

MASTEROPPGAVE

Emnekode:
BE328E

Navn på kandidat:
Kaja von Kwetzinsky-Stetzenkow

*Sykkelens geniale enkelhet og kunsten å komme seg til jobb:
en økofilosofisk undersøkelse av jobbsyklingens dypere mening.*

Dato: 1.juni 2017

Totalt antall sider: 84

Abstract

The title of the thesis is: *The Ingenious Simplicity of the Bike and the Art of Getting to Work: an Ecophilosophical Survey of the Deeper Meaning of Commuting by Bike.*

It investigates how the bicycle, in general, can be considered Deep Ecological technology and specifically how valuable it is as a tool for transportation, for those who choose it. Based on the assumption that Oslo has great potential as a bicycle city, the investigation focuses on Oslo municipality's bicycle strategy and on people who commutes by bike in the Oslo area. Based on elements from the ecophilosophies of Arne Næss, Nils Faarlund and Sigmund Kvaløy Setreng and principles in ecological economics, Deep and Shallow Ecology is described.

The main problem statement of the assignment is: *What role can job cycling play in the light of Deep and Shallow Ecology?* This is investigated through two research questions. Research question 1 deals with the bike's technology: *How does the bike's technology, in comparison with the technology of the car, assimilate with Deep Ecology?* The survey is based on secondary data from the Oslo municipality's bicycle strategy, and important theoretical issues regarding how this technology is treated in ecophilosophy. The technology of the car and the bike is compared with hard and soft technology and Ernst Friedrich Schumacher's intermediate technology. The bike's simple technology is in accordance with Deep Ecology whereas the technology of the car is not. Bike technology can be characterized as soft and intermediate technology. Research question 2; *what kind of values are important regarding the active choice of a Bike as the main transportation to get to work?* is answered based on dialogues with people who cycle to work regarding their experiences related to getting to work by bike. The survey shows that all the while the people who commute by bike do not necessarily have a distinct perspective on what values are important to them, they describe a multitude of values associated with their cycling, not only the instrumental values. In Deep Ecology, intrinsic values has an important position, for nature as well as for culture. This is important in discussing the deeper meaning of commuting by bike.

In addition, what type of evaluations that triggers this choice of commute is examined. Charles Taylor's descriptions of strong and weak evaluations form the theoretical basis in assessing this. Human as part of the whole is essential in Deep Ecology and the last part of the analysis is about to what extent the job cyclists relate their activity to the Earth as a whole when describing why it is valuable for them to bike to work.

*Salige er de syklende. I fullsommerfryd
svever de, nesten to meter over bakken
I dirrende solpletteringlende speil av hete
mens lyset dasker dem muntert over ansiktene
lattermilde i sykkelbjellens løvrom*

*Salige er de syklende. I sjøer av duft
gjennom marker som svimer i kornsus og sol
I nedoverbakkens frinav, med håret i vinden
Overalt, selv inne i skogen, hører de den store
sangflaten havet suse i løvtaket over dem*

*Salige er de som sykler. I blaff av lykke
forenes de med selve jordens dufter: Aften
Varm august. De sykler rett opp på himmelen
slenger syklene fra seg mellom stjernebildene
der de hjul mot hjul blir liggende og spinne*

Stein Mehren, 2002

Forord

En tidlig høstmorgen da jeg salig suste av gårde på sykkel, på vei til jobb slo det meg hvor mangfoldige de positive aspektene ved det å sykle til jobben er og hvor genialt, enkelt og meningsfullt det oppleves. Med hodet i studiene koblet jeg raskt linken til økologisk økonomi og spiren til denne oppgaven var sådd. Kunnskapen jeg har fått gjennom studiet i økologisk økonomi ved Nord Universitet har gjort at jeg ser mange hverdagsfenomener i annet lys og de får dypere mening enn de hadde før. Økofilosofi er en del av pensum og møtet med faget har ført til økt bevissthet rundt mitt verdisyn. Jeg er stadig i prosessen med å finne kjøl og ror for tankene mine. Eller pedaler og styre.

Filosoferingen om jobbsyklingens dypere mening tok etterhvert mer form, og etter å ha sortert tankene og fått dem ned på papiret presenterte jeg ideen for min gode veileder Are Severin Ingulfsvann. Gjennom gode samtaler på kontoret i Bodø og mailutveksling under hele prosessen med masteroppgaven har han veiledet meg på fantastisk vis mot ferdig oppgave. Tusen takk, Are! Du har satt tankene i sving og bidratt til stø kurs framover.

Jeg er dypt takknemlig for at jeg har fått muligheten til å gjennomføre masterstudiet og dette prosjektet, det hadde ikke vært mulig uten mannen min, Aslak, sin tålmodighet, kjærlighet og samarbeid i hverdagen. Denne oppgaven er til deg, som jeg sykler verden med og til barna våre, som stadig øver seg på balansesykkel. I tillegg til dere har mamma vært helt uunnværlig. Tusen takk, mamma, for Bodøturer og barnepass. Jeg vil også rette en takk til Ida og Ellen for vennskap og utfordrende, utviklende samtaler, alle medstudenter og venner for livet, mamma (igjen) og pappa for at dere støtter og tror på meg, søstrene mine for kjærlighet og korrekturlesing, Maren, for hjelp med engelsken, Åshild og Ylva for et spennende halvår med dere, både Fia og jeg har fått to nye venner og sist, men ikke minst alle jobbsyklistene jeg har snakket med, som stilte opp til intervju med glede og entusiasme.

Sammendrag

Denne oppgaven undersøker hvordan sykkelens generelt kan ses som dyp økologisk teknologi og spesielt hvordan sykkelens som transportmiddel for å komme seg til jobb er verdifullt for dem som velger det. Basert på antakelsen om at Oslo har stort potensial som sykkelby tar oppgaven utgangspunkt i Oslo kommunes sykkelstrategi og samtaler med folk som sykler til jobb i Oslo. Med utgangspunkt i elementer fra økofilosofiene til Arne Næss, Nils Faarlund og Sigmund Kvaløy Setreng og med økologisk økonomi som et bakteppe, beskrives dyp og grunn økologi.

Oppgavens problemstilling er: *Hvilken rolle kan jobbsykling spille i lys av dyp og grunn økologi?* Dette undersøkes gjennom to forskningsspørsmål. Forskningsspørsmål 1 omhandler sykkelens teknologi: *Hvordan passer sykkelens teknologi, sammenlignet med bilens, inn i dyp økologi?* Undersøkelsen tar utgangspunkt i data fra Oslo kommunes sykkelsatsning og viktige teoretiske momenter dreier seg om hvordan teknologien behandles i økofilosofi. Bilens og sykkelens teknologi sammenlignes ut fra hard og myk teknologi og Ernst Friedrich Schumachers tilpasset teknologi. Det er tydelig at sykkelens enkle teknologi passer bedre inn i dypøkologien enn bilens. Sykkelens teknologi kan karakteriseres som myk og tilpasset teknologi. Forskningsspørsmål 2; *hvilke typer verdier er viktige i valget om å sykle til jobb?* besvares med utgangspunkt i samtaler med et antall jobbsyklister om deres opplevelser med å komme seg til jobb ved hjelp av sykkel. Undersøkelsen viser at selv om jobbsyklister ikke nødvendigvis har et bevisst forhold til sitt verdisyn, beskriver de et mangfold av verdier ved jobbsyklingen som ikke bare er instrumentelle. I dypøkologien har egenverdi en viktig posisjon både for naturen og kulturen og dette diskuteres opp mot jobbsykling. I tillegg har hvilke typer vurderinger som ligger bak valget om å sykle til jobb blitt vektlagt. Charles Taylors beskrivelser av sterke og svake vurderinger danner det teoretiske grunnlaget for å vurdere dette. Menneskets plass i helheten er vesentlig i dyp økologi og undersøkelsene av forskningsspørsmål 2 avrundes med en drøfting rundt i hvilken grad informantene forholder seg til jorden som helhet når de beskriver hvorfor det er verdifullt for dem å sykle til jobb.

Innholdsfortegnelse

Abstract	i
Forord	iii
Sammendrag	iv
Oversikt over tabeller.....	vii
Oversikt over figurer	vii
Innledning	1
Bakgrunn.....	1
Problemstilling	3
Teori	4
Økologisk økonomi	4
Økonomi og natur.....	5
Økonomi og kultur.....	6
Økonomi og filosofi	7
Økofilosofi	7
Økofilosofi K.....	9
Dyp økologi	11
Fra mekanisk til organisk virkelighetsoppfatning, et paradigmeskifte	13
LVS og AKIS	14
Teknologi	16
Hard og myk teknologi.....	16
Tilpasset teknologi.....	17
Helhetstankegang	17
Mennesket som del av helheten	17
Verdier	18
Instrumentelle og iboende verdier.....	20
Verdipluralisme.....	20
Naturverdier	21
Kulturverdier.....	21
Instrumentell eller solidarisk fornuft og sterke eller svake vurderinger	23
Oppsummering	24
Metode	25

Strategi og forskningsdesign	26
Datainnsamlingsteknikk	26
Utvalg.....	27
Dybdeintervju	28
Gruppesamtale	28
Intervjuguide	29
Dokumentering.....	30
Transkribering.....	31
Gjennomføring av analysen	31
Datareduksjon	31
Presentasjon av empiri	31
Analyse og drøfting.....	32
Validitet	32
Refleksjon over egen rolle som forsker	32
Styrker og svakheter	33
Empiri. Jobbsykling fra jobbsyklistens ståsted	34
Verdier for individet	34
Livskvalitet	37
Opplevelser.....	38
Identitet og livsstil	39
Verdi i seg selv	40
Mål og middel.....	41
Verdier for samfunnet	41
Verdier for arbeidsgiver.....	44
Verdier for naturen.....	44
Sykkeltkultur	45
Bilisme versus syklisme.....	46
Analyse	47
Sykkelens teknologi	47
Sykkelen som tilpasset teknologi.....	50
Sykkelen som myk teknologi	51
Jobbsykling sett fra jobbsyklistens ståsted	53
Instrumentelle og iboende verdier	54
Sterke og svake vurderinger	59

Menneskets plass i helheten	60
Jobbsykling i grunn og dyp økologi	63
Oslo kommunes sykkelstrategi i dyp og grunn økologi	66
Konklusjon	67
Veien videre.....	67
Litteraturliste	69

Oversikt over tabeller

TABELL 1. OVERSIKT OVER UTVALGTE EGENSKAPER VED HARD OG MYK TEKNOLOGI.....	16
TABELL 2. BIL OG SYKKEL PRESENTERT GJENNOM UTVALGTE EGENSKAPER VED HARD OG MYK TEKNOLOGI.	52
TABELL 3. OVERSIKT OVER ULIKE MOTIVASJONSFAKTORER FOR Å SYKLE TIL JOBB OG FORDELING PÅ UTSAGN SOM KAN KOBLES OPP MOT INSTRUMENTELLE OG IBOENDE VERDIER.....	56
TABELL 4. OVERSIKT OVER SVAKE, UKLARE OG STERKE VURDERINGER BAK VALGET OM Å SYKLE TIL JOBBEN. ..	59
TABELL 5. INFORMANTER INNDELTE ETTER GRAD AV INDIVIDUALISME OG HELHETSTANKEGANG.	61
TABELL 6. VIKTIGE ASPEKTER VED JOBBSYKLING I DYP OG GRUNN ØKOLOGI.....	63

Oversikt over figurer

FIGUR 1. KULTURENS NIVÅER OG SAMSPILLET MELLOM DEM.....	6
FIGUR 2. STETIND-ERKLÆRINGEN	9
FIGUR 3. LVS VS. AKIS	15
FIGUR 4. FORDELING MELLOM TRANSPORTMÅTER ETTER REISEAVSTAND PÅ HVERDAGER.	48
FIGUR 5. LVS VS. AKIS, INSPIRERT AV SIGMUND KVALØY SETRENG	50

Innledning

Da jeg for alvor begynte å sykle til jobb høsten 2016, ble jeg bevisst de mangfoldige verdiene ved jobbsykling. Det er blant annet økonomisk lønnsomt, det er bra for helsa, bra for arealutnyttelse og sykling versus bilkjøring har en åpenbar positiv effekt for naturmiljøet. Slik jeg opplever det har det å sykle til jobben også verdi i seg selv, men dette aspektet er lite omtalt. Formålet med min oppgave er å sette fokus på verdimangfoldet forbundet med jobbsykling og samtidig vise at løsningen på endel miljø- og samfunnsproblemer finnes i sykkelens enkelhet.

