

# Bysyklene

En sosiologisk studie av Oslos bysykkelordning

Arild Alsvik



Masteroppgave i sosiologi  
Institutt for sosiologi og samfunnsgeografi

Universitetet i Oslo

Høst 2009



## **Forord**

Jeg begynte å lure på om jeg noensinne ville komme i mål. Aldri tidligere har jeg stått over for en lignende intellektuell utfordring som denne oppgaven skulle vise seg å bli. Når jeg har brukt så mye tid og krefter på ett enkelt prosjekt håper jeg å ha en viss nytte av erfaringene. Først og fremst vil jeg takke veileder Per Gunnar Røe og biveileder Ørnulf Seippel for samarbeidet. Deretter går takken til de som har stilt opp til intervju, samt medstudenter og andre som har bidratt gjennom faglige diskusjoner og støtte i arbeidet. Jeg har også satt også stor pris på prosjektseminarene til Rangvald Kalleberg der det var takhøyde for mange interessante diskusjoner.

I've got a bike  
You can ride it if you like  
It's got a basket  
A bell that rings  
And things to make it look good  
I'd give it to you if I could  
But I borrowed it

Syd Barret

## Sammendrag

Som flere andre europeiske byer har Oslo fått en bysykkelordning. Denne publikumstjenesten drives av selskapet Clear Channel Adshel på oppdrag fra Oslo kommune. Som kompensasjon får Clear Channel sette opp reklamemontre på kommunens grunn i Oslo sentrum. Publikum får tilgang til bysyklene mot å betale et mindre beløp for ett års medlemskap (80 kr). Den bærende ideen bak konseptet består i at brukerne av tjenesten kan hente ut en sykkel på ett sted, og returnere den på et annet. Systemet er basert på selvbetjening og er muliggjort ved hjelp av nett-teknologi og elektroniske adgangskort. Konseptet er i sin nåværende form fortsatt relativt nytt.

Det stilles i denne oppgaven følgende spørsmål: Hva er formålet bysykkelordningen, hvilke virkninger forventes det at tiltaket kan ha, og hvorfor har de folkevalgte i Oslo falt for ideen om bysykler. I teoridelen presenteres blant annet begreper som *refleksivitet* (Beck, Giddens & Lash), *subpolitikk* (Beck) og *livspolitik* (Giddens). Dette knyttes så til sosiale bevegelsers rolle i utforming av ny politikk gjennom formidling av verdier og interesser. Videre presenteres teorier om hvordan den nye typen politikk viser seg igjen i lokalpolitikken.

Ideen om offentlige bysykler oppstod med den radikale ungdomsbevegelsen Provo i Amsterdam på slutten av 1960-tallet og var en del av en plan om å gjøre de indre sentrumsområdene bilfrie. Senere har ideen blitt holdt levende gjennom ulike småskalaforsøk på initiativ fra mer eller mindre organiserte grupperinger som samlet kan betraktes som en sosial bevegelse. Senere har Rio-konferansens handlingsplan for lokal miljø- og utvikling i det 21. århundre, Lokal Agenda 21, trolig vært en medvirkende faktor til at bysykkelkonseptet har slått an hos lokale styresmakter.

Miljøpolitikk er symbolmettet og når sykler har fått en sentral plass i diskursen rundt miljøvennlig transport skyldes dette blant annet at miljøbevegelsen og andre sosiale bevegelser har gjort dem til ett av sine symboler. Sykkelen blir konstruert som bilens motsetning og har få negative konnotasjoner knyttet til seg.

Opgaven er basert på kvalitativt orientert metode med et datamateriale som består av intervjuer med politikere med tilknytning til Oslo bystyre, og som har eller har hatt befatning med byutvikling og lokal miljøpolitikk. Videre er det gjort søk i avisartikler på arkivtjenesten Retriever. I tillegg har ulike søketjenester som Google og nettaviser blitt brukt for å samle inn data om fenomenet. Det eksisterer ellers lite skriftlig materiale om temaet. Det foreligger dessuten få forskningsarbeider som berører temaet direkte.

Kort beskrevet viser data fra intervjuer og avisartikler at bysykkelordningen til en viss grad kan knyttes til forestillinger om et bærekraftig samfunn. Formelt har formålet vært å tilrettelegge for at flere kan bruke sykkel. Det går klart frem at tiltaket vekker få motforestillinger, delvis grunnet i at finansieringen ikke belaster kommunale budsjetter. Informantene oppfatter tiltaket som så positivt at de godtar den økte reklamemengden som tjenesten medfører. Ordningens miljøprofil og dens popularitet blant publikum er hovedargumentene. Den oppfattes også som et tilbud til turister og tilreisende.

I analysedelen behandles temaet bymiljø og ulike forestillinger om dette. Koblingen mellom reklame og miljø problematiseres samtidig som temaet omkring det symbolske belyses nærmere. Det rettes kritikk mot mangelen på kvantifiserbare mål ved ordningen. Det stilles spørsmål ved i hvilken grad tiltaket er rettet mot utfordringene som Oslo står overfor i forsøket på å bremse en økende biltrafikk. En annen innvending er at bysykkelordningen med sitt implisitte miljøbudskap er med på å legitimere reklame i det offentlige rom. Det konkluderes med at formålet med bysykkelordningen er noe diffust, men at signaleffekten er av en viss betydning. Bysyklene fremstår implisitt som et miljøtiltak selv om det i liten grad forventes målbare miljøeffekter.

# Innholdsfortegnelse

<b>Kapittel 1. Innledning og problemstilling</b>	<b>11</b>
1.01 Begrepet bysykkel	11
1.02 Bysykkelen som kasus	12
1.03 Om utendørsreklame	13
1.04 Samfunnsnytte	14
1.05 Miljøpolitikk	14
1.06 Ecotopia	16
1.07 Sykling i Oslo	17
1.08 Oppgavens struktur	17
1.09 Sosiologisk fantasi	18
1.10 Problemstilling	18
<b>Kapittel 2. Teoretiske perspektiver</b>	<b>21</b>
2.01 Det senmoderne samfunn	21
2.02 Risikosamfunnet	22
2.03 Refleksiv modernisering	22
2.04 Livspolitik	23
2.05 Social marketing og diffusjon	24
2.06 Postmodernitet	26
2.07 Grønt forbruk	27
2.08 Sosiale bevegelser	28
2.09 Symbolpolitikk	29
2.10 Simuleringspolitikk	30
2.11 Kooptering	30
2.12 Miljøpolitikk som stedsprofilering	31

### **Kapittel 3. Bysykkelens historie** **33**

3.01	Sykkelsosiologi	33
3.02	Sykkelen – Fra leketøy til frigjørende teknologi	33
3.03	Sykkelen som transportmiddel	34
3.04	Privatbilisme som samfunnsproblem	35
3.05	Et radikalt monopol	35
3.06	Bysykler og motkultur	37
3.07	”Gjør det selv”	37
3.08	Public Use Bicycles	38
3.09	Critical Mass	39
3.10	Sykkelen som miljøsymbol	39
3.11	Konseptet bysykkel	40
3.12	Flere systemer	41
3.13	Ulike betegnelser	42
3.14	Bysykkelens utvikling	43
3.15	Københavns Bysykler	44
3.16	Europesk sykkelsatsing	44

### **Kapittel 4. Bysykkelen i Norge** **47**

4.01	Bærekraftig utvikling	47
4.02	Agenda 21	48
4.03	Lokal Agenda 21	49
4.04	Miljøvern i kommunene	49
4.05	Politikerne gjenoppdager sykkelen	50
4.06	Bysykler foreslås i Oslo	51
4.07	Clear Channel Adshels rolle	52
4.08	Andre norske bysykkelordninger	53



## **Kapittel 5. Metode og Data** **55**

5.01	Om kvalitativ metode	55
5.02	Tekstdata	56
5.03	Utvalget	57
5.04	Om intervjuene	58
5.05	Intervjuguiden	59
5.06	Etikk	60
5.07	Tekstdata	60
5.08	Bysykler, miljø, helse og trivsel	61
5.09	Intervjudata om formål	63
5.10	Om mulige virkninger	64
5.11	Annen tilrettelegging	66
5.12	Inspirasjon	67
5.13	Kostnader	68
5.14	Hvorfor det har slått an	69
5.15	Sykkelestetikk	70
5.16	Symbolpolitikk	70
5.17	Om Clear Channel Adshel	71

## **Kapittel 6. Analyse** **73**

6.01	Formålet med Oslos bysykkelordning	73
6.02	Virkninger av bysykkelordningen	74
6.03	Årsaker til bysyklens popularitet	75
6.04	Modernitet	76
6.05	Subpolitikk og livspolitikk	76
6.06	Trivselselementet	77
6.07	Signalbærere	78
6.08	Miljøestetikk	79
6.09	Sykkelfellesskap	79
6.10	Å skape en sykkelkultur	80
6.11	Spredning av en idé	80

6.12	Kooptering	81
6.13	Symbolpolitikk og simuleringspolitikk	81
6.14	Stedsmarkedsføring	82
6.15	Reklame	83
<b>Kapittel 7. Konklusjon</b>		<b>85</b>
7.01	De viktigste funnene	85
7.02	Andre betraktninger	86
7.03	En global trend?	87
7.04	Nye bruksområder for teknologien	88
7.05	Hva skal man mene om bysyklene?	89
7.06	Avslutning	89
<b>Litteraturliste</b>		<b>91</b>

## Kapittel 1. Innledning og problemstilling

Bysykkelordninger er i vinden for tiden. I flere europeiske byer har disse systemene for utleie eller utlån av sykler begynt å sette sitt preg på gatebildet. Denne oppgaven er en kasusstudie om bysykler og bysykkelordninger generelt, og om Oslos bysykkelordning spesielt. Hovedkasuset, Oslo Bysykkel, er et samarbeid mellom Oslo Kommune og reklameselskapet Clear Channel Adshel. Det er kommunen som har vært initiativtaker til ordningen som ble igangsatt høsten 2002, etter flere års planlegging. Bysykkelordningen finansieres gjennom reklame på syklene, på sykkelstativene og på frittstående vitriner i Oslo sentrum. Jeg skal innledningsvis i korthet redegjøre for hva en bysykkelordning er:

### 1.01 Begrepet bysykkel

En bysykkelordning er et system for utlån av sykler, og som i de fleste tilfeller anskaffes og drives i regi av, eller i samarbeid med lokale myndigheter. Tjenesten skal i prinsippet være tilgjengelig for alle som vil benytte seg av den. Den opprinnelige tanken, fra ideens unnfangelse for mer enn førti år siden, var at et større antall sykler skulle sirkulere fritt innenfor et avgrenset geografisk område, fra bruker til bruker, og at disse i henhold til god samfunnsånd selv skulle sørge for at det hele fungerte i praksis, altså at det var sykler tilgjengelig for så mange som mulig. Senere har det vært gjort forsøk med faste sykkelstativer lokalisert på sentrale steder der sykler kan låses ut ved å legge på en mynt, slik man låner handlevogner på supermarkeder. Det har imidlertid vist seg vanskelig å opprettholde et velfungerende tilbud med en distribusjon som baserer seg på tillit til folks redelighet. Den teknologiske utviklingen de siste tiår har ført frem til dagens ordninger der brukerne må være utstyrt med et personlig *smarkort* for å få tilgang til lån av sykler. Slik holdes det kontroll med svinnproblematikken som kjennetegnet de første forsøkene med bysykler. Imidlertid har hovedtanken med en desentralisert distribusjon i stor grad blitt beholdt. Det vil si at syklene skal kunne sirkulere fritt i et nettverk av

sykkeldepoter som er fordelt over de mest sentrale deler av byen (DeMaio 2001; Furness 2005). For å få tilgang til bruk av Oslos bysykler kreves et medlemskap som i 2009 koster 80 kroner for ett år.

## **1.02 Bysykkelen som kasus**

Bysykkelordninger er et relativt nytt fenomen og har, etter det jeg erfarer, ikke tidligere vært gjenstand for noen omfattende sosiologisk analyse. Det har derfor falt seg naturlig å gjøre denne oppgaven som en kasusstudie eller case-studie. Et kasus eller case kan beskrives som en undersøkelsesenheter (Jacobsen 2000). Det enkelte tilfellet blir da det sentrale for studien. Dette muliggjør en mer eksplorerende tilnærming til objektet, og løser noe av problemet med at bysykkelordninger er vanskelig å plassere innenfor en naturlig tilhørende kategori.

Det er fra et sosiologisk ståsted mulig å analysere et fenomen som bysykler fra flere ulike perspektiv. En bysykkelordningen kan selvfølgelig enklest beskrives som et servicetiltak for byens befolkning og for tilreisende. En morsom og populær publikumstjeneste som har nyhetens interesse, men på samme tid også et eksempel på teknologisk utvikling ved nettverksteknologi som får stadig nye anvendelsesområder. Videre kan en bysykkelordning betraktes som et halvoffentlig gode som alle i utgangspunktet kan ha tilgang til såfremt de anskaffer medlemskap i ordningen. Imidlertid vil kapasitetsproblemer nødvendigvis medføre en begrensning på antall brukere, så det kan være riktigere å snakke om et knapphetsgode eller eventuelt et klubbgode, siden adgang krever medlemskap. Hvem de typiske brukere av bysyklene er, kunne også være et utgangspunkt for en studie. Det kunne undersøkes om enkelte grupper er hyppigere brukere av sykklene, eller er tiltaket rettet inn mot for eksempel turister og tilreisende. Bysykkelordningen kunne også betraktes som en form for offentlig forbruk, selv om det i dette tilfellet ikke er det offentlige som bekoster selve driften og anskaffelsen av sykler og infrastruktur. Innbyggernes rolle som kunder og lokale myndigheter som tjenesteleverandør er en annet aktuell vinkling. Entreprenørpolitikk er et begrep som brukes om en politikk der lokale myndighetene opptrer som aktiv pådriver for byutviklingsprosjekter eller setter tjenester ut på anbud i et offentlig-privat partnerskap. Denne måten å drive offentlige tjenester knyttes gjerne til nyliberale ideer for offentlig forvaltning. Videre er offentlig sykkelutlån gjennom salg av reklameplass en interessant kombinasjon. Som jeg etter hvert skal

komme inn på forbindes ofte sykler og sykling med en sunn, nøktern og miljøvennlig livsstil. Da kan det synes som et paradoks at bysyklene finansieres gjennom reklame og slik sett implisitt støtter opp om aktører hvis hovedintensjon er å selge oss flere forbruksvarer. Det har i mediene og i offentligheten pågått en heftig debatt om hva som skal tillates av reklame i Oslo sentrum, og flere har advart mot en økt kommersialisering av byrommet. I følge årsrapporten til Oslo Bysykel for 2004 medførte bysykkelordningen den gang 217 nye reklameflater, hvorav 121 er montert på sykkelstativene og 96 er frittstående i gater og på fortau<sup>1</sup>. Tallet i 2009 er trolig vesentlig høyere på grunn av utplassering av flere nye stativer og også på nye steder.

### **1.03 Om utendørsreklame**

Det kunne i den forbindelse være betimelig å problematisere koblingen mellom sykkelutlån og reklame, og å gjøre det til et hovedtema. Og bysyklene kunne da unektelig betraktes som en slags trojanske hester som åpner opp for reklamen på steder der det ellers ikke ville vært tillatt. Likeledes kunne det også være på sin plass å spørre hvilken rolle driftsselskapet Clear Channel Adshel har hatt i prosessen med å innføre denne tjenesten. Og som vi senere skal se har dette selskapet vært aktive i utviklingen og markedsføringen av dagens bysykkelkonsept.

Jeg har imidlertid valgt å betrakte reklamen som en del av et større bilde. I den bredere analysen av bysykkelordningen vil derfor reklameproblematikken inngå som én av flere sider ved fenomenet. Jeg velger derfor innledningsvis å kort beskrive reklametyper det her er snakk om:

Utendørsreklame anses som særlig effektiv fordi man vanskelig kan unngå den. Den er ofte å finne på de mest sentrale stedene og folk kan derfor bli eksponert for den flere ganger i løpet av en dag. I bransjekretser beskrives utendørsreklame på denne måten:

Utendørsreklame er mediet uten nåde. Utendørsreklamen er for en annonsør det førstesiden er for en avis, – et knytteneveslag, en knock-out. (...) Dens formål er å sette spor etter seg. Den har ikke tid til å forføre, den må voldta. En utendørsreklame betraktes ikke, den sees. Derfor må den strutte slik en rock'n roll-vokalist strutter på scenen. Enkel, tydelig og hardtslående.

---

<sup>1</sup> [http://www.oslobysykel.no/diverse%20downloads/oslo\\_bysykel\\_aarsber2004.pdf](http://www.oslobysykel.no/diverse%20downloads/oslo_bysykel_aarsber2004.pdf)

Utendørsreklamen stjeler øyeblikk. (Den) er alltid overforenklet. Noen ganger er den enfoldig, men den har én virkelig kvalitet: Den selger! (...) Et godt budskap på et utendørsmedium kan vi verken kaste eller zappe bort (Blindheim, Kunøe og Stangeland 2001: 17, 19, 21, 121).

Videre beskrives utendørsreklame som en bransje i vekst, og det forventes en sterk økning i denne reklamens omfang i årene fremover (Blindheim m.fl. 2001: 125).

#### **1.04 Samfunnsnytte**

Med det kontroversielle rundt reklamefinansieringen som bakteppe har jeg tenkt at det kan være av betydning å få klarlagt på hvilket grunnlag beslutningen om en bysykkelordning er tatt, og hvem som har vært de viktigste pådriverne for å innføre tjenesten. Samtidig vil det også være på sin plass å vurdere hva slags samfunnsnytte tiltaket kan ha, eller om det kan knyttes andre samfunnsmessige positive virkninger til ordningen. Og hvilke kriterier må i så fall oppfylles for at man kan anse tiltaket er vellykket? Det må derfor bringes klarhet i om det finnes noe overordnet formål som bysykkelordningen skal tjene.

Flere ting indikerer at det ligger en slags miljøtankegang bak tiltaket. Man kunne derfor karakterisere det som et slags miljøtiltak, siden det kan stimulere til å benytte miljøvennlige transportformer. Om tiltaket for eksempel kunne føre til at færre bruker bil, ville det være et godt miljøargument.

#### **1.05 Miljøpolitikk**

Det er en kjent sak at temaet miljø, både på lokalt og globalt plan, har fått større oppmerksomhet de siste tiår. Samtidig har det vel heller aldri noen gang blitt produsert mer kunnskap om menneskets innvirkning på det lokale og det globale miljø enn nå (Lash, Szerszynski & Wynne 1996). En erkjennelse av sammenhengen mellom livsstil og miljø har nå for alvor har etablert seg på den politiske dagsorden. Menneskesamfunnets relasjon til naturen anses ofte for å være et naturvitenskapelig eller teknologisk spørsmål. Men forholdet mellom mennesker og miljøet blir også på flere måter et sosialt anliggende, også med hensyn til de eventuelle konsekvenser som det måtte ha i form av miljøproblemer (Giddens 2001).

Ett av miljøproblemene som det fokuseres mye på i dag knytter seg til forbruk av energi fra fossilt drivstoff. Persontransport med privatbil utgjør en betydelig del av dette forbruket. I etterkant av 1970-tallets oljekrise og de senere års bekymringer for globale miljøproblemer, aktualisert gjennom Verdenskommisjonens rapport ”Vår felles fremtid”, og Rio-konferansens slutterklæring, har et sterkere søkelys blitt rettet mot mer bærekraftige transportløsninger, ikke minst i urbane områder, da over halvparten av verdens befolkning er bosatt i bystrøk<sup>2</sup>. Det kan innvendes at bysyklene som studieobjekt befinner seg noe i periferien i forhold til de store utfordringene som er knyttet til klima- og miljøproblemer. Men ikke desto mindre berører denne studien tematikken omkring lokalsamfunnets forsøk å tilpasse seg en fremtid der miljøspørsmål ser ut til å kunne bli en dimensjon ved de fleste saker.

Temaet bysykler har periodevis vært gjenstand stor oppmerksomhet og har fått bred omtale i mediene. Det selvnynnsende, enkle ved konseptet ser ut til å fenge på en måte slik at ”alle” forstår at dette er en god idé. Det er lett å forestille seg at noe slikt kan være nyttig for folk som ferdes i byen. ”Tenk deg å bare ta en sykkel, hoppe opp på den og trække rundt i sentrum”, fantaserte Aftenposten allerede i 1995 (Aften 15.08.95). Det var foreningen Grønne Oslo som den gang lansert et forslag om en bysykkelordning, etter inspirasjon fra København som hadde innført et slikt tilbud noen måneder tidligere.

Det viser seg at også blant Oslos politikere har det i flere år vært et ønske å kunne tilby befolkningen gratis lånesykler. Flere spredte forslag har kommet fra lokalpolitikere de siste tjue år. Men hva er det med bysyklene som appellerer så sterkt til lokalpolitikere? Hva er det som får politikerne, også reklameskeptiske SV-representanter, til å godta en økende kommersialisering av byrommet? For å bedre forstå fenomenet bysykler kan det derfor være nyttig å se på hvordan ideen har oppstått og spredd seg. Kanskje kan noe av forklaringen være å finne i utopien om det økologiske bysamfunnet.

---

<sup>2</sup> [www.unchs.org/habitat](http://www.unchs.org/habitat)

## 1.06 Ecotopia

I fremtidsfiksjonen ”Ecotopia” fra 1975 (1990) beskriver Ernest Callenbach et tenkt fremtidig økologisk idealsamfunn. Boken er utformet som en reisereportasje fra en tenkt utbryterstat lokalisert i det nordvestlige Amerika. Ecotopia er et utopisk samfunn som utelukkende er bygget på prinsipper om økologisk bærekraft. I Ecotopia finnes for eksempel ikke forurensende biler drevet av fossilt drivstoff eller andre ikke-fornybare energikilder. Personreiser besørages hovedsaklig av et omfattende system for kollektivtransport bestående av blant annet et godt utbygd jernbanenettverk. I byene sirkulerer elektriske minibusser som det er gratis å reise med. I tillegg beveger folk seg til fots eller ved hjelp av de mange offentlige *hvite syklene* som er til fri disposisjon for alle.

Idé og inspirasjon til Ecotopias hvite sykler har Callenbach tilsynelatende fra et fenomen som oppstod i Amsterdam på slutten av 1960-tallet. Protestbevegelsen Provo lanserte ideen om Amsterdams offentlige hvite sykler som en del av en plan som gikk ut på å gjøre de indre byområdene bilfrie. Provo mente at privatbilismen først og fremst tjente de økonomisk privilegerte, mens fotgjengere og syklister ble eksponert for en stadig tiltagende ”trafikkterror”. Provo oppfattet også privatbilenes beslag av gategrunn som en snikprivatisering av byrommet. De hvite syklene ble på den måten et viktig symbol i kampen mot den økende privatbilismen (DeMaio 2001; Furness 2005).

Sykkel som transportmiddel eksemplifiserer det miljøvennlige og sunne alternativet til motorisert persontransport, både med tanke på det globale miljøet og det lokale. Også i bilens kanskje fremste hjemland, USA, har flere grupper kjempet for å redusere bruk av bil og oppmuntre til alternativ transport. Sykkelen har derfor i mange grupperinger fått en spesiell posisjon nettopp ved å være bilens motstykke (Horton 2006). Miljøvernaktivister og syklistorganisasjoner har på mange måter gjort sykkelen til et politisk symbol på samme måte som Provo-bevegelsen gjorde i Amsterdam på slutten av 1960-tallet (DeMaio 2001; Furness 2005; Horton 2006). Men de som har kjempet for syklistenes rettigheter og for mer sykkelvennlige byer har møtt mange hindre, noe som også er erfaringen i Oslo.



### **1.07 Sykling i Oslo**

At sykling i Oslo sentrum kan by på mange utfordringer er derfor en kjent sak for de som har prøvd. Sammenlignet med mer sykkelvennlige byer på kontinentet fremstår Oslo fremdeles som en sinke i arbeidet med å tilrettelegge for sykkel. I Oslo-trafikken står sykling for bare fem prosent av de daglige reiser. (Aftenposten Aften 20.08.08). Flere av byens politikere har hatt et ønske om å endre på dette. Fra flere hold har det derfor lenge vært etterlyst en bedre utbygd infrastruktur for syklister, slik som sykkelfelt og egne traseer i tillegg til sikrere sykkelparkering og bedre snørydding. Man kan med god grunn spørre seg om hovedproblemet i Oslo er at folk ikke har tilgang på sykler.

### **1.08 Oppgavens struktur**

Denne oppgaven består av i alt sju kapitler. I neste kapittel, teoridelen, har jeg forsøkt å finne en passende teoretisk plattform basert på litteratur om den reflekssive senmoderniteten. Da oppgavens undersøkelsesenheter er vanskelig å plassere innenfor en entydig kategori har det vært en utfordring å finne et egnet teoretisk ståsted for analysen av datamaterialet. Jeg beveger meg her i feltet mellom lokal miljøpolitikk, økotrender, og senmoderne kulturorienteringer. Mitt utgangspunktet har vært en antagelse om at vi her ser et eksempl på et tidstypisk fenomen knyttet til livsstilsvalg i en tid der helse, miljø- og klimaproblematikk nå har blitt noe "alle" er opptatt av. Dette kan slå ut på mange eiendommelige måter, både i livsstilsvalg og i lokalpolitikk. Jeg har teoretisk vektlagt de kulturelle aspekter sterkest, men er samtidig oppmerksom på at også strukturelle faktorer er toneangivende i den typen fenomen som analyseres i denne oppgaven.

