annet redusert hastighet, og flere overganger som kunne binde Veitvet og Sletteløkka sammen. Dette er også tiltak som har vært oppe til diskusjon blant politikerne. Andre tiltak som diskuteres er trikk til Tonsenhagen, sykkelsti og utvidet kollektivtilbud (Brage 2020). Deltakerne hadde også på ønskelisten å gjøre Trondheimsveien om til miljøgate, men anså også dette som

urealistisk. En av deltakerne la vekt på muligheten til å isolere fasaden gjennom nye vinduer, mens en annen deltaker ga uttrykk for at det bare ble makeup på byggene, hvor det ikke ville løse problemene på veien i seg selv. Noe ingen av deltakerne ville ha var støyskjermer, som er et typisk tiltak for å redusere støy. Utfordringene her ligger i at terrenget er for bratt, og at mange av boligbyggene er for høye til å ha glede av eventuelle skjermer. Ønskene fra deltakerne var derfor flere, og det blir spennende å se om samferdsel- og miljøbyråd Sirin Stav, får forhandlet med SVV og samferdselsminister Nygård om konkrete tiltak i overskuelig fremtid.

Den 9. mai var det nytt folkemøte om Trondheimsveien, med tilnavnet «fra motorvei til miljøgate?». Samferdselsministeren glimret med sitt fravær, et signal som ikke er direkte positivt for de som håper på endringer langs veien (Khan-Østrem 2022). Derimot var Stav og Borgemester Marianne Borgen tilstede. «Vi må gå fra preik til praksis», sa Borgen. Det var stort engasjement blant de fremmøtte, og store ord fra talerne. Direktør for SVV var også på møtet. Han påpekte som mange ganger før at de pågikk en dialogen om videre håndtering av veien, samtidig som han igjen understreket av SVV ikke er villige til å gjøre før Fossumdiagonalen står klar (Khan-Østrem 2022). Således står Trondheimsveien, og debatten omkring den, står som den alltid har gjort; på stedet hvil.

5.2 Begrensninger og styrker ved oppgaven

I all forskning er det viktig at en som forsker kan stille seg kritisk til om kvaliteten av egen studie er tilstrekkelig, og om kravene til god forskning er tilfredsstillt. Det er også viktig å kunne reflektere over valg og vurderinger, samt sin egen rolle underveis i prosjektet. Oppgaven har allerede beskrevet noen kvalitetskrav til kvalitative studier i metodekapittelet. Denne diskusjonsdelen skal derfor ikke være en gjentakelse, men heller en vurdering om de gitte krav er oppfylt, og hvilke andre vurderinger som kunne vært gjort underveis i prosessen.

5.2.1 Metodiske vurderinger

Som ansvarlig for denne undersøkelsen står jeg fast ved valget om å gjennomføre en kvalitativ studie, på bakgrunn av den valgte problemstilling, og bydelens ønske om ytterligere opplevelser om veitrafikkstøy fra Trondheimsveien. En kvantitativ studie var derfor utelukket, også på bakgrunn av at utvalget av kvantitative studier på området er mer omfattende enn kvalitative studier. Likevel kunne det blitt gjort andre valg i selve gjennomføringen av de forskjellige delene av studien, som vil tydeliggjøres i det følgende avsnittet.

Ettersom problemstillingen rommer begrepet opplevelser, hadde det ikke vært hensiktsmessig å gjennomføre en kvalitativt observasjonsstudiet, da dette hadde krevd et annet fokus på tematikken. I tillegg er omfanget av trafikkmengden på Trondheimsveien godt dokumentert, og et observasjonsstudie burde således foregått i deltakernes eget hjem. Samtidig hadde dette muligvis stilt mer omfattende krav

til etiske vurderinger. Derimot kunne det istedenfor individualintervjuer vært mulig å gjennomføre fokusgruppeintervjuer blant flere beboere i området. Fordelen ved fokusgruppeintervjuer er at deltakerne kan inspirere hverandre, og underbygge hverandres eksempler med påfyll og utdypende beretninger (Brottveit 2018). Ulempen er at det kan være vanskelig å oppnå en tillitsfull relasjon i gruppen, hvor noen velger å reservere seg fra å svare, eller ved å være mindre åpen enn de kunne vært i et rom alene med forskeren. Det er vanligst med fokusgruppeintervjuer når en skal studere fenomener på eksempelvis en arbeidsplass eller institusjon, eller blant deltakere som har til felles at de har opplevd en unik hendelse (Brottveit 2018). Fokusgruppeintervjuer ble derfor ikke valgt i denne studien da individualintervjuer ble vurdert mest hensiktsmessig, ettersom det gir større muligheter til utdypelser av unike opplevelser. En kan også stille spørsmål ved antall deltakere i studien. Det hadde vært mulig å gjennomføre kortere intervjuer med flere deltakere, noe som kunne bidratt til at flere synspunkter kunne kommet frem i lyset, og flere berørte parter kunne kommet til ordet. Samtidig er det ikke mulig å vite i hvilken grad det hadde vært mulig å inkludere flere deltakere. Mengden data hadde muligvis vært vanskelig å håndtere til en masterstudie, da mengden allerede oppleves som rikelig. På den andre siden går det også an å spørre seg om det kunne vært hensiktsmessig å inkludere færre deltakere, ved å redusere eller halvere antallet. I så tilfelle hadde det kanskje vært mulig å dykke enda dypere ned i deltakernes livsverden, via en ren fenomenologisk tilnærming, med en enda mer åpen intervjuguide. Fallgruven ved svært få deltakere er at det er vanskeligere å overføre resultatene, og færre deltakere kan fort bli noe biografiske i sitt uttrykk (Kvale og Brinkmann 2019).

Når det kommer til de oppsatte inklusjonskriteriene for utvalget, er det også mulig å stille spørsmålsteget ved dette. Selv om det på naturlig vis ble inkludert et jevnt antall kvinner og menn, hvor alle hadde bodd forholdsvis lang tid i området, burde kanskje botiden deres vært spesifisert som et kriterium. Det kunne vært en overvekt av beboere som hadde bodd i området i kort tid som ønsket å delta, i så tilfelle er det nærliggende å tro at de ikke nødvendigvis har tilegnet seg like mange opplevelser som de som har bodd der lenger. Det er igjen vesentlig å bemerke at deltakerne i denne undersøkelsen generelt var ressurssterke. Det hadde derfor vært interessant hvis det hadde vært inkludert deltakere som hadde andre ressurser til rådighet. Deltakerne i denne studien snakket om at det bodde mange sosialt utsatte mennesker i området, med helseplager og noen med alkoholoverforbruk. Tall fra Oslo kommune understøtter blant annet at leieboere er overrepresentert i området, og trangboddhet er vanligere enn i resten av byen (Oslo kommune 2020). I denne studien eide alle leilighet, utenom en, hvor de fleste snakket også om at de bodde i store leiligheter. Det kunne derfor vært særdeles interessant å få de mer vanskeligstiltes opplevelser om veitrafikkstøy italesatt, for å undersøke om de deler deltakerne i denne studien sine plager fra trafikken eller ikke. For å rekruttere disse må en i så tilfelle stille seg spørsmål om hvilken strategi en skulle benyttet seg av, da Facebook åpenbart ikke var riktig plattform for det. En kunne vurdert å be noen av deltakerne som allerede var inkludert å spørre sine egne naboer direkte, ved snøballmetoden. Hvis det lages tilsvarende undersøkelser i fremtiden, kan en vurdere en lignende metode for rekruttering. Eventuelt kunne en som tidligere nevnt tilbudt goder ved deltakelse på

facebookinnleggene, som eksempelvis et gavekort. Dette i håp om at det kunne økt sjansen til å få rekruttert andre stemmer enn de som selv tok kontakt, kun basert på eget initiativ. Ved den valgte rekrutteringsprosessen, er utfordringen at deltakere som melder seg frivillig til å delta, ofte har forutbestemte meninger som til en viss grad kan prege resultatene, og føre til informasjonsskjevheter, som ikke kan utelukkes i denne studien (Tjora 2021). På den andre siden vil en aldri vite hva andre deltakere kunne bidratt med, eller hva en potensielt har gått glipp av. Det er likevel viktig å understreke at de inkluderte deltakere bidro med svært interessante og rike data. Ettersom oppgaven ikke var ute etter utsatte gruppers opplevelse av veitrafikkstøy, men kun opplevelser av veitrafikkstøy, kunne sosioøkonomiske posisjon som inklusjonskriterium naturligvis heller ikke settes. Som nevnt i metodekapittelet opplevdes det metning av antall deltakere i studien, da alle deltakere bidro med utfyllende og nye tilskudd til datainnsamlingen.

Når det kommer til analysestrategien i denne studien, ble det valgt STC av Malterud (2017). Opplevelsen er at andre analysestrategier, så som tematisk analyse og fenomenologisk analyse, er noe lettere å forstå enn STC. Utfordringen var ikke å gjennomføre analysen i seg selv, det var å forstå Malteruds intensjoner i hennes egen bok. Prosessen virker til å være beskrevet mer komplisert enn hva den egentlig er. I tillegg stilles det krav til å lage kondensater, noe som opplevdes lite hensiktsmessig og tungvint. I tillegg bruker Malterud tema og kategorier om hverandre, og det var i starten litt uoversiktlig å forstå forskjellen på kodegrupper og subgrupper, og hvor de skulle plasseres. STC er ingen svakhet ved oppgaven, den er kun trukket frem for å understreke at det finnes andre analysestrategier innenfor kvalitativ forskning som kan benyttes til kommende studier.