Bakgrunn

Framtiden i våre hender skriver at sykkelen er vår tids kanskje mest undervurderte transportmiddel (Kristiansen, 2014). På wikipedia (2017) beskrives en sykkel som følger:

En sykkel (fra gresk: kyklos, «hjul»), også kalt tråsykkel, er et framkomstmiddel vanligvis bestående av ett eller flere hjul festet i en sykkelramme, som føreren plasserer seg selv på og kan holde i bevegelse ved muskelkraft. Personen som opererer sykkelens kalles en syklist og aktiviteten kalles sykling.

Sykkelens mekanikk er på mange måter genialt enkel og forståelig, og fremkomstmiddelet drives av benkraft. Dette er med på å gjøre den til et veldig tilgjengelig transportmiddel. Den enkle mekanikken gjør at de aller fleste kan lære seg å sykle og vedlikehold av sykkel er rimelig. Det å kjøpe en sykkel er også overkommelig for de fleste. Det er derfor sosialt sett positivt å satse på sykling. Det er miljøvennlig, arealeffektivt og produserer minimalt med støy. Helseeffektene i forbindelse med sykling kan være store ved at man er i bevegelse og bidrar til bedre lokal luftkvalitet. I tillegg har sykkelens stor kapasitet og passer godt som fremkomstmiddel i en by som Oslo.

I forbindelse med Oslo kommune sin sykkelsatsning er det gjort et grundig bakgrunnsarbeid med blant annet holdning- og reisevaneundersøkelser. Det er en ambisiøs sykkelsatsning, blant annet med mål om å øke sykkelandelen til minst 16% innen 2025, med delmål om blant annet at minst 20% av arbeidsreiser skal foretas på sykkel (Kummel, 2014, s. 28). I 2013 var andelen arbeidsreiser med sykkel 12% og i 2009 6% (Nordström, 2016, s. 28). Alle mine

informanter sykler i Oslo og det vil derfor være rimelig å ta utgangspunkt i data fra Oslo kommune sin sykkelsatsning for å presentere hvorfor sykling er bra. Oslo er en kompakt by med korte avstander og det er mange som har forholdsvis kort vei til jobb. Det gjør at potensialet for å få flere til å sykle til jobb er stort. I tillegg til å mangle mye på sykkelinfrastruktur, er Oslo en by med mange bakker, noe som gjør at terskelen kan være høy for at folk velger sykkel. Dette, mener professor i arkitektur og forfatter av to bøker om sykling og urbanisme, Steven Fleming, gjør at Oslo har ekstra stort potensial til å bli en forbildeby når det gjelder sykling. 7. april 2017 lanserte Syklistenes landsforening, i samarbeid med Future Built, en sertifiseringsordning for sykkelvennlige arbeidsplasser. I den forbindelse var Fleming invitert til å holde inspirasjonsforedrag om Oslos potensial som sykkelby. Han mener Oslo kan bli en forbildeby i større grad enn byer i Danmark og Nederland, fordi Oslo alt er tilrettelagt for bil, det er mye bakker, mye vær og ulike årstider. Dette er med på å gjøre det utfordrende å gjøre Oslo til en sykkelby. Han forteller at mange kommer til Nederland, hvor han holder til og hvor det er meget godt tilrettelagt for sykler, for å hente inspirasjon, men reiser hjem igjen og gjør ingen ting for å forbedre forholdene for sykler, fordi de tenker det er for vanskelig, i og med at de har mye mer krevende utgangspunkt enn i Nederland. Hvis vi kan få det til i Oslo, kan alle få det til. Allerede snakkes det om Oslo internasjonalt på grunn av planene om bilfritt sentrum (Garfield, 2017). Sykkelen kommer til å spille en viktig rolle i denne utviklingen. Bakgrunnen for Oslos sykkelsatsning er at man ønsker å redusere lokal støy- og luftforurensing, skape mer byliv, samt bidra til bedre folkehelse. Og fordi Oslo er en by i sterk vekst er det stort press på byens transportsystemer, og sykkelen utgjør en viktig del av fremtidens urbane transportløsninger (Kummel, 2014, s. 7). Det er nesten ingen klimagassutslipp forbundet med bruk av sykkel. I tillegg tar sykkelen liten plass, både parkert og i bruk. Økt sykkelandel vil derfor løse problemer med bilkø og parkering i sentrum. I følge rapporten for strategien (ibid., s. 10) beslaglegger en personbil ti ganger så stort areal som en sykkel. Det refereres også til en livssyklusanalyse for sykkel gjennomført av European Cyclist Federation som viser at en 5 km lang sykkelreise genererer 105 gram CO₂, mens en personbil genererer 1355 gram (ibid.). Rapporten vektlegger også at det er økonomisk lønnsomt å satse på sykkel, for individ, lokalsamfunn og storsamfunn (ibid., s. 12). Sammenlignet med bil, som har store kostnader knyttet til blant annet forurensing, kø, støy og trafikkulykker, er sykling samfunnsøkonomisk mye mer lønnsomt. Helseeffektene beskrives som effektene det er forbundet størst gevinst ved. Det refereres til tall fra Helsedirektoratet (2013) som viser at gevinsten per kilometer som sykles er 14,80 kr. Det vil si at hvis sykkelandelen i Oslo dobles vil den økonomiske

gevinsten på ett år være 15 milliarder kroner (Kummel, 2014, s. 12). På det personlige planet refereres det til at å sykle fører til ”bedre økonomi, helse, mindre stress og ofte kortere reisetid” (ibid.). For arbeidsgivere er det lønnsomt fordi det fører til friskere ansatte, lavere sykemeldingskostnader og færre kostnader forbundet med parkerings- og reiseutgifter (ibid.).

Jobbsykling er et bevis på at det faktisk finnes enkle løsninger på endel miljø- og samfunnsproblemer spesielt i urbane områder. Jeg ønsker å se på sykkelen generelt og jobbsykling spesielt i forbindelse med hvordan man tenker seg at miljø- og samfunnsproblemer kan løses i dyp økologi. Samtidig ønsker jeg å tilføre den økende interessen for jobbsykling et verdiaspekt som jeg mener mangler i dag. På bakgrunn av dette har jeg formulert følgende problemstilling.

Problemstilling

Hvilken rolle kan jobbsykling spille i lys av dyp og grunn økologi?

Mange av årsakene til at sykkelen som transportmiddel kan være i tråd med dypøkologisk tankegang ligger i sykkelens teknikk. I tillegg har jobbsykling mange positive effekter for dem som sykler til jobb, og kan tilføre jobbreisen en dypere mening enn ved bruk av andre transportmidler. På bakgrunn av disse antakelsene har jeg formulert følgende forskningsspørsmål:

1. Hvordan passer sykkelens teknologi, sammenlignet med bilens, inn i dyp økologi?

2. Hvilke typer verdier er viktige i valget om å sykle til jobb?

I forskningsspørsmål 1 vil jeg presisere at jeg snakker om to-hjuls sykler, både vanlige og elektriske. Jeg går ikke teknisk til verks i beskrivelsen av hverken sykkelen eller bilens teknologi og jeg baserer meg på generell allmennkunnskap om de to transportmidlenes teknologi. Med dyp økologi mener jeg min tilnærming til dyp økologi, på bakgrunn av min økologisk økonomiske kunnskap og min økofilosofi. Dette blir utførlig presentert i teorien.

Jeg utelater grunn økologi fra forskningsspørsmålet fordi jeg vil vektlegge sammenligningen av bilens og sykkelens teknologi opp mot teoretiske momenter fra økofilosofi.

For forskningsspørsmål 2 vil jeg presisere at med *hvilke typer verdier* mener jeg om de er instrumentelle eller iboende, altså om det er snakk om nytteverdier eller egenverdi. I hvilke typer verdier ligger det også om vurderingene bak valget om å sykle til jobb er basert på sterke eller svake vurderinger, og i hvilken grad det er verdifullt kun for individet eller om valget baserer seg på en erkjennelse av menneskets plass i helheten. Valg man gjør sier noe om hvem man er og fordi alle valg innebærer verdivurderinger, bevisst eller ubevisst, sier hvilke valg vi tar også noe om hvilke verdier som er viktige for oss. I min undersøkelse er det interessant å se om det fremkommer om noen av jobbsyklistene opplever noe verdifullt ved jobbsyklingen og om det har noe å si hvilke typer verdier de baserer valget sitt på om de opplever dypere mening.

Teori

Det teoretiske grunnlaget for denne oppgaven baserer seg på økologisk økonomi og økofilosofi. Økologisk økonomi er den overordnede retningen, og jeg viser hvordan denne er tett knyttet sammen med økofilosofi. Viktige teoretiske momenter er dyp økologi, virkelighetsoppfatning, teknologisyn, helhetstankegang og verdier.

Økologisk økonomi

Økologisk økonomi sikter til et samfunnssystem som bruker naturen og økosystemene som inspirasjon. Ordet økologi kommer av gresk *oikos* (hushold) og *logi* (studien av) og kan forstås som *studien av husholdet*, mens økonomi kan forstås som *forvaltning av husholdet* (Smith & Smith, 2003, s. 4). Arne Næss (1976, s. 21) bruker følgende definisjon av økologi: ”det tverrvitenskapelige studium av organismenes levetilstander under gjensidig påvirkning og i vekselvirkning med omgivelsene, de organiske så vel som de uorganiske”. Denne gjensidige påvirkningen og vekselvirkningen er det vi kaller økosystemer. Et økosystem er et integrert system av organismer som er gjensidig avhengig av hverandre og sine omgivelser. Det er komplekse systemer hvor hver organisme påvirkes av sine omgivelser, men de påvirker også selv omgivelsene og blir en del av dem (Smith & Smith, 2003, s. 4). Økosystemer er også svært motstandsdyktige. Samhandling i det komplekse systemet fører til synergieffekter som gjør at systemet er sterkere enn hver komponent ville vært i sum. Helheten er mer enn

summen av delene. I økologisk økonomi lærer man av naturen og økosystemene, heller enn å lære om dem, og argumenterer for at gjennom samarbeid vil man oppnå synergieffekter som kan være med på å løse dagens miljø- og samfunnsproblemer. Mens dagens økonomiske system bygger på en mekanisk virkelighetsforståelse, bygger økologisk økonomi på en organisk forståelse av virkeligheten. Systemtankegang og helhetstankegang er derfor viktige elementer i økologisk økonomi. Man må forstå økonomien som en gjensidig del av den helheten den er en del av. Mens man i dagens økonomiske system i stor grad kun vektlegger økonomiske verdier, tenker man seg i økologisk økonomi at naturverdier og kulturverdier må sidestilles med økonomiske verdier. Sagt på en annen måte, man må gå fra verdimonoisme til verdipluralisme (Jakobsen og Ingebrigtsen, 2004, s. 50). For at økonomien skal kunne forvalte natur- og kulturressurser på en fornuftig måte, må man forholde seg til interaksjonen mellom natur, kultur og økonomi og behandle det som et helhetlig system (ibid., s. 11-12). I økologisk økonomi vektlegges det at miljø- og samfunnsproblemene vi står overfor i dag ikke kan løses innenfor rammene av de etablerte teoriene og modellene som problemene oppsto i. Og man tenker seg at det er nødvendig med et paradigmeskifte for økonomien. Et paradigme er et mønster av tanker, begreper, metoder og regler som preger samfunnsstrukturen (ibid., s. 11). Dagens dominerende økonomiske paradigme er neoklassisk økonomi og det overordnede paradigme i samfunnet bygger på en mekanisk virkelighetsoppfatning. I neoklassisk økonomi forholder man seg til kultur og natur som innsatsfaktorer i økonomien, mens man i økologisk økonomi tenker seg et system som sidestiller naturen og kulturen med økonomien.