Kapittel 3 tar for seg samfunnmessige sider ved sykkelens historie. Det viser seg at sykkelens både som transportmiddel og rekreasjonsmiddel har hatt flere ulike roller i samfunnsutviklingen. Ved å være et alternativ til privatbilen har sykkelens inntatt en spesiell posisjon hos miljøvernere. I dette kapitlet beskrives også bysykkelens utvikling. Kapittel 4 går dypere inn på foranledningen for bysykkelordningens fremvekst i Norge. Prosesser rundt arbeidet med Lokal Agenda 21 og bærekraftig utvikling har en sentral plass. Her vises også hvordan tanken om en bysykkelordning i Oslo vekkes gjennom forslag fra politikere og miljøforkjempere.

I metode- og datakapitlet presenteres valg i forbindelse med forskningsmetoden. Her presenteres også de mest sentrale dataene. Jeg har i denne oppgaven samlet data fra nettaviser, fra det digitale avisarkivet Retriever og fra andre søketjenester, ikke minst Google. I tillegg har jeg intervjuet åtte personer som på ulike vis har knyttet seg til bysykkelordningen gjennom arbeid med og miljø- og samferdsel. Sju av disse er, eller har vært medlemmer i Oslo bystyre. Intervjuene har blitt utført som halvstrukturerte samtaler hvor en intervjuguide med sentrale spørsmål har vært et viktig hjelpemiddel. Intervjupersonene har blitt oppfordret til å argumentere for og imot bysykkelordningen, og jeg har prøvd å systematisere de viktigste funnene som videre blir analysert i det sjette kapitlet som inneholder analysedelen. Jeg avslutter med kapittel 7 der det gjøres konklusjoner og videre refleksjoner omkring temaet bysykler.

### **1.09 Sosiologisk fantasi**

Mitt utgangspunkt har vært at bysyklene er et samfunnsfenomen som har spredd seg gjennom en kombinasjon av flere parallelle prosesser over de siste tiår.

Analysen av sosiale fenomener bør ha et tresidig perspektiv. Aktørene, de som handler, er alltid personer, men disse befinner seg også innenfor strukturer, for eksempel institusjoner. Personene og strukturene befinner seg også i, eller er en del av, større historiske utviklingsprosesser. Disse tre faktorene virker gjensidig inn på hverandre. Mills (1970) kaller dette perspektivet sosiologisk fantasi (Engelstad, Grennes, Kalleberg & Malnes 2005). Det er derfor i en sosiologisk studie viktig å være bevisst på samspillet mellom personer, tradisjoner og situasjoner.

### **1.10 Problemstilling**

Jeg fikk ideen til denne oppgaven fordi jeg selv har opplevd å se bysykkelordninger så å si spre seg fra by til by, tilsynelatende motivert av særlig én viktig inspirasjonskilde, nemlig Københavns ”bycykler”. Omtrent i samme tidsrom har også flere norske byer titulert seg som ”sykkelbyer”, dette uten at det nødvendigvis har resultert i en større andel sykkelreiser. Jeg finner bysyklene sosiologisk interessante av flere grunner: Bysykkelordninger visualiserer nye måter å organisere tjenester på. Brukerne betjener selv utlånet i et desentralisert system for henting og levering. Og de kan selv bestemme hente- og leveringssted. På det symbolske området kan det

visuelle innslaget av offentlige sykler i bytrafikken konnotere en moderne og miljøbevisst by – et slags signal til omverdenen at man setter miljøet i fokus. Dette kan tenkes både å være rettet mot byens egne innbyggere og mot tilreisende og slik sett visualisere det en slags ”grønn” form for kulturell kapital (Horton 2006). For det tredje kan det tenkes å ligge bak et implisitt ønske om å ha et slikt bysykkelsystem fordi det rett og slett bygger et slags fellesskap. I tillegg kan bysyklene eksemplifisere presset mot de folkevalgte utsettes for når det gjelder å godta reklame i det offentlige rom som bytte mot publikumstjenester i en kommuneøkonomi der flere viktige formål konkurrerer om knappe midler.

Her er det altså mulig å ha flere forståelser av hva fenomenet består av. Jeg velger å løse det flertydige ved objektet ved å presentere en ”tykk beskrivelse” av fenomenet bysykler. Tykke beskrivelser åpner for å tolke en handling eller fenomen på flere måter (Frønes 2001: 29). Jeg har tenkt at ved å studere de bakenforliggende prosessene bak innføringen av bysyklene vil det være mulig å komme til bedre forståelse av hva en bysykkelordning handler om. Jeg har i arbeidet med denne oppgaven utarbeidet et tredelt forskningsspørsmål:

1: Hva er formålet med Oslos bysykkelordning? Her er det tenkt at det finnes et større hovedformål, men samtidig åpnes det for at det finnes alternative formål og forståelser.

2: hvilke virkninger kan det forventes av tiltaket? Her er jeg opptatt av de praktiske sidene ved bysykkelordningen. Kan bysyklene ha noen betydning som et miljørettet tiltak?

3: hvorfor har de folkevalgte i Oslo falt for ideen om en bysykkelordning? Med dette spørsmålet er det meningen å søke innsikt i hva politikerne tenker om bysyklene og hvorfor tjenesten har blitt anskaffet. I tillegg til disse spørsmålene gjør jeg generelle refleksjoner rundt fenomenet bysykler og hvilke aspekter som knytter seg til det.



## Kapittel 2. Teoretiske perspektiver

I arbeidet med dette kapitlet har jeg forsøkt å sette sammen et utvalg teoretisk litteratur som kan knyttes opp mot de mest sentrale tema i diskursen rundt bysykkelordningen. Med diskurs mener jeg ulike måter å prate om et fenomen på, og når det gjelder bysykler er miljø- og helsespørsmål sentrale omdreiningspunkter. I sosiologisk litteratur som omhandler miljøspørsmål er vanlig å trekke et hovedskille mellom en realistisk og en konstruksjonistisk orientert tilnæringsmåte. Det innebærer et skille mellom henholdsvis samfunnets fysiske relasjon til naturen eller alternativt at miljøspørsmål betraktes som en sosial konstruksjon (Nilsen 1997; Hannigan 1995). Spørsmålet blir da om miljøproblemer skal forstås *i seg selv* eller hvordan de konstrueres av samfunnet. Jeg har vektlagt sistnevnte tilnæringsmåte. Jeg har arbeidet ut fra utgangspunktet at vi har å gjøre med et *senmoderne* eller eventuelt *postmoderne* fenomen. Jeg finner det da naturlig å ha begrepet *refleksivitet* og hypoteser om det refleksive moderne samfunn som en plattform.

### 2.01 Det senmoderne samfunn

Det er en utbredt oppfatning om at vi befinner oss i en tidsalder der det foregår signifikante endringer i den sosiale og kulturelle orden. Som flere andre hevder sosiologene Ulrich Beck, Anthony Giddens og Scott Lash (Beck, Giddens & Lash 1994) at vi befinner oss i en refleksiv tidsalder og at vi ser konturene av en ny modernitet. Det er imidlertid litt ulike oppfatninger av hva dette kan innebære. Flere har påpekt at den senmoderne tidsalder er preget av ambivalens og usikkerhet. Zygmunt Bauman (2006) hevder at vi har fått et samfunn der alt flyter, der alt som binder sammen, alle avhengighetsmønstre fordufter. Bauman hevder at dagens samfunn mangler den tryggheten som de legitimerende fordringer fra en universell fornuft representerte. Likeså soliditeten som ble sikret gjennom staten i tidligere tiders noenlunde stabile sosiale orden. ”Å gi medlemmene rollen som enkeltmennesker er det moderne samfunns varemerke”, ifølge Bauman (2006: 46)

Også Beck (1996) tegner en noe pessimistisk beskrivelse av en vaghet og mangel på klare svar og helhetlige løsninger. Et sentralt problem for politikere og

beslutningstakere er hvordan samfunnet skal møte de store utfordringer som knytter seg til økologiske spørsmål, og da spesielt miljøproblemer som akkumulerer gjennom industriell vareproduksjon og et økende forbruk. Utslipp av klimagasser har etter hvert vist seg å bli det største problemet i relasjonen mellom menneskesamfunnet og naturen.

## **2.02 Risikosamfunnet**

Beck hevdet i boken "Risk Society" (1992) at det senmoderne samfunnet står foran en krise fordi samfunnsinstitusjonene ikke selv er i stand til å løse problemene som en radikaliseret modernitet skaper. Risikosamfunnet kjennetegnes av at industrisamfunnets produksjon av varer og goder har nådd et stadium der det også i større grad produseres nye risikoer. I et "risikosamfunn" er den teknisk-vitenskapelige rasjonalitet kommet til et stadium der den ikke bare skaper nye fremskritt, men også i større grad skaper nye problemer i form av bivirkninger. Forsøk på å imøtekomme problemer *ett* sted får gjerne uheldige følger et annet. Og der industrisamfunnet var kjennetegnet av konflikter knyttet til produksjon og distribusjon av goder, vil "den andre moderniteten" i større grad være befattet med konflikter som bunner i produksjon og distribusjon av *onder*, for eksempel flere risiki og farer. Institusjonene i det senmoderne samfunnet legitimerer og produserer farer som de ikke selv fullt ut kan kontrollere (Beck 1994). Samtidig konstruerer koalisjonen av politiske beslutningstakere, økonomiske aktører og ekspertgrupper også et sett av diskurser der ansvar avskrives. (Beck 1996: 137). Slik svekkes den institusjonaliserte politikken sitt legitime grunnlag.

## **2.03 Refleksiv modernisering**

De senere år har teorier om det refleksive samfunn inntatt en sterk posisjon i sosiologien. Grovt forenklet kan man si at refleksivitet handler om diskurser eller kunnskap som er bygget på erfaring. Å være refleksiv blir da å ta del i et sett av diskurser og relasjoner og så konstruere nye diskurser omkring disse (Barker 2003: 207). Med teorien om *refleksiv modernisering* mener Beck (1994) at det senmoderne samfunnet er gjenstand for endringer som bare til en viss grad kan kontrolleres. Moderniteten, som hadde en kreativ-destruktiv effekt på det før-industrielle

samfunnet, går nå løs på og endrer industrisamfunnet slik det tradisjonelle samfunnet i sin tid ble endret gjennom industrialisering og funksjonell differensiering.

Moderniteten blir gjenstand for en radikaliserings som ikke er planlagt, men som drives frem gjennom egendynamikken i systemet – som en refleks, ifølge Beck. En refleksiv modernitet vil etter Becks oppfatning være kjennetegnet av skadebegrensning i forbindelse med bivirkningene den industrielle vareproduksjonen påfører samfunn og natur (Beck 1994).

En svekket tro på at vitenskapen og de politiske institusjonene har løsningen på problemene medfører at et større beslutningsansvar tilfalle enkeltmennesker, mener Beck. Dette skulle kunne innevarsle normoppløsning eller anomi, men kan samtidig åpne for at individer og grupper kan påvirke samfunnsutviklingen gjennom det Beck kaller *subpolitikk*, altså en politikk som oppstår utenfor den tradisjonelle politiske institusjonene. Denne ”individualiseringen av ansvar” kan da bety at enkeltindivider eller grupper må bli mer politiske, og det kan dermed legges grunn for nye eller alternative politiske kulturer som for eksempel nye sosiale bevegelser. Slik kan også problemstillinger som tidligere ikke tilhørte den politiske sfære gjøres politiske (Beck 1996).

#### **2.04 Livspolitik**

Anthony Giddens (1997) vektlegger at den institusjonelle refleksiviteten gjør at det senmoderne samfunn kontinuerlig produserer kunnskap om seg selv som også betyr at sosiale handlingsmønstre overvåkes kontinuerlig og bearbeides i lys av strømmen av informasjon om de samme handlingsmønstre. Slik sett kan en refleksiv modernisering i følge Giddens bidra til en bedre risikohåndtering ved vedvarende akkumulering av kunnskap, og at samfunnet dermed kan bli bedre rustet til å møte kommende utfordringer.

Det Giddens kaller ”livspolitik” (life politics) kan ses i sammenheng med refleksiviteten i det senmoderne. Det handler til dels om individuelle valg og ansvar. Livspolitik blir en refleksjon om hva slags individuelt og samfunnmessig liv en ønsker å skape. Begrepet *livsstil* har fått en større betydning i moderne sosialt liv (Giddens 1996). Og livspolitik handler i stor grad om livsstil. Giddens ser for seg en ny moralsk basis i en verden der folk har valg, ressurser og risikoer (Giddens 1991).

Life politics concerns political issues which flow from processes of self-actualisation in post-traditional contexts, where globalizing influences intrude deeply into the reflexive project of the self, and conversely where processes of self-realization influence global strategies (Giddens 1991: 214).

Livspolitik kobler de store spørsmålene om klodens tilstand, klimaspørsmål, risiko og fare, til personlige ting som identitet, selvutvikling, livsstil, nære relasjoner. Livspolitik handler således om personlige valg og det å være i verden. Å se sine handlinger i en global kontekst blir da en del av denne politikken for individet (Berking 1996: 201). Livsstil og livsstilskoalisjoner kan forbindes med individualisering og fiksering på forbruk og status. Men Berking (1996) mener at livsstil også kan være med på å fylle det kulturelle tomrommet i koblingen mellom individ og samfunn og at mange kulturelle fremskritt har kommet som følge av generalisering av livsstilskoalisjoner som tidligere var eksklusive og subkulturelle (Berking 1996: 199). Sosiale bevegelser har en avgjørende rolle i å bringe temaer av livspolitik på banen, ettersom sakene som angår livspolitik ikke nødvendigvis passer inn i det eksisterende politiske rammeverket og de politiske formene kan anta nye retninger som er ukjente i politisk sammenheng.

### **2.05 Sosiale bevegelser**

De sosiale bevegelsene har hatt en stor innflytelse på livsstilsfenomener de siste tiår. En sosial bevegelse kan forstås som et kollektivt forsøk på å fremme eller ivareta felles interesser eller mål. Den sosiale bevegelsens handlingsområde befinner seg vanligvis utenfor de etablerte samfunnsinstitusjonene. Bevegelsene vokser ofte frem som et middel for oppnå endringer i offentlige anliggender (Giddens 2001). Bevegelsene kan i utgangspunktet være løst organisert, uten noen formell struktur og kan da forstås som en serie handlinger som spres i og gjennom sosiale systemer. Disse handlingene kan da også innvirke på hverandre ettersom bevegelsens aktørene responderer til hva andre har gjort, og når handlingene akkumuleres bygger de seg opp til brede fenomen som samles under fellesbetegnelsen "sosial bevegelse" (Oliver & Myers 1998). Slike diffusjonsprosesser, som også sprer seg uavhengig av landegrenser kan bygge opp mer stabile organisatoriske strukturer for de sosiale



bevegelsene (Della Porta & Diani 1999). Sosiale bevegelsers handlinger og mål kan ses på som en kommunikasjon til omverdenen. Men for Melucci (1989) er også bevegelsen *i seg selv* et budskap:

”The organizational forms of movements are not just ”instrumental” for their goals, they are a goal in themselves”. ”Since collective action is focused on cultural codes, the *form* of the movement is itself a message, a symbolic challenge to the dominant codes” (Melucci 1989: 60, opprinnelige uthevelser).

Bevegelsenes handlinger kan i følge Melucci også tolkes som profetiske, i den forstand at man praktiserer i dag det man ønsker eller ser for seg vil være vanlig praksis en gang i fremtiden. For eksempel vil miljøbevegelsen gjerne betrakte seg selv som pionerer som går foran og viser vei frem mot praksiser som man ser for seg vil finnes i et fremtidig økologisk, bærekraftig samfunn, slik det blir eksemplifisert i de radikale miljøaktivisters utopi ”Ecotopia” (Pepper 2005).

Et beslektet fenomen er såkalte ”neo tribes” , som er en slags senmodernitetens forestilte stammesamfunn. Maffesoli (1991) mener at slike nye sosiale former, som har en delt estetisk erfaring som basis, kan fungere som en erstatning for gamle solidaritetsformer som slektsrelasjoner, lokalsamfunn og klasse. I et heterogent senmoderne samfunn blir gjenopprettelse en kollektiv identitet en utfordring, da sekulære samfunn mangler mange av de religiøse båndene som tidligere knyttet individer sammen (Brand 1999). Slik sett kan en felles interesse for økologi være en mulighet til å imøtekomme meningsforskjeller og artikulere en ny form for fellesskapsforståelse (Brand 1999). Økologi kan således fungere som en ny sosial plattform det er lettere å samles om enn tradisjoner som har blitt mindre relevante, som klasse, religion og lignende. Slik ser man for seg at miljøspørsmålet, som medium for nye idéstrømninger, kan formidle en ny samfunnskontrakt, så vel reelt som symbolsk, mellom ulike grupper og kulturer (Brand 1999: 644). Slik sett kan miljøpolitikk ha flere dimensjoner enn bare relasjonen mellom mennesker og omgivelser. Det er i denne arenaen livspolitikken foregår.

## 2.06 Social marketing og diffusjon

Når det gjelder politikken som utformes i de formelle politiske institusjonene blir det kanskje ikke helt riktig å snakke om livspolitik (Roos 1999). Men om politiske myndighetene ikke engasjerer seg direkte i livspolitik, kan de fronte kampanjer innenfor samme område, nemlig livsstilsvalg. Begrepet *social marketing* handler om myndighetenes forsøk på å påvirke på det individuelle plan gjennom overbevisning (Rogers 2003). Ett eksempel kan være markedsføring av sunne og fornuftige livsstiler. Et sunt og variert kosthold og fysisk aktivitet kan være slike livsstilsvalg, men også miljøbevissthet. Social marketing benytter seg av påvirkningsmetoder som opprinnelig er utviklet for å selge kommersielle varer. Det må altså være på frivillig grunnlag. Da må mottagerne fristes, også gjennom motytelser i form av tjenester. ”Autoriteter kommanderer ikke lenger; de innsmitter seg hos den som velger; de frister og forfører”, hevder Bauman (2006: 83). Og å presentere konkrete eksempler er trolig en mer effektiv kommunisjonsstrategi enn å utelukkende fremme substantive moralske preskripsjoner (Szerszynski 1996). ”Slutt å snakke om det; vis meg det!” er bønnen fra det senmoderne individ ifølge Bauman (2006: 83). En viktig forutsetning for social marketing er at folk selv kan se at de vil kunne ha egeninteresse av å ta i bruk de praksisene som forsøkes markedsført (Rogers 2003). Begrepet *diffusjon* er anvendelig når man skal beskrive hvordan livsstilstrender både spontant eller planlagt kan spre seg i befolkningen. En sentral del av diffusjonsteorien handler om hvordan det å ta til seg nyvinninger kan diffudere seg i sosiale systemer.

”*Diffusion* is the process in which an innovation is communicated through certain channels over time among the members of a social system” (Rogers 2003: 5, opprinnelig kursivering).

I diffusjonsteorien beskrives et samspill mellom fire elementer. Det er en formidling av *innovasjoner* over *tid*, gjennom bestemte *kanaler* i et *sosialt system*. En innovasjon kan være en idé, praksis eller objekt som oppfattes som ny av et individ eller en gruppe. Om diffusjonen av en innovasjon lykkes avhenger til syvende og sist av hvordan den blir oppfattet av de enkelte beslutningstakere når det gjelder å ta til seg innovasjonen eller avvise den. (Rogers 2003). Ofte følger ikke diffusjonsprosesser noen forutsigbar eller planlagt kurs, men visse faktorer vil være avgjørende. At nyvinningen er lett forståelig, og at den kan prøves ut i begrenset omfang vil være av

betydning. Likeledes at den er lett observerbar. Det er også av stor betydning at den er kompatibel med gjeldende verdier og tankesett. En spredning av en spesifikk nyvinning kan også være en indikator på kommende sosiale eller kulturelle endringer. I følge trendanalytikere som Naisbitt (1982) oppstår ikke de store, varige trendene i den offentlige politikken. De begynner som tendenser blant andre aktører, og såkalte megatrender vil først vise seg på det lokale plan.

## **2.07 Postmoderne verdier**

Flere tendenser i tiden har blitt tolket som tegn på at den moderne æra er i ferd med å bli passert og at vi nå befinner oss i, eller er på vei over i en *postmoderne* tidsalder. Ut fra en sosio-kulturell forståelse av begrepene postmodernitet og postmodernisme menes at moderniteten gjennomgår en utvikling som bryter med dens mest sentrale kjennetegn (Barker 2003). Her er det ikke mulig å gi en full redegjørelse for forskjellen mellom modernitet og postmodernitet; det finnes også flere ulike tolkninger, men postmodernisering har ofte blitt forstått som at verden blir mindre forutsigbar og mer flertydig, på samme tid mer partikulær, lokal og global og mindre universell, regional og nasjonal (Gibbins & Reimer 1999).

Mange opplever at verdiorienteringene har beveget seg fra å være spesifikke, helhetlige og stabile størrelser i tid og rom, til en kultur der dette ikke lenger er tilfellet. Objektet blir en ting i seg selv. De er besatt av væren. I moderniteten var objektene epistemologiske. I den annen modernitet har det blitt ontologiske. De har blitt tømt for innhold. De besitter ikke innhold men må tilføres innhold....(Lash 1999). Med en postmodernistisk kultur menes systemer som bare i varierende grad opptrer i klare og forutsigbare mønstre. Der modernitet forbindes med orden, forbindes postmodernitet med uorden (Gibbins & Reimer 1999). Og der modernisering har medført differensiering mellom ulike sfærer, som skille mellom den empiriske virkelighet, den normative og den estetiske blir postmodernisering en de-differensiering der disse skillene svekkes (Lash & Urry 1994: 272). Sett fra et modernistisk ståsted kan postmodernistiske orienteringer fremstå som uforståelige og ulogiske. De består gjerne av en "fuzzy", eller diffus common sense-logikk, og de er gjerne organisert på prinsipper der man plukker og setter sammen egne verdsett (Gibbins & Reimer (1999). De mer subjektive aspekter kan slik sett bli mer fremtredende.

## 2.08 Grønt forbruk

Mot dette bakteppet har Lash og Urry (1994) sett tendensen til at *tegnverdi* blir en viktigere del av den postindustrielle økonomien. Ikke bare har symboler, tekst, bilder og lyd blitt mer betydningsfulle salgsvarer. Også materielle artefakter har i økende grad blitt mettet med symbolverdi. Dette knyttes gjerne til luksusvarer, men det kan også inkludere såkalte økologiske produkter eller varer assosiert med rettferdig handel og lignende. Det kan hevdes at det globaliserte forbrukersamfunn, som er basert på vekst, i seg selv er en miljøtrussel, men samtidig har det som følge av miljøbevisshet vokst frem alternative typer forbruk, eller ”grønt” forbruk (Lash og Urry 1994: 297). I den postindustrielle økonomien har også tjenesteproduksjon blitt en stadig viktigere del. Det kan i den sammenheng også tilføyes grønne tjenester, da koblingen mellom miljø og forbruk også kan settes i forbindelse med forbruks- og reisevanene til middelklassen. Dette fordi ett nytt element i forbrukerkulturen er økt refleksivitet om steder og miljøer. Lash knytter dette til en økt refleksjon omkring estetiske aspekter. Dette er en form for refleksivitet som er basert mer på følelser og fornemmelser enn på ren fornuft (Lash 1994; Lash & Urry 1994). Den estetiske refleksiviteten kommer også inn i bildet når folk privat begynner å utrykke en underliggende mistro ved samfunnsutviklingen men gjør det innenfor grensene av sin egne halvprivate verdener og i en lokal kontekst (Hannigan 1995).

De visuelle aspekter kan altså få en større betydning i den sen/postmoderne kulturen (Barker 2003: 208). Bronislaw Szerszynski (1996) hevder at man i miljøspørsmål har beveget seg bort fra vektlegging av spørsmål om hva som må gjøres med miljøproblemene, til en spesifisering av hvordan et fremtidig økologisk samfunn vil kunne se ut. Altså en dreining fra innhold og til form. Dette korresponderer igjen med påstander om at miljøkamp og miljøpolitikk er et felt mettet med materialitet (Horton 2006). Som konkrete eksempler på ”grønn” materialitet kan nevnes økologisk mat, biodrivstoff og lignende. Enkelte gjenstander innehar tilsynelatende en slags grønn essens. Som jeg skal komme tilbake til i neste kapittel: kompostbinger, vindmøller og sykler fremstår for miljøforkjempere som noe materielt forbilledlig som en grønn identitet kan bygges rundt (Horton 2006).

## 2.09 Symbolpolitikk

Det har blitt observert at miljøbevegelsen, inspirert av organisasjoner som Greenpeace, skaffer seg publisitet ved å presentere sine saker gjennom medietilpassede hendelser, og at det å konstruere slike ”ikoniske praksiser” er en bevisst strategi. Baudrillard (1983: 2), som er kjent for begreper som *simulering* og *hypervirkelighet* hevder på samme vis at også miljøkampen har beveget seg mot det hypervirkelige der ingenting er helt hva det gir seg ut for å være (Hannigan 1995: 180). I følge Baudrillard blir en konsekvens av hypervirkelighet at skillet mellom det imaginære og det virkelige blir uklart. Spørsmålet er da om en slik litt kortsiktig strategi er et riktig svar på utfordringene som miljøproblemene representerer.