5.2.2 Egen rolle og oppnådde kvalitetskrav

Selv om jeg har noe erfaring fra intervjuprosesser fra tidligere utdanning, tar det lang tid å bli trygg på egen rolle som forsker. Likevel tror jeg at mine erfaringer har gitt økte refleksjoner omkring min egen betydning i prosjektet. Jeg er eksempelvis svært klar over min forutinntatthet, og min forforståelse av tematikken før jeg gikk i gang med oppgaven. Som tidligere nevnt har jeg selv bodd støyutsatt i nærheten av et trafikkryst med støy fra trikk, mennesker og biler, men i lavere hastighet enn Trondheimsveien. Jeg opplevde støyen utenfor egen bolig som plagsom, og har også personlig erfaring med å håndtere støy i mitt daglige liv. De tidligere opplevelsene jeg har, er åpenbart med på å påvirke mine holdninger og synspunkter, og gjør at jeg også har stor forståelse for at deltakerne i studien synes trafikken er generende og ødeleggende. Det er således mulig at jeg har vektlagt deltakernes negative holdninger til støy i større grad, enn en mer nøytral forsker ville gjort.

Å være sin forforståelse og rolle bevisst er nettopp viktig for å øke den objektive refleksiviteten i denne studien. Objektivitet som vitenskapelig begrep er i seg selv flertydig, og kan ilegges ulike betydninger, dog stiller den refleksive objektiviteten krav til tydelighet når det kommer til undersøkelsens intensjoner (Kvale og Brinkmann 2019). Her handler det om å være åpen om hvilken forforståelse en går inn i en

studie med, som denne undersøkelsen forsøker å redegjøre for. Transparensen handler derimot om å være åpen og ærlig om de valg som er gjort, men også om sine eventuelle svakheter, som gjør at studien kan etterprøves (Malterud 2017). Oppgaven har således forsøkt å være nettopp tydelig og åpen, for å sikre de nevnte kvalitetskrav. Når det kommer til kravet om gyldighet, eller den interne validiteten i denne studien, handler det om en kan påstå at sine resultater er sanne i den gitte konteksten den undersøkes i. Dette øker muligheten for overførbarhet, som skal sikre at resultatene i denne undersøkelsen kan si noe om de generelle holdningene og opplevelsene mennesker utsatt for veitrafikkstøy innehar. Overførbarhet forutsetter også et strategisk utvalg, hvor jeg allerede har påpekt den homogene sammensetningen av et ressurssterkt utvalg i denne studien. Den interne validiteten kan derfor sies å være noe truet, da det med sannsynlighet også finnes andre opplevelser av trafikkstøy enn de som er avdekket i denne studien. På den andre siden kunne utvalget mitt imøtekomme de satte inklusjonskriterier ved at alle deltakerne skulle bo i direkte tilknytning til Trondheimsveien. Kriteriene var satt som en forutsetning for å kunne besvare oppgavens problemstilling. Relevansen i studien oppleves dermed som ivaretatt, da oppgaven synes å ha brukt et relevant utvalg og intervju spørsmål, for å besvare den gitte problemstilling. En del av å sikre gyldigheten i denne studien, gjorde jeg ved å understreke om jeg hadde forstått deltakerne riktig ved å spørre «forstår jeg deg riktig hvis...». Dette øker sjansen for at dataene blir behandlet riktig i henhold til deltarnes ubesudlede meninger (Kvale og Brinkmann 2019). Når det kommer til konteksten for studien, med tanke på at de fleste intervjuene ble gjennomført digitalt, kan dette ha preget dataene ved at skjermen kan ha satt begrensninger på en potensielt bedre flyt ved fysiske møter. Det er ingen garanti for at kvaliteten på intervjuene i seg selv kunne vært bedre, eller at det hadde bidratt til mer innsikt, da jeg opplevde at deltakerne uansett var svært åpne og delevillige også over Zoom. Likevel er det verdt å bemerke en mulig risiko for at dataene overordnet sett kan være av dårligere kvalitet enn hvis alle intervjuene ble utført fysisk.

En egennotert svakhet ved datainnsamlingen, var at jeg ikke spurte hvordan deltakerne opplevde at støyen påvirket deres livskvalitet. Dette spørsmålet var ikke inkludert i intervjuguiden min, så det var kun et par ganger det likevel ble stilt, som oppfølging på noe annet. Ved gjennomgang av intervjuene i ettertid kunne jeg se at livskvalitet som begrep hadde vært interessant å undersøke. Å inkludere dette i en intervjuguide, kan være en anbefaling til kommende forskning. Dette gjelder også spørsmålet om sensitivitet, som derimot var inkludert i intervjuguiden, men som også ble spurt om sporadisk, ettersom det tilsynelatende virket opplagt om deltakerne var nettopp sensitive eller ikke. Selv om jeg opplevde dem som plagede, og kanskje herunder sensitive, er det ikke sikkert de selv anser seg som nettopp det. Spørsmålet burde derfor vært stilt alle, uavhengig av hvordan de ordla seg ellers i intervjuene.

5.3 Implikasjoner for videre forskning

Oppgaven har forsøkt å synliggjøre behovet for endringer langs Trondheimsveien, for å bedre situasjonen til beboerne i området. Ettersom det har vist seg å være få studier omhandlende opplevelser av veitrafikkstøy, blant mennesker som er nabo til trafikken, er denne oppgaven en å få som er gjort på feltet. Tidligere er det gjort et par masteroppgaver på initiativ av Brekke & Strand AS omhandlende tilsvarende tematikker. Samtidig er det tydelig at det mangler kvalitative studier i de vitenskapelige databasene, som kan være med å underbygge og skape større og bredere forståelse omkring de allerede mange kvantitative studiene som finnes. Mangelen på kvalitative studier styrker argumentasjonen for hvorfor denne undersøkelsen kan bidra med påfyll, i et vitenskapelig kunnskapshull. Ettersom resultatene av denne undersøkelsen viser at beboerne i området i stor grad er plaget og påvirket av trafikken, burde resultatene kunne bidra til å se et behov for større kvalitative studier på sikt. Enten ved flere deltakere i samme område, eller eventuelt intervjuer med beboere langs trafikkerte veier i andre deler av landet. I så tilfelle burde det inkluderes spørsmål om livskvalitet, men også sensitivitet, som er interessante aspekter som ikke ble viet nok oppmerksomhet i denne studien. Et annet alternativ er forskning gjennom metodetriangulering, hvor kvalitative og kvantitative studier kan underbygge hverandre. Her kan en blant annet sende ut spørreskjema til en stor gruppe beboere langs Trondheimsveien, og inkludert et utvalg fra samme populasjon som ble intervjuet om problematikken. Som tidligere nevnt finnes mange studier om veitrafikkstøy, med umiddelbare konsekvenser på helsen, så som irritasjon og søvnforstyrrelser. Likevel mangler det fremdeles bredde på forskning som tar for seg andre helseutfall, selv om antallet av mer omfattende studier ser ut til å øke. Internasjonalt finnes noen oversiktsartikler og metaanalyser, som WHO har inkludert i sin retningslinje, men omfanget kunne vært større, og fortjener et tydeligere fokus (WHO 2018). Det ses også et behov for flere sosiologiske og tverrfaglige studier om støy fremover, som vil komme folkehelsearbeidet til gode. Større og mer evidenstunge studier kan legge grunnlag for den kunnskapstyngden som skal til for å gjøre grep, også nasjonalt.

Overordnet er ønsket med denne studien nettopp å bidra som inspirasjon for fremtidige studier, i særdeleshet kvalitative. Dette er viktig for å kunne dokumentere og kartlegge opplevelser av veitrafikkstøy, i den grad at det ikke lenger kan overses som en påvirkende faktor på disse menneskenes liv. Videre er håpet at forskningen kan bidra til å ta grep om den konkrete situasjonen på Trondheimsveien, og eventuelt andre tilsvarende veier for å redusere både støy og forurensningens påvirkning på lokalmiljøet. I tillegg er håpet at studien kan være bidragsytende til at en forholder seg til; *Veileder til retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442)*, i fremtiden (Klima og miljødepartementet 2021). Ønsket er å argumentere for at retningslinjen burde vært et direkte påbud, og ikke kun en anbefaling. En burde kunne håpe på at kvalitative studier av større omfang enn denne, kan sidestilles med kvantitative studier, og ligge til grunn for større veiprosjekter i tiden fremover.