Økonomi og natur

Natur kan enkelt beskrives som de delene av virkeligheten som har utviklet seg gjennom evolusjonære prosesser, uten menneskelig bearbeiding (Jakobsen og Ingebrigtsen, 2004, s.11). Økonomisk virksomhet påvirker naturen ved å hente ressurser fra den og ved tilbakeføring til naturen gjennom for eksempel utslipp og forbruk. Tidsaspektet er viktig i forholdet mellom natur og økonomi. Prosesser i naturen er langsomme og effektene av et inngrep i naturen i dag kan ha enorme konsekvenser langt frem i tid. Naturen er så kompleks at prosesser i den og effekten av ytre påvirkning i tid og rom vanskelig kan forstås til det fulle. Økonomiske prosesser preges i dag av en mye kortere tidshorisont enn naturlige prosesser, og kortsiktig tankegang kan ha potensielt drastiske konsekvenser for naturen på lang sikt. I dagens økonomiske system tar man kun hensyn til deler av naturen ved vurderingen av lønnsomheten ved inngripen og ikke helheten. Det gjøres forsøk på å sette en pris på naturen gjennom å se på naturens instrumentelle verdier (ibid., s. 78 – 80). En økonomisering av naturen, hvor

naturens egenverdi ikke eksisterer, er problematisk på mange måter, og i økologisk økonomi ser man på denne tendensen som en hovedårsak til dagens miljøproblemer.

Økonomi og kultur

Kulturen omfatter både fysiske og mentale fenomener bearbeidet av mennesket. En entydig definisjon av kultur er problematisk fordi kulturen inneholder så mye, fra kulturelle produkter til den mentale bakgrunnen for våre valg (Jakobsen og Ingebrigtsen, 2004, s. 101). Professor i psykologi, Edgard H. Schein, utviklet en modell over skillet mellom artefakter, verdier og grunnleggende antakelser på 1980-tallet, figur 1.

Artefakter og produkter <ul style="list-style-type: none"> - Teknologi - Kunst - Synlige og hørbare adferdsmønstre 	Synlige, men ofte umulige å tyde
Verdier <ul style="list-style-type: none"> - Observerbare i det fysiske miljøet - Kan bare utprøves ved enighet 	Høyere bevissthetsnivå
Grunnleggende antakelser <ul style="list-style-type: none"> - Forhold til omgivelsene - Virkelighetens, tidens og rommets beskaffenhet - Menneskenaturens beskaffenhet - Den menneskelige aktivitets beskaffenhet - De mellommenneskelige forholds beskaffenhet 	Tatt for gitt Usynlige Førbevisste

Figur 1. Kulturens nivåer og samspillet mellom dem (gjengitt i Jakobsen og Ingebrigtsen, 2004, s. 102).

Med denne modellen ønsker han å tydeliggjøre det brede spekteret av hva kultur er. Modellen er interessant for å få et bilde av kulturens ulike nivåer og samspillet mellom dem. Artefakter og produkter er alle sansbare ting i en kultur, inkludert alt fra arkitektur til språk. Selv om disse er sansbare kan det ligge dypere meninger i artefakter og produkter som ikke kan forstås til det fulle uten at man selv er en del av kulturen de er deler av, og forstår verdiene og de grunnleggende antakelsene i kulturen (Schein, 2004, s. 25 – 27). Grunnleggende antakelser er gjerne ubevisste og derfor vanskelige å endre. Hvilke grunnleggende antakelser som ligger i en kultur er avgjørende for hvilke verdier man baserer sine valg på. I en kultur preget av en mekanisk virkelighetsoppfatning står økonomiske verdier sterkt og avgjørelser tas på bakgrunn av instrumentell fornuft. Her blir kulturen forsøkt økonomisert og man ser på den

som en del av et marked. Men en slik økonomisering av kulturen vil føre til tap av meningsinnhold, og kulturen forringes og mister sin vitalitet og livskraft dersom for store deler av den omdannes til økonomiske ressurser (Jakobsen og Ingebrigtsen, 2004, s. 101).

I undersøkelsen av hvilke typer verdier som ligger bak valget om å sykle til jobben befinner vi oss i midten av Scheins modell over kulturen, og det blir tydelig hvordan typen verdier preges av grunnleggende antakelser og artefakter og produkter. Innenfor grunnleggende antakelser ligger vår virkelighetsoppfatning og innenfor artefakter og produkter ligger transportmidler og infrastruktur.

Økonomi og filosofi

Hvorfor er så filosofi viktig for økologisk økonomi? Et av prinsippene i økologisk økonomi er at man ønsker å få verditenkning inn i økonomien. Filosofi beskrives av Nils Faarlund (2010, s. 25) som verdiorientert helhetstenkning. Denne tenkningen må ha kjøll og ror, den må drives fremover og være stødig, samtidig som den har en retning. Kjøll og ror er det som er vårt verdigrunnlag. Økologisk økonomiske prinsipper kan være et utgangspunkt for kjøll og ror i verdiorientert tenkning, filosofi. I økologisk økonomi ønsker man å viske ut skiller mellom fag. Økologisk økonomi er transdisiplinært. Det vil si at det ikke er tverrfaglig, på tvers av fag, men at skillet mellom fag overhodet ikke er i tråd med økologisk økonomisk tankegang. I det at alt henger sammen, blir skiller mellom fag meningsløst. Derfor rommer økologisk økonomi også filosofien. På denne måten er økologisk økonomi og økofilosofi gjensidig sammenkoblet. Økologisk økonomi og økofilosofi danner grunnlaget for min inngang til dypøkologien.

Økofilosofi

På samme måte som økologisk økonomi er inspirert av naturen, er økofilosofi en filosofi inspirert av, men ikke avledet fra økologi (Næss, 1976, s. 272). Næss bruker begrepet økosofi om sin økofilosofi. I biografien *Jeg, Arne Næss* (Hegdal og Olsen, 2001, s.75 – 76) beskrives økosofiens utspring:

Tidlig på sekstitallet var det noen av oss som la merke til at det ikke stod så bra til med jorden. Vi samtalte lenge og grundig om hva som kunne gjøres. En kvinne gav oss et gammelt frø. Frøet ble sådd på økologiens grunn. Ved megen omtanke og megen vanning ble frøet til en spire...som vokste og ble

til det nye verdenstreet: Økosofiens tre. Til tross for at treet er sådd på 60-tallet er økosofiens tre et meget gammelt tre. Treet har dypøkologiske røtter langt ned i jorden, forbi økologien ned til geologien og paleontologien.

Treets grener er Spinoza, Heidegger, Aristoteles, Buddha, Konfusius og Hinduisme. Kvinnen, som ga dem frøet var Rachel Carson. Boken hennes, *The Silent Spring*, omtales som et startskudd for miljøbevegelsen, slik vi kjenner den i dag. Hun ble en viktig person i og for miljøbevegelsen og arbeidet hennes handlet i grove trekk om behovet for en holdningsendring overfor naturen. Hun fordømte menneskenes arroganse overfor naturen og det ble altså frøet som vokste til økosofiens tre (Næss, 1976, s. 180). En av dem som var med på å stelle dette treet var Sigmund Kvaløy Setreng. Han har blitt betegnet som Norges ledende miljøverner (Reed og Rothenberg, 1993, s.113). Mardøla-aksjonen i 1970 markerte starten på hans økofilosofiske aksjonsvirksomhet. Det var en aksjon mot en omfattende kraftutbygging i Mardølavassdraget. Den ikke-voldelige tilnærmingen aksjonsgruppa hadde satte trolig standarden for fremtidig miljøarbeid og aksjonen markerte en overgang fra klassisk miljøarbeid til miljøpolitikk (ibid., s.25 – 28). Selv beskriver Setreng (ibid., s. 119) at økofilosofi innebærer et helhetlig engasjement og at det innebærer mye mer enn bare en akademisk tradisjon.

Nils Faarlund er også opptatt av handling og tindebestigning var viktig for hans inngang til økofilosofien. I 1966 dro en gruppe NTH-studenter og nyutdannede ingeniører (Tindergruppen) til Stetind. Blant dem var Faarlund og med seg hadde de Arne Næss. Faarlund (2010, s. 24) beskriver at ”emningen til en ny giv i naturvernet” oppsto på denne turen. Og tankemønsteret som demret under Stetind denne sommeren tydeliggjorde ”mulighetene som lå i sammenføyingen av naturvitenskapen økologi og filosofiens veloverveide verdiorientering – kjøl og ror – for naturvennlig tenking og handling” (Faarlund, 2010, s. 25). I kjølvannet etter Stetindturen i 1966 formulerte Råd for øko-filosofi Stetind-erklæringen, figur 2. Den beskriver øko-filosofien godt. Her betegnes økofilosofi som øko-filosofi og Faarlund påpeker at det er filosofi som er skrevet helt ut, noe som tydeliggjør den verdiorienterte helhetstenkningens rolle (ibid.).

Vi har etter hvert forstått

at vår levemåte har skjebnesvangre konsekvenser for natur og mennesker og dermed for alt liv på jorden.

De utfordringer vi står overfor som enkeltmennesker og som fellesskap, er ikke bare av økonomisk og teknologisk karakter. De handler om verdier og om vår grunnleggende selvforståelse som mennesker.

Vi erkjenner at

Natur og menneske utgjør en helhet og et skjebnefellesskap:

Naturen er kulturens hjem

Livet handler om de forhold vi er vevet inn i:

Alt liv er liv i avhengighet

Naturverd og menneskeverd er på det nærmeste forent:

Det vi gjør mot naturen, gjør vi mot oss selv

*Det finnes intet annet liv enn det sårbare og derfor alltid truede liv
Engasjementet for naturen er også et engasjement for økt rettferdighet:
Vår levemåte rammer særlig den fattige delen av jordens befolkning,
urbefolkningene og generasjonene som kommer etter oss*

Vi vil

*Arbeide for en fornyet forståelse
av forholdet mellom natur og menneske*

*La denne forståelsen prege våre valg,
Både som enkeltmennesker og som fellesskap*

Finne gleden i å leve naturvennlig:

Det finnes ingen vei til naturvennlighet, naturvennlighet viser vei!

Menneskets muligheter er store, både til å skape og legge øde.

*Vi vil i denne skjebnetid vise ansvar og forplikte oss
til en tenke- og levemåte som tjener livet.*

Jeg/vi vil arbeide for å innfri Stetind-erklæringen

Figur 2. Stetind-erklæringen (Dahle et. al., 2010, s. 27).

Økofilosofi K

Jeg henter inspirasjon fra Arne Næss, Nils Faarlund og Sigmund Kvaløy Setreng som grunnlag for min tilnærming til økofilosofi. De tre har ulike navn på sin filosofi, men deler et dypøkologisk grunnsyn og det er viktig å poengtere at de dypest sett er enige, men har litt ulike fokusområder og tilnærminger, noe som speiles i begrepene de benytter for sine filosofier. Næss bruker begrepet økosofi. Undertittelen til boken *Økologi, samfunn og livsstil* er nettopp *utkast til en økosofi* (1976). Han begrunner bruken av økosofi fremfor økofilosofi

med at det inneholder mer enn å være økologiens filosofi. Økofilosofi, som universitetsfag er et deskriptivt fag, uten verdipostualer. Fordi Næss innfører grunnleggende normer og verdier, vil han tydeliggjøre at han seiler under et annet flagg, nemlig økosofien (Næss, 1976, s. 22 – 23). Slik Næss (1976, s. 23) bruker begrepet er ”en økosofi et filosofisk grunnsyn, totalsyn eller system som er *inspirert av* livsforholdene i biosfæren, særlig slik de fremtrer i økologi...”. Næss mener at hans økosofi er forenelig med personlige overbevisninger, noe han presiserer ved å kalle den økosofi T. T står for Tvergastein, et sted i fjellheimen hvor han hadde hytte (Eriksen, 1999, s. xvi).

Setreng bruker begrepet økofilosofi (Dansberg, 2014, s. 138 – 149). For ham var det et viktig poeng å ha med *filo* fordi han hadde ”en prioritering av innsikt eller verdensbildeforsåelse framfor verdi- og norminteresse” (ibid., s. 138). For Setreng er behovet for handling vesentlig i hans økofilosofi, og han viser til en naturvisdom med begrepet økofilosofi (Reed og Rothenberg, 1993, s. 3). Sammen med Nils Faarlund har han vært aktiv i arbeidet mot inngrep i naturen og argumentert for at mennesker må leve i takt med naturens kompleksitet og ikke på bekostning av den (ibid., s. 21).