I den politiske debatten figurerer klima- og miljøspørsmålet som et av de mest debatterte politikkområdene. Det gjenspeiles også i den brede dekningen som temaet gis i massemediene. Men mange har hevdet at det har vært mye prat og ikke like mye handling. Misnøye med de folkevalgtes vilje og evne til å handle i viktige spørsmål gis til kjenne i påstander om ”lipservice” og ”greenspeak” (Blühdorn 2007). Flere har kritisert de lokale og sentrale myndighetenes håndtering av miljøspørsmål for å handle mer om symbolske tiltak enn substansielle løsninger på problemene. Fra flere hold har man etterlyst handlekraft og mer effektive tiltak mot de globale miljøproblemene. Forsøk på å finne politiske løsninger bærer gjerne preg av den politiske hverdag der miljøtiltakene helst må fremstå som medievennlige og synlige (Straume 2001). Også mot industrien, der mange selskaper forsøker å forbedre sitt renommé i med hensyn til miljøprofil, har beskyldninger om ”greenwash” eller ”grønnvasking” forekommet hyppig (Jenner 2005).

*Symbolpolitikk* er gjerne en nedsettende karakteristikk som betegner svak politisk handlekraft og mangel på vilje til iverksetting av effektive tiltak mot de globale miljøproblemene. Symbolpolitikk både kan forstås både som politisk bruk av symboler, eller alternativt som forsøk på å dekke over manglende vilje eller evne til handling (Blühdorn 2007). I politikken verden settes vanligvis gjerninger høyere enn ord. Ottar Brox (1993) understreker at politiske gjerninger både kan *gjøre* ting og *si* ting. ”Forskjellen mellom ord og gjerninger som politiske symboler ligger i at det er en eller annen form for *kostnad* involvert i gjerningene” (Brox 1993: 26 opprinnelig kursivering). ”Saker som både gjør og sier ting samtidig” og i tillegg ikke skader noen på en godt synlig måte vil derfor være det optimale (Brox 1993: 29).

Når det blant miljøaktivister fremsettes beskyldninger mot myndighetene om at det føres symbolpolitikk siktes det ofte til symbolske tiltak som gir inntrykk av miljøpolitisk handlekraft, men som i praksis ikke endrer de miljøskadelige praksiser som miljøpolitikk skal søke å endre (Blühdorn 2007). Slik sett kan symbolpolitikk i praksis fungere som et spill for galleriet slik som blant andre Murray Edelman (1964) har beskrevet. Men det er viktig å skille mellom symbolsk politikk som erstatning for virkelig handling og bruk av symboler i politisk kommunikasjon for å nå et erklært mål (Brox 1993; Blühdorn 2007). I senmoderniteten vil politiske kampsaker også være en kamp om grunnleggende koder og symboler. Manuel Castells (2009) fremholder at makt i dagens nettverkspregede samfunn først og fremst er en øvelse i å skape meningskonstruksjoner i det menneskelige sinn.

### **2.10 Simuleringspolitikk**

De alarmerende rapportene om klimaendringer og andre store miljøutfordringer hviler det et stadig økende press på myndighetene for handling. Det blir da viktig for de folkevalgte å vise at de er i stand til å handle. Baudrillard (2001) beskriver hvordan man i senmoderniteten desperat forsøker å regenerere troen på det autentiske, og at dette forsøkes oppnådd ved simulering. Denne simuleringen består av symboler, bilder og tegn som i seg selv ikke representerer eller refererer til noe autentisk, men som selv produserer eller forestiller en realitet og presenterer seg selv som beviset på egen autenticitet (Blühdorn 2007 : 267). Simuleringspolitikken har da med andre ord gitt seg ut for å være autentisk politikk, mens man i virkeligheten fortsetter som før (Blühdorn 2007: 267). Imidlertid kan det vanskelig bevises at det skulle ligge en bevisst strategi bak en slik politikk. Men nøytralisering av sosiale bevegelsers kritiske potensial gjennom innkorporering av disses saker kan sees som en strategi for å takle ubehagelig kritikk (Jørgensen 1997).

### **2.11 Kooptering**

Slik sett kan miljøforkjemperes kritikk nøytraliseres ved å kooptere deres viktigste saker, eller med andre ord; absorbere politiske saker for slik å dempe konflikter. Enkelte har forstått bruken av begrepet *bærekraftig utvikling* som en slik kooptering av miljøbevegelsens kjernesaker (Jørgensen 1997). Også begrepet *økologisk*

*modernisering* kan settes inn i en slik sammenheng. Økologisk modernisering kan karakteriseres som en dominerende miljødiskurs i politikk og næringsliv der en vekst-med-vern-tankegang er det sentrale. Man erkjenner at det finnes store miljøutfordringer, men det antas samtidig at disse kan løses ved å internalisere miljøvern i de eksisterende politiske, økonomiske og sosiale institusjoner (Hajer 1995). Myndighetene har da en sentral rolle som tilrettelegger.

## **2.12 Miljøpolitikk som stedsprofilering**

I bystrøk har mange av de miljøpolitiske sakene handlet om byrommets beskaffenhet og de representasjoner dette avgir. Dette kan ses i sammenheng med den fornyede interessen for byens ”myke” arkitektur. Denne gjenfortryllingen av byen handler om stemning og atmosfære men også følelsen av fellesskap og medborgerskap (Robins 1997). Byer og tettsteders nye miljøfokus gjenspeiler seg da i en større interesse for gater og åpne plasser som romlige representasjoner av en senmoderne sosial solidaritet basert på miljøvern. Slik sett kan en økt satsing på bymiljøet tjene som et samlende felles mål, samtidig som denne type urbane prosjekter kan tjene til å legitimere bestemte typer politikk og næringsvirksomheter. Også byfornyelse gjennom sanering av gamle industriområder kan passere som miljøpolitikk (Brand 1999).

David Harvey (1989) har påpekt sammenhengen mellom fremveksten av den desorganiserte kapitalismen og fleksibel akkumulasjon som innebærer at også kultur inngår som del av strategien for verdiforøkelse. Steder markedsføres som opplevelser, og stedets særpreg og fysiske miljø blir i den symbolske økonomien en salgsvare på linje med andre varer (Urry 1990, Lash & Urry 1994). Da er ulike former for stedsmarkedsføring og profilering av byen en del av strategien for å lykkes i en global konkurranse med andre byer. En slik bruk av bevisst skapte forestillinger kan betraktes som en del av den *entreprenørpolitikken* som man har ført i postindustrielle byer, noe man særlig har sett i Storbritannia og USA.

Stedsmarkedsføring presenterer en selektiv lesning av byen til bruk for ulike formål (Pacione 2001: 323). Å utforme særskilte stedsmyter er en del av en slik selektiv lesning (Robins 1997). En stedsprofilering kan også antas å være rettet mot stedets egen befolkning eller mot den politiske opposisjonen for å legitimere en bestemt politikk og/eller for å bygge opp om en sosial tilhørighet (Pacione 2001:

323). Miljøpolitikk kan da også inngå som en del av en slik profileringspolitikk (Brand 1999, 2004). Det kan da synes opplagt, sett i lys av de ulike refleksivitetsformer jeg har vært inne på, at et dårlig bymiljø med luftforurensing og støy knapt kan fremstå som noe konkurransefortrinn i bestrebelser på å trekke til seg ressurser i form av økonomisk eller menneskelig kapital. Jeg skal i det følgende kapitlet se på bakgrunnen for at sykkelen som transportmiddel står sentralt i miljødiskursen.



## **Kapittel 3. Bysykkelens historie**

Jeg skal i dette kapitlet presentere bakgrunnen for og historikken bak bysykkelens fremvekst. Imidlertid har det vært vanskelig å oppdrive litteratur om emnet. Spesielt gjelder dette dokumentasjon av sykkelaktivisme i Norge. Brorparten av bakgrunnsstoffet har derfor opprinnelse i Nederland, Storbritannia, Canada og USA.

### **3.01 Sykkelsosiologi**

Det kan ikke sies at sykling og sykkelens plass i samfunnet er et område som det har blitt forsket mye på. Men Zachary Furness (2005) har produsert en doktoravhandling på kulturen rundt sykkelaktivisme, som også inkluderer subkulturer som bygger en ”punkinspirert” identitet rundt sykling på selvmekkede sykler. Paul Rosen (2002) har gjort en teknologisosiologisk studie på alternative sykkelkonstruksjoner som motkultur til den kommersielle sykkelindustrien. Bijker (1995) har forsket på sosiologien rundt teknologisk endring (sociotechnical change) og beskrevet ulike stadier i sykkelens utvikling som et eksempel. Også Bijker har viet oppmerksomhet til den sosiale bevegelsen av alternative sykkelkonstruktører. I tillegg finnes enkelte artikler om bevegelser der sykkelkultur tas i bruk for å artikulere motstand mot forbrukersamfunnet og massebilismen. Dave Horton (2006) har rettet søkelys på sykkelens spesielle posisjon i sosiale bevegelser, ikke minst miljøbevegelsen. Disse bidragene har til felles at de betrakter sykkel og sykling fra et sosiologisk ståsted.

### **3.02 Sykkelen – fra leketøy til frigjørende teknologi**

Materielt sett har den vanlige tohjuls sykkel i prinsippet forblitt mer eller mindre uforandret de siste hundre år. Konseptet som er basert på to hjul og metallramme har, til tross for en betydelig teknologisk utvikling, holdt seg nært opp mot den opprinnelige ideen. Dette betyr at tohjulingen har et utseende som er lett gjenkjennelig. Sykkelen utforming fremstår nærmest som ikonisk, og er kjent også på de mest avsidesliggende steder på kloden. Men selv om hovedtrekk ved utseende og teknikk har endret seg lite over tid, har sosiale praksiser rundt bruk og signifikasjon vært gjenstand for betydelige endringer (Rosen 2002; Døygård 1994).

De første syklene som ble produsert tjente først og fremst som leketøy for de mer privilegerte sjikt i den europeiske befolkningen. Men det skulle snart vise seg at sykling som atspredelse også skulle få en frigjørende funksjon, da også kvinner tok til å sykle på 1890-tallet. Sykling var en aktivitet som krevde et mer sportslig antrekk enn datidens tradisjonelle kvinnedrakt, hvilket åpnet for klesmoter som var mer tilpasset fysisk aktivitet enn det den tradisjonelle viktorianske klesmote oppmuntret til. Kvinner fikk derfor muligheter til å utfolde seg på nye måter. Det pågikk på samme tid også flere andre endringsprosesser som påvirket de konvensjonelle kjønnsrollemønstre. Sykling ga kvinner muligheten til økt mobilitet og dermed ny frihet. Dette skjedde på samme tid som oppslutningen om kvinnesaken økte. At kvinner erobret sykkelkunsten utfordret mange av datidens normer både moralsk og sosialt i forståelsen av hva som var sømmelig opptreden for ”det svake kjønn”. For kvinnefrigjøringen ble dermed sykkelen ett av flere symboler på nyvunnet frihet (Furness 2005; Horton 2006; Døygaard 1994).

En lignende frigjørende rolle skal sykkelen ha hatt for arbeiderklassen. Fra slutten av attenhetretallet og frem til Den første verdenskrig førte masseproduksjon av sykler til sterkt fallende priser, og sykkelen ble dermed økonomisk oppnåelig for nye grupper. I Storbritannia ble sykkelen et politisk redskap for den sosialistiske Clarion-bevegelsen. The Clarion Cycle Club organiserte massemønstringer til politiske møter i grønne omgivelser på landsbygda. Slike sykkelutflukter for arbeiderne i byene skal ha medvirket til en blomstrende aktivitet blant sosialistiske bevegelser på begge sider av Atlanterhavet. Sykkelen betydde også her en nyvunnet mobilitet som knyttet sykkelen til frigjøring og demokratisering (Horton 2006; Furness 2005).

### **3.03 Sykkelen som transportmiddel**

Sykkelens popularitet blant ulike grupper og en voksende etterspørselen førte etter hvert til at sykkelen gjorde nytte som transportmiddel for store deler av den arbeidende befolkningen. Denne utviklingen pågikk i flere tiår.

Da privatbilen ble vanlig ledet det til en nedgang i bruk av sykkel som transportmiddel, særlig da økt velstand og rimelige kjøretøy brakte bilen til arbeiderklassen og middelklassen (Rosen 2002: 1; Horton 2006).

Sykkelen som transportmiddel ble etter hvert gradvis marginalisert. Ikke bare gjorde materielle faktorer som en infrastruktur tilpasset biler sykling mer hasardiøst, ubekvem og mindre viktig som transportmiddel. Også kulturelt ble sykkelen i mange industrialiserte land gradvis omdefinert fra transportmiddel til sports- og fritidsutstyr, eller som leketøy for barn (Rosen 2002).

### **3.04 Privatbilisme som samfunnsproblem**

For å få en forståelse av bysyklens popularitet er det nødvendig å se på sykkelens posisjon blant miljøforkjempere. Denne må ses i sammenheng med privatbilismens fremvekst i etterkrigstiden. Utover på 1960-tallet vokste det frem en gryende motstand mot denne utviklingen, spesielt i de større byene som først fikk merke de negative sidene ved en ekspanderende biltrafikk. Etter hvert som privatbilen ble allemannseie i store deler av den industrialiserte verden medførte det en sterk tilbakegang for sykkelen som transportmiddel. Ikke minst i USA med sine over 200 millioner motorkjøretøyer, har privatbilen vokst frem som det dominerende transportmiddelet. (Furness 2005).

Men på 1970-tallet, delvis forårsaket av oljekrise og dels som en økende erkjennelse av massebilismens negative samfunns effekter, oppstod det en ny kritisk bevegelse. Flere begynte å tvile på at teknologiske fremskritt kunne løse alle fremtidige problemer. Det ble rettet økt oppmerksomhet mot trafikkulykker og forurensing, samtidig som det bredte seg en erkjennelse av at oljeforekomstene en dag ville ta slutt. I denne prosessen fikk sykkelen som alternativt transportmiddel en ny og styrket stilling, både blant miljøaktivister og andre kritikere av utviklingen det industrialiserte forbrukersamfunnet gjennomgikk. Økonomen E. F. Schumacher hadde allerede i 1963 med boken "Small is Beautiful" advart mot en økende avhengighet av ikke-fornybare ressurser. Han ble etterfulgt av forfattere som Ivan Illich (1973) som kritiserte den tilsynelatende fundamentale ufrivillige akselerering av den personlige livsrytmen som motorisert trafikk medførte (Horton 2006).

### **3.05 Et radikalt monopol**

Privatbilismens posisjon medfører at antallet biler øker sterkt. Men også selve systemet som er bygget rundt bruk og eierskap av privatbil er mer omfattende og

komplekst enn mange vanligvis tenker over. Ivan Illich (1973) har kalt bilens hegemoni for et ”radikalt monopol” fordi det utkonkurrerer alternative transportformer. Systemet som er bygget rundt privatbilen har blitt så dominerende fordi ingen andre transportmidler kan levere den samme varen, nemlig den ekstreme friheten til å velge reisemål og tidspunkt. Dette forholdet skaper behov som bare dette ene systemet kan levere (Urry 2004; Furness 2005: 106). Som et alternativ foreslår Illich sykkelen som det ultimate fremkomstmiddel. Men å gjennomføre store sosiale endringer som inkluderer alternativ teknologi og livsstil kan vanskeliggjøres av kulturelle faktorer, her forstått som dominante strukturerende overbygninger i samfunnet som oppmuntrer folk til å tro og handle på bestemte måter. I likhet med Illich har også miljøvernere og sykkelaktivister merket seg den mektige rollen en dominant kultur og ideologi spiller i vedlikehold og produksjon av radikale monopoler (Furness 2005: 110).

Privatbilens posisjon handler ikke utelukkende om individuelle valg knyttet til mobilitet. John Urry ser på de strukturerende virkningene og beskriver komplekset som er bygget rundt privatbilen som:

” (...) a self-organizing autopoietic, non-linear system that spreads world-wide, and includes cars, car-drivers, roads, petroleum supplies and many novel objects, technologies and signs. The system generates the preconditions for its own self-expansion” (Urry 2004: 27).

De komplekse strukturene som er bygget opp rundt privatbilismen kan betraktes som et autopoietisk, det vil si et selvskapende og selvopprettholdende system. Det styrker seg selv samtidig som det hemmer utvikling av alternative reisemåter.

Kritikere av massebilismen påpeker hvordan den griper inn i vårt daglige liv, ikke bare gjennom at folk gjøres avhengig av å bruke bil (Otnes 1994) men også at motorisert ferdsel griper inn i, og forstyrrer de daglige gjøremål for myke trafikanter som fotgjengere, syklist, barn på veg til skolen, dyreliv, og så videre (Urry 2004). Her ligger noe av bakgrunnen for at sykkelen har fått en sterk posisjon blant miljøaktivister og tilsvarende grupper.

### 3.06 Bysykler og motkultur

I Amsterdam, på slutten av 1960-tallet, gjorde den radikale ungdomsbevegelsen ”Provo” motstanden mot massebilismen til en av sine kampsaker. De tolket den tiltagende strømmen av privatbiler som en snikprivatisering av byrommet. Privatbilismen, med sitt stadig økende behov for veier og parkeringsplasser gjorde etter hvert krav på en større del av fellesarealene. Mens nederlandske myndighetene på sin side ivret for at stadig flere skulle få anledning til å eie egen bil, ville Provo forby bilkjøring i sentrumsområdene og heller satse mer på sykling og kollektivtransport. I denne planen inngikk det at de lokale myndighetene skulle skaffe til veie et større antall sykler som skulle tilhøre fellesskapet og sirkulere fritt slik at alle hadde tilgang til ledige sykler når behovet måtte være der. I tillegg var det også et mål å få bukt med det betydelig antall sykkeltyverier som byen var plaget med (Furness 2005; DeMaio 2001).

Medlemmer av Provo-bevegelsen igangsatte et pilotprosjekt med innsamlede sykler som ble malt hvite, før de deretter ble utplassert i gatene. Forsøket ble ikke noen umiddelbar suksess. De fleste syklene forsvant. De ble ”privatisert” eller kastet i kanalene. I tillegg beslagla politiet flere av de hvite syklene fordi de oppfattet tiltaket som en oppfordring til sykkeltyveri. Planen ble etter hvert lagt på is, men ikke helt glemmt (Furness, DeMaio 2001).

Også i Milano ble det noen år senere gjort lignende forsøk da det ble utplassert 1000 sykler som ett av flere tiltak for å bremse den økende biltrafikken i bykjernen. Resultatet skal også her ha vært at samtlige sykler forsvant på kort tid (Aftenposten 14.01.1989: 50; DeMaio 2000). Men på ulike vis har ideen levd videre. Det er tydelig at forsøket med de hvite syklene i Amsterdam har hatt en sterk appell, både blant vanlige folk, lokalpolitikere og ulike grupper av miljøaktivister. Det viser seg at ideen også har spredd seg til den andre siden av Atlanterhavet, til byer i USA og Canada.

### 3.07 ”Gjør det selv”

Blant sykkelaktivister og lignende idealistiske grupper finnes en gren som dyrker ”Do It Yourself”- filosofien, som vanligvis forkortes til DIY. I denne *gjør det selv*-bevegelsen er det vanlig å konstruere eller gjøre modifikasjoner på egne sykler. I disse grupperingene er man sterkt kritiske til sykkelindustrien fordi den markedsdrevne industrielle sykkelproduksjonen og dens masseproduksjon av billige

sykler anses som uforenelig med en bærekraftig utvikling (Rosen 2002). Mange medlemmer i denne bevegelsen bruker også mye av sin fritid på å hjelpe barn og ungdom til å vedlikeholde og reparere sykler gjennom såkalte "Community Bike Programs". Man har i disse programmene opprettet sykkelverksteder som fritidstilbud der ungdom som får lære å reparere sykler som ellers ville bli kastet (Furness 2005). Her har også gjenbruksideologien vært sentral slik den er i miljøbevegelsen. I forbindelse med disse lokale initiativene har man også forsøkt å skaffe sykler til veie for vanskeligstilt ungdom. Det ligger også her bak en intensjon om bevisstgjøring omkring sykling som middel for persontransport og til rekreasjon. Som i USA har det også i Canada på slutten av åttitallet og utover nittitallet vokst frem en sosial bevegelse bestående av ulike autonome grupper og som promoterer sykling som transportalternativ (Furness 2005).

I tillegg har ideelle grupperinger som "Bikes Not Bombs" bidratt til freds- og utviklingsarbeid i Mellom-Amerika gjennom blant annet å samle inn brukte sykler som har blitt satt i stand og donert til lærere og helsearbeidere i det borgerkrigsherjede Nicaragua. Disse grupperingene har bygget på en ideologi som også har brodd mot mektige olje- og våpeninteresser. De senere år skal så mye som 22000 sykler være sendt til trengende i flere land (Furness 2005).

### **3.08 Public Use Bicycles**

Som en gren av disse frivillig baserte tiltakene har man da også har forsøkt å etablere en slags bysykkelordninger, såkalte "Public Use Bicycles" (PUB) eller offentlig tilgjengelige sykler etter modell fra pionerprosjektet i Amsterdam. Imidlertid har disse amerikanske forsøkene på bysykkelordninger slitt med å få gjennomslag hos lokalmyndighetene og har kun foregått i begrenset skala. Men lokale aktører som praktiserer gjør-det-selv-kulturen har i flere tilfeller vært en drivkraft for bysykkelordninger på forsøksstadiet. Også ved amerikanske universiteter har frivillige tatt initiativ til sykkeldeling. Disse syklene er det meningen skal sirkulere fritt på campus og skal ikke låses. Eksempelvis forsøkes det på College of Wooster<sup>3</sup> å gjøre campus til et økologisk bærekraftig område og forsøker å blant annet å begrense bilkjøring og med felles sykler som ett av flere tiltak.

---

<sup>3</sup> [www.wooster.edu/admissions/room/bike.html](http://www.wooster.edu/admissions/room/bike.html)

### 3.09 Critical Mass

På samme tid som et utvalg av gjør-det-selv-grupper har vært beskjeftiget med internasjonalt fredsarbeid eller lokale sykkelfelleskap, har den voksende sykkelbevegelsen i USA også vært opptatt syklistenes rettigheter i trafikken. I likhet med anti-globaliseringsgrupper og tilhengere av "culture jamming" som Reclaim the Streets, kombinerer Critical Mass-bevegelsen direkte aksjon med diskursiv kritikk av måten byrommet produseres og brukes. Massemønstringer av typen "Critical Mass" har siden 1992 gjentatte ganger funnet sted i flere amerikanske og kanadiske byer, og det finnes forgreninger til 200 byer på verdensbasis. Critical Mass er en løst organisert bevegelse som kjemper for å få anerkjennelse og respekt for syklistenes rettigheter og for å få bedret sykkelens betydning som transportmiddel. Aktivistene får på den måten vist sin misnøye med å være underordnet. Gjennom massemønstring av syklister har de kunne vise styrke gjennom å lamme trafikken. "Kritisk masse" som i dette tilfellet har en dobbeltbetydning, signaliserer at samhold gir styrke, og fungerer dermed også som en styrking og bekreftelse av bevegelsen. Bevegelsen benytter gjerne slagord som "we are not blocking traffic, we *are* traffic" (Furness 2005: 4). Andre er treffende inspirert av George Orwells fabelfortelling "Animal Farm", med slagordet "Two wheels good, four wheels bad" (Horton 2006: 44). Slik kan sykling i bytrafikken også fungere som en politisk handling som promoterer en alternativ livsstil, og som er en eksplisitt kritikk mot bilkulturen i land der retten til å kjøre bil nærmest er å anse som hellig. På deler av det nordamerikanske fastland står bilkulturen så sterkt at sykkelaktivister og bilkritikere av mange blir stemplet som en samfunnsfiende. Av den grunn assosieres gjerne sykkelaktivisme med subkulturer som punkbevegelsen og anarkistiske grupperinger (Furness 2005). Critical Mass må sees i sammenheng med biltrafikkens hegemoni spesielt i amerikanske byer, men den har også sine forgreninger til Europa. Det har også vært forsøk på å etablere slike mønstringer i Oslo<sup>4</sup>.

### 3.10 Sykkelen som miljøsymbol

Sykkelen holdes av mange for å være et av de sterkeste symboler på en bærekraftig livsstil. Dette henger sammen med de mange assosiasjoner knyttet sykkelens. Det

---

<sup>4</sup> Det gjøres forsøk på å holde månedlige markeringer i Oslo.

synes å være en oppfatning om at det er en iboende “grønn essens” ved sykkelen, at den en slags økologisk vidunder som kan løse mange av dagens bilrelaterte miljøproblemer (Horton 2006). Sykling kan derfor i enkelte miljøer representere en grønn ikonisk praksis som gir det Horton (2006) kaller ”grønn kapital”, som kan sies å være en temmelig feltspesifikk kapital.

Forståelse av sykkelens posisjon i miljøspørsmålet er også en forståelse av hva sykkelen *ikke* er (Horton 2006). Derfor symboliserer sykling, i motsetning til bilkjøring, et lavere tempo i et samfunn som er opptatt av fart og mobilitet (Urry 2000; Horton 2006). Sykkelbasert transport vil vanligvis også innebære kortere rekkevidde og er dermed mer forankret i det lokale. Syklister tar mindre plass i trafikken, de er ikke beskyttet av et hardt skall slik bilister er og er derfor mer eksponert for omverdenen. Dermed ferdes syklister mer på fotgjengernes premisser enn på bilistenes (Horton 2006).