6. Konklusjon

Formålet med denne studien var å undersøke beboere langs Trondheimsveiens opplevelser av veitrafikkstøy. Undersøkelsen har inkludert deltakere fra Veitvet, Sletteløkka og Linderudsletta. Videre var ønsket å undersøke om deltakerne kunne relatere noen subjektive helseplager til støy, om de tok i bruk konkrete mestringsstrategier for å håndtere støy, og hvilke tiltak de kunne se for seg for å redusere støy fra veien. Det ble foretatt åtte semistrukturerte intervjuer med de inkluderte deltakerne i studien, og analysen ble gjennomført med Kirsti Malteruds STC. Gjennom analyseprosessen kom undersøkelsen frem til fem overordnede temaer, henholdsvis; det er her vi bor, sånn mestrer vi støyen, den sosioøkonomisk posisjon, endring på gang og sånn påvirker det oss. I lys av oppgavens problemstilling, har temaene blitt diskutert opp mot relevant teori, og tidligere forskning og empiri. Oppgaven har således funnet det vesentlig å presentere at på tross av at deltakerne på mange måter trivdes i området, syntes det åpenbart at de var svært plaget av støy, som trakk ned for mange av de positive sidene. På bakgrunn av oppgavens endelige resultater kan det derfor tyde på at veitrafikkstøy er en vesentlig faktor av betydning for deltakernes daglige liv. Noen av dem hadde helseplager de relaterte til støy, selv om andre anså sin egen helse for god, og mente de var usensitive ovenfor trafikken. Alle var bevisst strategier og grep de gjorde seg for å håndtere støy i hverdagen, selv om tiltakene ikke alltid hadde effekt, da støy og forurensning likevel var en plage i deltakernes liv. Videre var deltakerne svært engasjert i debatten om veien, og kunne se for seg flere tiltak for å redusere støy, selv om de i ulik grad hadde håp og tro om endringer. Deltakerne var også opptatte av at andre beboere i området ikke brukte sin stemme til å si ifra, og noen så på det som et samfunnsansvar å kjempe for bedre boområder, til fellesskapets beste. Likevel hadde noen av deltakerne sett seg nødt til å flytte vekk fra området, for å frigjøre seg fra støyen og trafikken på Trondheimsveien, et funn det er verdt å ta høyde for.

Det er nærliggende å tro at resultatene fra denne undersøkelsen også kan overføres til andre mennesker med naboskap til trafikkutsatte områder, selv om denne studien i utgangspunktet kun taler for seg selv. Likevel er veitrafikkstøyens påvirkning på helsen godt dokumentert i forskningslitteraturen, noe som gjenspeiles i de opplevelsene deltakerne i denne studien har delt. Behovet for videre forskning står likevel sterkt, når det kommer til kvalitative studier som kan avdekke flere opplevelser om veitrafikkstøy. Kvantitative studier av god kvalitet, så som metaanalyser og systematiske oversiktsartikler kan også med fordel bli mer utbredt, både nasjonalt og internasjonalt.

Veitrafikkstøy og dens påvirkning på menneskene som er belastet av den, er viktig å ha kunnskap om, særlig med økt urbanisering og befolkningstetthet i tiden fremover. Ettersom WHO beskriver veitrafikkstøy som en direkte trussel på folkehelsen med 1,6 tapte leveår i Europa hvert år, burde det være en selvfølge å arbeide for å redusere støy, på tross av at dette synes som en utfordring i samfunnsplanleggingen (WHO 2018). Tyngre og mer forskning på feltet må åpenbart til for å kunne vise til hvilke konsekvenser støy har på direkte helseutfall, og de berørte menneskenes liv. Dette er avgjørende for å forebygge sykdom og sikre solid og rettferdig folkehelsearbeid i tiden som kommer.

7. Referanseliste

Ackerman, C. (2022). "What is Kaplan's Attention Restoration Theory (ART)?" . Hentet 07.04.2022, fra <https://positivepsychology.com/attention-restoration-theory/>.

Ahmadi, O. and I. Dianat (2019). "Qualitative aspects of traffic noise in Tabriz city, Iran: Effects, habituation, and possible improvements." International Journal of Environmental Science and Technology **16**(4): 2009-2016.

Antonovsky, A. (1996). "The salutogenic model as a theory to guide health promotion." Health promotion international **11**(1): 11-18.

Babisch, W. (2008). "Road traffic noise and cardiovascular risk." Noise and Health **10**(38): 27.

Bakke, K. K. (2021). Bråk om støy på Sletteløkka - En kvalitativ studie om veitrafikkstøy i bolig NMBU.

Belojević, G. Jakovljević, et al. (1997). "Subjective reactions to traffic noise with regard to some personality traits." Environment international **23**(2): 221-226.

Birkler, J. (2014). Vitenskapsteori - en grundbog. Købengavn, Munksgaard.

Botnen, T. and T. Winger (2021). "Et viktig skritt på veien mot bedre nærmiljø langs Trondheimsveien." Hentet 24.02.2022, fra <https://goruddalen.no/goruddalenmiljoforum/goruddalsdebatt/et-viktig-skritt-pa-veien-mot-bedre-narmiljo-langstrondheimsveien/19.29261>.

Botnen, T. and T. Winger (2021). "Vi vil ha bråk om støyen i Groruddalen." Hentet 24.02.2022, fra <https://vartoslo.no/bolig-bydel-alna-bydel-bjerke/vi-vil-ha-brak-om-stoyen-igroruddalen/333897>.

Brage, Ø. (2020). "2500 mennesker lever under uakseptable støyforhold." Hentet 24.02.2022, fra <https://goruddalen.no/2500-mennesker-lever-under-uakseptable-stoyforhold/19.27526>.

Brage, Ø. (2021). "Krever at noe blir gjort med Trondheimsveien." Hentet 26.04.2022, fra <https://goruddalen.no/krever-at-noe-blir-gjort-med-trondheimsveien/19.28118>.

Brottveit, G. (2018). Vitenskapsteori og kvalitative forskningsmetoder. Oslo, Gyldendal Akademisk.

Dahlgren, G. and M. Whitehead (1991). "Policies and Strategies to Promote Social Equity in Health." Institute for future studies.

Dahlgren, G. and M. Whitehead (2021). "The Dahlgren-Whitehead model of health determinants: 30 years on and still chasing rainbows." Public Health **199**: 20-24.

Datatilsynet (2021). "Om personopplysningsloven med forordning og når den gjelder." Hentet 29.03.2022, fra <https://www.datatilsynet.no/regelverk-og-verktoy/lover-og-regler/ompersonopplysningsloven-og-nar-den-gjelder/>.

Dratva, J. Zemp, et al. (2010). "Impact of road traffic noise annoyance on health-related quality of life: results from a population-based study." Quality of life research **19**(1): 37-46.

Dzhambov, A. Markevych., et al. (2018). "Residential greenspace might modify the effect of road traffic noise exposure on general mental health in students." Urban forestry & urban greening **34**: 233-239.

Ellingsen-Dalskau, L. H. Berger, et al. (2021). "Understanding the relationship between subjective health complaints and satisfaction with life for people in prevocational training in Norway."

Eriksen, H. R. and C. Ihlebæk (2002). "Subjective health complaints." Scandinavian journal of psychology **43**(2): 101-103.

Eriksen, H. R. and H. Ursin (2004). "Subjective health complaints, sensitization, and sustained cognitive activation (stress)." Journal of psychosomatic research **56**(4): 445-448.

Espejo, T. and S. Olafsen (2020). Rv.4 Sletteøkka - utendørs støyutredning

Evandt J. Oftedal, et al. (2017). "A Population-Based Study on Nighttime Road Traffic Noise and Insomnia. Sleep." Sleep research society

FN (2022). "FNs bærekraftsmål." Hentet 15.02.2022, fra <https://www.fn.no/om-fn/fnsbaerekraftsmaal>.

Folkehelseinstituttet (2021). Folkehelseprofil 2021 - Bydel Bjerke i Oslo.

Folkehelseloven (2012). Lov om folkehelsearbeid.

Foraster M. Eze, et al. (2018). "Long-term exposure to transportation noise and its association with adiposity markers and development of obesity." Environment international.

Forurensningsforskriften (2004). Forskrift om begrenning av forurensning.

Forskrift om miljørettet helsevern (2003). Forskrift om miljørettet helsevern.

Forurensningsloven (1983). Lov om vern mot forurensning og om avfall.

Fossum-Raunehaug, S. (2021). "Personvern i forskninga." Hentet 29.03.2022, fra <https://www.nmbu.no/om/utvalg/etikk/personvern>.

Fuggeli, I. and B. Ingstad (2001). "Helse - slik folk ser det." Tidskriftet - den norske legeforening.

Fyhri, A. (1999). Støyopplevelse - faktorer og forhold som har betydning.

Fyhri, A. and R. Klæboe (2006). "Direct, indirect influences of income on road traffic noise annoyance." Journal of environmental psychology **26**(1): 27-37.

Fyhri, A. and G. M. Aasvang (2010). "Noise, sleep and poor health: Modeling the relationship between road traffic noise and cardiovascular problems." Science of the Total Environment **408**(21): 4935-4942.

Førde, R. (2014). "Helsinkideklarasjonen." Hentet 29.03.2022, fra <https://www.forskningsetikk.no/ressurser/fbib/lover-retningslinjer/helsinkideklarasjonen/>.

Grunnlova (1814). Kongeriket Norges Grunnlov.

Grønningsæter, A. and R. Nilsen (2011). Bolig, helse og sosial ulikhet.

Halonen, J. I. Hansell, et al. (2015). "Road traffic noise is associated with increased cardiovascular morbidity and mortality and all-cause mortality in London." European heart journal **36**(39): 2653-2661.