Faarlund beskriver filosofi nettopp som verdiorientert tenkning. For ham er det ikke problematisk å ta utgangspunkt i ordet filosofi i beskrivelsen av sine tanker om dypøkologi. Han har likevel, i senere tid, gått bort fra øko-filosofi, som var begrepet som ble brukt etter Stetind-erklæringen: ”[...] jeg har, ikke bare tatt avstand fra naturvitenskapen, men også den filosofien som bygger på naturvitenskapen økologi, økofilosofien. Jeg liker å kalle min filosofi, som er en livsfilosofi, for naturverdfilosofien” (Sookermany, 2007, s. 114). Dette begrunner han med at han i veien bort fra den regelbundne, abstrakte, akademiske måten å tenke på, har gått over til en leting etter en verdiorientering som er basert på egen og andres livserfaring og ikke bare hentet fra bøker og det vitenskapelige miljø (ibid.). Dette er et vesentlig poeng for meg i undersøkelsen av hvilke verdier ved jobbsykling som er viktige for dem som har erfaring med å sykle til jobb. Både Faarlund og Næss snakker mye om verdier og deres tanker rundt verdier danner grunnlaget for hvordan jeg definerer verdier i denne oppgaven. Jeg har valgt å bruke en av Setrengs visuelle tilnærminger for å beskrive forskjellene mellom en mekanisk og en organisk virkelighetsoppfatning. Setreng (Dansberg, 2014, s. 138) og Næss (1976, s. 106 – 107) refererer begge til E.F. Schumacher og *tilpasset teknologi*, og denne er viktig i min beskrivelse av sykkelens plass i dyp økologien. Den kanadiske filosofen Charles Taylors modernitetskritikk inneholder blant annet en kritikk av

individualismen som preger dagens samfunn og han bruker begrepet *instrumentell fornuft* om den fornuften vi er blitt opplært til å ta valg ut fra i dagens mekaniske virkelighetsoppfatning. Valg kan baseres på sterke eller svake vurderinger og dette er relevant med tanke på hvilke typer verdier som ligger bak valget om å sykle til jobb.

I Næss sin ånd har jeg valgt å kalle min tilnærming til økofilosofien for økofilosofi K (Kwetzinsky), dette for å tydeliggjøre at jeg ikke tar utgangspunkt i kun en bestemt filosofis økofilosofi. Min tilnærming dreier seg spesielt om virkelighetsoppfatning, verdier og teknologi og min bakgrunn fra økologisk økonomi danner et bakteppe. Med økofilosofi K er jeg en del av den dypøkologiske bevegelsen.

Dyp økologi

Reed og Rothenberg (1993, s.1) introduserer sin bok om dypøkologiens norske røtter ved å definere dyp økologi som følger:

Put simply and broadly, it is the belief that today's environmental problems are symptomatic of deeper problems in our society, and that this belief requires an effort to solve these fundamental problems, not just retrofitting our current practices to be in line with environmentally correct mores.

Dyp økologi dreier seg altså om en overbevisning om at dagens miljø- og samfunnsproblemer bare kan løses hvis man går i dybden på hvordan problemene har oppstått og endrer systemet som har forårsaket problemene. Som i økologisk økonomi tenker man seg at hele vår virkelighetsoppfatning må endres. I stedet for å fokusere på at vi må få flere folk til å sykle til jobben gjennom utbygging av sykkelveier, må vi spørre oss om måten vi forholder oss til transport på er bærekraftig. Det handler dermed ikke bare om tilrettelegging i form av infrastruktur, men en endring i transportsystem, desentralisering, mentalitetsendring og verdisyn (inspirert av Reed og Rothenbergs resonnement s.1).

Arne Næss er begrepet *dyp økologi* sin far. Han presenterte det første gang i artikkelen *The Shallow and the Deep, Long-Range Ecology Movement. A Summary* i 1972. Artikkelen er et sammendrag av en forelesning som ble holdt på *the 3rd World Future Research Conference* i București, September 1972. Her beskrives den grunne og den dype økologiske bevegelsen: Mens "[d]en grunne økologiske bevegelsen baserer seg på et ønske om å kjempe i mot

forurensing og resursuttømming [og m]ennesker i den utviklede delen av verden sin helse og velstand står sentralt” handler dypøkologien om dypere anliggender som ”diversitet, kompleksitet, autonomi, desentralisering, symbiose, egalitet og klasseløshet” (Næss, 1972, s. 95).

Den dype økologiske bevegelsen kan punktvis beskrives med åtte prinsipper som ble presentert i 1984, i forbindelse med lanseringen av *den dypøkologiske plattform* (Hegdal og Olsen, 2001, s.79):

- 1. Trivsel for mennesker og ikke-menneskelige levende vesener har en iboende verdi. Ikke-menneskelige veseners verdi er uavhengig av deres nytteverdi for menneskelige forhold.*
- 2. Rikdom og mangfold i jordens livsformer, inkludert former for menneskelige kulturer, har iboende verdi.*
- 3. Menneskene har ingen rett til å redusere denne rikdommen og dette mangfoldet, bortsett fra for å dekke vitale behov.*
- 4. Menneskelivets og menneskekulturenes trivsel er forenelig med en vesentlig mindre befolkning. Rikdommen og mangfoldet av andre levende vesener avhenger av det.*
- 5. Menneskenes nåværende innblanding i den ikke-menneskelige verden er for vidtgående og situasjonen forverres.*
- 6. De foregående punktene indikerer at det er nødvendig med forandringer i den dominerende måten menneskene til nå har opptrådt på i forhold til jorden som helhet. Forandringene vil på en fundamental måte virke inn på politiske, sosiale, teknologiske, økonomiske og ideologiske strukturer.*
- 7. Den ideologiske forandringen i de rike landene vil hovedsakelig bestå av økt verdsettelse av livskvalitet i forhold til høy materiell levestandard, og på denne måten legge grunnen til en varig økologisk utvikling over hele kloden.*

8. De som sier seg enig i de foregående punktene, har en forpliktelse, direkte eller indirekte, til å forsøke å gjennomføre de nødvendige forandringene med ikke-voldelige midler.

Den dype økologiske bevegelsen er åpen for alle dem som deler grunnsynet i de overnevnte åtte punktene, og de kan ha ulike tilnærminger til sin filosofi.

Miljøorganisasjoner som kan sies å være en del av dypøkologien må ha et helhetlig syn på verden og menneskets plass i den. Grunn økologi, derimot, kan knyttes opp mot noen av dagens miljøorganisasjoner som har stort fokus på medieoppmerksomhet, og de som kun fokuserer på naturvitenskapelig argumentasjon:

Den øko-filosofiske helhetstenkningen er ofret til fordel for sak-til-sak-aktivitet med krisemaksimering og sensasjonsmakeri. De organisasjonene som ikke har vært villige til å "selge seg" til mediene, har imidlertid også ofret filosofien i øko-filosofien og fokusert på en "verdinøytral" naturvitenskapelig argumentasjon – f.eks "røddlistearter", CO2-problemet og "biomangfold". (Faarlund, 2010, s. 25)

Et aspekt ved grunn økologi er at det er en tendens til å tenke at det å overvinne dagens miljø- og samfunnsproblemer er et spørsmål om teknologi. Mens man i en organisk virkelighetsoppfatning, en dyp økologisk tankegang ser på miljø- og samfunnskrisen som en systemkrise, som må løses helhetlig. Det forutsetter endringer i mentalitet og økonomisk system (Næss, 1976, s. 102).

[Fra mekanisk til organisk virkelighetsoppfatning, et paradigmeskifte](#)

Et paradigme er i følge Nyeng (2010, s. 212) "mønstergyldig eksempel på god forskning som forsyner forskere innenfor et fagområde med metoder, forventninger og rammer for akseptable funn". Begrepet *paradigme* ble introdusert av Thomas Khun på begynnelsen av 1960-tallet. Paradigmeteorien hans bygger på at det gjeldende paradigme bestemmer rammene for virkelighetsforståelsen og vitenskapsforståelsen. Den historiske utviklingen skjer sprangvis gjennom paradigmeskifter og et paradigmeskifte gjør seg gjeldende når det oppstår såkalte anomalier. Anomalier er ting som ikke kan forklares, eller problemer som ikke

kan løses innenfor de etablerte rammene (ibid., s.61-62). Dagens paradigme bygger på en mekanisk virkelighetsoppfatning. Fritjof Capra er fysiker og systemteoretiker, kjent for sin systematiske undersøkelse av filosofiske og sosiale implikasjoner av den mekaniske virkeligheten vi lever i og nødvendigheten av et paradigmeskifte. Capras teori kan dermed knyttes opp til økologisk økonomi. I boken *The Systems View of Life* (2014, s. 12 - 15), som han har skrevet sammen med professor i biokjemi Pier Luigi Luisi, trekkes dypøkologien inn i beskrivelsen det nye paradigme. Den dype forståelsen av liv som her presenteres inkluderer organismer, sosiale systemer og økosystemer, og den baserer seg på en virkelighetsoppfatning som har konsekvenser for naturvitenskap, filosofi, politikk, business, helse, utdanning og mange andre aspekt. Denne virkelighetsoppfatningen baserer seg på å ikke lenger se på verden som en maskin, men som et nettverk, og som Capra og Luisi omtaler som en økologisk virkelighetsoppfatning. Økologisk blir her brukt i bred og dyp forstand, dypøkologisk. Capra og Luisi (2014, s. 13) fokuserer spesielt på helhetstankegangen i dyp økologi:

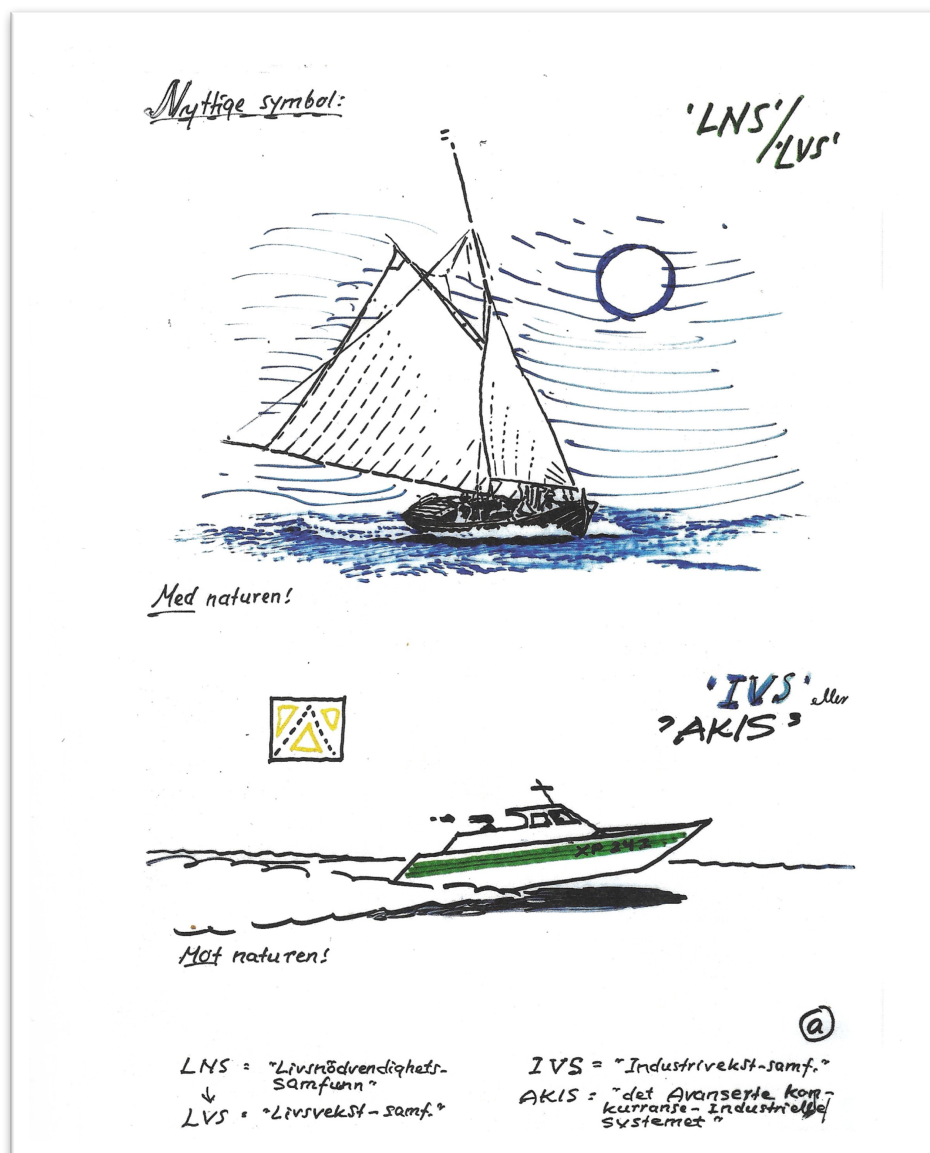
So, deep ecology asks profound questions about the very foundations of our modern, scientific, industrial, growth-oriented, materialistic worldview and way of life. It questions this entire paradigm from an ecological perspective: from the perspective of our relationships to one another, to future generations, and to the web of life of which we are part.