Det som forener disse eksemplene på sykkelbasert motkultur er at det tilsynelatende er egenskaper ved sykkelen som gjør den egnet til symbolbærer for små autonome grupper med synspunkter som ikke nødvendigvis deles av de dominante transport- og fritidskulturer (Rosen 2002: 2). Det er et stort sprang fra alternative sykkelkonstruktører og selvmekkede sykkel fellesskap til dagens mer strømlinjeformede bysykkelkonsept. Med den betydelige utvikling de senere år har bysykkelen endret karakter fra å være et gjør-det-selv-tiltak til å bli et gjennomdesignet, masseprodusert industriprodukt.

### **3.11 Konseptet bysykkel**

Helt generelt kan bysykkelordninger beskrives som nytenkende løsninger for utleie eller utlån av sykler, og er hovedsaklig lokalisert i større bysentra. Bysyklene er ment å bidra til å tjene det daglige transportbehovet for kortere reiser innenfor bykjernen og omtales gjerne som et supplement til de tradisjonelle offentlige transportsystemer (DeMaio & Gifford 2004). Bysykkelordningen med sin raske og enkle brukertilgang skiller seg fra tradisjonell sykkelutleie som hovedsaklig har vært rettet inn mot rekreasjon og turisme, og som har krevd mer administrasjon. Tradisjonell sykkelutleie har vanligvis foregått i et mer begrenset omfang. Bysykkelordningene har utviklet seg både på det organisasjonsmessig plan, gjennom nye driftsmodeller, for eksempel ved å sette tjenesten ut på anbud, og teknologisk mot det som i bysykkelterminologien



kalles ”Smart Bikes”<sup>5</sup>. Mange av bysykkelordningene som er beskrevet i denne oppgaven er av typen ”smarte” systemer. Det vil si at tjenesten er automatisert og selvbetjent. Det nytenkende ved ideen om bysykler er at distribusjonen skjer på gateplan i motsetning til tradisjonell sykkelutleie som har vært lokalisert til *ett* sted for både henting og levering. Grunntanken er at syklene skal sirkulere i et desentralisert system og dermed sikre lett tilgang og en høy bruksfrekvens. Dette oppnås ved å plassere depoter eller stativer jevnt fordelt i bysentrum og sentrumsnære bydeler (DeMaio & Gifford 2004). Slik vil en bysykkelordning med sin tilstedeværelse sette sitt spesielle preg på gatebildet.

### 3.12 Flere systemer

Et sentralt poeng med ideen om bysykkelordninger er å at dette systemet for sykkeldeling i prinsippet ikke skal koste brukerne noe utover et mindre pengebeløp. Mange av systemene er basert på at brukerne, gjennom et lavtpriset medlemskap, får et personlig smartkort til å låse ut syklene fra depotene, derav navnet ”Smart Bikes”. Andre systemer, som godtar kredittkort, og det finnes ordninger der månedskort for kollektivreiser gir tilgang til lånesykler. I enkelte systemer brukes mobiltelefon som adgangsmiddel der man ved å ringe opp det telefonnummer som er angitt på den respektive sykkelen låser den opp. Det finnes også ordninger der brukerne kan løse ut en sykkel ved å legge en mynt i låsen, av samme prinsipp som på handlevogner. Den opprinnelige ideen fra pionerprosjektet i Amsterdam i 1968 var at kommunalt anskaffede sykler skulle utplasseres frittstående og ulåst i bygatene slik at folk fritt kunne ta en sykkel ved behov, og så etter bruk sette sykkelen fra seg på fortauet slik at andre kunne bruke den. Som nevnt fungerte denne praksisen dårlig, da omtrent alle syklene raskt ble ”privatisert”, ramponert eller kastet i kanalene. De samme erfaringene har blitt gjort med ordninger der syklene låses ut ved hjelp av pengemynt (Furness 2005; DeMaio 2001; DeMaio & Gifford 2004). Svinneproblematikken har etter hvert resultert i utviklingen av Smart Bike-konseptet, navngitt etter *smarkortet* som fungerer som adgangsmiddel i mange av bysykkelsystemene. Smartkortet er registrert med personopplysninger slik at brukeren kan oppspores hvis lånt sykkel ikke blir returnert eller hvis sykkelen blir ramponert eller misbrukt. Brukeren vil da

---

<sup>5</sup> [www.niches-transport.org](http://www.niches-transport.org)  
[http://ange.archangelis.com/typo3/niches/fileadmin/New\\_folder/Concepts/1.2PublicBikes.pdf](http://ange.archangelis.com/typo3/niches/fileadmin/New_folder/Concepts/1.2PublicBikes.pdf)

kunne bli stilt økonomisk ansvarlig for en eventuell reparasjon eller erstatning av tapt sykkel. De fleste Smart Bike-systemer opererer med tidsbegrensning for sykkellånet (DeMaio 2001). I Oslo kan syklene brukes sammenhengende i tre timer før de må returneres til et sykkelstativ. Overskrides denne fristen får man et straffepoeng. Etter tredje straffepoeng sperres lånekortet<sup>6</sup>.

Bysykkelprogrammene er vanligvis basert på nullprofitt-tankegang. Samtidig har det også vist seg at turister og tilreisende setter pris på tilbudet som en bekvemmelig og billig måte å utforske nye steder på, ikke minst i storbyer som Barcelona og Paris. En egenskap ved bysykkelordninger som har gjort dem populære blant lokale myndigheter, er at det kreves relativt små ressurser til anskaffelse og drift. Derfor er terskelen for å anskaffe tilbudet relativt lav. En bysykkelordning krever ikke et stort driftsapparat. Det er vanlig å la private operatører stå for driften, men det er også eksempler med kommunal regi. De fleste bysykkelordningene finansieres gjennom salg av reklameplass, både på selve syklene og på sykkelstativene (DeMaio 2001; niches-transport.org<sup>7</sup>).

### 3.13 Ulike betegnelser

Bysyklene og måten de er organisert går under flere ulike betegnelser. Jeg skal nevne de mest brukte: I Norge snakker man vanligvis om bysykkelordninger og bysykler. De tidlige pilotprosjektene har ulike steder blitt kalt ”grønne sykler”, ”miljøsykler” ”sentrumssykler”, og lignende. I den engelskspråklige verden er det vanlig å bruke betegnelser som City Bikes, Smart Bikes, Public Use Bicycles (PUB), Free Bikes, Community Bikes, for å nevne noen (DeMaio 2001; DeMaio & Gifford 2004). Det er også vanlig at driftsselskapene utvikler egne varemerker knyttet til bysykkelordningene som Københavns ”Bycyklen” og Deutche Bahns ”Call a Bike” eller Rennes’ ”Vélo à la Carte”. Dermed kan sykkelutlån også tjene som en profileringsmulighet og turistmagnet, noe reisemålet København<sup>8</sup> har hatt nytte av gjennom sin status som pioner (DeMaio 2000). Det er også vanlig at bysyklene gis en spesifikk farge som kan knyttes til stedet eller byen de tilhører. Slik har merkenavn

---

<sup>6</sup> [www.adshel.no](http://www.adshel.no)

<sup>7</sup> [http://ange.archangelis.com/typo3/niches/fileadmin/New\\_folder/Concepts/1.2PublicBikes.pdf](http://ange.archangelis.com/typo3/niches/fileadmin/New_folder/Concepts/1.2PublicBikes.pdf)

<sup>8</sup> <http://www.bycyklen.dk/dansk/nyhederhistorie/bycyclenshistorie.aspx>

som for eksempel ”White Bikes”, ”Yellow Bikes” ”Red Bikes” oppstått (DeMaio 2001).

### 3.14 Bysykkelens utvikling

Bysykkelens historie har utviklet seg gjennom tre stadier: Den første typen er avleggere av Amsterdams ”hvite sykler”. Det er dette bysykkelkonseptet som har blitt igangsatt av frivillige i USA, da gjerne i mindre byer og småsteder. Man baserer seg her utelukkende på donerte eller innsamlede brukte og defekte sykler som så settes i stand. Felles for disse tiltakene er at det er lokale ildsjeler som er drivkraften. Erfaringene ser ut til å være de samme som de som ble gjort i Amsterdam. Syklene forsvinner eller blir ødelagt. (Furness 2005).

Den andre generasjon bysykler er av typen som ble introdusert i København, med myntinnkast, og som der fremdeles er i drift. Som nevnt har også denne sine svakheter, da den baserer seg på tillit til brukernes redelighet og respekt for fellesskapets eiendom. Erfaringene fra København og andre steder har ført frem til tredje generasjons bysykkel, som Oslo Bysykkel er et eksempel på. Brukerne av denne typen bysykler må la seg registrere, eventuelt betale et depositum for å få nøkkel eller smartkort før syklene kan benyttes. Brukerne har dermed påtatt seg et ansvar for at syklene blir returnert etter fastsatt tidsfrist. Selskapet som drifter Oslo Bysykkel, Clear Channel Adshel (CCA), hevder at tyveri eller hærverk på syklene ikke er noe alvorlig problem<sup>9</sup>. Dermed kan det se ut som om den tredje generasjonen bysykler kan ha mulighet til å overleve. I ettertid kan man si at det ligger en lang prosess bak med prøving og feiling. Aksept fra lokale myndigheter og satsing av privat kapital ligger bak dagens teknologisk avanserte bysykkelordninger. Designmessig har også det også vært en betydelig utvikling. Syklene tilpasses lokale ønsker med hensyn til farge og logoer. De ulike leverandørene har også utviklet ulike modeller som ofte skiller seg sterkt fra ordinære, privateide sykler. Københavns bysykler var tidlig ute med en slik karakteristisk utforming. Et formål med dette er at sykler på avveie lettere kan identifiseres. I tillegg kan et karakteristisk utseende være effektivt for markedsføring av tjenesten.

---

<sup>9</sup> I følge driftsansvarlig hos CCA.

### 3.15 Københavns Bicykler

Bakgrunnen for Københavns bysykkelprosjekt skal ha vært et sykkeltyveri en sen kveld i 1989. Københavnerne Morten Sadolin og Ole Wessung hadde begge blitt frastjålet syklene sine etter en kveld på byen. Der og da oppstod ideen om gratis lånesykler som byens innbyggere kunne bruke mot et lite depositum. Initiativtakerne så for seg at det kunne bidra til færre sykkeltyverier, og at det også ville være et godt miljøtiltak. I tillegg kunne det bli en stor turistattraksjon. Etter en lengre prosess ble omsider drømmen virkelighet. Våren 1995 ble 800 reklamefinansierte sykler plassert ut. Syklene var lett gjenkjennelige, grønne og med en design som skilte seg fra andre sykler. De var lenket til sykkelstativer utplassert ulike steder i byen og kunne frigjøres ved å putte på en tjuekroning som ble returnert når sykkelen ble satt tilbake etter bruk, det samme prinsippet som på handlevogner<sup>10</sup>. Det viste seg at også dette forsøket med lånesykler hadde sine svakheter. Mange av syklene forsvant eller ble ramponert. Det var få brukbare sykler tilgjengelig i stativene.

København har fortsatt sine bysykler, til fri bruk for alle som har en tjuekroning. Men de kan nå bare brukes innenfor et begrenset område i byens sentrum. De som bruker syklene utenfor det tillatte området risikerer å bli bøtelagt av politiet<sup>11</sup>. Hærverk og tyverier er fortsatt et stort problem. Man har hatt et svinn på omlag 10 % hvert år. Av de 2500 syklene som ble utplassert i mai 2006, var det bare 1200 tilbake i stativene<sup>12</sup>. Flere har spurt seg hvor lenge den nåværende ordningen kan fortsette med et slikt svinn. Det spekuleres nå i om det kan være organiserte bestillingstyverier. I København er ”Bycyklen” organisert som en stiftelse, økonomisk støttet av kommunen, og innsatte ved et lokalt fengsel foretar service og vedlikehold som et ledd i et arbeidstreningsprogram (DeMaio 2000).

### 3.16 Europeisk sykkelsatsing

Københavns bysykler, som er blitt kjent over hele verden, har bidratt til en betydelig markedsføring av byen som turistmål og har nærmest blitt synonymt med byen på samme måten som Tivoli og Den Lille Havfrue. Det meldes at bysyklene har blitt en

---

<sup>10</sup> <http://www.bycyklen.dk/dansk/nyhederhistorie/bycyclenshistorie.aspx>

<sup>11</sup> <http://members.aol.com/humorme81/citybike.htm>

<sup>12</sup> <http://www.sondagsavisen.dk>

populær attraksjon blant tilreisende. I følge ”Bycyklens” offisielle nettsider har tiltaket fått stor oppmerksomhet fra interesserte som ønsker å starte opp lignende systemer andre steder<sup>13</sup>. Likeledes er københavnerne opptatt av sitt image som sykkelby, og det brukes aktivt i markedsføringen av byen<sup>14</sup>. Da den daværende amerikanske presidenten Bill Clinton gjestet Danmark sommeren 1997 fikk han i gave en ”spesialstylet” københavnsk bysykkel med navnet ”City Bike One”.

Den sterke merkevaren kan forklare at Københavns bysykler fortsatt består, til tross for et betydelig svinn og hærverk. Også en sykkelvennlig infrastruktur ser ut til å ha skaffet København stor publisitet i utlandet<sup>15</sup>. Også byer som Odense, Århus, Freiburg og Groningen har brukt store ressurser på å tilrettelegge for sykling. Denne satsingen har vist seg å gi høy andel sykkelreiser. Disse byene har også en betydelig satsing på kollektivtransport. Det ser ut til å være en tendens til at miljøbevissthet er et kvalitetsstempel, og at de stedene eller regionene ikke flagger miljøvern blir oppfattet som akterutseilt eller i utakt med tidsånden .

Man ser også at andre europeiske storbyer satser på tilrettelegging for sykkel. I Paris har man besluttet å redusere biltrafikken med førti prosent innen år 2020. I den forbindelse har man begynt å fjerne enkelte kjørebaneer og gjort dem om til sykkelveier. Og sommeren 2007 åpnet Paris sitt omfattende bysykkelnettverk med 10 000 sykler fordelt på 750 depotstativer og med planer om å fordoble antallet sykler i løpet av kort tid. Parissyklene er åpne for alle som er i besittelse av bankkort<sup>16</sup>. Med denne betydelige satsingen i Paris ligger det til rette for at bysykkelordningene vil spre seg til de fleste av verdens storbyer. Så til tross for at pilotprosjektet i Amsterdam ikke fikk noe langt liv, så har ideen tydeligvis inspirert idealister og sykkelaktivister, både i Nord-Amerika og Europa. ”The White Bicycles Plan” grunnla en form for sykkelinteresse som senere har fått forgreninger til mange land, også til Norge.

---

<sup>13</sup> <http://www.bycyklen.dk/dansk/nyhederhistorie/bycyclenshistorie.aspx>

<sup>14</sup> [www.kbhmagasin.dk](http://www.kbhmagasin.dk) nr.10 2006

<sup>15</sup> [www.kbhmagasin.dk](http://www.kbhmagasin.dk) nr.10 2006

<sup>16</sup> <http://www.iht.com/articles/2007/07/15/news/paris.php?page=2#top>



## Kapittel 4. Bysykkelens fremvekst i Norge

Det viser seg at det også flere steder i Norge har vært mange forsøk med å etablere utlånstjenester av sykler. Jeg skal se litt på bakgrunnen for interessen for sykling blant norske politikere og miljøforkjempere. Det finnes klare forbindelser til lokalt miljøengasjement. Også til organisasjoner og bevegelser som fronter syklistenes rettigheter i trafikken. Nå kan ikke Norge sies å ha vært åsted for syklistaksjoner i samme omfang som i Europa og USA. Men spredte forsøk med markeringer av typen Critical Mass har funnet sted, og det gjøres fortsatt tidvise forsøk på å gjennomføre slike aksjoner i Oslo<sup>17</sup>. Samtidig har det å fremme sykkel som transportmiddel vært en yndet sak, både når det gjelder stedsprofilering og som forsøk på å begrense økningen i biltrafikken. Flere små forsøk på å etablere bysykkelordninger har også funnet sted. Jeg skal først vise hvordan lokal miljøpolitikk har vært medbestemmende for bysykkelens utvikling.

### 4.01 Bærekraftig utvikling

Som nevnt har det i løpet av de siste tjue årene vokst frem økt bevissthet omkring miljøspørsmål. Det blir stadig mer klart at en vestlig livsstil, med et høyt og stadig økende privat forbruk, vil resultere i en overbeskatning av naturressurser som på sikt kan føre til at klodens økosystemer overbelastes og materielle ressursforekomster uttømmes. Og ikke mindre viktig er utslipp av klimagasser. Dette er en viktig årsak til at ulike konferanser som drøfter miljø, sikkerhet og utvikling på globalt plan har blitt arrangert, fortrinnsvis i regi av De Forente Nasjoner, FN. Hensikten med konferansene har vært å legge grunnlaget for uforming av en felles miljøpolitikk. Begrepet *bærekraftig utvikling* og diskursen omkring dette et resultat av dette arbeidet. Rio-konferansen, som ble arrangert i Rio de Janeiro, Brasil, har i ettertid fremstått som en viktig begivenhet for den globale miljøpolitikken<sup>18</sup>. Konferansen var den største sammenkomsten mellom verdens politiske ledere som noensinne hadde funnet sted. Også representanter fra næringsliv, private organisasjoner,

---

<sup>17</sup> Det er i Oslo forsøk på å etablere sykkelmønstringer en gang i måneden.

<sup>18</sup> <http://odin.dep.no/odinarkiv/norsk/bondevikI/md/dok/022005-990313/dok-bu.html>

lokalmyndigheter, urbefolkning og andre grupper var til stede (Lafferty, Aall og Norland 2006).

Foranledningen for Rio-konferansen var den første globale miljøkonferansen som ble holdt i Stockholm i 1972, der 113 land deltok. Drøye ti år senere, i 1983, ble *Verdenskommisjonen for miljø og utvikling* nedsatt av FN, og den ble ledet av Gro Harlem Brundtland. Den har senere også blitt omtalt som Brundtland-kommisjonen. Kommisjonens arbeid resulterte i rapporten "Vår felles framtid" som kom ut i 1987. Denne rapporten kom til å sette et tidsskille i miljøpolitikken. Den slår fast at vårt forbruk og våre levemåter må endres hvis vi skal unngå store menneskelige lidelser og miljømessige ødeleggelser. Dokumentet, som også blir kalt Brundtland-rapporten, tar ikke avstand fra en fortsatt økonomisk vekst, men fremholder at vekst må foregå innenfor jordklodens økologiske rammer. En bærekraftig utvikling beskrives vanligvis som en "(...) utvikling som imøtekommer dagens behov uten å ødelegge mulighetene for at kommende generasjoner skal få dekket sine behov" (Lafferty m.fl. 2006: 7). Brundtland-kommisjonens arbeid la et viktig grunnlag for forarbeidet i forkant av Rio-konferansen.

#### **4.02 Agenda 21**

Rio-konferansen i 1992 resulterte i to internasjonale avtaler, to prinsipputtalelser og en agenda for bærekraftig utvikling. Sistnevnte kalles Agenda 21 og er et avtaleverk om en sosialt, økonomisk og miljømessig bærekraftig utvikling. Agenda 21 har hatt stor innflytelse på hvordan miljøspørsmål håndteres i den politiske hverdag. Avtalen oppfordrer alle regjeringer til å utforme strategier for bærekraftig utvikling. Selv om det største ansvaret hviler på sentrale myndigheter oppfordres det til samarbeid med andre aktører som lokale myndigheter, internasjonale organisasjoner, næringsliv i tillegg til folkelige organisasjoner og grupperinger. Agenda 21 kan ses på som en skisse for hvordan avfallsproduksjon og overforbruk av ufornybare ressurser kan reduseres i den rike del av verden, samtidig som det oppmuntres til et økt, men likevel bærekraftig forbruk i underutviklede områder. Retningslinjene og programmene som Agenda 21 foreskriver plasserer en stor del av miljøbyrden på de rike land, siden de gjennom sitt store forbruk produserer betydelig mer avfall enn fattige land. De nasjonale regjeringene skal ha hovedansvaret for oppfølging og gjennomføring, men



Agenda 21 oppfordrer til samarbeid med internasjonale organisasjoner, næringsliv, lokalmyndigheter og lokalt forankrede organisasjoner og andre grupper<sup>19</sup>.

#### **4.03 Lokal Agenda 21**

Lokal Agenda 21 (LA 21) er som navnet antyder en *lokal* variant av Agenda 21 og bygger på tankegangen om å ”tenke globalt – handle lokalt”. Et viktig punkt i LA 21 er å involvere nærmiljøet og befolkningen med oppfordringer til deltagelse i utforming av den lokale miljøpolitikken. Både problemene og løsningene som er nevnt i Agenda 21 vil ha sine røtter i lokale aktiviteter. I storbyprogrammet HABITAT II, som også har opprinnelse fra Rio-konferansen, vektlegges byenes betydning i global sammenheng, da halvparten av jordens befolkning bor i byer, og utviklingstendensen ser ut til å være en fortsatt urbanisering. Hvordan byene håndterer ressursbruk, energi inkludert, og skadelige utslipp blir dermed et globalt anliggende. HABITAT II behandler også generelle levekårsspørsmål i byene som et miljøanliggende<sup>20</sup>.

#### **4.04 Miljøvern i kommunene**

For Norges del begynte miljøvern vise seg på den kommunale dagsorden midt på åttitallet. Først med kommunale miljøvernledere, og etter Verdenskommisjonens rapport, forsøk med økokommuner og i 1988 reformen for Miljøvern i Kommunene (MIK). MIK-programmet kan sies å ha vært en forløper for det senere arbeidet med LA 21. Det var et forsøksprogram som skulle sikre miljøvern en mer sentral plass i den kommunale organisasjonen. Et viktig fokus var på hvordan kommunene skulle organisere miljøvern, både politisk og administrativt (Lafferty m.fl. 2006). MIK-reformen førte ikke til store og gjennomgripende endringer. Når det gjelder LA 21 kan det se ut som at ”myke” tiltak som informasjons- og holdningskapende kampanjer er populære. Flere av disse har vært rettet mot bruk av privatbil og for kollektivtransport (Bjørnæs 2002: 275). At tiltakene er synlige er da av betydning grunnet den symbolske verdien.

---

<sup>19</sup> <http://odin.dep.no/odinarkiv/norsk/bondevikI/md/dok/022005-990313/dok-bu.html>

<sup>20</sup> <http://odin.dep.no/odinarkiv/norsk/bondevikI/md/dok/022005-990313/dok-bu.html>

For Oslos del ble det vedtatt ”Strategi for bærekraftig utvikling med byøkologisk program for perioden 1998-2010”<sup>21</sup>. Kommunen har også sluttet seg til Aalborg-charteret og Fredrikstad-erklæringen som begge forplikter lokalsamfunnet til innsats for bærekraftig utvikling. Noen av forpliktelsene fra Aalborgcharteret er å arbeide for å redusere motorisert transport og å fremme andelen reiser som gjøres med offentlig transport, til fots og på sykkel. Det skal også jobbes for å redusere nødvendigheten av privat, motorisert transport og fremme allment tilgjengelige, attraktive alternativer. Oslo har vedtatt en visjon for bærekraftig utvikling som lyder: ”Oslo skal være et bysamfunn i bærekraftig utvikling, preget av økonomisk og sosial vekst innenfor naturens økologiske bæreevne. Vi skal overlevere byen til neste generasjon i en bedre miljøtilstand enn da vi selv overtok den”<sup>22</sup>.

#### **4.05 Politikerne gjenoppdager sykkelen**

I Norge ble lokale og sentrale myndigheters interesse for sykkel som transportmiddel vekket utover på 1990-tallet. I 1992 ble de 20 største byene i Norge invitert til å delta i et forsøks- og utviklingsarbeid for å fremme miljøarbeidet i byene. Blant disse var Bydel Gamle Oslo en av de fem som ble utvalgt til å bli såkalte miljøbyer. Målet var å arbeide fram modeller for en bærekraftig byutvikling, og et av delmålene var å øke andelen miljøvennlig transport (Høyer 1997). I forbindelse med en reisevaneundersøkelse som var satt i gang i sammenheng med miljøbyarbeidet i bydel Gamle Oslo ble man oppmerksomme på at en del av befolkningen på Oslos indre østkant faktisk brukte sykkel som daglig transportmiddel (intervju 12.12.06). Dette bidro til at flere politikere fikk interesse for sykkeltilrettelegging. Man innså at sykkel kunne være et alternativ til bil og offentlig transport. Dermed syntes det mulig at bedre tilrettelegging for syklister kunne få ytterligere en andel av befolkningen til å benytte sykkel. Det kan sies at sykkelen på dette tidspunkt ble ”gjenoppdaget” som transportmiddel etter storhetstiden noen tiår tidligere.