Halonen, J. I. Vahtera, et al. (2012). "Associations between nighttime traffic noise and sleep: the Finnish public sector study." Environmental Health Perspectives **120**(10): 1391-1396.

Halvorsen, K. (2021). "Overordnet grønnstrukturplanlegging." Hentet 07.04.2022, fra <https://www.tiltak.no/e-beskytte-eller-reparere-miljoeet/e4-attractive-omgivelser/overordnetgronstrukturplanlegging/>.

Hao G. Zuo, et al. (2022). "Associations of PM2.5 and road traffic noise with mental health: Evidence from UK Biobank." Environment Research.

Helse- og omsorgsdepartementet (2018). Folkehelsemeldinga- gode liv i et trygt samfunn.

Helsedirektoratet (2014). Samfunnsutvikling for god folkehelse.

Helsedirektoratet (2018). "Sosial ulikhet påvirker helse - tiltak og råd." Hentet 16.02.2022, fra <https://www.helsedirektoratet.no/tema/sosial-ulikhet-i-helse/sosial-ulikhet-pavirker-helse-tiltak-ograd>.

Hovland, I. Norli, et al. (2021). Handlingsplan 2022-2025- Byvekstsamarbeidet og Oslopakke 3.

Ihlebak, C. Aamodt, et al. (2018). "Association between urban green space and self-reported lifestyle-related disorders in Oslo, Norway." Scandinavian journal of public health **46**(6): 589-596.

Iversen, B. Kristensen, et al. (2022). Hentet 24.02.2022, fra <https://www.aftenposten.no/oslo/i/V9kEwJ/oslo-politikere-i-strupen-paa-statens-vegvesenuholdbart-for-oslo>.

Iversen, B. and S. Bjørge (2022). Hentet 08.04.2022, fra <https://www.aftenposten.no/oslo/i/0GIggA/trafikkforsker-uenig-med-veivesenet-farten-kan-senkestil50-km-t-i-t?fbclid=IwAR0PS8uJpHrEbcQA9fm2OtONDVPE8IthrWDrBUAIPwE2XJ50rGhW4Zysvbk>.

Klima and miljødepartementet (2021). Retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen - (T1442/2021).

Khan-Østrem, N. (2022). "Opprørerne langs Trondheimsveien må bli tatt på alvor." Hentet 11.05.2022, fra <https://www.aftenposten.no/meninger/kommentar/i/WjzBBk/opproererne-langs-trondheimsveien-maa-bli-tatt-paa-alvor>.

Klompaker, J. O. Hoek, et al. (2019). "Associations of combined exposures to surrounding green, air pollution and traffic noise on mental health." *Environment international* **129**: 525-537.

Kommunal- and moderniseringsdepartementet (2021). St.meld 40 - Mål med mening. Norges handlingsplan for å nå bærekraftsmålene innen 2030.

Krzyżanowski, M. Kuna-Dibbert, et al. (2005). *Health effects of transport-related air pollution*, WHO Regional Office Europe.

Kvale, S. and S. Brinkmann (2019). *Det kvalitative forskningsintervju*. Oslo, Gyldendal Norsk Forlag.

Lim J. Kweon, et al. (2018). "Negative impact of noise and noise sensitivity on mental health in childhood." *Noise Health*.

Låg, M. and A. Bølling (2022). "Luftforurensning i Norge." Hentet 14.02.2022, fra <https://www.fhi.no/nettpub/hin/miljo/luftforureining--i-noreg/>.

Malterud, K. (2017). *Kvalitative forskningsmetoder for medisin og helsefag*, Universitetsforlaget.

Markevych, I. Schoierer, et al. (2017). "Exploring pathways linking greenspace to health: Theoretical and methodological guidance." *Environmental research* **158**: 301-317.

Marks, A. and B. Griefahn (2007). "Associations between noise sensitivity and sleep, subjectively evaluated sleep quality, annoyance, and performance after exposure to nocturnal traffic noise." *Noise and Health* **9**(34): 1.

Miljødirektoratet (2021). "By- og tettstedsnær grønnstruktur i arealplanleggingen." Hentet 07.04.2022, fra <https://www.miljodirektoratet.no/ansvarsomrader/overvakingarealplanlegging/arealplanlegging/miljoehetsyn-i-arealplanlegging/friluftsliv/groennstruktur-i-arealplanlegging/>.

Miljødirektoratet (2021). "Miljøstatus - forurensning og støy." Hentet 03.02.2022, fra <https://miljostatus.miljodirektoratet.no/tema/forurensning/stoy/>.

Mittelmark, M. B. Sagy, et al. (2017). "The handbook of salutogenesis."

Moesgaard, S. (2014). "6 unfortunate ways Traffic noise Affect people (Research findings)." Hentet 19.04.2022, fra <https://reflectd.co/2014/01/27/6-unfortunate-ways-traffic-noiseaffects-people/>.

Myhre, M. (2020). "Vil stenge Veitvetveien for omkjøring." Hentet 26.04.2022, fra <https://groruddalen.no/vil-stenge-veitvetveien-for-gjennomkjoring/19.26086>.

Münzel, T. Kröller-Schön, et al. (2020). "Adverse cardiovascular effects of traffic noise with a focus on nighttime noise and the new WHO noise guidelines." Annual review of public health **41**: 309-328.

Naidoo, J. and Wills, J. (2016). Foundations for Health Promotion.

Ndrepepa, A. and D. Twardella (2011). "Relationship between noise annoyance from road traffic noise and cardiovascular diseases: a meta-analysis." Noise and Health **13**(52): 251.

Norsk forening mot støy (2022). "Hva betyr dBA, SPI, GP og andre faguttrykk?". Hentet 23.02.2022, fra <http://stoyforeningen.no/Fakta/Hva-betyr-dBA-SPI-GP-osv>.

Oslo kommune (2019). Plattform for byrådssamarbeid mellom Arbeiderpartiet, Miljøpartiet De Grønne og Sosialistisk Venstreparti i Oslo 2019-2023.

Oslo kommune (2020). Stedsanalyse - Linderud, Sletteløkka og Veitvet.

Oslo kommune (2021). "Befolkningsutvikling." Hentet 15.02.2022, fra <https://bydelsfakta.oslo.kommune.no/bydel/bjerke/befolkningsutvikling>.

Plan- og bygningsloven (2008). Lov om planlegging og byggesaksbehandling.

Regjeringen (2012). "Folkehelseloven." Hentet 14.02.2022, fra <https://www.regjeringen.no/no/tema/helse-ogomsorg/folkehelse/innsikt/folkehelsearbeid/id673728/>.

Sivertsen, B. (2021). "Søvnvansker i Norge." Hentet 18.02.2022, fra <https://www.fhi.no/nettpub/hin/psykisk-helse/sovnvansker-folkehelse rapporten/>.

Sosial- og helsedirektoratet (2005). Gradientutfordringen - sosial og helsedirektoratets handlingsplan mot sosiale ulikheter i helse.

Statens-Vegvesen (2022). "Veitrafikkstøy." Hentet 08.04.2022, fra <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/miljo-og-omgivelser/stoy/>.

Stokland, E. (2016). "Områdeløft Veitvet: Suksessoppskrift for lokal byutvikling." Hentet 23.02.2022, fra <https://magasin.oslo.kommune.no/byplan/omradeloft-veitvet-suksessoppskriftfor-lokal-byutvikling>.

Stortinget (2022). Skriftlig spørsmål fra Kari Elisabeth Kaski (SV) til samferdselsministeren.

Strand, B. and C. Madsen (2018). "Sosiale helseforskjeller i Norge." Hentet 16.02.2022, fra <https://www.fhi.no/nettpub/hin/grupper/sosiale-helseforskjeller/>.

Støyforskrift for Oslo (2015). Forskrift om begrensning av støy i Oslo kommune, Oslo.

Sverdrup, S. (2021). Bachelor- og masteroppgaver i sosial- og helsefag. Råd og vink. Skritt for skritt. Oslo, Cappelen Damm.

Sygna, K. Aasvang, et al. (2014). "Road traffic noise, sleep and mental health." Environmental research **131**: 17-24.

Sørensen, M. Andersen, et al. (2013). "Long-term exposure to road traffic noise and incident diabetes: a cohort study." Environmental Health Perspectives **121**(2): 217-222.

Tennøy, A. (2022). Effekter av redusert hastighet og redusert veikapasitet i Trondheimsveien mellom Grorud og Sinsen. Oslo.

Tiesler, C. M. Birk, et al. (2013). "Exposure to road traffic noise and children's behavioural problems and sleep disturbance: results from the GINIplus and LISApplus studies." Environmental research **123**: 1-8.

Tjora, A. (2021). Kvalitative forskningsmetoder - i praksis. Oslo, Gyldendal

Turner, M. C. Andersen, et al. (2020). "Outdoor air pollution and cancer: An overview of the current evidence and public health recommendations." CA: a cancer journal for clinicians **70**(6): 460-479.

Veglova (1964). Lov om vegar.

WHO (1986). Ottawa Charter for Health Promotion, 1986.

WHO (2014). Health in All Policies (HiAP), Framework for Country Action.

WHO (2018). Environmental noise guidelines - for the European Region.

Waaseth, G. (2006). Virkning av grøntområder på menneskers helse og trivsel - en litteraturgjennomgang

Øverdahl, E. M. (2021). En kvalitativ studie om subjektiv opplevelse av veitrafikkstøy fra E18 Tønsberg - Sandefjord. NMBU.