Videre poengterer Capra at et paradigmeskifte fra en mekanisk til en organisk virkelighetsoppfatning også innebærer en endring i verdisyn.

LVS og AKIS

Forskjellene mellom organisk og mekanisk virkelighetsoppfatning kan også beskrives gjennom Setrengs *Livsvekstsamfunn* (LVS) og *det Avanserte konkurranse – industrielle systemet* (AKIS) eller *Industrivekstsamfunnet* (IVS) (Dansberg, 2014, s. 39 – 43). Setreng skrev aldri bøker, men i boken *Elvetid* sammenstilles et utvalg av hans tidsskriftsartikler, tegninger og bilder. Setreng benyttet seg i liten grad av tungvinte definisjoner, presiseringer og fagterminologi, istedenfor kommer hans filosofi til uttrykk gjennom anekdoter, eksempler, hverdagslige erfaringer og dagsaktuelle hendelser (ibid., s. 14). Derfor vil jeg benytte en av hans tegninger som illustrasjon på LVS vs. AKIS/IVS, figur 3 (ibid., s.39).

Ut fra disse begrepene beskriver Setreng hvordan dagens system er komplisert, og kan betraktes som AKIS, og i konflikt med et mer naturlig system som bygger på kompleksitet. AKIS er i tråd med en mekanisk virkelighetsoppfatning ved at natur, samfunn og mennesket blir behandlet som om det dreide seg om maskiner (ibid., s. 15). I LVS tas det hensyn til naturens kompleksitet, LVS kan være et bilde på en type organisk virkelighetsoppfatning (ibid., s. 17). Teknologien som preger dagens samfunn kan også betraktes som komplisert, mens man i en organisk tilnærming verdsetter enklere teknologi. Som illustrasjonen viser forbindes seilbåten med LVS og motorbåten med AKIS. Seilbåtens teknologi jobber med naturen, mens motorbåtens jobber mot naturen.



Figur 3. LVS vs. AKIS (Dansberg, 2014, s. 39).

Teknologi

Næss (1976, s. 100) mener at dagens samfunn preges av en overdreven teknologitro. Med det mener han at det er en tendens til å tro at alle miljø- og samfunnsproblemer kan løses teknisk, mens man i dypøkologien ser teknologien som en del av et helhetlig system og miljø- og samfunnsproblemer som en systemkrise som må løses helhetlig. Problemet med den overdrevne teknologitroen er at man har en tendens til å glemme målet (løse miljø- og samfunnskrisen) til fordel for de tekniske midlene. Den teknologiske utviklingen har i stor grad gått i retning av mer og mer hard teknologi, se tabell 1. Næss stiller spørsmål ved om denne utviklingen i det hele tatt er nødvendig og om man ved å forholde seg til en helhetlig løsning på miljø- og samfunnsproblemene oppnår et mer rettferdig og miljøvennlig samfunn med mindre avansert teknologi (ibid., s. 100 - 107).

Hard og myk teknologi

Næss (1976, s.108) setter opp en liste over utvalgte punkter fra Robin Clarkes oversikt over hard og myk teknologi, hentet fra Dickson (1974). Jeg har valgt uten noen av disse som grunnlag for en sammenligning av sykkelen og bilen i analysekapittelet, tabell 1.

	Hard teknologi	Myk teknologi
2.	Stort energiforbruk	Lite energiforbruk
3.	Sterk forurensing	Svak eller ingen forurensing
4.	Forbruk av materialer og energi	Reversibel bruk, resykling
5.	Funksjonerer tidsbegrenset	Funksjonerer uten tidsbegrensning
7.	Sterkt spesialisert	Svakt spesialisert
8.	Storsamfunn-orientert	Lokalsamfunn-orientert
12.	Mangel av kapital begrenser bruk	Naturgitte begrensninger
14.	Ødelegger lokal kultur	Forenelig med lokal kultur
23.	For komplisert til å være forståelig for allmennheten	Forståelig for allmennheten
27.	Kvantitative kriterier høyt verdsatt	Kvalitative kvaliteter høyt verdsatt

Tabell 1. Oversikt over utvalgte egenskaper ved hard og myk teknologi (Næss, 1976, s. 108).

Tilpasset teknologi

Økonomen E. F. Schumachers syn på teknologi passer godt inn i dyp økologi. Han var forkjemper for *Intermediate technology*. Professor i økologisk økonomi, Ove Jakobsen (2009) oversetter *intermediate* til *tilpasset*. Jeg velger å benytte denne oversettelsen av ordet.

Tilpasset teknologi er en teknologi som baserer seg på småskalaproduksjon og kan beskrives som massenes produksjon framfor masseproduksjon (Næss, 1976, s. 106-107). Schumacher relaterer denne teknologien spesielt til arbeid, men den kan også ses i sammenheng med å sykle til jobb. Tilpasset teknologi favoriserer lokalsamfunn og de nære, ukompliserte ting. Schumacher (2011, s.148-149) beskriver denne teknologien å være mer produktiv enn *indigenous* teknologi i et typisk u-land og betydelig billigere enn den sofistikerte, avanserte teknologien i moderne industri. I mangel av et bedre ord, vil jeg omtale *indigenous* teknologi som urteknologi. Jakobsen skriver om Schumacher i sin faste spalte om *Økonomer med fokus på miljø og samfunnsansvar* i *Pengevirke* (2009): ”Tilpasset teknologi vil si at løsningene må være forankret i en organisk, desentralisert, ikke-voldelig (overfor både mennesker og natur) og estetisk grunnholdning der menneskelig utvikling står i fokus.”

Helhetstankegang

En organisk virkelighetsoppfatning er orientert rundt helhetstankegang. I økologisk økonomi snakker man om å gå fra atomisme til holisme. Holisme handler nettopp om å forholde seg til det helhetlige systemet som gjør at alt henger sammen med alt. Dagens mekaniske virkelighetsoppfatning er preget av atomisme, hvor man søker å beskrive verden ved å studere delene adskilt i tid og rom (Jakobsen og Ingebrigtsen, 2004, s. 54 – 55). En slik form for adskillelse er ikke forenelig med å studere hele samfunnet. Når helheten er mer enn summen av delene, vil det ved en oppdeling ”skjæres bort mer enn delen (strengt tatt alt!), og når derfor de amputerte delene settes sammen, blir det noe svært fattig i forhold til helheten.” (Næss, 1976, s.76). Næss beskriver helhetstankegangen som en felttenkning hvor alt henger sammen med alt i et felt av gjensidige avhengighetsforhold i tid og rom (ibid., s. 19). Relasjonstenkning er også en viktig del av helhetstankegang. I det følgende kommer jeg derfor nærmere inn på menneskets plass i helheten.

Mennesket som del av helheten

Filosofen Charles Taylor (2013) mener at man ikke kan finne kildene til et verdifullt liv kun ved å bestrebe et best mulig liv for seg selv. Dette er også en del av hans modernitetskritikk

hvor han kritiserer hvordan dagens samfunn i stor grad er preget av individualisme. Han mener at selvrealiseringskulturen har ført til at mange mister blick for det som angår mer enn dem selv. Før i tiden hadde man et annet forhold til felleskapet og til tingene. Tingene hadde en betydning som var gitt dem innenfor naturens store orden. Samfunnets ritualer og normer hadde mer enn en rent instrumentell betydning. Dette forsvant i det som betegnes som en avmystifisering av verden. Med dette mistet tingene noe av sin mening (Taylor, 2013, s. 17):

*Dette tapet av livsmening var koblet sammen med utviklingen av et slags
trangsyn. Folk mistet vidsynet fordi de kom til å fokusere på sine
individuelle liv ... med andre ord, individualismens nattside er en
selvsentrering som forlater og begrenser våre liv, gjør dem fattigere på
mening og gjør oss mindre opptatt av andre og av samfunnet.*

Faarlund (Sookermany, 2007, s.116) knytter mangelen på ritualer opp mot vårt forhold til verdiorientering i vestlig kultur. Han sammenligner den med sherpakulturen, som er en kultur hvor man gjør hverandre gode, ikke bare håndverksmessig, men også verdimesig orientert til å gjøre det gode. Han påpeker her også et viktig dypøkologisk poeng at ”det gjelder ikke bare innad i samfunnet mot medmennesker, men det gjelder også mot den natur som er deres kulturs hjem”. Denne verdiorienteringen kommer til uttrykk gjennom seremonier og ritualer som bekrefter deres verdier, livsfilosofi, deres buddhistiske forståelse. I vår kultur mangler denne formen for ritualer og den preges heller av regeltenkning og abstrahering. Vårt manglende forhold til verdiorientering gjør oss også mindre bevisste vår plass i helheten. Næss beskriver en utvidelse av selvet, som handler om at vi alle er fragmenter av en større helhet som inkluderer naturen (Næss, 1976, s. 277). Næss og Faarlund utvider dermed individualismekritikken til å gjelde hele biosfæren, ikke bare mennesker og menneskelige relasjoner. Gjennom en slik utvidelse av forståelsen av vår plass i helheten vil nye dimensjoner av tilfredsstillelse åpne seg, poengterer Næss: ”I og med at alle levende vesener er gjensidig avhengig av hverandre, innebærer dette at jeg som menneske kan identifisere meg med alle levende vesener” (Hegdal og Olsen, 2001, s. 77).

Verdier

Verdier og verdisyn står sentralt i økofilosofi K, og jeg legger Næss og Faarlund sine beskrivelser av verdier til grunn for min økofilosofi. Faarlund (Sookermany, 2007, s. 109) beskriver dagens samfunns forhold til verdibegrepet slik: “[...]for modernitetens bærebølge,

tenkemåte, så er ikke verdi av verdi. Verdier er ikke tillatt, [...] for verdier er ikke noe vi kan måle eller avlede, bevise, verdier er noe vi velger”. Faarlund kritiserer altså det jeg tidligere har beskrevet som en mekanisk måte å se på verden for å ikke forholde seg til, til og med ikke tillate verdier. Dette er et vesentlig poeng i økologisk økonomi. Ikke at verdier ikke er tillatt, men at en mekanisk virkelighetsoppfatning preges av verdimonoisme, hvor det kun er økonomiske verdier som er av verdi. Natur og kulturverdier oversettes til økonomiverdier. Denne måten å tenke på verdier på vil man bort fra i økologisk økonomi og i dyp økologi. Man vil dreie seg mot en verdipluralisme hvor kultur, natur og økonomiske verdier sidestilles. Men hva er så verdi?

Faarlund beskriver filosofi, under en forelesning rundt et vinterbål i Bodø 25.mars 2015, som ”å tenke over hvordan vi tenker”. Denne tenkningen må ha kjøll og ror. Vår kjøll og vårt ror er det som kan kalles våre verdier. En filosof er en person som bedriver verdiorientert tenkning. Subjektivitet er et absolutt kriterium for å ta verdivalg. For at verdiene skal bli et uttrykk for hvordan vi handler og tenker, må vi slippe til våre sanser, sier Faarlund (Sookermany, 2007, s. 109). Og gjennom å slippe til våre sanser, må vi kjenne etter og innse at det er noen ting som er mer verdt enn noe annet. ”At det er noe som er umistelig, noe som ikke kan måles i penger, for eksempel. Det er noe som har verdi i seg selv” (ibid.) Her er vi inne på noe som er viktig i dypøkologien, det tydeliggjøres i punkt 1 i den dypøkologiske plattform: ”Trivsel for mennesker og ikke-menneskelige levende vesener har en iboende verdi” (Hegdal og Olsen, 2001, s.79).