Også på regjeringsplan har sykkeltransport fått økt prioritering. I Nasjonal transportplan 2006 - 2015 fra Statens vegvesen er det på oppdrag fra Samferdselsdepartementet blitt utformet en nasjonal sykkelstrategi for å øke andelen

---

<sup>21</sup> Oslo Kommune Bystyremelding nr. 9/1998

<sup>22</sup> Oslo kommune Byøkologisk program 2002-2014 ([http://www.byradsavdeling-for-miljo-og-samferdsel.oslo.kommune.no/miljo/byokologisk\\_program/?printMe=1](http://www.byradsavdeling-for-miljo-og-samferdsel.oslo.kommune.no/miljo/byokologisk_program/?printMe=1)).

sykkelreiser. Hovedmålet er at det skal bli tryggere og mer attraktivt å sykle. Et delmål er at syklister ikke skal ha høyere risiko for å dø eller bli varig skadd i trafikken enn bilister. For det andre er det et mål å øke andelen sykkeltrafikk med 50 prosent i de byene som satser på sykling. På landsbasis foregår 4 prosent av reisene med sykkel. En forutsetning for å øke denne andelen er at sykkelveinettet bygges ut<sup>23</sup>.

#### **4.06 Bysykler foreslås i Oslo**

I Oslo har de mange ulike sykkelkampanjene foreløpig hatt magre resultater å vise til. Og i følge Transportøkonomisk institutt vil biltrafikken fortsatt øke<sup>24</sup>. Men interessen for å etablere en bysykkelordning har vært stor. Prosjektet ”Miljøvennlig bytransport i Oslo”, var en såkalt idédugnad som ble gjennomført i fire bydeler. På Furuset ble det i den anledning gjennomført et forsøk med bydelssykler, ”Furuset-sykkelen”, som et lokalt tiltak for å oppmuntre til mer sykling<sup>25</sup>.

Det viser seg at forslag om bysykler i Oslo har dukket opp med jevne mellomrom og tidvis har versert i mediene i form av forslag fra lokalpolitikere og miljøorganisasjoner. Etter det jeg erfarer kan det første forslaget om en bysykkelordning spores til sommeren 1988. Venstres Anne Lise Bergenheim foreslo i en uformell miljøduell med Høyre-politiker Eirik Moen et bilfritt bysenter hvor kommunale sykler skulle være tilgjengelige for utlån ved større parkeringshus i randsonene av byen. Høyres Eirik Moen kalte forslaget ”en vakker tanke”, og ”typisk for Venstres gode vilje”, men stilte seg ellers ikke bak forslaget (Aftenposten Aften 27.07.1988). Det går ikke frem av artikkelen hvor inspirasjonen til ideen kom fra.

To år senere lanserte AUFs Espen Kvernberg et forslag om en kommunal bysykkelordning med ”sykkelparker” plassert på strategiske steder. Dette skulle i følge Kvernberg tidligere har vært prøvd i Amsterdam og på Hamar. Dette forslaget ble lansert sammen med andre forslag under overskriften ”Gjenreis kulturen”. Forslaget fra AUF ble fremmet som en del av flere tiltak som hadde som hensikt å

---

<sup>23</sup> Statens vegvesen – Nasjonal sykkelstrategi 2006-2015.

<sup>24</sup> <http://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%D8I%20rapporter/2007/924-2007/Sammendrag-924.pdf>

<sup>25</sup> Miljøvennlig Bytransport i Oslo: <http://odin.dep.no/md/html/miljobyer/> og <http://www.miljo.no/pfa>.

fremme Oslo som kulturby og ble ikke eksplisitt fremsatt som et miljøtiltak (Aftenposten Aften 18.07.1990).

Senere har også Sosialistisk Venstreparti tatt initiativ til bysykler. De lovet ved kommunevalget i 1991 at Oslo Kommune skulle kjøpe inn 1000 kommunale sykler til almen benyttelse. Syklene skulle finnes på sentrale steder som Eger-torget og Sentralstasjonen i den hensikt å ”utkonkurrere” privatbilismen i sentrum i følge Aftenposten (Aften 29.05.1995). Daværende bystyrekandidat Merete Agerbak-Jensen var tilsynelatende ikke helt overbevist, da hun i et innlegg i Dagens Næringsliv (05.09.1991) advarte mot at økning i skatter og avgifter kunne bli et resultat av forslaget<sup>26</sup>.

Noen år senere, i august 1995, var det Håkon Stang i foreningen Grønne Oslo som kom med et utspill. Foreningen søkte Samferdselsetaten om støtte på 1.4 millioner kroner til oppstart av et bysykkelprosjekt med 400 sykler. Dette var kort tid etter innføringen av bysykkelordningen i København, som det også refereres i avisartikkelen. Stang så for seg et prøveprosjekt langs en ”korridor” mellom Majorstuekrysset og til Oslo S (Aftenposten Aften 15.08.1995). Det skulle vise seg å gå noen år før Oslo var moden for bysykler, men Oslo SV kom med et nytt forslag om bysykkelordning i forbindelse med arbeidet med kommunedelplanen for indre Oslo i 1997<sup>27</sup>.

#### **4.07 Clear Channel Adshels rolle**

Parallelt i omtrent samme tidsrom pågikk forhandlinger mellom Oslo kommune og selskapene Clear Channel Adshel og JC Decaux om utplassering av reklamefinansierte bymøbler som leskur og toaletter. Det viste seg at Clear Channel allerede hadde utviklet og levert en bysykkelordning med ”Smart Bike”-teknologi i Rennes i Frankrike<sup>28</sup>. Byrådet ville nå også inkludere bysykler i forhandlingene om bymøblene, noe som senere også fikk flertall i bystyret (Dagens Næringsliv 05.02. 2005). Her

---

<sup>26</sup> Agerbak-Jensen har senere som miljøbyråd arbeidet med planlegging og iverksetting av det som skulle bli dagens bysykkelordning.

<sup>27</sup> Oslo bystyre sak nr. 839 Kommunedelplan for Oslo indre by. Byrådsak 467 av 20.11.97.

<sup>28</sup> Niches *New Seamless Mobility Services. Public Bicycles.*

[http://ange.archangelis.com/typo3/niches/fileadmin/New\\_folder/Deliverables/D4.3b\\_5.8\\_b\\_PolicyNotes/14397\\_pn4\\_public\\_bikes\\_ok\\_low.pdf](http://ange.archangelis.com/typo3/niches/fileadmin/New_folder/Deliverables/D4.3b_5.8_b_PolicyNotes/14397_pn4_public_bikes_ok_low.pdf)  
niches-transport.org

smeltet altså to prosesser sammen. Clear Channel hadde på et tidspunkt fått øynene opp for en ny forretningsmulighet og utviklet sitt eget bysykkelsystem som de presenterte for Oslos politikere, blant annet med en demonstrasjon foran Rådhuset. Politikerne fikk dermed både se og prøve syklene<sup>29</sup>. Clear Channel var også på banen i forbindelse med Norway Cup-arrangementet i 2001 der de lånte ut bysykler til en midlertidig bysykkelordning på Ekebergsletta<sup>30</sup>.

#### **4.08 Andre norske bysykkelordninger**

Som vist har forslag om bysykler flere ganger blitt lansert i Oslo. Imidlertid viser seg at det også i Fredrikstad og Kristiansand har vært gjort sporadiske forsøk med bysykler. I forbindelse med Fredrikstads byjubileum i 1992 ble det, som en gave til byens innbyggere, anskaffet 300 sykler som skulle være til fri benyttelse for byens befolkning. Syklene, som var kjøpt billig fra Forsvaret og av eldre årgang, ble lakkert i byens farger for så å bli utplassert i sykkelstativer sentralt i byen. Hensikten skulle også delvis være å markere Fredrikstad som miljøby. Amsterdams hvite sykler var også i dette tilfellet inspirasjonskilde (NTBtekst 04.05.1992).

I Kristiansand ble samme år et lignende initiativ igangsatt av Bredalsholmen Skoleprosjekt, der 41 sykler ble satt ut i byens gater, ulåste og til fri benyttelse for alle. Mottoet for initiativet var ”Miljø- og Sykkelbyen Kristiansand”, og målet var å jobbe for et bedre miljø i byen (Aftenposten Morgen 13.05.1992). Både tiltaket i Fredrikstad og Kristiansand ble utsatt for hærverk, syklene forsvant og forsøket ble etter hvert avvirket (Aftenposten Morgen 13.05.1992; NTBtekst 13.05.1992 og 31.07.1992).

Også i forbindelse med OL-arrangementet på Lillehammer i 1994 ble opprettet en tjeneste med gratis utlån av sykler. Vinterlekene skulle ha en miljøprofil og sykler var tydeligvis en del av denne profileringen. På Lillehammer skal ordningen ha blitt avvirket kort tid etter lekenes avslutning<sup>31</sup>. Når det gjelder norske bysykkelordninger i større skala var Sandnes først ute. Sandnes lanserte sin bysykkelordning våren 1996 etter modell fra København. Dette tiltaket fikk relativt

---

<sup>29</sup> Clear Channel Adshel skal ha vist frem syklene foran Rådhuset.

<sup>30</sup> Idé og inspirasjon nr. 5 oktober 2001 utgitt av LA21 Knutepunktet i Oslo.

<sup>31</sup>

[http://www.klassekampen.no/kk/index.php/news/home/artical\\_categories/configuration\\_popup\\_article/\(kk\\_node\)/59661](http://www.klassekampen.no/kk/index.php/news/home/artical_categories/configuration_popup_article/(kk_node)/59661)

stor oppmerksomhet i norske medier, og har trolig inspirert til å sette i gang lignende ordninger i andre byer. Den lokale sykkelprodusenten DBS støttet prosjektet med spesialtilpassede sykler<sup>32</sup>. Samtidig viste det seg igjen at løsningen med tjuékroning etter handlevognprinsippet hadde sine klare svakheter. Med det lille depositumet var faren for misbruk stor. Sykler forsvant eller ble ramponert<sup>33</sup>. Ikke desto mindre var tanken om kommunalt drevne bysykkelordninger i ferd med å slå rot blant miljøbevisste politikere og miljøorganisasjoner. Trondheim opprettet i 1998 en lignende ordning etter inspirasjon fra København og Sandnes. Trondheim hadde også noen år tidligere, i 1993, bygget verdens første sykkelheis, lokalisert i Brubakken på Bakklandet<sup>34</sup>. I Trondheim har man faktisk oppnådd en relativt høy andel sykkelreiser, så byen er derfor et slags forbilde for andre norske byer.

For Sandnes sitt vedkommende så ble bysykkelordningen en del av en sykkelpakke i forbindelse med Sykkelbyprosjektet. Sykkelbyforsøket, som også omfattet Tønsberg, var et pilotsprosjekt som skulle arbeide for tilrettelegging for sykling for å øke andel sykkelreiser i forhold til bilreiser. Det ble bygget ny infrastruktur i form av gang- og sykkelveier og laget sykkelbaner i sentrum. Det ble også drevet kampanjearbeid som oppfordret til sykling, blant annet *sykle-til-jobben-aksjonen* og andre promoteringstiltak<sup>35</sup>. Senere har et stort antall norske byer og tettsteder sluttet seg til sykkelbynettverket, deriblant også Oslo<sup>36</sup>.

Det lokale miljøvernarbeidet beskrives gjerne som et felt preget av moter (Bjørnes 2002: 275). I en periode var det som om ”alle” skulle ha sin egen bysykkelordning. Som en kuriositet kan det nevnes at det også har dukket opp andre tiltak inspirert av prinsippet med deling av transportmidler. I Tromsø ble grønne sparkstøttinger, den såkalte ”bysparken”, lansert (Nordlys 18.01. 2005). Og forbindelse med salg av et nytt boligkompleks uten for Bergen ble ”bybåter” foreslått (Bergens Tidende 30.11. 2007). I neste kapittel beskrives valg av forskningsmetode i tillegg til presentasjon av data i form av avisklipp og intervjuer.

---

32

<http://www.sandnes.kommune.no/index.asp?topExpand=1000097&subExpand=1000119&menuid=1000592&strurl=1005056i&context=0>

33 Forfatterens egne observasjoner.

34 <http://www.trondheim.kommune.no/content.ap?thisId=1117615321>

35

<http://www.sandnes.kommune.no/index.asp?topExpand=1000097&subExpand=1000119&menuid=1000592&strurl=1005056i&context=0>

36 [www.sykkelby.no](http://www.sykkelby.no)

## 5. Metode og data

I dette kapitlet skal jeg presentere metodevalg og datagrunnlaget som den senere analysen bygger på. Dataene består av avisartikler, debattinnlegg, arkivdata fra Oslo bystyre, i tillegg til åtte intervjuer som jeg har gjort med personer som har, eller har hatt, politiske verv i tilknytning miljø- og samferdselspolitikk i Oslo. Én av de intervjuede er ansatt i en kommunal etat. Jeg starter med å redegjøre for valg av metode og type data. Videre presenterer jeg den tekstbaserte delen som er hentet fra nettaviser og arkivtjenesten Retriever, altså den delen som er relatert til medieomtale av bysykkelordningen. Til slutt presenteres data fra intervjuene.

### 5.01 Om kvalitativ metode

Dette er en kasusstudie basert på kvalitativt orientert forskningsmetode. Et kasus eller case kan beskrives som en undersøkelsesenhet (Jacobsen 2000). Det er da det enkelte tilfellet som blir det sentrale for studien. Det kan for eksempel dreie seg om et avgrenset sosial eller kulturelt fenomen. En kvalitativ tilnærming falt seg i dette kasuset naturlig fordi det tilsynelatende fantes en del interessante data, lett tilgjengelig fra nettbaserte avisarkiver. Bysykler har vært en sak som har fenget mediene, ikke minst lokalavisene. Politikere har figurert som ivrige forkjempere for tiltaket, gjerne avbildet på, eller ved siden av en bysykkel. Dette er noe mange svært gjerne vil assosieres med. En tekstanalyse vil da være nærliggende. Men mange av disse avisoppslagene er korte, noen mest for notiser å regne, og de går ikke tilstrekkelig i dybden. Med kvalitativt orienterte intervjuer er det mulig å få utdypet problemstillinger en vanlig avisartikkel ikke kan klare å formidle.

Formålet med en kvalitativ tekst er først og fremst formidling av meningssammenhenger som igjen kan gi en forståelse av det sosiale fenomen som teksten beskriver (Thagaard 2003). Som vanlig med analyse av kvalitative data dreier seg grovt sett om tre ting: beskrive de dataene som foreligger på en grundig og detaljert måte, systematisere og kategorisere for å skape oversikt i et komplekst materiale og til slutt; sammenbinde gjennom fortolkning, lete etter meninger, årsaker og forsøke å generalisere. Her er det muligheter til å gjøre endringer underveis, både

med hensyn til beskrivelse, kategorisering og sammenbinding. Disse fasene trenger heller ikke å ikke følge hverandre slavisk i denne rekkefølgen. Det kan ofte være fruktbart å ”hoppe” litt mellom dem for å finne nye sammenhenger (Jacobsen 2000: 172). Datamaterialet er ment å gi en viss innsikt i hvordan politikere argumenterer for og omtaler bysykkelordningen. Når intervjudata og foreliggende tekstmateriale analyseres opp mot hverandre vil det være mulig å skape et bedre forståelsesgrunnlag for en helhet. Selv om data fortolkes i en større kontekst kan også det som faktisk blir sagt, i seg selv ha en reell verdi. Enkelte av dataene vil således tale for seg selv.

Jeg har hovedsaklig tilnærmet meg studieobjektet induktivt, ved å først forsøke å skape en forståelse av hva fenomenet består av. En induktiv tilnærming består i å la empirien styre arbeidet med kunnskapsutvikling, og valg av teoretiske perspektiver bestemmes så i etterkant (Jacobsen 2000: 28). Jeg hadde i begynnelsen ikke noen klar formening om hvordan fenomenet skulle tolkes eller hvilke begreper og kategorier som var naturlig å ta utgangspunkt i så det hele har hatt et noe eksplorerende preg. I denne tidligste fasen har avisartikler og debattinnlegg gitt et visst grunnlag for forståelse av feltet. Med dette grunnlaget har det vært mulig å utforme en problemstilling og en plan om hvilke data jeg ønsket i det videre arbeidet.

## **5.02 Tekstdata**

For å få en forståelse av diskursen omkring bysyklene er det nødvendig å undersøke hva kommunikasjonen om fenomenet består av. Jeg har forsøkt å finne ut noe om hvordan ideen om sykkelutlån oppstod i Norge generelt og Oslo spesielt og har blant annet benyttet nett-tjenesten Retriever. Her er gamle avisartikler fra de siste tjue år blitt digitalisert og gjort søkbare. Noe har blitt presentert i det foregående kapitlet, men vil bli presentert i en mer oppsummerende form her. Jeg vil her trekke inn de diskursive aspektene ved datamaterialet som er hentet fra dagspressen.

Det ser ut til at bysykkelordninger er en medievennlig sak som enkelt lar seg presentere i avisartikler og innlegg. Det kan forklares med at konseptet er av en slik karakter at man lett, nærmest intuitivt forstår den bærende ideen bak. Det er trolig derfor at konseptet lar seg så godt formidle gjennom massemediene, og da især aviser og tidsskrifter. Internettets fremvekst har ført til en datamengde som kan være uoverkommelig. Når datamengden her har vært håndterlig er det fordi det for noen år tilbake ikke hadde vært igangsatt så mange tiltak av denne typen, verken i Norge eller



i utlandet. Dermed har det vært mulig å oppnå en viss oversikt over det tilgjengelige materialet. Dette gjelder også Oslo Bysyssel og de tidlige forslag om å opprette tjenesten. Først og fremst har jeg her vært opptatt av å finne ut hvilke kategorier som kommer frem i omtale av bysysselordninger og hva slags meningsinnhold som knytter seg til disse.

### **5.03 Utvalget**

Det er i denne studien gjort et strategisk utvalg hvor det har vært et ønske å møte politikere som hadde bakgrunn fra miljø- og samferdsel eller byutvikling. Av de åtte som er intervjuet er syv aktive politikere eller tidligere politikere og én er ansatt i Oslo kommune. Flere politikerne er utvalgt i egenskap av å ha vært involvert i prosessene rundt planlegging og iverksetting av bysysselordningen. Andre er valgt etter tips. Samtlige personer har inngående kunnskap og interesse omkring temaområdet samferdsel og miljø. Enkelte av intervjupersonene kan karakteriseres som nøkkelinformanter. En nøkkelinformant har gode kunnskaper om feltet, og kan gi informasjon som er spesielt verdifull (Thagaard 2003). Det må tilføyes at samtlige informanter forholder seg positive til ordningen. Det har derfor ikke bydd på større problemer å få tilgang til intervjuer. Det er et poeng at informantene prinsipielt er for bysysselordningen fordi jeg har vært interessert i hvilke typer argumentasjon som ligger til grunn for å vedta eller videreføre denne. I tillegg har det vært en bevisst strategi å involvere personer som har kunnskaper om de tidlige prosessene der ideen om bysykler ble unnfanget, nærmere bestemt fra enkelte av komiteene i bystyret. I tillegg til disse vil andre av de utvalgte senere kunne være involvert i beslutninger om en utvidelse eller videreføring av ordningen, om det skulle bli aktuelt.

For balansens skyld har jeg bevisst valgt representanter fra ulike partier for å ta høyde for en litt ulikt syn på de ulike positive eller negative sider ved bysysselordningen. Jeg har ut fra datamaterialet som stammer fra avisklipp og arkivmateriale fra Oslo Bystyre flere indikasjoner på at ønsket om bysysselordning i utgangspunktet er en typisk sak for partiene på venstresiden og sentrumspartiene. Fra partiene på høyresiden (Høyre og FrP) har man vært mer bekymret for kostnader for kommuneøkonomien og at det ikke skal være en kommunal oppgave å levere slike tjenester, uavhengig av de positive sider ordningen måtte ha. Jeg har i utgangspunktet

ikke vært ute etter å finne politiske skillelinjer, men å finne meningstendenser på tvers av det partipolitiske.

#### **5.04 Om intervjuene**

Intervjuene ble utført over et lengre tidsrom. Hovedsaklig fordi noen av de første intervjuene ga indikasjoner på at jeg måtte lese meg opp på mer litteratur. Jeg hadde i utgangspunktet sett for meg at spørsmål om samfunnsnytt ved en bysykkelordning ville være det mest sentrale. Så man for seg at tiltaket ville ha noen effekt i å få flere til å sykle? Det viste seg imidlertid at mange av de intervjuede vektla andre aspekter i vel så stor grad. Jeg innså at det kunne være fruktbart å ikke bare vektlegge de rent nytteorienterte perspektiver men også inkludere andre aspekter. En kasestudie gir da god mulighet til å få frem mer subjektive perspektiver hos intervjupersonene (Fog 2004).

Intervjuene ble hovedsaklig gjennomført på arbeidstedet til de intervjuede, det vil si på intervjupersonenes eget kontor eller i annet tilhørende egnet lokale. Dette falt seg naturlig da de selv foreslo det. I tillegg ble ett intervju gjennomført på et serveringssted. Informantene var, som forventet, ikke vanskelige å få i tale. Politikere regnes gjerne for å være samfunnsengasjerte mennesker som liker å snakke om sakene de er opptatt av. Etter min oppfatning hersket det en relativt ”god tone” under intervjuene. Jeg opplevde for min egen del at det var interessant å intervjuere ressurssterke og reflekterte personer med allsidige kunnskaper. Intervjuer av såkalte elitepersoner dreier seg om å intervjuer folk i viktige samfunnsposisjoner. Disse kan sitte på viktig kunnskap i kraft av disse posisjonene (Marshall & Rossman 1999). Intervjupersonene kjennetegnes av at de har lang erfaring med å svare på kritiske spørsmål og har gode kommunikative evner. At de fleste er drevne, skolerte politikere representerer selvfølgelig en utfordring når det skal stilles kritiske spørsmål. Jeg har gjort meg visse refleksjoner om hvorvidt intervjupersonene på noen måte har påvirket min måte å stille spørsmål på. Jeg reflektert over om det kan ha vært variasjoner i ”tonen” mellom de ulike intervjuene. Kan jeg ha stilt mer kritiske spørsmål i noen intervjuer sammenlignet med andre? Slikt kan være vanskelig å vurdere ut fra egen oppfatning. Imidlertid mener jeg at dataene fra de ulike intervjuene holder seg godt til de mest sentrale spørsmålene i intervjuguiden.

## 5.05 Intervjuguiden

Intervjuguiden har stort sett forblitt uforandret, men med noen små tilføyelser etter hvert som nye intervjuer ble utført. Samtidig har andre, mer perifere aspekter blitt tonet noe ned. Dette henger også sammen med tidsbruk og arbeidsmengden som transkriberingen medfører. Delvis strukturerte intervjuer, som disse samtalene kan karakteriseres som, gir en fleksibilitet i forhold til nye perspektiver som kan dukke opp under prosessen med datainnsamling (Thagaard 2003).

Jeg har holdt meg til en intervjuguide hvor noen få, men sentrale spørsmål har vært strukturerende for samtalens gang. Det har da vært muligheter for å vende tilbake til spørsmål jeg synes trenger mer utdyping. Samtidig har jeg vært åpen for ”avsporinger” fordi samtalen da fremstår som mer naturlig og flyter lettere. Slik sett har også informantenes ulike politiske og aldersmessige bakgrunn åpnet for ulike innsikter i tematikken rundt bymiljø. Problematikken rundt reklame i byrommet er en slik ”avsporing” som ikke berører oppgavens problemstilling direkte, men bidrar til å holde samtalen flytende (Kvale 1997).

Det falt naturlig å innlede intervjuene med å spørre om hva som er formålet med bysykkelordningen. Da det viste seg at det kunne være snakk om flere formål samtidig ba jeg om å få formulert et hovedformål. Jeg har videre vært interessert i å vite om man med tiltaket har satt seg målsetninger om å få flere til å sykle, om man forventer resultater som kan måles. Da jeg ble oppmerksom på at informantene brukte argumentasjon som bygget på mer eller mindre subjektive oppfatninger innså jeg at jeg kunne dreie spørsmålene i den retning. Jeg åpnet for at det her kunne være snakk om det som i teoridelen omtales som postmoderne verdiorienteringer. Jeg ble også mer oppmerksom på sammenhengen mellom bysyklens formål og finansieringsmodellen. Jeg tok for meg de mest sentrale spørsmålene i den tidlige intervjufasen – mest for å unngå tidsnød. Jeg hadde på forhånd estimert tidsbruken til omlag 45 minutter. Dette skulle vise seg å være tilstrekkelig. Det var på den måten mulighet til å få besvart de mest sentrale spørsmålene i en tidlig fase for deretter å gå inn i nærmere utdypinger.

Intervjuguiden har vært nyttig i den forstand at informantene ikke får for god anledning til å styre intervjuet i en bestemt retning. Samtidig åpner den for å ta ”avstikkere”, fange opp informantens forestillinger, for så å vende tilbake til

kjernespørsmålene. Enkelte av informantene har var i besittelse av opplysninger som tilførte ny kunnskap omkring prosessene som ledet til bysykkelordningen.