Aasvang, G., M, Engdahl, B, L og Krogh, N, H (2022). "Støy, Helseplager og hørseltap i Norge." Hentet 10.01.2022, fra <https://www.fhi.no/nettpub/hin/miljo/stoy/#referanser>.

8. Vedlegg

8.1 Intervjuguide

Presentasjon:

Hvor gammel er du?

Bor du alene eller bor du sammen med noen?

Hva jobber du med? Har du tatt høyere utdanning etter alminnelig skolegang?

Hvor lenge har du bodd på i området?

Eier eller leier du boligen?

Trafikkstøy og hjemmesituasjon:

Hvordan opplever du det å bo her?

Hvorfor flyttet du hit?

Hva er positivt ved å bo så nærme Trondheimsveien?

Hva liker du ved området?

Hva er negativt ved å bo så nærme Trondheimsveien?

Kan du fortelle om hvordan en vanlig dag ser ut for deg?

Kan du fortelle meg hvordan trafikkstøy fra Trondheimsveien påvirker din hverdag?

Når er veitrafikkstøyen eventuelt mest plagsom/tid på døgnet/tid på året?

Opplever du at veitrafikken påvirker din bruk av boligen? Er det eventuelt områder du bruker mer, eller mindre?

Subjektive helseplager:

Hvordan opplever du din egen helse?

Har du fysiske/psykiske helseplager du tror du kan relatere til veitrafikkstøy?

- Irritabel? hodepine? nakkesmerter? utbrent? hjertebank? mindre energi? stress?
- Vil du si du er sensitiv for støy? I så fall hvordan?

Hvordan opplever du søvnkvaliteten din?

- Har du problemer med innsovning, urolig søvn eller oppvåkning? Hvor i leiligheten ligger soverommet?

Har støyutfordringer hindret deg i aktiviteter i hverdagen? Kan du i så fall utdype på hvilken måte?

- Eventuelt med tanke på besøk? Sosiale forhold?
- Ikke fått slappet av?
- Ikke klart å dra på jobb?

Mestringsstrategier:

Hvordan håndterer du støyen i hverdagen?

Tar du i bruk konkrete mestringsiltak eller verktøy for å redusere støyen? Eventuelt hvilke?

- Lukker vinduer, beveger deg til andre rom, skrur opp musikk/tv, gå inn fra balkong/hage?

Forbedringstiltak:

Hva kunne du tenke deg av tiltak som kunne vært gjort for å redusere støy fra Trondheimsveien?

- Senke hastighet, støyskjermer, bedre isolasjon på vinduer, eller annet?

Opplever du at det blir gjort nok fra myndighetenes side for å redusere trafikkstøy fra Trondheimsveien?

- Hvorfor? Hvorfor ikke?

Avslutning:

Har du noe du vil tilføye, eller utdype?

Hvordan opplevde du å bli intervjuet om veitrafikkstøy fra Trondheimsveien?

Vurdering

Referansenummer

357868

Prosjekttittel

Opplevelse av veitrafikkstøy fra Trondheimsveien ved Veitvet - Et kvalitativt studie

Behandlingsansvarlig institusjon

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

Prosjektansvarlig (vitenskapelig ansatt/veileder eller stipendiat)

Sheri Bastien, sheri.lee.bastien@nmbu.no, tlf: 67231201

Type prosjekt

Studentprosjekt, masterstudium

Kontaktinformasjon, student

Lykke Michaela Myhrvold, lykke.michaela.myhrvold@nmbu.no, tlf: 97424090

Prosjektperiode

03.01.2022 - 20.06.2022

Vurdering (1)

25.11.2021 - Vurdert

Det er vår vurdering at behandlingen vil være i samsvar med personvernlovgivningen, så fremt den gjennomføres i tråd med det som er dokumentert i meldeskjemaet 25.11.2021 med vedlegg. Behandlingen kan starte.

TYPE OPPLYSNINGER OG VARIGHET

Prosjektet vil behandle alminnelige personopplysninger, særlige kategorier av personopplysninger om helseopplysninger frem til 20.06.2022.

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 nr. 11 og 7, ved at det er en frivillig, spesifikk, informert og utvetydig bekreftelse, som kan dokumenteres, og som den registrerte kan trekke tilbake.

For alminnelige personopplysninger vil lovlig grunnlag for behandlingen være den registrertes samtykke, jf. personvernforordningen art. 6 nr. 1 a.

For særlige kategorier av personopplysninger vil lovlig grunnlag for behandlingen være den registrertes uttrykkelige samtykke, jf. personvernforordningen art. 9 nr. 2 bokstav a, jf. personopplysningsloven § 10, jf. § 9 (2).

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 viderebehandles 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

NSD vurderer at informasjonen om behandlingen som de registrerte vil motta oppfyller lovens krav til form og innhold, jf. art. 12.1 og art. 13.

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

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 prosjektansvarlig følge interne retningslinjer/rådføre dere med behandlingsansvarlig institusjon.

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 hvilken type endringer det er nødvendig å melde:

<https://www.nsd.no/personverntjenester/fylle-ut-meldeskjema-for-personopplysninger/melde-endringer-i-meldeskjema>

Du må vente på svar fra NSD før endringen gjennomføres.

OPPFØLGING AV PROSJEKTET

NSD vil følge opp ved planlagt avslutning for å avklare om behandlingen av personopplysningene er avsluttet i tråd med den behandlingen som er dokumentert.

Kontaktperson hos NSD: Olav Rosness, rådgiver.

Lykke til med prosjektet!

8.3 Samtykkeerklæring

Dette er forespørsel til deg om å delta i forskningsprosjektet «Opplevelser av veitrafikkstøy fra riksvei 4- Trondheimsveien». Nedenunder følger informasjonsskriv om hva det innebærer og delta i studiet og hva dataene skal brukes til.

Formål med studiet:

Formålet med masterstudiet om opplevelse av veitrafikkstøy fra Trondheimsveien er å få ny og bredere innsikt i hvordan mennesker som bor tett på en trafikkert vei, opplever støyen, og hvordan støy eventuelt påvirker dem i deres daglige liv. Studiet gjøres på initiativ fra akustikkfirmaet Brekke & Strand AS, som tidligere har gjort støymålinger i boligområdene langs veien, hvor ønsket nå er å vite mer om beboere langs Trondheimsveien ved Veitvet, Sletteløkka og Linderudsletta opplever veitrafikkstøy.

Hvem er ansvarlige for studiet:

Studiet skal utføres av meg, Lykke Michaela Myhrvold, som en del av min masteroppgave. Jeg er masterstudent i folkehelsevitenskap ved Norges miljø- og biovitenskapelige universitet (NMBU). NMBU og akustikkfirmaet Brekke & Strand AS, som har tatt initiativ til studiet, er således også ansvarlige for dette masterprosjektet.

Hvorfor er du kontaktet til å delta:

Dette studiet er en videreføring av fjorårets masterprosjekt fra Brekke & Strand AS, om opplevelser av veitrafikkstøy ved Sletteløkka. Dette studiet var utarbeidet på bakgrunn av et ønske om bedre forståelse om trafikkstøy på initiativ fra Sletteløkka Vel, finansiert av Bydel Bjerke. Bydel Bjerke ønsker nå en utvidet og videre utredning og forskning knyttet til veitrafikkstøy ved Veitvet, Sletteløkka og Linderudsletta. Kriteriet for å delta er at du bor tett på Trondheimsveien, gjerne i første rekke mot veien. Det vil intervjues ca. fem-seks deltakere i dette studiet, muligvis flere.

Hva blir dataene brukt til:

Datainnsamling foregår ved semistrukturerte intervjuer, som vil vare imellom 30-60 minutter. Her vil du bli spurt om generelle bakgrunnsspørsmål om deg selv, og deretter blant annet hvordan du opplever støyen, om du kan relatere noen helseplager til støy. I tillegg blir du spurt om du tar i bruk mestringsstrategier for å håndtere støy, og hvilke forbedringstiltak du kan se for deg for å redusere støy fra veien. Intervjuene vil tas opp på en båndopptaker, og det vil skrives noen få feltnotater underveis, som ikke blir fanget opp på bånd. Disse dataene skal transkriberes og kodes.

Frivillig deltakelse:

Det er frivillig å delta i dette masterstudiet. Du kan når som helst velge å trekke deg fra studiet, også etter data er samlet inn. Alle data tilknyttet deg vil i så fall bli slettet, uten noen ytterligere konsekvenser for deg. Du vil ikke bli spurt om årsak til avsluttet deltakelse hvis du ønsker å trekke deg.

Hvordan håndteres personopplysninger og datamateriale?

Dataene som samles inn skal kun brukes til det formålet som er beskrevet ovenfor, og dine personopplysninger skal håndteres konfidensielt. Dataene samles inn og håndteres i tråd med personvernregelverket, og det er i forkant av studiet søkt godkjennelse fra Norsk senter for forskningsdata (NSD).