Næss (1976, s. 55) poengterer også at verdier er subjektive. Han definerer verdi blant annet ut fra utsagnet ”x er, eller har, for personen P en positiv verdi” og videre ”realiseringen av x er en dypt forankret målsetting for P som integrert person”. Denne definisjonen påpeker Næss selv at er mangelfull og utelater flere vanlige verdier, den passer best for de viktigste verdiene for en person. Inkluderes begrepet behov er definisjonen på verdi følgende: ”Hvis x er en verdi for personen P, så har P behov for å realisere (eller oppnå) x” (ibid.). Bytter man P ut med S, samfunnet eller felleskapet får vi en definisjon på ”verdi for samfunnet eller felleskapet” og ”samfunnsmessig behov” (ibid.). Videre definerer Næss ”behov” ved å sammenligne det med begrepet ”ønske”. Han eksemplifiserer det ved å bruke disse to om barneoppdragelse: ”...barn har *behov* for kjærlighet og trygghet, og at oppfyllelse av hundre *ønsker* om sjokolade, leker, å være oppe til langt på natt osv. Ikke kan erstatte behovstilfredsstillelser” (ibid., s. 83). Og videre: ”En person kan med rette sies å ha behov for

(og ikke bare ønske om) noe, hvis oppnåelsen er en dypt forankret, integrert målsetning” (ibid., s. 84).

Instrumentelle og iboende verdier

Instrumentelle verdier kan beskrives som nytteverdier. At noe er verdifullt som et middel for å oppnå noe man ønsker seg eller har behov for. Iboende verdi er at noe har en verdi i seg selv, en egenverdi. Det at noe har verdi i seg selv vil si at det har verdi uavhengig av nytteverdi. Når noe har verdi i seg selv kan det også være et mål i seg selv å oppnå det. Egenverdi kan ikke forstås innenfor rammene av dagens økonomiserte virkelighet, hvor alle verdier forsøkes instrumentalisert. En del av Næss (1976, s. 97) sin kritikk av dagens økonomiske system går på at ”[m]idler hyldes isolert, uten relasjon til mål. Og hva målsettingene angår, er det tendens til å overse faktisk opplevd verdi: den i alt vesentlig umålbare dybden, intensiteten, rikdommen av selve opplevelsesinnholdet”. Med dette er han inne på kulturell egenverdi og opplevd verdi, som er relevant for mine undersøkelser av jobbsykling. Virkeligheten mister sitt innhold i det vi alltid er på vei et sted og ikke er tilstede i nuet, mener Faarlund (Sookermany, 2007, s.117). Når det gjelder å sykle til jobb kan det ses som et middel for å komme seg fram, men det kan også tenkes at jobbsykling innebærer at veien blir et mål i seg selv og at opplevelsen ved syklingen har egenverdi.

Verdipluralisme

Dagens økonomiske system preges av at økonomisk verdiskapning overskygger natur- og kulturverdier i så stor grad at naturen og kulturen reduseres til å kun være innsatsfaktorer i økonomien (Jakobsen og Ingebrigtsen, 2004, s.13). Man kan snakke om en økonomisering av samfunnet, hvor økonomiske verdier overkjører andre type verdier. En forutsetning i økologisk økonomi er at man går bort fra en slik økonomisering og at ”økonomisk verdiskapning alltid må skje innenfor rammer som er definert gjennom samspillet med naturen og kulturen” (ibid., s.52). En dreining fra en mekanisk til en organisk virkelighetsoppfatning innebærer at man går fra en verdimonoistisk tankegang, hvor økonomiske verdier har forrang, til en verdipluralistisk tankegang, hvor natur- og kulturverdier sidestilles med økonomiske verdier. Det er viktig å merke seg at man heller ikke ønsker at verdiene innenfor natur og kultursektorene skal overskygge økonomiske verdier. For eksempel er en form for økologisme heller ikke ønskelig. Det er også et viktig poeng i

dypøkologien, og Næss (1976, s. 24) beskriver økologisme som ”en absoluttering eller generalisering av økologiske begreper og teorier utover det forsvarlige”.

Verdipluralisme danner grunnlaget for en sterk bærekraftig utvikling. En slik tilnærming til bærekraft beskrives av Zadek (referert i Jakobsen og Ingebrigtsen, 2004, s. 17) som ”asserted that actions that were consistent with sustainable development neither reduced nor did damage to the world’s stock of environmental capital”, mens svak bærekraft åpner for ”trade-offs between different elements of environmental stock, and indeed between environmental and other capitals, i.e. the social and economic”. Sterk bærekraft innebærer altså at for at samfunnsutviklingen kan sies å være bærekraftig må den være det for økonomien, naturen og kulturen, samlet og hver for seg. Sterk bærekraftig utvikling er viktig i en organisk virkelighetsoppfatning hvor naturverdier og kulturverdier sidestilles med økonomiske verdier.

Naturverdier

Naturens instrumentelle verdier vurderes ut fra hvilken nytte den kan ha for økonomien. Man tenker gjerne på naturens ressurser som potensielle innsatsfaktorer i økonomisk virksomhet. Da er det dens instrumentelle verdi som vurderes (Jakobsen og Ingebrigtsen, 2004, s. 60 – 61). Bevaring av naturmiljøet av økonomiske årsaker vurderes også som en instrumentell verdi i form av penger spart. I dypøkologien vil man argumentere for at naturens egenverdi også er av verdi. Jamfør punkt 1 i den dypøkologiske plattform: ”Trivsel for mennesker og ikke-menneskelige levende vesener har en iboende verdi. Ikke-menneskelige veseners verdi er uavhengig av deres nytteverdi for menneskelige forhold” (Hegdal og Olsen, 2001, s.79). Naturen kan ha både instrumentelle og iboende verdier på samme tid, og det kan være vanskelig å konkretisere. Egenverdien til for eksempel et økosystem vil si den verdien økosystemet har, uavhengig av dens nytteverdi (Jakobsen og Ingebrigtsen, 2004, s. 60 – 61). Naturopplevelser kan betegnes som en instrumentell verdi ved naturen for mennesker. Fordi naturen blir brukt for å få en opplevelse, har den en nytteverdi, men opplevelsens egenverdi kan beskrives som en kulturell verdi.

Kulturverdier

Kulturen er, som nevnt tidligere, den delen av virkeligheten som er bearbeidet av mennesker, og den inneholder fysiske ting i form av for eksempel bøker og ikke-fysiske ting som sosiale systemer. ”Kulturen er utviklet gjennom tradisjon, sosial integrasjon og sosialisering” (Jakobsen og Ingebrigtsen, 2004, s. 100). Kunnskapsoverføring har en kulturell verdi og det å

være et forbilde har både instrumentelle og iboende verdier. Faarlund vektlegger verdien av kunnskapsoverføring gjennom å vise vei framfor å overtale (Sookermany, 2007, s.118). Kunnskap i seg selv er en viktig del av kulturen og den kan ha både instrumentell verdi som innsatsfaktor i økonomien og iboende verdi i form av selvutvikling og økt forståelse av virkeligheten.

Sykkelen som kulturelt fenomen har instrumentell verdi i form av å være et transportmiddel. Når det er tale om sykkelens egenverdi kan man tenke seg at den er en kunnskapsbærer fordi den bærer med seg sin funksjon som videreføres, uavhengig av om den brukes instrumentelt. Mer interessant for mitt arbeid er verdien av å *sykle*. Sykling tenkes da som et kulturelt fenomen og kan til noen grad sammenlignes med å kjøre tog. I et utdrag fra Faarlunds refleksjoner rundt togreisen beskriver han hvordan det å ta toget har verdi i seg selv (Sookermany, 2007, s.108):

Toget er et valg du gjør. Og valg er jo verdiorientert, enten du vil eller ikke. Ikke alle tenker så mye over verdiene sine og hva som er kjøl og ror i deres liv. De velger bort toget eller de velger toget. For meg har det vært et aktivt verdivalg. Dessuten har det en verdi i seg selv å kjøre tog. Selv om det beveger seg med en viss fart er det tross alt en langsom måte å reise på. Du reiser gjennom et landskap, du møter folk fra dette landskapet – i hvert fall hvis du reiser ut i verden. Du har dessuten tid til å trekke deg tilbake til dine egne tanker om du vil, eller du kan lese den boka du ikke fikk lest. Dessuten kan man selvsagt følge med i mediene som forteller hva som skjer rundt deg. En tur fra Norge til Alpene synes jeg for eksempel er en fin måte å forberede seg på å komme til et annet land. Du ser hvordan naturen endrer seg, hvordan kulturen endrer seg. Når du kommer frem, så er du der som et helt menneske, da har også sjelen kommet med.

Her kommer det altså fram at det å ta toget har mange ulike verdier knyttet til seg. Ved at Faarlund refererer til det som et verdivalg innebærer det at dette valget inneholder mer enn den instrumentelle verdien å komme seg fra A til B. Sammenlignet med å kjøre bil eller fly er toget mer miljøvennlig, og det er noe av bakgrunnen for valget hans, men Faarlund er også inne på noe som beskriver egenverdier i kulturell forstand. Det han beskriver er verdiene ved opplevelsen han får ved å kjøre tog; det er en langsom måte å reise på, man møter mennesker,

man kan også trekke seg tilbake, man kan lese samtidig som man forflytter seg, man ser hvordan naturen endrer seg og man kan forberede seg på å komme frem.

Livskvalitet kan være en annen kulturell verdi. I økologisk økonomi er et viktig poeng at man vil bruke økt livskvalitet framfor velferd som mål for samfunnsutviklingen (Jakobsen og Ingebrigtsen, 2004, s. 28). Ved bruk av begrepet livskvalitet fjerner man seg fra materiell levestandard som indikator på optimal livssituasjon (Næss, 1976, s. 173) og man går dermed bort fra å kun vurdere instrumentelle verdier ved kulturen som mål, til å inkludere iboende verdier. Dette er også et viktig poeng i dypøkologien. Punkt 7 i den dypøkologiske plattform omhandler livskvalitet: ”Den ideologiske forandringen i de rike landene vil hovedsakelig bestå av økt verdsettelse av livskvalitet i forhold til høy materiell levestandard, og på denne måten legge grunnen til en varig økologisk utvikling over hele kloden” (Hegdal og Olsen, 2001, s.79). Personlig identitet er også en del av kulturen, og hvis noe sier noe om identiteten vår er det en iboende kulturell verdi. Jakobsen og Ingebrigtsen (2004, s. 62) påpeker at ”[k]ultur som egenverdi er noe som bestemmer grunnverdiene våre og definerer den konteksten vi foretar de instrumentelle valgene ut fra”. Konteksten vi foretar valg ut fra er også et bakteppe for i hvilken grad de gjøres ut fra sterke eller svake vurderinger.

Instrumentell eller solidarisk fornuft og sterke eller svake vurderinger

Den kanadiske filosofen Charles Taylor (2013, s.28) beskriver det han kaller instrumentell fornuft i sin modernitetskritikk:

Det industrielt-teknologiske samfunnets institusjoner legger sterke begrensninger på valgene våre, de tvinger så vel samfunn som individer til å tillegge den instrumentelle fornuften en betydning som vi aldri ville gitt den ut fra en seriøs moralsk overveielse, og dette kan ha ødeleggende konsekvenser ... for eksempel gjør selve utformingen av enkelte moderne byer det vanskelig å fungere uten bil, særlig der kollektivtransporten er fortært av privatbilismen.

Denne begrensningen av valgmuligheter, poengterer Taylor, bidrar til tap av frihet. Vi er så lært opp til å ta valg på bakgrunn av instrumentelle verdier at det har tatt fra oss evnen til å selv ha kontroll over hvilke verdier som skal ligge til grunn for den retningen viljen tar (Jakobsen og Ingebrigtsen, 2004, s. 106). Faarlund (Sookermany, 2007, s.115) kritiserer også

moderniteten, blant annet for den rådende regeltenkningen og den naturvitenskapelige og instrumentelle tenkemåten. I likhet med Taylor viser Faarlund til at denne tenkemåten gjør at valg ikke lenger er frie: ”[du trekkes] inn i et dragsug som gjør at du ikke lenger gjør valg ut fra kjøp og ror, men rett og slett lar deg styres av samfunnsutviklingen og de sterke kreftene i denne, som jo selvsagt er økonomiske krefter”. Den instrumentelle fornuften baserer seg på en rasjonalitet som kun belager seg på kalkulering av den mest økonomiske anvendelsen av midler for å nå et gitt formål (Taylor, 2013, s.19). Hvis en person tar et valg på bakgrunn av fellesskapets beste, sier dette noe om personens grunnleggende verdisyn. Hvis man tenker seg fellesskapet i ordets videste og dypeste forstand, inkluderer dette alt liv og fremtidige generasjoner. I motsetning til instrumentell fornuft vil jeg kalle denne type fornuft solidarisk fornuft. Denne type fornuft kan knyttes opp mot en helhetstankegang:

Ifølge Durkheim (1991) vil en slik endring [fra atomisme til holisme] bidra til å utvikle det han kalte organisk solidaritet. Med det mente han at erkjennelsen av at alle er avhengige av alle, på samme måte som delene i en organisme, vil føre til økt innsats for å finne frem til løsninger som tjener fellesskapets interesser. (Jakobsen og Ingebrigtsen, 2004, s. 55).