### **5.06 Etikk**

Da det under intervjuene er benyttet opptaksutstyr er undersøkelsen meldt inn til Personvernombudet for forskning ved Norges samfunnsvitenskapelige datatjeneste (NSD). Informantene har på forhånd blitt forespurt om lydopptak er i orden. Jeg lagde også et skriv som forklarte hva undersøkelsen gikk ut på, og hvordan jeg hadde tenkt å gå frem. Intervjuene ble i ettertid transkribert. Jeg har for enkelhetens skyld valgt å anonymisere alle de intervjuede til tross for at det i flere av tilfellene er snakk om personer som har figurert i offentligheten, og derfor kunne vært presentert med navn. Ingen av informantene kan knyttes til det benyttede materialet fra avisartikler og lignende. På den annen side oppfatter jeg ikke opplysningene som kommer frem som spesielt sensitive. Jeg er oppmerksom på at en kritisk vurdering av argumentasjonen som gjøres her kan oppleves som objektivt, uten at det har vært intensjonen fra min side. Etter min oppfatning er det her ingen personer som trenger å ”beskyttes” mot egne utsagn. Det er ikke min intensjon å fremsette nedsettende karakteristikker om informantene. Jeg har forsøkt å presentere direktesitater i den kontekst som de ble fremsatt. Det vil si at eventuell klipping og liming ikke skal misbrukes til å vri synspunkter i noen bestemt retning. Imidlertid er det mulig at min egen fortolkning kan avvike fra informantenes forståelse av saken.

### **5.07 Tekstdata**

Jeg erfarer at det finnes lite tilgjengelig papirbasert materiale om bysykler, hvis vi ser bort fra avisene. Imidlertid gir Internett tilgang på et rikt, om enn kaotisk og uoversiktlig utvalg. Jeg har i nettsøkene forsøkt å bruke ulike søkeord og ordkombinasjoner. De viktigste søkeordene har vært ”bisykkel”, ”bisykler” og ”bisykkelordning”, men også ”grønne sykler”, ”sentrumssykler”, ”miljøsykler”, og så videre, har gitt resultater. På engelsk har søkeord som ”city bikes”, ”public-use bicycles” (PUB) eller ”smart bikes” gitt mange treff. Søkjetjenesten Google har her vært en viktig kilde.

Det fremgår tydelig at de europeiske bysykkelordningene har vakt stor interesse i USA der lokale myndigheter har vært mer avventende med å sette i gang slike tiltak. De europeiske byene har i så måte vært pionerer når det gjelder såkalte ”smart bikes”. Ikke minst har Paris’ bysykkelsystem ”Vélib”, som kan oversettes til “frihetssykler”, fått bred omtale. For eksempel bruker Harvard-professor Andrew McAfee<sup>37</sup> i sin blogg Paris’ bysykkelordning som et eksempel på IT-teknologiens mange nye anvendelsesområder.

Men mest sentralt ser miljøaspektet til å være når bysykler omtales i skriftlige medier. Miljøbloggen Treehugger<sup>38</sup> er ett av flere nettsteder som skriver om nyvinninger innen miljøvern. Spesielt er det miljøvennlig forbruk som vies oppmerksomhet. Solcellepaneler, vindmøller, sykler og el-biler tar en stor del av spalteplassen. Teknologi er sentralt også på bloggen EcoGeek<sup>39</sup>. Slike nettsteder har vært raske med å omfavne ideen om bysykler. Men også i tidsskrifter som Time Magazine<sup>40</sup> og aviser som New York Times<sup>41</sup> har bysyklene, og da spesielt Paris’ ”Vélib”, fått stor plass. Men som jeg har vist eksempler på i det forrige kapittel har også Københavns ”bycykler” fått mye oppmerksomhet. Det sammen kan sies om Oslo Bysykkel som har vært blant de første såkalte ”smarte” systemene.

## **5.08 Bysykler, miljø, helse og trivsel**

Inspirert av Københavns ”bycykler” nådde farsotten for alvor Norge, anført av at Sandnes i 1996 som et ledd i sykkelbyprosjektet anskaffet egne bysykler etter modell fra København. Dette vakte en viss oppmerksomhet i mediene og førte til at man i andre byer begynte å diskutere innføring av egne bysykkelsystemer.

Når det gjelder omtale av norske bysykkelordninger i norske aviser og tidsskrifter har mengden økt i takt med at bysyklene har spredd seg til nye steder. Jeg har samlet noen eksempler på hvordan bysyklene i ulike byer presenteres i mediene. Det er tydelig at miljø har en viktig plass i omtale av fenomenet. Bysyklene fremstilles også som en attraksjon som har verdi utover et rent nytteperspektiv. Flere

---

<sup>37</sup> [http://blog.hbs.edu/faculty/amcafee/index.php/faculty\\_amcafee\\_v3/2007/08/](http://blog.hbs.edu/faculty/amcafee/index.php/faculty_amcafee_v3/2007/08/)

<sup>38</sup> [www.treehugger.com](http://www.treehugger.com)

<sup>39</sup> [www.ecogeek.org](http://www.ecogeek.org)

<sup>40</sup> (<http://www.time.com/time/magazine/article/0,9171,1813972-2,00.html>)

<sup>41</sup> [http://www.nytimes.com/2007/07/26/opinion/26thu4.html?\\_r=1&oref=slogin&pagewanted=print](http://www.nytimes.com/2007/07/26/opinion/26thu4.html?_r=1&oref=slogin&pagewanted=print)

synes å vektlegge at de rett og slett er et trivelig innslag i bybildet. Ett inntrykk som har festet seg er at bysykler er en typisk såkalt ”gladsak”.

Bysykler er miljøvennlig, praktisk og trivelig og vi ønsker å gjøre byen vår triveligere, sier miljørådgiver Svein Gunnar Karlstrøm<sup>42</sup>

Også Aftenposten har vist seg å være varm tilhenger av bysyklene. Her kommenteres at Clear Channel truer med å kutte ut låneordningen grunnet manglende klarsignal fra kommunen til å utplassere nye stativer:

Det er et tap for miljøet at det for mange mennesker ikke lenger blir anledning til å ta i bruk bysykkel i stedet for bilen. (...) Sykkelstativene er ikke til sjenanse for noen. De er tvert imot et livgivende innslag i en trivelig, miljøbevisst by (Aftenposten 16.06.2006).

Trondheims tidligere ”åpne” myntbaserte system skapte en del bekymringer grunnet de vanlige problemene med hærverk og at syklene forsvant. Dette førte til flere bekymringsmeldinger:

Nå må derfor byens mange sykkelvenner trå til og passe på at ingen flere herper med de trivelige bysyklene<sup>43</sup>

København har blitt verdenskjent for sine ”Bycykler”. Også i Norge viser det seg at enkelte ser for seg bysykler som en mulighet til stedsprofilering, her fra Sandnes bysykkel:

Vær patriot. Vær med å profilere byen vår. Kjøp abonnement på Bysykkelen i Sandnes<sup>44</sup>.

I mediene er tydeligvis bysykler et tema som opptar mange. Ikke minst gjelder dette Oslos bysykler. Mange hadde utålmodig ventet i flere år på at ordningen skulle bli innført.

---

<sup>42</sup> <http://www.tromso.kommune.no/index.gan?id=8714&subid=0>

<sup>43</sup> Vegen og vi nr 9 5. juni 2003.

<sup>44</sup>

<http://www.sandnes.kommune.no/index.asp?topExpand=1000097&subExpand=1000119&menuid=1000592&strurl=1005056i&context=0>

I en pressemelding fra Oslos byråd anbefaler miljøbyråd Merete Agerbak-Jensen anskaffelse av en bysykkelordning med følgende begrunnelse:

Sykkelen er et miljøvennlig, helsefremmende og godt transportmiddel som benyttes av stadig flere Oslo-borgere. Bysykelordningen legger til rette for at enda flere kan bruke sykkel fremfor bil i hverdagen, sier miljøbyråd Merete Agerbak-Jensen.<sup>45</sup>

Dette viser at et offisielt formål med ordningen altså er å tilrettelegge for å fremme sykling fremfor bilkjøring, og at det knyttes til miljø og helse. I Oslo har man som flere andre steder lenge vært opptatt av å bli sykkelby, men i følge kritiske røster man ikke vært like ivrige når det gjelder tilrettelegging generell tilrettelegging for sykkel. Mye av argumentasjonen for bysykler i mediene foregår på grunnlag av miljøspørsmålet. Man vil ha bysykler fordi det oppfattes som miljøvennlig.

### **5.09 Intervjudata om formål**

Det sentrale med intervjuene har ikke vært å fokusere på politiske forskjeller. Med et så pass lite utvalg er det mer interessant og metodemessig riktig å gjøre en innholdsanalyse, altså hva det snakkes om, for å finne typiske hovedtrekk blant informantenes svar, som kan si noe mer om fenomenet. Et spørsmål i denne oppgaven har vært hva som er formålet med bysykkelordningen. Jeg har derfor startet intervjuene med dette sentrale spørsmålet: *Hva er formålet med bysykkelordningen?* Jeg har med dette spørsmålet hatt som utgangspunkt at bysyklene skulle ha en slags nyttefunksjon og at det skulle finnes et slags overordnet hovedformål. To av informantene vektlegger serviceaspektet mer enn miljøaspektet, og ser mer på tiltaket som et alternativt transporttilbud.

Formålet var først og fremst å få en bysykkelordning som gjorde at folk kunne komme seg enkelt rundt omkring i byen, på en sunn og fornuftig måte. Og så ville dette i tillegg også være et tilbud til en del av turistsegmentet (intervju 14.12. 2006).

Det er vel mest ment å være et tilbud til byens befolkning slik at man enkelt og greit kan transportere seg rundt i sentrum. Jeg tror nok ikke politikerne hadde noen store formål og

---

<sup>45</sup> Oslo kommune, pressemelding 23.11. 2000

visjoner om at det skulle avlaste verken bilkjøring eller kollektiv. Det er jo bare transporten rundt om i sentrum som flertallet brukte å gå, vil jeg anta (intervju 11.12. 2007).

Her ser vi at publikumsservice trekkes frem. Men hovedinntrykket er at miljøaspektet er sentralt, og er det som vektlegges sterkest.

Det viktigste formålet er at vi skal få flere til å bruke et miljøvennlig transportmiddel (intervju 12.12. 2006).

Dette samsvarer også med begrunnelse i samferdselsbyrådens pressemelding, at det skal være å tilrettelegge for at flere kan bruke sykkel. Men kan det kalles et miljøtiltak? Her er det et definisjonsspørsmål hva man legger i miljøbegrepet. Man kan kanskje snakke om et utvidet miljøbegrep.

Sett med mine øyne så er dette et miljøtiltak fordi at det frister folk til å bruke sykkel og bein, altså bruke kroppen sin fremfor å stå på bussholdeplassen eller trikkeholdeplass, eller for den saks skyld kjøre drosje (Intervju 14.12. 2006).

Det var mer det miljømessige og bymiljøperspektivet som var avgjørende. Og når jeg sier miljø, så er det ikke bare sånn utslipp og sette bilen igjen hjemme, det er og det at det skal bli roligere og mykere sentrum (intervju 17.12. 2007).

### **5.10 Om mulige virkninger**

Jeg har også vært opptatt av å spørre om hvilke implikasjoner bysykkelordningen kan få siden det på sett og vis handler om miljø i en eller annen form. Forventes noen effekt på den ene eller annen måte? Det har fra kommunens side vært snakk om tilrettelegging for miljøvennlig transport men er det ikke satt opp noen målsetninger om at tiltaket skal øke andelen sykkelreiser?

Noen direkte effekt av bysykkelordningen tror jeg ikke er undersøkt, men det vi vet er at ordningen er veldig populær og det er jo en viktig effekt, da (Intervju 12.12. 2006).

Man visste heller ikke om det ville være et behov i befolkningen for bysykler. Det har, så vidt jeg erfarer, ikke vært noe folkekrav at kommunen skulle skaffe offentlige



sykler. Samtidig var det i 2002 gjort få erfaringer med større bysykkelordninger basert på smartkortteknologi.

Det er klart at en visste ikke så mye om behovet, hva slags behov er det egentlig vi snakker om, ikke sant. Og behovet er vel egentlig byen sitt. At du skal få mindre eksos, ikke sant (intervju 17.12. 2007).

Det ville i så fall være et spørsmål om hvordan man skulle måle en eventuell effekt. Det gjøres vitterlig kvantitative trafikkmålinger om biltrafikk og andel sykkelreiser. Skulle slike målinger kunne brukes til eventuelt å evaluere om bysyklene får flere til å sykle, og i så fall om bysykkelordningen har noen påviselig effekt?

De to aspektene, miljøaspektet på den ene siden og bymiljøet på den andre siden, det er jo litt sånn da, ikke sant, ikke helt målbart, som bymiljøet: Er det blitt koseligere i byen nå enn tidligere, med de bysyklene i forhold til at de kanskje tar av for noe trafikk eller? Det er litt vrient eller bare det at det er litt all right at folk kan ferdes på den måten, å gjøre det lettere for folks hverdag, liksom. Det er jo litt vanskelig målbart, selvfølgelig, men det er jo veldig mye av det man driver med som er vanskelig målbart. Altså en gågate eller en sånn type leskur også., hvor viktig er det at folk står tørt og i le for vinden? (intervju 04.01. 2007).

Men hva om det skulle vise seg å ikke ha noen påviselig effekt? Har da bysyklene likevel livets rett? Avtalen med Clear Channel skal reforhandles etter åtte år, og da må kanskje spørsmål som angår nytte også tas opp til vurdering?

Ja det er jo et godt spørsmål, men jeg mener at selv om det er en servicetjeneste og at det er et tilbud til befolkningen så er det ikke nødvendigvis at det er noe man skal være imot selv om det ikke har noen miljøeffekt, men jeg tror det har en miljøeffekt (intervju 10.12. 2007).

Ja, men da ville jeg jo spørre: Hva slags effekt? (...) fordi hvis folk synes at det er trivelig, så er jo det en viktig effekt, selv om det ikke virker helt inn når det gjelder luftkvaliteten. (...)Men jeg synes likevel at vi må gjøre alt det vi kan for å tilrettelegge for at folk vil bruke noe annet enn bil, og da blir jo ikke dette med bysykkel det store virkemidlet, men det er et lite virkemiddel, og det skaper jo også en hyggeligere by, synes jeg (intervju 12.12. 2006).

I forbindelse med kommunedelplanen for indre by ble bysykkelen foreslått sammen med andre tiltak for å reduksjon av biltrafikken i sentrum. Men bysyklene ser også ut

til å settes i forbindelse til ønsket om mykere bymiljø. Med bilfrie gater og flere syklistene.

(Det var) mer enn bare global miljøpolitikk og redusering av forurensing men også: hva er det vi vil med bykjernen, da. Og da var det på en måte sånn, mere gågater og bilfritt sentrum, og jeg lurer på om vi også hadde en visjon bilfritt sentrum innenfor ring 1 eller noe sånn (intervju 04.01. 2007).

Det var mer det miljømessige og bymiljøperspektivet som var avgjørende. Og når jeg sier miljø, så er det ikke bare sånn utslipp og sette bilen igjen hjemme, det er og det at det skal bli roligere og mykere sentrum (intervju 17.12. 2007).

Formålet er for vår del at vi ønsker at det skal bli mer sykkel i byen, og det å ha en ordning hvor du kan låne sykler billig er jo en måte å sørge for at flere sykler i stedet for å ta bil eller i stedet for å ta taxi og det er jo også bra ut fra et folkehelseperspektiv og også i et trivselsperspektiv sånn at det skal være trivelig å bruke byen på, på mange måter (intervju 15.11. 2007).

### **5.11 Annen tilrettelegging**

Når jeg har diskutert effekt av bysykkelordningen så kommer det frem at ingen forventer større målbare effekter i form av flere syklistene isolert sett. I hvert fall ikke på kort sikt. Ordningen må ses i sammenheng med andre tiltak. Flere understreker viktigheten av å tilrettelegge *både* for sykling og kollektivtransport. Det er her også en oppfatning om at bysykler og kollektivtransport skal utfylle hverandre. Enkelte av informantene synes å ha reflektert over slike sider ved bysykkelordningen. Det er på det rene at det forsøkes å skape en sykkelkultur. Brukerne av bysyklene skal ideelt sett lære seg å bruke sykkelen til hverdagstransport. Derfor er det et poeng at bruken av bysyklene skal være tilnærmet gratis. Et velutbygget bysykkelsystem skal være et så godt tilbud at det vil lokke til seg nye brukere. Slik ser man altså for seg at det på sikt kan utvikle seg en sykkelkultur i Oslo ved at stadig flere får prøve å sykle. Det er også bakgrunnen for at systemet ønskes utvidet til områder som ligger utenfor Ring 2, noe de fleste intervjuede vil slutte seg til. Informantene synes å være inneforstått med at infrastruktur som sykkelveier og sykkelfelt må bygges ut hvis målet om flere syklistene skal nås, i tillegg til at biltrafikken må reguleres.

Ja litt sånn kulturskapende men at man da jo må kombinere det med sykkelveier og tilrettelegging på vanlig måte for det er jo ikke lettere å komme frem på en bysykkel enn en vanlig sykkel, men det å ha det som et tilbud. Du kan ta T-banen til ett sted og bruke bysykkel videre er jo da på en måte kulturskapende og også sykkelgenererende aktivitet som gjør at det kanskje er lettere å hive seg på sykkelen og fra startpunktet (intervju 15.11. 2007).

Jeg har forsøkt å bringe på det rene om hvilken kategori informantene mener bysyklene hører hjemme i. For hva *er* egentlig en bysykkelordning etter informantenes syn?

Det er vel egentlig alt mulig på en gang, sant det er det som, ... utgangspunktet vårt da vi gikk inn i dette var jo at det skulle være folkehelseiltak, et transport eller et miljøtiltak også et servicetiltak men så er det en del ting som må vurderes på en annen skala enn hva som fungerer (intervju 15.11. 2007).

Leskur, toalett og bysykkel – alt dette ble sett på som en likeartet type ting (intervju 17.12. 2007).

Og kanskje er det slik at man politisk ikke helt vet hvor man skal putte det fordi det ikke er en offentlig tjeneste, og ikke egentlig en privat og ikke ja...(intervju 10.12. 2007).

Det viser seg at dette er et vanskelig spørsmål å besvare. Ingen klarer å komme opp med en entydig kategori. Miljø står i fokus, men også trivsel, helse og servicefunksjonen er viktig. Det er tydelig at bysykkelordningen er vanskelig putte i én enkelt bås. Den er tilsynelatende alt på en gang.

## **5.12 Inspirasjon**

Det viser seg at Oslos lokalpolitikere finner inspirasjon fra andre steder når det handler om å gjøre byen mer sykkelvennlig. Jeg var også interessert i å finne ut hvordan intervjupersonene hadde fått kunnskap om bysykkelordningen første gang. Informantene hadde tilsynelatende blitt oppmerksomme på ideen ved å få høre om lignende prosjekter andre steder. Det går klart frem fra intervjuene at når det gjelder forbilder i sykkelpolitikk så er København en by som går igjen og et naturlig sted å referere til når det gjelder tilrettelegging for sykling og restriksjoner på biltrafikk.

Enkelte har dessuten vært på studiereise og sett eksempler på bilfrie bysentrum og hvordan det bedre kan tilrettelegges for sykling. Når det gjelder referanser til andre bysykkelordninger så er det København og Trondheim som nevnes flest ganger. Det viste seg at flere enten selv hadde vært i København og prøvd bysyklene der, eller hørt om andre som har gjort det.

### 5.13 Kostnader

Jeg har også vært litt opptatt av kostnader i forbindelse med bysykkelordningen. Har finansieringsformen hatt mye å si for hvordan bysyklene ble mottatt, og ville man ikke vært mer kritiske hvis kommunen selv skulle betale? Man ville måtte spørre seg om det er en kommunal oppgave å skaffe folk sykler. Det ser ut til å være en klar oppfatning hos informantene at hvis bysyklene skulle finansieres gjennom offentlige budsjetter så hadde det vært vanskelig å få flertall for et slikt forslag.

Nei, på det tidspunktet var det ikke mulig (intervju 12.12. 2006)

Nei. Det vil jeg betvile sterkt. Og det skyldes nok også at, slik jeg ser det, så er det i hvert fall ikke kommunens oppgave å sørge for at folk har sykler (intervju 11.12. 2007).

Hvis det skulle være en kommunal oppgave så ville det kanskje blitt stilt forskjellige krav og mer presise målsetninger. Man måtte sett på hva man fikk for pengene og vurdert om dette var noe byens befolkning strengt tatt hadde behov for.

Man måtte trolig også bestemme om det var et miljøtiltak eller en tjeneste og veid det opp mot andre tiltak. Og over hvilke budsjetter skulle i så fall bysyklene finansieres?

Akkurat, og det er det som er den store forskjellen: Hadde dette vært en kommunal ordning som skulle gå over kommunale budsjetter så hadde det vært stilt opp en masse krav og forutsetninger rundt dette. Men når dette er sånn: vil dere ha dette, det er helt gratis og til fordel for byen så: ja, ja tusen takk, det vil vi gjerne ha, ikke sant, og uten da å stille opp flere kriterier enn at det ikke skal være påtrengende reklame og at det ikke skal være i veien for rullestolbrukere og så videre og disse tradisjonelle kravene som blir stilte til nær sagt hvilke som helst tiltak (intervju 14.12. 2006).

Det antydes her at andre kriterier enn de mer ”postmoderne” forestillingene om sykkelbyen, ville måtte gjelde om det skulle komme på tale å finansiere ordningen over kommunale budsjetter.

Det er litt delte meninger om i hvor stor grad reklamen som finansierer bysyklene skal oppfattes som en vesentlig kostnad for byen og de som ferdes der. Men det ser ut til å være en erkjennelse av at de frittstående reklamevitrinene (de som ikke er montert på sykkelstativ) i mange tilfeller er fremmedelementer når de er utplassert på fortau og i gågater. Også fordi de er til hinder for ferdselen. Flere er også kritiske til den reklamen som ikke er knyttet til bysykkelordningen, slik som leskur, nedstigningstårn, og frittstående boards som finansierer toaletter.

#### **5.14 Hvorfor det har slått an**

Jeg har også spurt om informantene har noen formening om hvorfor bysykkelordningen tilsynelatende er så populære blant lokalpolitikere.

En viktig faktor ser ut til å være at det knapt er mulig å argumentere mot tiltaket når det ikke knyttes substansielle kostnader til det. Samtidig fremkaller det et vell av gode assosiasjoner til miljø, helse, trivsel, service, fremkommelighet, nyhetsverdi, og så videre. Det virker som velviljen til dels skyldes at man føler at man har fått noe uten å bekoste det selv.

Jeg tror det handler om at det ikke koster noe og at man kan være stolte av noe man ikke har betalt for og det er jo alltid hyggelig. Og for oss så er vi fornøyd med at det blir litt mer sykling, at flere da sykler, så jeg tror at det er på mange dimensjoner at man gjør at man er fornøyd med det (intervju 15.11. 2007).

Jeg tror ikke det ville bringe mange fjær i hatten hvis man gikk på talerstolen og sa at dette er man prinsipielt i mot (intervju 14.12. 2006).

Det er mange ting som taler for, og samtidig få ting som taler mot. Venstresiden ville ha flere til å sykle mens høyresiden var opptatt av at det ikke skulle koste kommunen noe. Så da skulle det ikke være noen store hindringer.

Jeg tror det som førte til at man fikk det vedtatt var at man fikk forent både høyresidens og venstresidens mål, altså at venstresiden hadde som mål om at flere skulle sykle og høyresiden

sitt om at det ikke skulle koste kommunen noen ting og at man får en kommersiell greie, så man fant på en måte møtepunktet mellom de politiske partiene, så det er kanskje litt absurd. (intervju 10.12. 2007).

Ja, og det er jo egentlig litt interessant med hele systemet, egentlig fordi bysykler er jo på en måte i utgangspunktet på et sånn, kan man tenke, felleskap, bymiljø, miljøvern og en veldig sånn sett venstresidegreie, mener jeg, mens på den annen side reklame, private aktører eh sånn ikke noe offentlig...skattebetalernes penger som blir rørt, og sånn sett litt sånn Høyre - Frp-greie. Og sånn sett har det blitt en full enighet etter hvert fordi ingen parter synes at de negative konsekvensene er så alvorlige at det veier opp for de positive tingene (intervju 04.01. 2007).

### **5.15 Sykklestetikk**

Som tidligere nevnt så tyder mye på at bysyklene knyttes til trivsel og mange vil ha dem av den grunn. Både syklene og sykkelstativene og er godt synlige i bybildet. Dette henger trolig også sammen med den karakteristiske utformingen. Så det kan være snakk om en slags estetikk.

Men det er jo en morsom...jeg synes det krydrer byrommet litt også, jeg, den type bysykler. Det hører en storby til (intervju 11.12. 2007).

Ja, absolutt, jeg synes det er veldig hyggelig å se stativene, som jeg sier. Og det er jo en påminning om at vi har gjort noen små skritt, da, i retning av å få flere mennesker til å bruke sykkel (intervju 12.12.2006).

### **5.16 Symbolpolitikk**

Sett i lys av de ulike typer argumentasjon for bysykler som jeg her har presentert går det an å gjøre seg visse refleksjoner om det symbolske er av en viss betydning. Kan det karakteriseres som symbolpolitikk? Når man stiller slike spørsmål kan man kanskje ikke forvente et bekreftende svar, men...

Jeg er enig at hvis dette er det eneste man gjør så blir det litt som symbolpolitikk, det blir litt som å sette ned prisen på månedskort uten å bedre kollektivtilbudet, som er hyggelig i seg selv, men man er nødt til å gjøre de store grepene også (intervju 10.12. 2007).