Dette masterstudiet er planlagt å være ferdig sommeren 2022. Ifølge retningslinjer for håndtering av forskningsdata ved NMBU, skal dataene kunne lagres i 10 år. Dette er fordi de kan være av verdi for forskningsmiljøet i tiden fremover, og for blant annet å sikre etterprøvbarehet⁵. Det understrekes at

⁵ [nmbu_retningslinje_for_handtering_av_forskningsdata_vedtatt_10.4.2018_final.pdf](#)

dataene blir behandlet konfidensielt, og det er ingen andre enn meg som student i dette prosjektet som har tilgang til materialet. Det understrekes at denne studien er godkjent av NSD⁶, og imøtekommer retningslinjer innen personvernregelverket og andre etiske overveielser. Jeg håndterer kun data basert på ditt samtykke.

Dine rettigheter:

Som deltaker i studiet har du alltid rett på innsyn i hvilke personopplysninger som er registrert på deg, og du kan be om kopi av materialet. Du kan alltid trekke deg fra studiet, eller få dine opplysninger slettet. Videre er du i posisjon til å klage til datatilsynet hvis du mener at dine personopplysninger er håndtert feil.

Mer informasjon:

Ønsker du å vite mer om denne studien, kan du kontakt meg, Lykke Michaela Myhrvold per mail: lykke.michaela.myhrvold@nmbu.no, eller telefon: 97424090.

Norges miljø- og biovitenskapelige Universitet, Fakultet for landskap og samfunn, institutt for folkehelsevitenskap.

Med vennlig hilsen

Masterstudent:

Prosjektansvarlig/veileder(e):

Lykke Michaela Myhrvold

.....

Skriftlig samtykke:

Jeg har lest og forstått innholdet i dette informasjonsskrivet om «opplevelse av veitrafikkstøy fra riksvei 4- Trondheimsveien», og ønsker med dette å:

Delta i prosjektet: Ja.....Nei.....

Delta i intervju: Ja.....Nei.....

Jeg samtykker til at mine opplysninger blir behandlet i henhold til personvernreglementet til studiet avsluttes.

.....

(Prosjektdeltakers navn/dato)

⁶ [Fyll ut meldeskjema for personopplysninger | NSD](#)

8.4 Tabeller med oversikt over deler av analysestrategien

For å vise transparens i fremgangsmåte og analysestrategi er det inkludert en oversikt over tabellen som ble utarbeidet for et av temaene denne oppgaven kom frem til. Oversikt over analysearbeidet for de siste fire temaene er ikke inkludert, grunnet total vedleggstørrelse.

Tema 1. Det er her vi bor

<p>Kodegruppe 1: Hjemmesituasjon</p> <p>Subgruppe:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Støy og vibrasjoner - Forurensning <p>Kodegruppe 2: Nærmiljøet</p> <p>Subgruppe:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Trafikken - Uteområdene <p>Kodegruppe 3: På godt og vondt</p> <p>Subgruppe:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Det vi liker - Vi flytter 	<p>Meningsbærende enhet:</p>	<p>Kondensat:</p>
<p>Hjemmesituasjonen</p>	<p>Meningsbærende enheter:</p>	<p>Kondensat:</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Støy og vibrasjoner: 	<p>«Ja, vinduene er lukket hele tiden, ellers er det ikke mye vi får gjort. Støyen går jo gjennom vinduene. Vi har doble glass i vinduene, og fortsatt så rister jo den delen av stua.... Og det durer jo, altså vibrerer i veggene her. Og det er jo veldig synd. Vi har kanskje byens beste utsikt, men det er uhyggelig å være der» (7)</p> <p>«det påvirker meg mest når jeg jobber. Jeg må jo nesten ha på litt støy inne for å ha noe som utligner mer enn bilene, så jeg sitter som regel og jobber med musikk eller tv på. For bilene irriterer mer, det er den dårlige støyen...det har faktisk også vært deilig med pandemien, for i perioder har det vært mye mindre trykk. Også var det en uke det var busstreik eller noe, det kjørte hvertfall mye mindre tungtrafikk, og</p>	<p>Kondensat: «Støyen går jo gjennom vinduene, selv om de er lukket og vi har doble glass. Det durer og vibrer i veggene her. Og det påvirker meg kanskje mest når jeg jobber, jeg må jo nesten ha på litt støy inne for å utligne bilene, det er den dårlige støyen. Og ligger jeg på soverommet så lukker jeg jo vinduet, men med den tungtrafikken som er så vibrerer det i veggene her ja, og over fartsdumpene så letter jo bilene med bakhjulene og det smeller noe jævlig, nytter ikke å ikke våkne av det. Mest trafikk er det vel i rushen, ingen tvil om det. Men likevel, så er støyen konstant, det er utrolig slitsomt. Og jeg var heller ikke klar over det før jeg flyttet hit, at det var så mye mer bråkete på denne siden av bakken. Folk lurar jo på om</p>

	<p><i>det var så fantastisk deilig. Det gikk opp for meg hvor mye mer de bråker enn en vanlig personbil. Også er det jo alltid noen som har en ødelagt lydpotte eller en motorsykkel som skal kjøre ekstra fort» (7)</i></p> <p><i>«Hvis jeg ligger på soverommet så lukker jeg vinduet, men med tungtransporten så vibrerer det i veggene her ja...Men gjennomkjøring på natten altså, da går det jo veldig fort. Og over de fartsdumpene der, det letter, altså bilen letter med bakhjulene, og da smeller det noe jævlig, og det nytter ikke og ikke høre det, og ikke våkne av det» (2)</i></p> <p><i>«Det er klart det er mer støy i rushtrafikken, det er det ingen tvil om, både fra Trondheimsveien, Veitvetveien og t-banen. Da gjør gjerne banen oftere, og det er mer trafikk opp og ned Veitvetveien.... Det ble jo gjort en del støymålinger, og bydelsoverleger var inne. Så på den ene siden ble det jo ganske bra. Men på den andre siden, mot t-banen, var ikke sporveien villig til, selv etter støymålinger med altfor høyt nivå. De satt støyskjermer ned mot hagebyen, altså på andre siden av t-banen, det ble ingen støyskjermer denne veien...» (1)</i></p> <p><i>«Det mest negative med å bo sånn som nå, det er jo den støyen som egentlig er. Jeg nevner bare kommunikasjonen med beboerne her. De som er nyinnflyttet merker det nok mye bedre enn de som er vant med det kan du si, men det mest negative er støyen, og spesielt fra t-banen....» (1)</i></p> <p><i>«Jeg har bodd i store byer store deler av mitt liv, så det er ikke det at jeg ikke er vant med lyd og støy, men ikke denne konstante malande liksom, som blir helt utrolig.. altså jeg vet ikke. Men jeg vet det er mange som er uføretrygdede og hjemme hele dagen. Og det er jo utrolig usunt, å gå i dette her. Og det</i></p>	<p><i>jeg bor ved siden av en flyplass når jeg underviser hjemmefra»</i></p> <p>Gulsitat: <i>«Det er mye støy i rushen, men jeg synes det er mye støy på dagtid og. Jeg synes det er ganske jevn trafikk hele tiden..... Jeg kan ikke ha vinduet oppe på dagtid, for det går ikke, for da er det altfor mye lyd. Jeg må jo lufte litt på morgningen, men ellers har jeg ikke vinduet oppe for da blir det for mye lyd rett og slett» (8)</i></p>
--	--	---

	<p><i>kan være man ikke tenker på det, eller har større stressorer i sitt liv, men det er utrolig dårlig liksom, det er det» (4).</i></p> <p><i>«Jeg visste ikke at denne siden av bakken var så mye mer bråkete enn andre siden av veien. Så skulle jeg valgt på nytt hadde jeg nok valgt å bosette meg på Årvoll fremfor Linderudsletta, men sånn ble det bare» (5)</i></p> <p><i>«Det er praktisk, for på kort tid er du utenfor døra med buss, 17 min til storgata liksom. Men det veier jo ikke opp for det negative, vi kan jo ikke ha vinduet oppe. Både på kjøkkenet hvis du har venner på besøk, hvis du har vinduet oppe, da blir det for mye støy i et kjøkken, kanskje du har en ventilasjonsvifte som går, og det blir bare altfor mye støy. Samme på soverommet fordi det er bygg fra 1940, så du har ikke sentral ventilasjon, så de gangene jeg har foreldrene mine på besøk, og de må sove i det soverommet ut mot veien, så blir det veldig klamt når to personer sover der, så da må man åpne vinduet, men da får man støyen da, også får de ikke sove uansett».</i> (3)</p> <p><i>«Jeg merker det også nå under korona, så har det vært litt hjemmeskole og sånn, så jeg har sittet her og undervist. Det er mange som har spurt, både foreldre, elever og folk altså eksterne jeg har vært i møte med, om jeg bor ved siden av en flyplass, for de hører det så godt da» (5)</i></p>	
	Meningsbærende enheter:	Kondensat:
<ul style="list-style-type: none"> • Forurensning 	<p><i>«Det mest negative er forurensningen, for det er klart det folk reagerer mest på. Forurensning fra bilene som de ser på verandaer og vinduer og sånn, det er det mest negative» (1)</i></p> <p><i>«Og spesielt dette med forurensning. Vi ligger jo nedi dalen ikke sant. Det</i></p>	<p>Kondensat: <i>«Det mest negative er forurensningen, det er det folk reagerer mest på. Det ligger jo nedi dalen sant, da legger forurensningen seg der hvor folk bor, puster og lever. Og det blir naturligvis veldig, veldig skittent. Vi merker det særlig på listene, det kommer sånne sorte striper og det er ikke noe hyggelig. Nå</i></p>