I forlengelsen av kritikken av instrumentell fornuft skiller Taylor mellom sterke og svake vurderinger. Det kan også knyttes opp til hva som ligger bak valgene vi tar. Valg som tas på bakgrunn av instrumentell fornuft kan sies å være basert på svake vurderinger. Svake vurderinger kan sammenlignes med preferanser. Man velger en ting fremfor en annen fordi man rett og slett foretrekker den ene tingen framfor den andre. Mens valg en gjør som er med på å si noe om hvem man er baserer seg på sterke vurderinger (Jakobsen og Ingebrigtsen, 2004, s. 106). En sterk vurdering er ”[...] å handle i tråd med verdier som gir motivasjonen bestemte kvaliteter” og ”at vi kan handle [...] ut fra visjoner om det gode liv og hva det vil si å være et godt menneske” (Nyeng, 2010, s.97). Sterke vurderinger handler om grunnene til at vi gjør noe og ikke om konsekvensene handlingen har (ibid.)

Oppsummering

Økologisk økonomi og økofilosofi er inspirert av helhetlige systemer i naturen. Disse danner bakteppet for min inngang til dyp økologi. På bakgrunn av at alt henger sammen, er det nødvendig å trekke verditenkning inn i økonomien. I tillegg til at natur- og kulturverdier må sidestilles med økonomiske verdier, må egenverdier også få en plass i samfunnsutviklingen.

For å oppnå en slik endring i samfunnet er det nødvendig med et paradigmeskifte fra en mekanisk virkelighetsoppfatning, som preger dagens samfunn, til en organisk virkelighetsoppfatning. I et slikt skifte vil forholdet til teknologi og teknologisk utvikling spille en viktig rolle. I dyp økologi tenker man seg en overgang fra hard til myk og tilpasset teknologi. Grunn økologi preges av teknologioptimisme og tanker om at dagens miljø- og samfunnsproblemer kan løses teknologisk. I grunn økologi står mennesket i sentrum, antroposentrisk, dette er helt i tråd med dagens mekaniske system hvor man ønsker å bevare naturen kun for menneskenes skyld, på grunn av dens nytteverdi. I dyp økologi ser man på mennesket som en del av helheten og problemer kan ikke løses kun med tanke på menneskenes behov, men må også ta hensyn til ikke-menneskelige levende veseners egenverdi. Opplevelsesverdier kan sies å være kulturelle egenverdier. I dagens mekaniske virkelighetsoppfatning er det lite eller ingen fokus på egenverdi og valg tas på bakgrunn av instrumentell fornuft. Denne formen for fornuft er den som er så innebygget i oss at den fratrukker oss frihet til å velge på bakgrunn av for eksempel opplevelsesverdier. Instrumentell fornuft preger også svake vurderinger, på den måten at den instrumentelle fornuften fører til valg basert på et snevert og instrumentelt verdisyn. Svake vurderinger baserer seg gjerne på preferanser, mens de valgene som gjøres på bakgrunn av grunnleggende verdisyn og er med på å si noe om hvem man er, betegnes som sterke vurderinger.

Metode

Min oppgave baserer seg i hovedsak på kvalitativ metode. En del av bakgrunnen for oppgaven er sekundærdata i form av rapporter basert på kvantitative studier, men formålet med denne delen av oppgaven er å danne et bakteppe for forståelsen av hvordan jobbsykling kan være i tråd med dyp økologi og ikke å fremlegge kvantitative resultater. Andre del av oppgaven baserer seg i sin helhet på kvalitativ metode. På bakgrunn av økofilosofi og grunnprinsipper i økologisk økonomi er det naturlig med en kvalitativ tilnærming til metoden. Arne Næss sier om kvalitative og kvantitative forskningsmetoder, referert i Nyeng (2010, s. 133): "Presisjon har like mye med kvalitet [som kvantitet] å gjøre. Det er en fordom at det automatisk innebærer et høyere presisjonsnivå å operere med tall. Det å innføre tall kan tvert imot bringe inn uvesentligheter som skygger for det vesentlige". I paradigmeskiftet fra en mekanisk til en organisk virkelighetsoppfatning ligger det også en kritikk av dagens fokus på kvantifisering. Naturvitenskapen har en særstilling i dagens samfunn. Vi er lært opp til at ekte

vitenskap handler om fakta i form av tall, og alt blir forsøkt kvantifisert, men som Næss (1976, s. 40 – 41) poengterer er forsøk på å måle verdier meningsløs. Jeg har en hermeneutisk tilnærming til forskningen og jeg tar utgangspunkt i mennesket som meningsbærende subjekt. Nyeng (2010, s. 67) snakker om hvordan hermeneutikken ”benekter eksistensen av lovmessigheter utenfor naturvitenskapens område”. Mennesket er meningsbærende og i studien av mennesker og menneskers verdisyn finnes det ingen lovmessigheter. Hvert menneske er unikt og subjektivitet et kriterium. Det vil derfor også være meningsløst å snakke om representative utvalg i en kvalitativ studie, da hvert eneste menneske er forskjellig. I min undersøkelse søker jeg å få en dypere forståelse av jobbsykling, men jeg har ikke som intensjon å komme med fasitsvar.

Strategi og forskningsdesign

Jeg ønsker å få en dypere forståelse av sykkelens som transportmiddel og spesielt i bruk til jobb. Oppgavens problemstilling er: hvilken rolle kan jobbsykling spille i lys av dyp og grunn økologi? Jeg undersøker dette gjennom to forskningsspørsmål. 1; hvordan passer sykkelens teknologi, sammenlignet med bilens teknologi, inn i dyp økologi? Og 2; hvilke typer verdier er viktige i valget om å sykle til jobb? Analyse og drøfting behandles i samme kapittel og er delt i tre hoveddeler. Del en og to danner grunnlaget for drøftingen av problemstillingen i siste del av analysen. I del en drøfter forskningsspørsmål 1. Her har jeg knyttet sykkelens teknologi opp mot dyp økologisk teori. I denne delen av studien har jeg benyttet sekundæmpiri i form av tilgjengelig forskning fra Oslo kommunes sykkelsatsning og annen tilgjengelig informasjon om sykkelens som transportmiddel. Jeg anser Oslo kommune for å være en pålitelig kilde og rapporter og bakgrunnsinformasjon er hentet fra kommunens nettsider. Forskningsspørsmål 2 drøftes med bakgrunn i semistrukturerte dybdeintervjuer og gruppesamtaler med jobbsyklister. Her har jeg selv hentet inn rådata og i det følgende presenterer jeg metodiske momenter ved denne delen av studien.

Datainnsamlingsteknikk

Björn Bjerke (2007) deler ansikt-til-ansiktundersøkelser inn i intervju, konversasjon og dialog. I begrepet *intervju* legger han at det innebærer et ønske om å beskrive en objektiv virkelighet. Konversasjon innebærer innhenting av subjektive data, men i likhet med intervjuet er man i konversasjonen ute etter faktakunnskap. Mens man med intervjuet er ute etter offentlige faktabaserte data, er man med konversasjonen ute etter private faktabaserte

data. I begge tilfeller er informanten kilden til dataene. I en dialog derimot er det ønsket om å forstå meningsinnholdet i andre menneskers kulturelle verden som ligger til grunn. Her ligger kilden til dataene i selve samtalen og forståelse kan oppstå underveis. For å svare på forskningsspørsmålet om hvilke typer verdier som ligger i valget om å sykle til jobb er jeg interessert i den subjektive kunnskapen til jobbsyklister. I tråd med Faarlunds utsagn om at subjektivitet er et absolutt kriterium for å ta verdivalg (Sookermany, 2007, s. 109). Jeg forventer ikke at mine informanter i utgangspunktet har et tydelig bevisst forhold til sine verdivalg og dialog er dermed en egnet innfallsvinkel for å åpne for at forståelse kan oppstå underveis. Både i dybdeintervjuer og gruppesamtaler har jeg hatt denne innfallsvinkelen. Ut fra en hermeneutisk innfallsvinkel er det ønsket om å forstå meningsinnhold som er målet og dialog er godt egnet i så måte. Jeg har benyttet dialog i form av individuelle dybdeintervjuer og minigruppesamtaler. Jeg har snakket med 16 informanter fordelt på seks dybdeintervjuer og tre gruppesamtaler.

Utvalg

I utvalget av informanter gikk jeg ut med et konkret mål om å finne jobbsyklister som 1, bevisst har tatt et valg om å sykle til jobb og 2, som har et visst personlig engasjement for syklingen. Dette i tråd med det Johannesen, Christoffersen og Tufte (2011, s. 110) omtaler som strategisk utvelgelse. Jeg anser jobbsyklistene som eksperter på hvilke verdier som ligger i deres valg om å sykle til jobben. Jeg ønsket å snakke med jobbsyklister med lang erfaring, kortere erfaring og nybegynnere. Jeg ønsket også at representantene skulle være fordelt noenlunde likt på kjønn. En oversikt over noen faktaopplysninger om informantene og deres erfaring med jobbsykling fremkommer i vedlegg 3. For å få en viss bredde innenfor rammene av jobbsyklister var det viktig for meg å både snakke med de som bruker vanlig sykkel og de som bruker el-sykkel eller begge deler. Rekrutteringen av informanter foregikk ved hjelp av snøballmetoden (ibid., s. 113). Jeg forhørte meg med familie, venner og kolleger om de kjente til noen som kunne passe inn i mitt utvalg, i tillegg til at jeg kontaktet folk jeg selv visste om på forhånd. Jeg spurte også de informantene jeg kom i kontakt med om de visste om noen andre jeg burde snakke med. Denne formen for utvelgelse fungerte fint og jeg fikk et utvalg jeg var tilfreds med. Informantene ble i første omgang kontaktet per mail, hvor jeg spurte om informasjonen jeg hadde om deres forhold til jobbsykling stemte noenlunde og om de kunne tenke seg å delta i et forskningsprosjekt om jobbsykling. Vedlagt la jeg et samtykkeskjema med informasjon om prosjektet. Det ble avtalt tid for gjennomføring. Dagen før intervjuene og gruppesamtalene kontaktet jeg informantene og minte dem på avtalen via sms.

Dybdeintervju

Til sammen gjennomførte jeg seks dialogbaserte dybdeintervjuer ansikt til ansikt. Intervjuene hadde varighet på mellom 45 minutter og halvannen time. De ble gjennomført på det stedet som passet informantene best. Ved usikkerhet, forsikret jeg meg om at stedet var egnet og uten for mange forstyrrelser. Jeg var fleksibel på tidspunkt og i alle seks tilfellene ga jeg informantene ulike alternativer for tidspunkt og informantene fikk bestemme det som passet best. Ved at intervjuene ble gjennomført på et sted som informantene selv bestemte ønsket jeg å skape tryggest mulig rammer for samtalen. Samtalene fant sted enten hjemme hos informantene, i bil, på arbeidsplassen eller på café i nærheten av arbeidsplassen.

Dybdeintervjuene ble holdt semistrukturert. Det vil si at jeg fulgte en intervjuguide som utgangspunkt for intervjuene, men spørsmålene og rekkefølgen på temaene varierte ut fra hvordan samtalen utviklet seg (Johannesen, Christoffersen og Tufte, 2011, s. 145). På denne måten bar intervjuene preg av dialog, hvor jeg bidro med tema og styrte dialogen og informantene fortalte om sine erfaringer, tanker og opplevelser. Noen spørsmål passet jeg på å stille alle informantene så likt som mulig for å kunne ha et grunnlag for sammenligning og vurdering ikke bare av svarenes innhold, men hvordan spørsmålet ble forstått.

Gruppesamtale

Jeg gjennomførte tre minigruppesamtaler på grupper med 3 – 4 informanter ansikt til ansikt. Gruppe 1 og 3 ble satt sammen av folk som kjenner hverandre fra før og ble gjennomført i uformell setting hjemme hos en av informantene eller hos meg. Gruppe 2 ble satt sammen av folk som jobber på samme arbeidsplass og samtalen ble gjennomført på deres arbeidsplass. Ved å samle grupper som kjente hverandre fra før og å holde intervjuene i uformelle, kjente omgivelser ønsket jeg å bidra til så trygge rammer som mulig. Gruppene var små og kan betegnes som minigrupper. En fordel ved dette er at det kan være lettere for informantene å åpne seg i mindre grupper, lettere å snakke om personlige og komplekse ting og lettere å få fram detaljert informasjon (Johannesen, Christoffersen og Tufte, 2011, s. 109).