### 5.17 Om Clear Channel Adshel

Som jeg har vært inne på så var det altså to parallelle prosesser som førte frem til bysyklene. Det ble jobbet med lokale tiltak med tilknytning til Lokal Agenda 21 og samtidig forhandlinger i forbindelse med utplassering av reklamefinansierte bymøbler, i dette tilfellet leskur for kollektivreisende og offentlige toaletter. Og bysykler hadde mange snakket om i flere år.

Ja, altså de to prosessene der gikk rimelig parallelt. For å si det sånn: de to, det er to store firma, var veldig aggressive begge to på å få disse kontraktene (intervju 17.12.2007).

Etter disse diskusjonene omkring Lokal Agenda 21, i alle bydelene og i byen sentralt så begynner man automatisk å se om etter hvilke ting som er positivt, for miljøet og så videre, men nå kan vi si at i dette tilfellet så beredt det da grunnen slik at når noen kom med ideen om "vil dere ikke ha en bysykkelordning" så var det på en måte lagt klart slik at man bare kunne si "ja" altså man var mentalt forberedt samtidig som denne andre sykkelbølgen etter andre verdenskrig...den rullet jo frem parallelt...slik at, kan du si, sykkel var in på den tiden dette tilbudet dukket opp (intervju 14.12. 2006).

De to prosessene fikk altså det utfallet at det nå ble to konkurrerende reklameaktører som delte byen mellom seg Clear Channel Adshel fikk bysykkelavtalen og JC Decaux fikk leskur og toaletter. Det forelå ikke noen plan om hvor mye reklame som skulle tillates.

Hvis vi skal oppsummere det viktigste i dette kapitlet så må det være at informantene så for seg flere formål med bysyklene utover det offisielle hovedformålet å få flere til å sykle. Utover det ser det ut til at det viktigste suksesskriteriet er at syklene blir brukt og at systemet fungerer tilfredstillende. I tillegg er det altså mye som tyder på at syklene ses på som et trivselselement i seg selv.





## Kapittel 6. Analyse

Jeg skal i dette kapitlet se på sammenhenger mellom de presenterte teoretiske perspektiver og de foreliggende data. Jeg skal først drøfte de aspektene som knytter seg direkte til spørsmålene i problemstillingen og forsøke å trekke opp de sentrale linjene fra intervjudataene og data fra avisomtale. Deretter analyserer jeg fenomenet bysykler som samfunnstrend ut fra et bredere sosiologisk perspektiv.

### 6.01 Formålet med Oslos bysykkelordning

Et sentralt spørsmålet i denne studien er hvilket eller hvilke formål bysykkelordningen skal tjene. Da Byrådet i november 2000 fremmet forslag om å opprette en reklamefinansiert bysykkelordning ble det sendt ut en pressemelding der det ble antydnet at formålet var å tilrettelegge: ”Bysykkelordningen legger til rette for at enda flere kan bruke sykkel fremfor bil i hverdagen”<sup>46</sup> Det kan sies at byrådet her uttrykker seg forsiktige vendinger men at det var tilrettelegging for sykling som den gang var det offisielle formålet fra Byrådets side. Dette kan videre tolkes dit hen at det er et mål å få en større del av Oslos befolkning til å benytte sykkel i hverdagen, og at man slik kan få reduksjon i biltrafikken. Dette korresponderer også med data fra intervjuene, at det miljømessige fremstår som det sentrale. Man vil prøve få flere til å sykle i fordi det er en mer miljøvennlig transportform enn bilkjøring. Men samtidig ser vi at det også finnes flere andre aspekter utover dette, som for eksempel å tilrettelegge for bedre helse og trivsel, samt å kunne tilby et servicetilbud til turister og tilreisende. Det er altså flere mulige gode intensjoner som kan tale for en bysykkelordning. Også det faktum at enkelte oppfatter det som et ”krydder” i byrommet og at det er et tilbud som bør finne i en storby. Å skulle foreta en analyse av et slikt fenomen der alle mulige gode intensjoner kan tale for en bysykkelordning blir da en spesiell utfordring. Jeg skal videre sammenfatte hvilke miljømessige virkninger de intervjuede mener bysykkelordningen kan ha.

---

<sup>46</sup> Oslo kommune, pressemelding 23.11. 2000

## 6.02 Virkninger av bysykkelordningen

Ett delspørsmål i problemstillingen og et sentralt tema i intervjuguiden er om det ved bysykkelordningen kan forventes noen substansielle effekter på miljøet. Informantene har her litt ulike oppfatninger, men generelt går det an å trekke den slutning at man isolert sett ikke forventer de helt store effektene. Som det blir sagt må bysyklene inngå i kombinasjon med andre tiltak, som et godt kollektivtilbud og en bedre tilrettelegging for syklist og fotgjengere, i tillegg til restriksjoner på bruk av bil i Oslo sentrum. Muligheten til å kombinere kollektivtransport og bysykler ser ut til å appellere til alle de intervjuede. Dette er kanskje også det objektivt beste argumentet for å ha en bysykkelordning. Bysyklene kan fungere som et utfyllende transportalternativ i områder der kollektivtilbudet ikke er fullgodt. For de ivrigste brukere som daglig anvender bysykler er det mulig å spare tid og penger. En av informantene fortalte at man fra Rådhuset kunne betrakte båtpendlere fra Nesodden som småløp for å sikre seg bysykler fra stativene ved Aker Brygge<sup>47</sup>. Når det gjelder hensynet til det globale miljøet så har informantene en oppfatning om at det er på helt andre områder innsatsen for lavere utslipp av klimagasser som CO<sub>2</sub> må foregå. Det synes likevel å herske en oppfatning om at bysykkelordningen kan ha miljøgevinst, men da på det lokale plan. Hvordan en eventuell miljøgevinst skal kunne påvises fremstår som noe uklart.

Det som skinner gjennom er at det ikke finnes noe klart definert mål eller forventning om at tjenesten skal ha noen *effekt*, selv om de mulige positive implikasjonene som nevnes er mange. Likevel forventes ikke resultater som er kvantifiserbare. Det har så vidt jeg vet heller ikke fra bystyret blitt fremsatt krav om evaluering av bruken av syklene. Driftsselskapet Clear Channel Adshel gjorde ved oppstarten av tjenesten en enkel brukerundersøkelse ved å spørre forbipasserende om forholdet til bysykler. Clear Channel har også mulighet til å registrere antall sykkelutlån elektronisk over en gitt tidsperiode, for eksempel i løpet av en dag eller en uke. Men her kan man selvfølgelig ikke si sikkert om i hvilken grad brukerne ville syklet på egne sykler eller gått til fots om bysykkelordningen ikke hadde eksistert. Når det gjelder biltrafikken, som utvilsomt er en viktig motivasjonsfaktor med tanke på bysyklens utvikling fra idéstadiet og videre til dagens ordning, så kan det fremstå som noe naivt å tro at bysyklene som tiltak isolert sett skal kunne føre til mindre

---

<sup>47</sup> Intervju 10.12. 2007

biltrafikk. Så hvis tiltaket på lengre skulle vise seg ikke å føre til at flere sykler så kunne man konkludere med at tiltaket som alternativ til bilkjøring ikke har noen effekt. Men ingen av intervjupersonene ville av den grunn gå inn for å legge ned bysykkelordningen. Dette fordi bysyklene likevel anses som et godt tiltak. Det ser dermed ut til at få vil argumentere mot å ha en bysykkelordning, til tross for den økte reklamemengden den medfører.

### **6.03 Årsaker til bysyklens popularitet**

Dette bringer oss over på det tredje spørsmål i problemstillingen fra det innledende kapitlet. Hvorfor har Oslos politikere så og si i samlet flokk omfavnet bysyklene? Det ville ikke her være riktig å la denne undersøkelsens begrensede utvalg å stå for Oslo bystyres samlede syn. Det kan også legges til at det har vært motstandere av ordningen, om enn svært få. Men ut fra funnene i intervjuene kan man utlede at Oslopolitikernes interesse for bysykler ser ut til å henge sammen med enkelte signifikante faktorer. Jeg har med valg av teoretiske perspektiver lagt vekt på kulturelle orienteringer i senmoderne samfunn. Men det må også tas i betraktning at strukturelle forhold spiller en stor rolle i politikken. Jeg har valgt å ikke gå vesentlig inn på beslutningsprosesser i lokal forvaltning og politikk. Men det er grunn til å anta at saker som det er mulig å få flertall for gjerne vil ha et fortrinn. Når bysyklene har fått så stor oppslutning blant Oslos politikere så har det helt klart en sammenheng med at tjenesten ikke belaster kommunens økonomi, hvis vi ser bort fra at planlegging og saksbehandling i forbindelse med innføringen av ordningen, selvsagt kan kreve ressurser.

Når bysyklene på ”postmoderne” vis ikke blir gjenstand for vurdering ut fra mål/middel hensyn ser det ut til å henge sammen med det faktum at bysyklene drives og finansieres av en ekstern aktør som ikke krever annet enn tillatelse til å plassere reklamemontre og sykkelstativer på kommunal grunn. Og her ligger den viktige forskjellen: Man trenger ikke problematisere om tiltaket virkelig har noen miljømessig samfunnsnytte så lenge syklene ikke belaster de kommunale budsjettene. Hvis vi tenker oss at bysyklene ble finansiert over for eksempel samferdselsbudsjettet ville det være grunn å anta at man ville stille spørsmål om dette var riktig bruk av samferdselsmidler. Man måtte da også ha hatt et klart formulert mål om hvilket formål ordningen skulle tjene. Likeledes måtte det tas stilling til om bysyklene er å

anse som et transportmiddel på linje med buss og trikk. Bysykkelordningen måtte da blitt evaluert etter hvor godt den tjente som middel for å oppnå et bestemt mål. Det ville måtte komme en debatt om dette var noe som byen virkelig behøvde, og om det var kommunens ansvar å sørge for dette. Man kan da gjette seg til at brukerne av tjenesten selv måtte tatt en større del av de økonomiske kostnadene, da knappe kommunale midler tvinger politikerne til å prioritere viktigere kommunale oppgaver. Nå har det heller ikke vært noe folkekrav om at kommunen skal hjelpe til med å skaffe folk sykler. En av informantene fremholder da også at dette ikke bør være en kommunal oppgave. Intervjupersonene har vært samstemt på at det neppe ville blitt noe flertall i bystyret for å finansiere bysyklene over kommunale budsjetter.

#### **6.04 Modernitet**

Teorier om det refleksive senmoderne samfunnet har i denne oppgaven blitt trukket frem fordi jeg har hatt en oppfatning om at bysykkelordninger kan settes i forbindelse en reflektiv orientering mot et fremtidig samfunn der miljø i de ulike betydningene vil stå sentralt. Mange av disse teoretiske orienteringene og samtidsdiagnosene må kunne sies å være abstrakte og mindre egnet til å forklare konkrete og lokale fenomen. Men samtidig finnes her begreper som betegner større kulturelle endringsprosesser. Refleksivitet, subpolitikk og livspolitikker sier noe om det senmoderne samfunnet der klimatrussel og vissheten om minkende oljeforekomster har generert en økt interesse for alternative transportformer. Men også en økende bevissthet omkring lokalsamfunnet, livsstiler og helse.

#### **6.05 Subpolitikk og livspolitikker**

Sosiale bevegelser har aktivt brukt sykkelen som et symbol i kampen mot massebilismen, i tillegg til at de har relansert tøhjulingen som et alternativt transportmiddel gjennom "Community Bike Programs", "Bikes for Peace" og lignende tiltak. Dette vitner om en livskraftig bevegelse som forsøker alternative måter å kommunisere økologi og fredsbudskap. Bysykkelen kan i den sammenheng sees som en "spin-off" fra disse bevegelsene. Subpolitikk (Beck 1996) handler om en type politikk som kommer fra andre steder enn de formelle politiske arenaene. Jeg har vist eksempler på at ulike bysykkelforsøk har blitt igangsatt av miljøgrupperinger,

skoleelever og enkeltpersoner. Miljøsaken og alternative livsstiler ser ut til å være overordnede perspektiv for initiativtakerne. Det har hovedsaklig dreid seg om lokale initiativer, men som også har spredd seg i tid og rom. Vi ser her eksempler på hvordan sykling som livsstil forsøkes formidlet til andre grupper. Men også Clear Channels utvikling av bysykkelen til ”smarte” bysykkelsystemer kan betraktes som en form for subpolitikk fordi de kommer de lokale myndigheter i forkjøpet ved selv å utvikle slike systemer i forkant for eventuelle vedtak om anskaffelse.

Når jeg har trukket frem begrepet livspolitik (Giddens 1991) er det ikke fordi anskaffelse av en kommunal bysykkelordning nødvendigvis trenger å være livspolitik, men heller at dette tiltaket er av en slik karakter at det befinner seg innenfor samme felt. Med andre ord handler det i stor grad om miljø, helse og trivsel der det er opp til den enkelte å ta valg om disse sakene. Beslutninger som den enkelte gjør om persontransport, mosjon, kosthold, og så videre, kan være livspolitik.

Social marketing (Rogers 2003) kan betegne myndighetenes initiativ å bringe temaer knyttet til livspolitik på dagsordenen. Denne politikken vil søke å hjelpe befolkningen til å ta de rette valgene i saker om omhandler helse og miljø, og livskvalitet generelt. Bauman (2006: 83) sier at myndighetene i senmoderniteten ikke kommanderer men må bruke overtalelseskunst ved å lokke og forføre. Hvis bysyklene betraktes som et utslag av social marketing så kan det samtidig også tolkes som et forsøk på å spille på en diskurs der man gjør enkeltmennesker ansvarlige for miljøproblemene forbrukersamfunnet medfører. Med andre ord at ansvaret flyttes til individnivå, og at myndighetene fraskriver seg sitt ansvar (Straume 2002).

## **6.06 Trivselselementet**

Som intervjudataene viser så finner alle noe de liker ved ordningen. Dette er trolig også sentralt hvis vi skal kunne gi en enkel forklaring på bysyklens popularitet hos politikerne. I tillegg ser det ut til at konseptet bysykler er av en slik karakter at det grunnideen er intuitivt lett å forstå. Det er forøvrig også grunn til å merke seg er at betegnelser som *trivsel* og *trivelig* nevnes så ofte i sammenheng med bysykler. Som vist er også dette noe som går igjen i flere av avisomtalen om bysykler. Man får inntrykk av at bysykler er en medievennlig ”gladsak”. Bysykkelordningen oppfattes generelt som et trivelig innslag i bybildet.

Så om det skulle være av underordnet betydning om bysykkelordningen fører til mindre biltrafikk, er det viktig at bysyklene er på gaten og at de blir brukt. Så selv om den bakenforliggende intensjonen om å øke andelen syklistene i Oslo sentrum ikke skulle kunne innfris, så mener informantene at bysyklene likevel et tiltak som har livets rett, ikke minst fordi tilbudet vitterlig har blitt godt mottatt av publikum, faktisk så godt at driftselskapet har sett seg nødt til å innføre begrensninger på antallet brukere. Når tilbudet på samme tid oppfattes som en sjenerøs invitt til publikum om bedre helse og trivsel, servicetilbud, turisme og så videre, vil trolig forslag om å fjerne tjenesten sitte langt inne. Som en av informantene sier: ”Jeg tror ikke det ville bringe mange fjær i hatten hvis man gikk på talerstolen og sa at dette er man prinsipielt i mot”<sup>48</sup>.

### 6.07 Signalbærere

Det må presiseres at det kan være skiller mellom det ulike politiske partiene i måten bysyklene betraktes. Jeg har for enkelthetskyld valgt å ikke vektlegge dette. Men det må sies at miljøaspektet stikker seg frem som den viktigste faktoren som brakte ideen om bysykler inn på den lokalpolitiske dagsorden selv om den reelle miljømessige nytten viser seg å være av underordnet betydning. Det faktum at bysyklene er svært synlige i bybildet ser ut til å være en annen viktig årsak til politikernes sans for bysykler. De kan signalisere at man har gjort noe for miljøet. Selv om det ikke den enkelte politikers private motivasjoner som står i fokus her, kan man merke seg at en av informantene meddeler at bysyklene en påminning om at man har gjort et lite skritt i retning av å få flere til å sykle.

Man har her klart å iverksette et politisk vedtak som både *gjør* noe, altså leverer en populær tjeneste og samtidig *sier* noe, som kan være signaler om at man i denne byen er opptatt av bærekraftig utvikling og bymiljø. Når bysykkelordningen i tillegg ikke oppfattes å kunne være til skade for noen blir dette nærmest den optimale sak (Brox 1993). Bærekraftig utvikling er et abstrakt begrep som kan behøve konkrete og synlige tiltak. Bysyklene kan derfor fungere som iøynefallende symboler på en politikk i retning av en bærekraftig samfunnsutvikling. Man kan tenke seg at koden

---

<sup>48</sup> Intervju 14.12. 2006.

og symbolikken både retter seg direkte mot publikum, altså Oslos egen befolkning og også mot eventuelle tilreisende. I tillegg kan det tenkes at initiativtakere på det tidligste stadiet så for seg et signal til Oslos politikere om å satse på sykkeltilrettelegging. Altså en kommunikasjon av alternative verdier. Med tanke på at politisk makt i senmoderniteten i stor grad handler om formidling av symboler og koder i et nettverksaktig samfunn (Castells 2009) kan bysyklene for sykkelforkjempere og politikere med miljøengasjement betraktes som symbolbærere for bestemte typer bypolitikk. Det må imidlertid skytes inn at intervjudataene i liten grad kan tolkes dit hen at informantene selv betrakter bysyklene som signalbærere i en strategi for økologisk kommunikasjon.

### **6.08 Miljøestetikk**

Men det kan likevel være grunn til å spørre om bysyklene også kan være et formål i seg selv, bare i kraft av å være tilstede i byrommet. Hvor stor betydning en eventuell tegnverdi (Lash & Urry 1994) har for at bysyklene har blitt anskaffet er vanskelig å vurdere. I miljøsammenheng blir den rent instrumentelle nytten vanskelig å anslå. Så hvis objektet ikke er et middel så har det kanskje heller ikke noe bestemt formål (Lash 1999).

Selv om det kan virke søkt å snakke om estetikk i denne sammenhengen, kan fortellingen om ”den økologiske byen” eller ”sykkelbyen” ha et estetisk uttrykk gjennom forestillinger om hvordan en økologisk by vil arte seg. Den nye interessen for byens ”myke” arkitektur og en aktiv ”gjenfortrylling” av byen (Robins 1997) bygger på denne typen forestillinger. Mye av motivasjonen for bysykler blant politikere ser ut til å bygge på fortellingen om en roligere, grønnere og mer harmonisk by, kanskje også som et utslag av nostalgiske forestillinger noen tiår tilbake i tid.

### **6.09 Sykkelfellesskap**

Et beslektet perspektiv er at det implisitt foreligger en intensjon å bygge opp om fellesskapsfølelsen av et ved hjelp av slike tiltak som bysykler. At det var et forsøk på å styrke eller gjenskape det lokale fellesskapet var den første tanken som slo meg da jeg ble oppmerksom på de mange forsøkene med sykkeldelingsordningene i begrenset

skala og med løse sykler, slik som ble gjort blant annet i Fredrikstad. På den måten kan miljøbevissthet også bli et felles prosjekt som alle kan inviteres til å ta del i. Den økte interessen for miljøet, både lokalt og globalt, kan da fungere som en basis for å konstruere en følelse av solidaritet mellom borgerne, fordi miljøet er noe alle kan ha interesse av å ivareta (Brand 1999).

### **6.10 Å skape en sykkelkultur**

Ut fra et slik resonnement kan også en viktig motivasjonsfaktor for initiativtakerne av de forskjellige bysykkelordningene være knyttet til å ønsket om å skape en sykkelkultur slik man kan finne i Danmark og Nederland. Det kan da tenkes at dersom flere får muligheten til å prøve bysykling uten terskelen som anskaffelse og vedlikehold av en sykkel medfører, kan det på sikt åpne for flere syklistere. Slik sett kan innbyggerne selv få oppdage syklingens fortrinn i byen. Man kan ut fra en slik fremstilling se en viss logikk, der det satses på at sykling kan bli en voksende trend i befolkningen. Som det blir sagt i et av intervjuene: Det at ”du kan ta T-banen til ett sted og bruke bysykkel videre er jo da på en måte kulturskapende og også sykkelgenererende aktivitet”<sup>49</sup>. Det er derfor av stor betydning at ordningen skal være populær og bli flittig benyttet. I den sammenheng er det også viktig for kommunen at ordningen fungerer tilfredsstillende, at brukerne er fornøyde og oppfatter tjenesten som velfungerende.

### **6.11 Spredning av en idé**

Som jeg har vist har den generelle interessen for bysykkelordninger spredd seg, først gjennom lokale initiativer av gjør-det-selv-karakter, via en økende interesse fra lokale miljøengasjerte politikere, og videre til private aktører som så har videreutviklet konseptet. Det er grunn til å anta at Internettets fremvekst har hatt en viss betydning for denne utviklingen. Dette gjelder både spredningen av selve ideen over de mange nettfora som omhandler miljøvern, og på den annen side, utviklingen som går på de teknologiske løsningene. På et tidspunkt har ideen begynt å leve sitt eget liv, og etter hvert har også lokale myndigheter fanget opp disse strømningene. Her ser man at

---

<sup>49</sup> Intervju 15.11. 2007



arbeidet med bærekraftig utvikling og Lokal Agenda 21 har vært en drivkraft for å utvikle mer bærekraftige transportløsninger. Innovasjoner spres i sosiale nettverk og her finnes flere slike, blant annet Sykkelnettverket. Også det tidlige LA21-arbeidet med Fredrikstad-erklæringen kan ses som et nettverk for utvikling og kommunikasjon av nye ideer.

## **6.12 Kooptering**

Hvis vi går tilbake til beskrivelsen av de litt eksperimentpregede tidlige forsøkene på å plassere løse sykler ut i byrommet uten noen form for adgangskontroll, så kan det fremstå som en litt naiv tankegang, men samtidig går det an å bli fascinert av viljen til likevel å forsøke. Når vi ser på de mange småskalainitiativ på forsøksstadiet ser det ut til å være sterke ønsker om å skape noe konkret og synlig som kan stå som et fremtidsrettet initiativ for et bedre bymiljø. Sykkelen har fått sin renessanse som miljøsymbol gjennom sin diametrale motsetning til bilen. Den er et eksempel på ”grønn” materialitet som har en spesiell plass i et tenkt økologisk samfunn (Horton 2006) eller eventuelt i en utopi. Når bysykkelordningen som fenomen utvilsomt har opphav i den sosiale bevegelsen av ulike miljøverngrupperinger er det nærliggende å konkludere med at disse uavhengige gruppene faktisk har fått gjennomslag for en av sakene sine.

Men samtidig må det tilføyes at bysyklene, fra å være en materialisert form for miljøengasjement og kritikk av bilkulturen til å bli strømlinjeformede kommersielle foretak, har mistet mye av det motkulturelle innholdet og den kritiske brodden. De har slik sett blitt upolitiske ved at de i diffusjonsprosessen har blitt kooptert, innkorporert og kommersialisert. Å betrakte bysykkelordningen som et bevisst forsøk på kooptering blir å ta det for langt. Men det kan være et poeng å ha slike perspektiver som et bakteppe når det tilsynelatende går langsomt med å tilrettelegge for sykling og med å legge restriksjoner på bilbruk, som er et område med større konfliktpotensial.

## **6.13 Symbolpolitikk og simuleringspolitikk**

Når det snakkes som symbolpolitikk er det ofte en kritikk av en ineffektiv politikk som mest tjener som et ”surrogat” og et tegn på manglende vilje eller evne til å handle. Dette er ikke noe ukjent fenomen og kan således være mulig å avdekke. Med

simuleringspolitikk derimot, skapes et mer troverdig inntrykk av at man tar ansvar i miljøspørsmålet, samtidig som man egentlig fortsetter som før (Blühdorn 2007). Et spørsmål blir da om tiltak som bysykkelordninger i praksis kan tjene den hensikt å ”grønnvaske” en samferdselspolitikk som i praksis innebærer en forsatt økning i biltrafikken, slik det går frem av Transportøkonomisk institutts prognoser <sup>50</sup>. Å fremstille simuleringspolitikk som en bevisst strategi fra myndighetenes side blir å overdrive – det er kanskje riktigere å betrakte det som en strukturell effekt (Blühdorn 2007). Men man kan spørre om ikke et lokalt tiltak som bysykler til en viss grad kan overskygge det faktum at arbeidet med å tilrettelegge for syklistene ikke har vært noen prioritert oppgave i Oslo. Til tross for de langsiktige visjonene og at man kjenner prinsippene for en bærekraftig utvikling, ser det ut til å være lang vei frem til vi ser en substansiell endring i både utslipp av CO<sub>2</sub> og overgang til bærekraftige transportformer.