	<p><i>er jo et dalføre, og da legger jo forurensningen seg ned i dalen hvor folk bor, puster og lever. Og Trondheimsveien er jo den mest trafikkerte veien ut av byen nordover, bortsett fra E6, som jo også ligger i Groruddalen» (1)</i></p> <p><i>«Det blir naturligvis veldig, veldig skittent. Vi har hund og katt og, og vi merker det godt på hunden hvor skitten hun blir. Det er jo et slags støv liksom, som et lag fett. Og det kommer jo inn uansett hvordan du vrir og vender på det» (4)</i></p> <p><i>«Så ellers lufter vi ikke så mye altså, for det kommer så mye støv inn. Og det merker vi særlig på listene, det kommer sånne sorte striper, så det er ikke noe hyggelig. Så vi har aldri de vinduene åpne, de er bare til pynt, du kan ikke åpne de» (3)</i></p> <p><i>«Nå vasket jeg sist vinduene rundt juletid, og hvis du drar fingeren langs vinduet ute nå hadde du fått et skikkelig merke på vinduet. Merker det inne også, hvis man har bilder oppe på veggen ved vinduet, blir det tydelig helt svart. Det er ikke støv en gang, det er misfarging. Så det blir veldig synlig rundt vinduene og ventiler og sånn» (5)</i></p> <p><i>«Vi ser det jo når vi pusser vinduer her og ser på vanbretta under vinduet blir jo bare mer og mer møkk der, eller dritt og svevestøv kaller man det som legger seg der. Det er en stor forskjell på de 20 årene jeg har bodd her. Det var mindre før, nå er det jo et tykt lag når man vasker over» (2)</i></p> <p><i>«Vi merker ikke den forurensningen sånn sett, vi bare vet at den er der, men du sitter jo ikke daglig og er klar over hvor mye støv du puster inn. Men du merker det jo på vinduer, og ser jo hva som er på dem, det er jo ikke sunt. Har lest nok</i></p>	<p><i>vasket jeg sist vinduene rundt juletid, og drar du fingeren langs vinduet nå hadde du fått et skikkelig merke. Det blir bare mer og mer møkk når vi pusser vinduene, jeg ser stor forskjell på de 20 årene jeg har bodd her. Og jeg har lest nok statistikk til å vite hvor farlig den forurensningen er»</i></p> <p>Gullsitat: <i>«For det er et problem. Åpner du ikke vinduene så har du et dårlig inneklime, og åpner du vinduet så har du et enda dårligere inneklime. Det løser ingenting. Du kan liksom ikke finne deg i støyen, for da kommer det jo bare masse svevestøv og dritt inn» (3)</i></p>
--	--	--

	<i>statistikk til å vite hvor farlig det er» (7)</i>	
Nærmiljøet	Meningsbærende enheter:	Kondensat:
<ul style="list-style-type: none"> Trafikken 	<p>«De som kjører raskest er lastevognene, for de skal sikkert ha noen leveranser eller hente noen gods. Det virker hvert fall som de har hastverk, for de forbikjører jo vanlige biler, det har jeg opplevd flere ganger. De er utålmodige sjåførere» (3)</p> <p>«Mye trafikk som dem prøver å gjøre noe med i mange år, men det blir ikke gjort noe. Vi har fått ned grensa til 30, og fått fartsdumper (Veitvetveien). Samtidig har veien blitt dobbelt så brei, blitt gjennomkjøring forbudt for tungtransporten, men dem driter i det da. Og vi har pushet mye på politiet for at de skal ha kontroller. For det er ikke vits med tiltak, så lenge de ikke blir overholdt da..... ja, altså det skulle jo, eller det ble jo pratet mye om at trafikken skulle bort, at det skulle lages en sånn allée nedover her, også ble det bare motorvei isteden...For det har alltid vært gjennomkjøring her, men så hadde vi dette områdeløftet for Veitvet/Sletteløkka, så ble det bygd det vi kaller for motorvei utenfor her sant. Det var en dårlig vei og så ble det bygd ut og asfaltert med mer gjennomkjøring og høyere fart. Så det var vel der det endret seg da» (2)</p> <p>«Det er jo en hovedfartsåre inn til Oslo så kanskje ikke så rart det ikke er stille på natten og, det er vel kanskje et minutt hvor det ikke kommer noen biler, men det er ikke lenger enn det altså» (8)</p> <p>«jeg merker i og med at jeg har bodd her så mange år og sett trafikkutviklingen, spesielt på Veitvetveien siden jeg bor rett ut der, så er det faktisk, hva skal jeg si, altså elbilutviklingen er så stor i Norge, at jeg merker det går mindre fossildrevne kjøretøy i Veitvetveien</p>	<p>Kondensat: «De som kjører raskest er lastevognene, de er utålmodige sjåførere. Og de har jo prøvd å gjøre noe med denne trafikken i mange år, men det blir ikke gjort noe. Det ble jo pratet mye om at trafikken skulle bort, de skulle lage en sånn allée nedover her i Veitvetveien og, men så ble veien isteden dobbelt så brei og mer som en motorvei. Også er det jo mange nesten-ulykker ute i gata nesten hver dag, og jeg er faktisk overrasket over at det ikke er flere personsaker her. Ved den kunstgressbanen på Linderud er det jo ikke netting heller, så ballen flyr ut i veien, og jeg har sett ungdom løpe rett ut i Trondheimsveien, det er jo hinsidig... Men noe annet jeg merker er faktisk at elbilutviklingen i Norge er stor, så det er mindre fossildrevne kjøretøy her enn for bare tre-fire år siden, det er bra»</p> <p>Gullsitat: «Marka og utsikten er veldig fin, men det veier ikke opp. Fordi veien drar ned så mye. Så det er klart det er ingen tilfeldighet at disse husene har den billigste leien og leiligheten i hele Oslo. Det er jo fordi den er rett på en vei liksom» (4)</p>

	<p><i>enn det gjorde for la oss si tre-fire år siden» (1)</i></p> <p><i>«Det prates om når vi står her og ser bilene som kjører oppover her i 100 og smeller i fartsdumpene osv, da blir det jo et aktivt tema. Også er det jo på diverse fora på facebook hvor det diskuteres opp og ned da» (2)</i></p> <p><i>«Også har vi alt dette med, det er jo, holdt jeg på å si, nesten-ulykker ute i gata her nesten hver dag liksom, flere ganger om dagen. Vi har, vet ikke jeg, omtrent 60% av Veitvets befolkning bor jo på feil side av gata med tanke på skoler, barnehage og sånn. Så skal de krysse veien her om morgen og ettermiddagen med masse trafikk» (2)</i></p> <p><i>«Det er sånn kunstgressbane mot Linderud senter, og der var det ikke netting før så fotballen kunne gå ut i motorveien, og det er jo helt uhørt at noe sånt kan skje. Det er noen trær, men de demper jo ikke, ballen går igjennom. Og det har jeg sett noen ganger, at da går de bare rett ut og henter ballen, det er jo en motorvei liksom, ganske så farlig» (3)</i></p> <p><i>«Jeg er overraska over at det ikke har skjedd flere personskader på Sletteløkka. Det er jo en veldig biltung gate, med direkte tilknytning til Trondheimsveien» (6)</i></p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Uteområdet 	<p><i>«Også har jeg jo en terrasse, men den er ikke så hyggelig å bruke for det er så mye lyd, og for så vidt uteområdene og. Det er fine grøntområder ned mot veien, men det er jo ingen som bruker de. Det er sikkert ikke bare med lyden å gjøre for det er litt ulendt terreng, men det kunne vært brukt til noe fint, men det går ikke an å bruke de for det går jo ikke an å snakke der, fordi det er jo helt inntil veien..... det er et par bord der, men nei, for det er så slitsomt med den trafikken. Hvis det hadde vært en rolig miljøgate, hadde det jo vært hyggelig å sitte der. Så det er veldig direkte påvirket av</i></p>	<p>Kondensat: <i>«Jeg har jo en terrasse, men den er ikke særlig hyggelig å bruke for det er så mye lyd. Det samme gjelder grøntområdene ned mot veien, det går jo ikke an å snakke der, det er så slitsomt der med den trafikken, føler jo man bare puster inn eksos. Selv om balkongen er innglassert og vi tok den utgiften selv, så blir den kun brukt som lagringsplass, jeg har aldri sett noen være på balkongene sine. Før satt jeg med noen naboer og drakk kaffe og hadde vaffeljern på forsiden her mot veien, men</i></p>

	<p>trafikken, du kan ikke invitere noen til å sitte der, det er ikke hyggelig. Man føler man bare puster inn eksos ved å sitte der, og det er sånn, nei, der er det et stort forbedringspotensial. Det kunne blitt gjort en stor forskjell der, er jo en av de få grøntområdene her på Sletteløkka, så det kunne gjort mye for folk» (8)</p> <p>«hehe en annen ting. Da vi kjøpte leiligheten var jo balkongen åpen, så for å kutte litt ned på støy så innglasserte vi balkongen, for ellers ville vi hatt vinduet ut mot veien. Eh så det hjalp litt, eller veldig. Så det vinduet er alltid lukket, samt at balkongen er innglassert, så det tok litt ned på støyen. Men den brukes bare som lagringsplass. Det er ikke noe vi bruker for å nyte nærområdet, det er ikke er uteområde i den forstand. Og det tror jeg faktisk er grunnen til at de fleste har innglassert balkongene, for det er bedre å bruke det som et ekstra lagringsrom eller noen går ut for å røyke, for jeg har ikke sett folk være ute der, det har jeg aldri sett. Ja, vi har brukt den, men det er sjeldent, veldig veldig sjeldent. Jeg trodde vi kom til å bruke den mer når vi innglasserte, for det kostet jo en del, men nei, veldig sjeldent» (3)</p> <p>«Vi bruker balkongen kun til å dyrke grønnsaker på sommeren, eller hvis jeg skal sole meg er det perfekt, det er jo ingen over. Så da kan jeg bare legge meg ut å bli brun, men da har jeg jo alltid postkast eller musikk på øret eller noe så jeg ikke blir plaget» (5)</p> <p>«Vi har på forsiden, så har vi en liten plating. Der satt jo vi mye vi tre naboene der på ettermiddagen på sommeren. Drakk kaffe og hadde vaffeljern og kosa oss der, men det går ikke lenger fordi gjennomkjøringen har blitt så stor, at det blir for mye støy på ettermiddagen, så det går ikke an å sitte der» (2)</p>	<p>det går jo ikke lenger nå som gjennomkjøringen er så stort»</p> <p>Gullstat: «Vi har jo en plen utenfor huset som vi ikke kan bruke hvertfall, det er jo helt forferdelig å sitte der» (7)</p>
--	--	--

På godt og vondt:	Meningsbærende enheter:	Kondensat:
<ul style="list-style-type: none"> • Det vi liker 	<p>«der er det jo stille, huset er liksom en barriere mellom veien, et idyllisk lite sted. Og hele den siden her, det er jo et bittelite tun så lenge vi ignorerer veien. Så er det jo rett oppi skauen, og veldig fint. Det er to veldig ulike virkeligheter» (7)</p> <p>«altså vi har nærhet til marka, enorm utsikt, og det er nokså hyggelig å bo her egentlig, også er det nærme byen. Jeg har bodd mange steder i Oslo, og dette er det tryggeste stedet jeg har bodd. Det går rådyr og vandrer ute ved balkongen, nokså idyllisk» (7)</p> <p>«Vi har det veldig fint. Vi er heldige og har et veldig godt naboskap her. I den blokka vi bor i, så har vi hatt mange venner boende omkring så det er veldig fint» (6)</p> <p>«Jeg har snakket med andre folk som har et annet syn på Veitvet enn det jeg personlig har erfart. Min erfaring er at Veitvet, det er mangfoldig og det er hyggelige mennesker... Vi valgte å gå for Veitvet da vi skulle kjøpe leilighet fordi det er 15 minutter til sentrum, det er kjøpesenter og du har lillomarka i nærheten» (3)</p> <p>«det er veldig sentralt, og det er en grei miks av kulturer, og stort sett veldig greit» (1).</p> <p>«Pris må nevnes, altså vi kjøpe for 3 millioner, og det var 80kvm, det er jo en veldig god pris. Så sånn sett var det utslagsgivende, fikk ikke det samme andre steder» (3)</p> <p>«Vi hadde leid i mange år, ehmm og hadde bodd nede på Vålerenga. Ville jo fått et bøttekott der, sammenlignet med hva vi fikk her, så derfor» (7)</p>	<p>Kondensat: «Et idyllisk lite sted, med et bittelite tun. Også har vi nærhet til marka, og enorm utsikt. Det er det tryggeste stedet jeg har bodd i Oslo, og det vandrer rådyr ute ved balkongen. Også er det hyggelige naboer og lokalmiljø. Det er også veldig mangfoldig, med en miks av ulike kulturer, og det er også veldig sentralt. I tillegg er det jo billige leiligheter da, så pris må nevnes, måtte litt utenfor ring 3 for å ha råd. Så økonomien spilte absolutt inn da vi flyttet hit»</p> <p>Gullsitat: «Jeg synes lokalmiljøet er veldig alright, hilser på naboene og ja, det er jo veldig fint her, så jeg er glad for at jeg bor her, selv om det er bråkete» (5)</p>

	<p>«Vel..vi innså at vi måtte litt utenfor ring 3 hvis vi skulle ha råd, det var en faktor. Også var vi enige om å bo på Østkanten. Også var det nærhet til marka» (6)</p> <p>«Det var vel mest fordi her fant vi en rimelig leilighet. Og jeg ville bo i Groruddalen, men ellers så var det økonomien som spilte inn» (8)</p>	
	Meningsbærende enheter:	Kondensat:
<ul style="list-style-type: none"> • Vi flytter 	<p>«Vi er i en salgsprosess nå, og det er fra min side hovedsakelig på grunn av veien. Du kan ikke åpne vinduet ut mot veien, når du sitter i stuen her så hører du biler hele tiden, ehmm.. og det er nei.. plagsomt er det, jeg vet ikke, mer og mer plagsomt, det er litt sånn; nå er det nok bråk» (7)</p> <p>«ehm, men nå flytter vi til et nabolag som er mindre trafikkert og mer rolig, og bedre forhold for barn og vokse opp i. men jeg synes jo synd på de som fortsatt skal bo der. Så jeg tenker den saken der er noe som må adresseres høyere» (3)</p> <p>«Det er veldig synd, for det er absolutt utslagsgivende for at vi flytter (støyen), for å være dønn ærlig. Jeg tenker hvis den veien ikke hadde vært der, hadde jeg egentlig ikke hatt noe imot resten av området. Til og med ** (navn) som var styreleder, jeg snakket med han, han har også flyttet ut nå. Og han som stilte opp i avisen *(navn), han vil også flytte bort. Det er så trist da, for du tar opp et problem, også møter du veggen gang på gang på gang på gang. Også blir det litt sånn, okey, skal jeg bruke masse tid og energi på dette her..? for tiden løper jo også i mitt liv sant» (3)</p> <p>Det er helt, for meg er det helt utenkelig å bli boende der, absolutt, med den støyen. Det er jo balkongen, du kanskje kan gå å ta deg en sigarett, eller være der veldig kort, men det er for bråkete og støyete liksom. Og det gjelder jo hele dagen,</p>	<p>Kondensat: «Vi er i en salgsprosess nå, hovedsakelig grunnet veien. Du kan ikke åpne vinduene, du hører biler hele tiden, og det er plagsomt. Det er litt sånn; nå er det nok bråk. Vi flytter nå til et nabolag som er mindre trafikkert og mer rolig, bedre forhold for barn. Støyen er absolutt utslagsgivende for at vi flytter, for å være dønn ærlig. Hadde ikke veien vært der ville jeg ikke hatt noe imot resten av området... Så det er for meg utenkelig å bli boende der, med den støyen. Balkongen kan kun brukes veldig kort, og det gjelder jo hele dagen, og senere på kvelden begynner den tunge trafikken å gå, det skaper en press og stress innvendig. Jeg har også halvert min lønn for å komme bort derfra. Det hadde vært en annen feeling hvis man kunne ta et glass vin på balkongen en sommerkveld, som en normal boligblokk. Vi drømmer jo også om en balkong vi kan bruke, ellers hadde kanskje Linderudsletta og sletteløkka vært mer realistisk, men støyen er absolutt en del av grunnen for at vi kommer til å se etter noe over bakken».</p> <p>Gullsitat: «Det er absolutt utenkelig å bli boende der, absolutt, med den støyen... Og det skaper en press, eller stress innvendig å ha det så bråkete inntil seg.....Jeg kunne aldri tenkt meg å flytte tilbake. Det kommer ikke til å skje» (4)</p>

	<p>og litt senere på kvelden, begynner jo den tunge trafikken å gå.... Så på sommeren blir det jo veldig innestengt for du kan ikke ha balkongdøren oppe. Og det skaper en press, eller en stress innvendig å ha det så bråkete inntil seg.</p> <p>«Jeg har halvert min lønn for å komme meg vekk derfra. Så det er ingen lett beslutning. Heldigvis kommer kjæresten etter, men ja jeg vil si det er på grunn av støy at jeg flytter. Hadde man kunne ha balkongen oppe, som i en normal boligblokk, og sitte ute å ta seg et glass vin på balkongen en sommerkveld så ville det vært en helt annen feeling, og uten alt støvet som kommer fra veien, men ja. Jeg hadde muligheten til å velge, og jeg valgte noe annet. Jeg kunne aldri tenkt meg å flytte tilbake, aldri. Det kommer ikke til å skje» (4)</p> <p>«Det er litt sånn 50/50 egentlig. Vi drømmer jo veldig om en balkong vi kan bruke. Hadde vi hatt det hadde vel kanskje Linderudsletta eller Sletteløkka vært et mer realistisk alternativ, for vi bruker skogen mye. Også er det der med plass da, godt å ha større plass. Så det er litt sammensatt, men støyen er absolutt en del av grunnen for at vi kommer til å se over bakken istedenfor her nede» (5)</p>	
--	--	--



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

Postboks 5003
NO-1432 Ås
Norway