#### **6.14 Stedsmarkedsføring**

Et lignende kritisk perspektiv kan være at bysyklene implisitt er et forsøk på å etterligne noen sider av det bymiljøet som mange kjenner fra steder som København og Amsterdam, som gjerne assosieres med nettopp syklistene i gatene. Å forsøke å gjenskape noe av denne kulturen ved å tilby gratis lånesykler kan også minne om en form for simulering. En slik påstand kan selvsagt verken bevises eller motbevises. Turisme ble nevnt av enkelte av informantene som én av flere grunner for å anskaffe bysykler. Det er en kjent sak at Københavns ”bicycler” har skaffet byen mye publisitet internasjonalt. På samme tid er det mye som tyder på at flere av de norske bysykkelforsøkene i kommunal regi ikke utelukkende dreier seg om helse, miljø og trivsel, men også handler om en slags ”grønn” stedsprofilering. Også sparkstøttinger til utlån i Tromsø vitner om viktigheten av å finne på noe nytt for å få oppmerksomhet. Et annet eksempel er Vinterlekene på Lillehammer der det ble kjøpt inn sykler til gratis utlån. Det var bestemt at OL på Lillehammer skulle ha en miljøprofil. Men tiltaket ble avskaffet kort tid etter lekenes slutt.

---

<sup>50</sup> TØI rapport 888/ 2007

## 6.15 Reklame

Det er dokumentert at bysyklene i Oslo kom inn bildet i sammenheng med Kommunedel plan for indre by<sup>51</sup>, og foreslått sammen med tiltak for å tilrettelegge for sykkel og kollektivtransport for å redusere biltrafikken. De var en del av en større ”pakke” med ulike tiltak. Men i motsetning til de andre tiltakene fremstår bysykkelordningen som noe annet enn et middel for å faktisk redusere biltrafikken.

Jeg har vært inne på hvilke effekter som forventes av bysyklene på det trafikale og det holdningsmessige planet. Og er det én effekt av bysykkelordningen man med en viss sikkerhet kan forutse er det at de fører til mer reklame i byrommet, og enkelte av informantene medgir at dette er en uheldig bivirkning, men de vil likevel forsvare denne formen for finansiering, da det ville være vanskelig å ta disse midlene fra kommunale budsjetter. Hvis man velger å se bort fra det økte innslaget av reklame i byrommet, så skulle det altså ikke være mange gode grunner for å være imot bysykler. Man kan med andre ord vanskelig argumentere mot dem selv om det ikke kommer noe ut av tiltaket når det gjelder det samferdselsmessige.

Men det må likevel kunne problematiseres at de mange gode intensjoner og det at syklene symboliserer miljø og sunne verdier faktisk er med på å legitimere den fremvoksende reklameformen utendørsreklame. Her har tydeligvis driftsselskapet Clear Channel Adshel skaffet seg et effektivt middel for å få plassert sine reklamevitruiner på nye steder. Vi ser her et godt eksempel på at næringslivet raskt har tatt inn over seg at varer og tjenester med ”grønn” profil kan bli en betydelig næring i vår refleksive tidsalder.

Som vist kan bysyklene betraktes fra flere ulike vinkler. I det siste kapitlet skal jeg gjøre en oppsummering for få bedre oversikt over kasuset Oslo bysykkel og om bysykkelordninger generelt.

---

<sup>51</sup> Oslo Kommune Byrådsak 839



## Kapittel 7. Konklusjoner

Jeg skal i dette avsluttende kapitlet trekke konklusjoner ved å oppsummere det viktigste fra analysekapitlet for så å spinne litt videre på konseptet bysykler i nåtid og i fremtid. Med utgangspunkt i sosiologisk fantasi (Mills 1970) og det tresidige perspektivet med individualisering, helhetsorientering og historisering (Engelstad m.fl. 2005) kan det slås fast at bysyklene er et produkt av flere ulike prosesser. De må ses i sammenheng med ulike motivasjoner, kulturelle og strukturelle faktorer og historiske forløp. Jeg har her ikke lagt størst vekt på enkeltpersoners motiver, men har fokusert på kulturelle orienteringer og diskursive mønstre i en tid med økt refleksivitet rundt miljø, helse og trivsel.

Jeg har i denne oppgaven forsøkt å besvare følgende spørsmål: Hva er formålet med Oslos bysykkelordning? Hvilke virkninger kan tiltaket ha, og hvorfor har syklene blitt så populære blant Oslos politikere?

### 7.01 De viktigste funnene

Det overordnede formålet med bysykkelordningen ser ut til å være tilrettelegging for at flere skal kunne bruke sykkel i Oslo sentrum. Utover dette finnes det mange andre oppfatninger om hva tiltaket kan tjene til. Alternativ transport er likevel det mest sentrale, og bysyklene kan knyttes til arbeidet for å redusere biltrafikken og dermed mindre skadelige utslipp og bedre levekår i byen.

Når det gjelder virkninger av bysykkelordningen forventer ikke informantene noen større trafikkmessige eller miljømessige effekter. Det blir mer tale om størrelser som er vanskelige å måle. Men enkelte ser for seg virkninger på sikt, i en kombinasjon med andre tiltak. Det beste argumentet for en bysykkelordning er trolig at det kan fungere som et kompletterende supplement til de kollektive transportmidlene. Bysyklene kan bidra til å fylle et transportbehov på steder der kollektivtilbudet ikke har tilstrekkelig dekning. På lengre sikt kan bysyklene sammen med andre tilretteleggingstiltak bidra til å bevisstgjøre at det finnes alternative transportformer. Slik sett kan bysyklene tenkes å fylle en kulturbyggende funksjon som kan oppmuntre flere til å sykle.

Jeg har også forsøkt å finne hovedårsakene til at Oslos politikere nesten samlet slutter opp om bysykkelordningen på tvers av politiske skillelinjer. En viktig funn er at alle ser ut til å finne noe de liker ved bysykkelordningen. Det synes å være flere motivasjonsfaktorer, men miljøet, i ordets mange ulike avskygninger, samt helse og trivsel ser ut til å ha vært de viktigste grunnene. At syklene for mange kan symbolisere en miljøvennlig og sunn livsstil er hevet over tvil. Man kan også tolke bysyklene som et utslag av estetisk refleksivitet (Lash 1994) der forståelsen av miljøbegrepet bygger på forestillinger om en mykere og mer harmonisk by. En annen plausibel forklaring er at konseptet er lett å forstå, at man nesten intuitivt fatter det essensielle ved ideen. Når det i tillegg ikke koster kommunen noe så er det vanskelig å tale i mot det.

Når det gjelder strukturelle faktorer må det tas med i vurderingen at den lokalpolitiske hverdag preges av knappe midler i en kommuneøkonomi der flere gode formål konkurrerer om de samme midlene. Samtidig må de politiske partiene opprettholde sin oppslutning blant befolkningen, politikere må sørge for å gjenvelges. Derfor kan upopulære, om enn nødvendige trafikkregulerende tiltak være vanskelig å få vedtatt. Bysykkelordningen synes derfor å være et tiltak som er en bortimot optimal sak, fordi den både *gjør* og *sier* noe samtidig som den tilsynelatende ikke skader noen på en lett synlig måte (Brox 1993).

## **7.02 Andre betraktninger**

Det er vanskelig å komme opp med en entydig, overordnet konklusjon om bysyklene. Kan det i det hele tatt gjøres noen slutninger om denne nyvinningen, og går det an å si hva en bysykkelordning egentlig handler om?

Bysykkelordningen kan handle om flere ting samtidig. Ikke minst handler bysyklene om hvordan lokalpolitikere forsøker å friste folk til å ta de rette valgene. Valg som kan sortere under Giddens' begrep livspolitik. Bysykkelordningen er et prosjekt som henvender seg til miljøbevisste, refleksive individer, men også til forbrukeren. Dette bekrefter, som mange har hevdet, at lokale myndigheters bidrag til lokalt miljøvern ofte dreier seg om tiltak rettet mot innbyggerne og deres livsstil. Derfor kan bysyklene passere som et slags miljøtiltak selv om effekten ikke betyr noe i en større sammenheng. Også det at syklene er signalbærere for alternative verdier og

således er den rake motsetning til det privatbilen står for, ser ut til å være en viktig del av forklaringen.

Mange av diskursene omkring bærekraftig utvikling ser ut til å i større grad vektlegge hvordan et bærekraftig samfunn vil se ut enn hva som konkret bør gjøres med miljøproblemene (Szerszynski 1996). Bysyklene kan ses som eksempler på et fremtidig bærekraftig samfunn basert på forestillinger om hvordan et slikt samfunn vil fortone seg materielt. Også forestillinger om fellesskapet kan trekkes frem. Interessen for lokalmiljøet kan fungere som et grunnlag for å konstruere en følelse av solidaritet mellom borgerne fordi miljøet er noe som er felles (Brand 1999).

Bysykkelordningen er en ”spin-off”, fra sosiale bevegelser som har vært kritisk til den dominerende bilkulturen og de problemene den skaper, både lokalt og globalt. Med den senere utviklingen av konseptet har bysyklene tilsynelatende blitt upolitiske, og har dermed mistet mye av sin brodd mot bilismen.

Gir det mening å snakke om simulering i tilfellet med Oslo bysykkel? Man kan tolke bysyklene som et forsøk på å fremstille byen som mer miljøvennlig enn den i virkeligheten er. Jeg har beskrevet stedsmarkedsføring som en strategi som går ut på å presentere en selektiv lesning av byen til bruk for politiske eller økonomiske formål (Pacione 2001). Å utforme særskilte stedsmyter er en del av en slik selektiv presentasjon (Robins 1997).

Kan vi med noen grad av sikkerhet si noe om virkninger av bysykkelordningen i Oslo? Hvis vi går tilbake til innledningskapitlet og tematikken rundt reklame i byrommet kan det innvendes at det eneste som med en viss sikkerhet kan sies om eventuelle virkninger av bysykkelordningen på dette tidspunkt, er at bysyklene har medført et nytt innslag av reklameflater som ellers ikke ville vært der. Ironisk nok i miljøets navn, så å si. Så man kan hevde at bysykkelen både som populær og etterspurt tjeneste sammen med reklameflatene den medfører, retter seg mot befolkningen som konsumenter av varer og tjenester.

### **7.03 En global trend?**

Det kan sies at bysykler er en nyvinning som vi i dag ikke med sikkerhet kan forutsi rekkevidden av. Er det et blaff eller noe som har kommet for å bli? Det er stor forskjell på større trendmessige utviklingstrekk og kortvarige trender, også kalt diller (Frønes og Brusdal 2000). Det gjenstår å se om bysykkelordningene kommer til å bli

permanente, eller om de etter hvert mister nyhetens interesse. Men når betydningsfulle byer som Paris og Barcelona har anskaffet slike systemer kan mye tyde på at fenomenet vil spre seg videre. Som tidligere nevnt har den europeiske satsingen på bysykler fått stor oppmerksomhet i USA, og det samme er tilfellet i det sørøstlige Asia. En grunn kan være at bysykkelordninger fungerer som markører for en satsing på tilrettelegging for sykkel som transportmiddel. Da blir bysyklene et kjennetegn på nye politiske tendenser i trafikkplanleggingen, slik tilfellet har vært i Paris. I Oslo derimot ser det ut til å være en høyere terskel for utbygging av sykkelveier og infrastruktur i tillegg til motvilje mot å legge restriksjoner på parkering og biltrafikk i de indre bydelene.

#### **7.04 Nye bruksområder for teknologien**

Jeg tror de fleste oppfatter bysykkelordningen som fremtidsrettet. Det at den fremstår som en nyhet appellerer trolig til politikere, byråkrater og potensielle brukere. Litt frem i tid kan modellen med selvbetjent sykkelutlån finne andre anvendelsesmåter. Det for eksempel dukket opp planer om selvbetjente systemer for bildeling, inspirert av bysykkelordningens nettverksprinsipp. Som professor ved Harvard universitet, Andrew McAfee, skriver i sin blogg<sup>52</sup> så er de nye IP-baserte systemene allerede ferdig utviklet. Det er bare å ta dem i bruk, og da er det nesten fantasien som setter grenser for anvendelsen. Sosiologisk interessant er det også at dagens bysykkelordninger, i de mange ulike design og utgaver, ikke har vokst frem som resultat av en overordnet plan, men mer som en prosess der flere ulike, både frivillige lokale aktører og sosiale bevegelser sammen med politikere og næringsliv har bidratt på sine ulike måter. Bijkers (1995) teori om sosio-teknisk endring bygger på at ulike aktører på sine forskjellige måter bidrar med små forbedringer som samlet genererer et større fremskritt. Da internett-teknologien ble utviklet var det for eksempel ikke med tanke på å drive systemer for sykkeldeling.

---

<sup>52</sup> [http://blog.hbs.edu/faculty/amcafee/index.php/faculty\\_amcafee\\_v3/2007/08/](http://blog.hbs.edu/faculty/amcafee/index.php/faculty_amcafee_v3/2007/08/)



### **7.05 Hva skal man mene om bysyklene?**

Bysyklene er vanskelig å plassere inn i noen entydig kategori. De er ikke enten miljøtiltak, helsefremmende tiltak eller transporttjeneste. De er mange ting på en gang, og derfor finner alle noe de liker ved bysyklene. Det er ikke lett å argumentere mot slike tiltak som tilsynelatende har så mange gode sider. Imidlertid er det på sin plass å påpeke at her stables flere mulige gode formål så å si i høyden slik at om et argument trekkes i tvil vil, det finnes et vell av andre gode intensjoner og formål. Men de fleste er ikke kvantifiserbare. Da er det vanskelig å si om bysykkelordningen har noe egentlig formål. Hvis målet er å få flere til å sykle burde man kanskje evaluere om så faktisk skjer. Det bringer tankene hen på hva Scott Lash sier om objektets endrede status i den annen modernitet. Når objektet ikke er et middel så har det heller ikke noe formål (Lash 1999).

For driftselskapet Clear Channel Adshel er formålet med bysyklene å få adgang til nye steder til å utplassere reklameboards, og bysyklene kan derfor sies å fungere som en slags trojanske hester som sikrer reklamen adgang til steder der det ellers ikke ville være tillatt. Men selv om politikerne tydeligvis har blitt forført av tanken på en ”kostnadsfri” bysykkelordning er det kanskje lettvindt å avskrive slike tiltak som nytteløse. Oppmuntring fra myndighetens side til sykling, energisparing, gjenbruk og så videre, kan på sin måte bidra til en økt bevisstgjøring. En bysykkelordning kan også forplikte til å satse mer på annen tilrettelegging for syklister og gående. Samtidig er det grunn til å understreke at de store endringene må komme på andre plan. Det er de strukturelle årsakene til miljøproblemene – den forbruksdrevne økonomien – som driver utviklingen i gal retning.

### **7.06 Avslutning**

Sett under ett kan bysyklene forstås som et såkalt tegn i tiden. Et samspill mellom tyngre miljøhensyn knyttet til klodens tilstand, kombinert med senmoderne, eventuelt postmoderne kulturelle orienteringer, sammen med økonomiske faktorer i en postindustriell kontekst, inkludert profittmotiverte aktører i næringslivet sammen med nødvendigheten av å handle eller vise handling fra lokale myndigheters side. Bysyklene ble skapt gjennom initiativer fra enkeltindivider og sosiale bevegelser og brakt inn i politikken av lokalpolitikere, og har resultert i dagens bysykkelordninger som dermed blir et refleksivt prosjekt både i form av en reflekskarakter etter Becks

forståelse (1994) eller i lys av den institusjonaliserte refleksivitet med produksjon av kunnskap om miljøskadelige praksiser som Giddens vektlegger, i tillegg til den estetiske refleksivitet som Lash beskriver. Om bysyklene innevarsler begynnelsen på et "Ecotopia" gjenstår å se.

## Litteraturliste

- Barker, Chris (2003), *Cultural Studies. Theory and Practice*, London: SAGE Publications.
- Baudrillard, Jean (1983), *Simulations*. New York: Semiotext (e).
- Bauman, Zygmunt (2006), *Flytende modernitet*. Oslo: Vidarforlaget.
- Beck, Ulrich, (1996), *Att uppfinna det politiska*. Göteborg: Daidalos
- Beck, Ulrich, Anthony Giddens & Scott Lash, (1994): *Reflexive Modernization*. Cambridge: Polity Press.
- Beck, Ulrich (1992), *Risk Society. Towards a New Modernity*. London: SAGE Publications.
- Beck, Ulrich (1994), "The Reinvention of Politics: Towards a Theory of Reflexive Modernization" i Beck, Ulrich, Antony Giddens & Scott Lash: *Reflexive Modernization*. Cambridge: Polity Press.
- Bijker, Wiebe E. (1995), *On Bikes, Bakelites and Bulbs: Towards a Theory of Socio-Technical Change*, Cambridge, Ma.: MIT Press.
- Bjørnæs, Trygve (2002), "Miljøvernstillinger og LA21 – Hva er status i dag?" i Aall, Carlo, Karl Georg Høyer og William M. Lafferty (red.), *Fra miljøvern til bærekraftig utvikling*. Oslo: Gyldendal akademisk.
- Blindheim, Trond, Gorm Kunøe og Beathe Stangeland (2001), *Utendørsreklame*. Oslo: ScanForum AS

- Blühdorn, Ingolfur (2007), "Sustaining the Unsustainable: Symbolic Politics and the Politics of Simulation" i: *Environmental Politics*. Vol. 16, No. 2, 251-275, April 2007.
- Brand, Peter (2004), "Urban environmentalism in context: case studies from Birmingham (UK), Lodz (Poland) and Medellin (Colombia)". Arbeidsnotat. Upublisert.
- Brand, Peter (1999), "The Environmental and Postmodern Spatial Consciousness: A Sociology of Urban Environmental Agendas." i *Journal of Environmental Planning and Management*, 42 (5) 631-648, 1999.
- Brox, Ottar (1993), "Politiske gjerninger som kommunikasjon" i Rasch, Bjørn Erik: *Symbolpolitikk og parlamentarisk styring*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Callenbach, Ernest (1990), *Ecotopia*. New York: Bantam Books.
- Castells, Manuel (2009), *Communication Power*. Oxford: Oxford University Press.
- Della Porta, Donatella & Mario Diani (1999), *Social Movements. An Introduction*. Oxford: Blackwell Publishers.
- DeMaio, Paul (2001), *Smart Bikes: Public Transportation for the 21<sup>st</sup> Century*. Upublisert (<http://members.aol.com/humorme81/demaio-paper.pdf>)
- DeMaio, Paul (2000), "Bycyklen" – *Copenhagen's City Bike Program*. Upublisert (<http://members.aol.com/humorme81/citybike.htm>)
- DeMaio, Paul & Jonathan Gifford (2004), "Will Smart Bikes Succeed as Public Transportation in the United States?" i *Journal of Public Transportation*. Vol. 7 No. 2, 2004.
- Døygard, Heino (1994), *Cykelleksikon*. København: Gyldendal

- Edelman, Murray (1964), *The Symbolic Uses of Politics*. Urbana: University of Illinois Press.
- Engelstad, Fredrik, Carl Erik Grennes, Ragnvald Kalleberg og Raino Malnes (2005), *Introduksjon til samfunnsfag*. Oslo: Gyldendal akademisk
- Fog, Jette (2004), *Med samtalen som utgangspunkt*. København: Akademisk Forlag
- Frønes, Ivar (2001), *Handling, kultur og mening*. Bergen: Fagbokforlaget.
- Frønes, Ivar og Brusdal, Rangnhild (2000), *På sporet av den nye tid*. Bergen: Fagbokforlaget.
- Furness, Zachary Mooradian (2005), *Put the Fun Between Your Legs!: The Politics and Counterculture of the Bicycle*. University of Pittsburgh Faculty of Arts and Sciences.
- Gibbins, John R & Reimers, Bo (1999), *The Politics of Postmodernity*. London: SAGE Publications.
- Giddens, Anthony (1990), *The Consequences of Modernity*. Stanford University Press.
- Giddens, Anthony (1991), *Modernity and Self-Identity*. Cambridge: Polity Press.
- Giddens, Anthony (1994), "Living in a Post-Traditional Society" i Beck, Ulrich  
Anthony Giddens & Scott Lash: *Reflexive Modernization*. Cambridge: Polity Press.
- Giddens, Anthony (1997), *Modernitetens konsekvenser*. Oslo: Pax Forlag.
- Giddens, Anthony (2001), *Sociology*. Cambridge: Polity

- Giugni, Marco G, Doug McAdam & Charles Tilly (1998), *From Contention to Democracy*. Oxford: Rowman & Littlefield Publishers.
- Hannigan, John A (1995), *Environmental Sociology*. London: Routledge.
- Hajer, Maarten (1995), *The Politics of Environmental Discourse*. Oxford: Oxford University Press.
- Harvey, David (1989), *The Condition of Postmodernity*. Oxford: Blackwell.
- Horton, Dave (2006), "Environmentalism and the Bicycle" i *Environmental Politics*, Vol. 15, No. 1, 41 – 58, februar 2006.
- Høyer, Karl, G (1997), "Mobilitet, transport og bærekraftig utvikling". I Lafferty, William M, Oluf Langhelle, Pål Mugås, Mari Holmboe Ruge (Red): *Rio +5. Norges oppfølging av FN-konferansen om miljø og utvikling*. Oslo: Tano Aschehoug.
- Illich, Ivan (1973), Illich, Ivan. *Tools for Conviviality*. New York: Harper and Row.
- Jacobsen, Dag Ingvar (2000), *Hvordan gjennomføre undersøkelser*. Kristiansand: Høyskoleforlaget.
- Jenner, Eric (2005), *Greenwashing: Visual Communication and Political Influence in Environmental Policy*. M.M.C, Louisiana State University.
- Jørgensen, Jan (1997), "Makt, motmakt og miljø. Miljøbevegelsen i møte med den koopterende stat" i Nilsen (Red.) *Miljøsosiologi*.
- Kvale, Steinar (1997), *Det kvalitative forskningsintervju*. Oslo: Gyldendal Akademisk.
- Lash, Scott; Bronislaw Szerszynski & Brian Wynne (Red.) (1996), *Risk Environment and Modernity*. London: SAGE Publications.

- Lash, Scott & Urry, John (1994), *Economies of Signs and Space*. London: SAGE Publications.
- Lash, Scott (1994), "Reflexivity and its Doubles: Structure, Aesthetics, Community", i Beck, Ulrich, Antony Giddens, Scott Lash: *Reflexive Modernization*. Cambridge: Polity Press.
- Lash, Scott (1999), *Another Modernity, a Different Rationality*. Oxford: Blackwell.
- Maffesoli, Michel (1991), "The Ethics of Aesthetics" i *Theory, Culture & Society*, nr 8.
- Marshall, Catherine & Gretchen B. Rossman (1999), *Designing Qualitative Research*. London: SAGE
- Melucci, Alberto (1989), *Nomads of the Present*. Philadelphia: Temple University Press.
- Mills, Wright C. (1970), *The Sociological Imagination*. Harmondsworth: Penguin.
- Müller, Hans Jacob (1997), "Almenningens komedie" i Nilsen, Ann (red.), *Miljøsosiologi – Samfunn, miljø og natur*. Oslo: Pax Forlag A/S.
- Naisbitt, John (1982), *Megatrends*. New York: Warner Books.
- Nilsen, Ann (1997), "Introduksjon: Miljøsosiologiske tema og perspektiver." i Nilsen, Ann (red.), *Miljøsosiologi – Samfunn, miljø og natur*. Oslo: Pax Forlag A/S.
- Oliver, Pamela E. & Daniel D. Myers (1998), *Diffusion Models and Cycles of Protest as a Theory of Social Movements*. Arbeidsnotat. Upublisert
- Otnes, Per (1994), *Can we support ourselves by driving to each other?* Oslo: Institutt for sosiologi og samfunnsgeografi, Universitet i Oslo. Upublisert

- Pacione, Michael (2001), *Urban Geography*. London: Routledge.
- Pepper, David (2005), "Utopianism and Environmentalism" i *Environmental Politics*. Vol 14 No 1,3-22 Feb. 2005
- Robins, Kevin (1997), "Byens fanger: Hva i allverden er en postmoderne by?" i Pløger, John (red.) *På sporet av byen*. Oslo: Spartacus Forlag.
- Rogers, Everett M. (2003), *Diffusion of Innovations*, New York: Free Press.
- Roos, J.P. (1999), "Life Politics: More Than Politics and Life (Style)?" Notat Upublisert: <http://www.valt.helsinki.fi/staff/jproos/index.htm>
- Rosen, Paul (2002), "Up the Vélorution: Appropriating the Bicycle and the Politics of Technology." i Eglash Ron, Julien Bleecker, Jennifer Croissant, Rayvon Fouché & Giovanna Di Chiro *Appropriating Technology*. University of Minnesota Press.
- Silverman, David (2001), *Interpreting Qualitative Data*. London: SAGE Publications.
- Stortingsmelding nr. 58 (1996-97), *Miljøvernpolitikk for en bærekraftig utvikling. Dugnad for Framtida*. Miljøverndepartementet.
- Straume, Ingerid S (2002), "Den avpolitiserende miljøpolitikken." i *Samtiden* nr. 2 2002.
- Thagaard, Tove (2003), *Systematikk og innlevelse. En innføring i kvalitativ metode*. Bergen: Fagbokforlaget.
- Urry, John (2000), *Sociology Beyond Societies: Mobilities for the Twenty-first Century*. London: Routledge.



Urry, John (2004), "The System of Automobility". i *Theory, Culture & Society*. Vol 21 (4/5): 25-39 London: SAGE

Aall, Carlo, Karl Georg Høyer og William M. Lafferty (red.) (2002), *Fra miljøvern til bærekraftig utvikling*. Oslo: Gyldendal akademisk.

Alle kilder som er brukt i denne oppgaven er oppgitt.

Oppgaven inneholder 26983 ord.