Årsaken til at jeg fordelte samtalen på dybdeintervju og gruppesamtaler var at jeg ønsket å se om jeg kunne få enda mer meningsinnhold ved å foreta gruppesamtaler. I følge Bjerke (2007, s. 237) fører den sosiale dimensjonen i gruppesamtaler til flere implikasjoner. Det er nå ikke snakk om en samtale mellom forsker og informant, men informantene i mellom. En fordel ved gruppesamtaler er at man får samlet data fra flere informanter forholdsvis konsentrert

(Johannesen, Christoffersen og Tufte, 2011, s. 165). Jeg ønsket, med gruppesamtalene, å få informantene til å reflektere over verdiene ved jobbsykling sammen og at de skulle oppmuntre og inspirere hverandre til å tenke over verdier. På bakgrunn av at jeg på forhånd visste at alle mine informanter har et personlig engasjement i tilknytning til jobbsykling og at alle er svært positivt innstilt til det, var det potensial for gode samtaler. Jeg fikk endel gode data fra gruppesamtalene, men dialogene ga ikke den dybden av innsikt som forventet. Noen av grunnene til dette kan være at kunnskapen jeg var ute etter ikke bare er subjektiv, men også ganske personlig. Selv om gruppene var satt sammen på en måte som la opp til mest mulig trygge rammer for informantene, kan det være at ikke alle kom frem med sine meninger. Personlig forhold til verdier kan tenkes å ha vært et for komplekst tema som krever enda tryggere rammer (ibid., s. 166). Samtalene bar preg av å henge seg opp i en del ved jobbsyklingen som engasjerte noen av deltakerne. Infrastruktur og sykkelkultur ble nøye diskutert i alle gruppesamtalene, og selv om jeg penset dialogen tilbake til å handle om verdier, endte vi tilbake i infrastruktur og sykkelkultur. Det var endel kunnskapsutveksling i alle gruppesamtalene, om tekniske og praktiske ting. Jeg opplevde i stor grad at de ulike informantene i en gruppe ikke var spesielt åpne for og nysgjerrige på de andres tanker rundt jobbsyklingens verdier. Dette er en annen grunn til at jeg tror at dialogen ikke fungerte optimalt. Jeg måtte i større grad enn forventet drive dialogen frem og informantene snakket mer direkte til meg enn med hverandre. Ut fra disse erfaringene vil jeg konkludere med at med min vinkling på tema jobbsykling egnet en-til-en dialogbasert dybdeintervju seg bedre enn gruppesamtaler. I en-til-en dybdeintervjuer opplevde jeg å komme mer i dybden. Jeg har likevel benyttet data fra gruppesamtalene, da det også her kom fram gode poenger. Det kan tenkes at dialogen i gruppesamtalene ville fungert bedre hvis de var sammensatt av folk som var mer vant til og komfortable med å snakke om verdier, hvis informantene var bedre forberedt eller hvis jeg hadde moderert samtalen på en annen måte.

Intervjuguide

På bakgrunn av min problemstilling og forskningsspørsmål 2 utformet jeg en intervjuguide for dybdeintervjuene, og med utgangspunkt i denne laget jeg en guide for gruppesamtalene (vedlegg 1 og 2). Intervjuguiden ble lagt opp som følger; enkle faktaspørsmål rundt syklingen, introduksjonsspørsmål, overgangsspørsmål, nøkkelspørsmål og avslutningsspørsmål (Johannesen, Christoffersen og Tufte, 2011, s. 149 – 150). Faktaspørsmålene tok utgangspunkt i hvilken erfaring informanten hadde med jobbsykling, hvor lenge, hvor langt, hvilken type sykkel og hvor god tilrettelegging arbeidsgiver bidrar

med. I introduksjonsspørsmålene kom jeg inn på hva som gjorde at informanten begynte å sykle. Overgangsspørsmålene handlet om verdier og verdisyn generelt og var et forsøk på å koble introduksjonsspørsmålene sammen med nøkkelspørsmålene. Nøkkelspørsmålene utgjør hoveddelen av intervjuet og baserer seg direkte på problemstilling og forskningsspørsmål. Mot slutten av intervjuet informerte jeg informanten om at det bare var noen få spørsmål igjen og avsluttet med et spørsmål som summerte opp endel av det vi hadde snakket om. Til slutt stilte jeg spørsmål om det var noe informanten ville tilføye (ibid., s. 150). Jeg forsøkte å stille så tydelige spørsmål som mulig for å unngå misforståelser. For å få frem hvilke typer verdier de begrunner valget om å sykle til jobb med, åpnet jeg opp for å stille de samme spørsmålene med ulik formulering og med forskjellige innfallsvinkler. Jeg tilpasset spørsmålene fra person til person. Jeg opplevde at jeg lyktes i å få mye god informasjon på bakgrunn av intervjuguiden, men overgangsspørsmålene kunne jeg med fordel jobbet mer med, for å klargjøre overfor både meg selv som forsker og for informanten selv hva vedkommende tenker på som verdier.

I gruppesamtalene tok jeg utgangspunkt i samme hovedpunkter som i dybdeintervjuene, men stilte mer åpne spørsmål for å få i gang en dialog. I gruppesamtaler har forskeren mer en rolle som moderator enn som intervjuer og jeg fungerte som ordstyrer og fikk samtalen videre hvis den stoppet opp eller den mistet fokus (Johannesen, Christoffersen og Tufte, 2011, s. 165). Det var flere av punktene fra intervjuguiden vi ikke var innom i gruppesamtalene enn i dybdeintervjuene. Det var som forventet da gruppesamtalens natur er at den skal drives fram av dialogen mellom deltakerne.

Dokumentering

Alle dybdeintervjuene og gruppesamtalene ble tatt opp ved hjelp av en iPad. Jeg benyttet en app som heter *Smart Record* (<http://smartrecordapp.com>), for å gjøre opptakene. Denne gjorde det enkelt å ta opp intervjuene. Den har gode funksjoner for å pause opptak, markere og kommentere i programmet underveis, og man kan selv velge ønsket filformat og kvalitet. Filen kan sendes direkte fra appen til e-post eller deles til andre enheter med AirDrop. Etter hvert intervju lagret jeg opptaket, sendte det som lydfil til min egen e-postadresse og delte det til telefonen min. På den måten var jeg sikret at dataene ikke skulle gå tapt. Andre nyttige funksjoner som ligger i appen er at man kan ta notater eller bilde mens man tar opp samtalen. Disse legger seg i fila ved det tidspunktet de ble foretatt og man kan lett hoppe til disse stedene i opptaket når man senere hører gjennom. Dette gir anledning til å notere poenger

man synes er ekstra viktige eller ting man ønsker å vite mer om. Mikrofonen som ligger i en iPad er god, og jeg benyttet iPad i alle opptakene. Opptakene ble gode, selv når de ble gjort i bil, på café og når deltakere i gruppeintervju befant seg opptil halvannen meter unna. Når det kommer til transkribering, gjør denne appen det mulig å enkelt spole 15 sekunder (eller annen valgt tid) tilbake, hoppe over stillhet og endre hastighet på avspillingen. I tillegg til at iPaden er sikret med passord, har jeg begrenset tilgangen til appen med passordbeskyttelse. Alle lydfilene slettes når prosjektet er ferdig og i transkriberingen er informantene anonymisert.

Transkribering

Jeg transkriberte selv alle opptakene. Jeg forsøkte å transkribere så kort tid etter gjennomføringen av dybdeintervju eller gruppesamtale som mulig og jeg unngikk at arbeidet hopet seg opp. Ved å transkribere mellom hvert av intervjuene og samtalene fikk jeg gått igjennom samtalen på nytt og jeg tok med meg erfaringer til neste intervju. En annen fordel ved å transkribere tett opptil gjennomføringen var at jeg husket mye og kunne fylle ut transkripsjonen med reaksjoner som ikke kommer fram i lydfilen som jeg tenkte ville være relevant for å forstå meningsinnholdet. De transkriberte intervjuene og samtalene dannet utgangspunktet for analysearbeidet.

Gjennomføring av analysen

Datareduksjon

Etter transkribering hentet jeg ut den informasjonen jeg anså som relevant for å besvare min problemstilling og forskningsspørsmål 2. Jeg lagde en profil for hver av informantene i dybdeintervjuene og en profil per gruppesamtale. Her trakk jeg ut poenger og sitater og organiserte dem under ulike kategorier. På bakgrunn av at dybdeintervjuene ble gjennomført semistrukturert var det tilfellet at informasjon om samme kategori kom frem på ulike tidspunkter i samtalen. Dette gjaldt i enda større grad for gruppesamtalene, men gjennom å lage profiler, fikk jeg sammenfattet og systematisert informasjon som la grunnlaget for presentasjonen av empirien og det videre analysearbeidet.

Presentasjon av empiri

Empirien presenteres med utgangspunkt i kategoriene fra intervjuguide og profilene. Her forsøker jeg å legge frem dataene mine på en måte som gjør dem forståelige for leseren og som danner grunnlaget for analysen.

Analyse og drøfting

Jeg har valgt å presentere analyse og drøfting av data under ett. I analysen har jeg forsøkt å sette dataene mine i sammenheng med forskningsspørsmål 2 og jeg har laget tabeller for å gjøre analysen tydeligere. Med utgangspunkt i en forklaring av tabellene, drøfter jeg dataene opp mot teori.

Validitet

Data er ikke selve virkeligheten, men representasjoner av den. Det er derfor interessant å tenke over hvor relevant dataene representerer virkeligheten (Johannesen, Christoffersen og Tufte, 2011, s. 73). Bredde og spredning kan i mitt tilfelle ses på som positivt, fordi det betyr at ulike innfallsvinkler kan være sammenfallende med mitt teoretiske utgangspunkt. Jeg kan ikke være helt sikker på at det informantene sa er sant eller at jeg har tolket det på en måte som fullt ut representerer det de mener, men undersøkelsene mine bygger på gjensidig tillitt, og jeg velger å stole på at informasjonen informantene har gitt meg er sannferdig. Jeg forsøker ikke å gjengi et nøytralt bilde av virkeligheten, men å få fram de ulike informantenes opplevelser. Et intervjuobjekt er svært sårbart for feiltolkning, og jeg har som forsker vært bevisst viktigheten av å analysere det informantene har sagt så objektivt som mulig, med minst mulig påvirkning av mitt eget verdisyn og virkelighetsoppfatning. Virkeligheten oppfattes subjektivt, og alle menneskers oppfatning og skildring av verden er subjektive. Dette vil i noen grad påvirke mitt arbeid i tolkningen av data.

Refleksjon over egen rolle som forsker

I tråd med helhetsforståelsen i økologisk økonomi og økofilosofi er forholdet mellom meg som forsker og informant(en) også komplekst. Jeg påvirker dem og de påvirker meg. For å ikke påvirke informantene på en slik måte at de ikke fikk fram det de egentlig mente, forsøkte jeg å forholde meg så nøytral til deres refleksjoner som mulig. Jeg tok tak i poenger de selv kom med for å skape dialog og unngikk å komme med uttalelser som potensielt kunne skapt usikkerhet eller irritasjon. Jeg forsøkte å skape trygge rammer ved å selv være trygg og åpen.

Jeg er meg bevisst mitt etiske ansvar som forsker og jeg forholder meg til De nasjonale forskningsetiske komiteene (2016) sine forskningsetiske retningslinjer. Retningslinjene er omfattende og inneholder blant annet informasjon om informert samtykke, anonymisering og taushetsplikt. Jeg forholder meg til informantens rett til selvbestemmelse og autonomi, min

plikt som forsker til å respektere informantens privatliv og mitt ansvar for å unngå skade (Johannesen, Christoffersen og Tufte, 2011, s. 97). Alle informantene ble tilsendt et samtykkeskjema i forkant av intervjuet eller gruppesamtalen, dette ble signert før gjennomføring av intervju eller gruppesamtale. I samtykkeskjema fikk de informasjon om hovedtrekk ved forskningsprosjektet og det kom tydelig fram at de kan trekke seg når de vil og uten å begrunne dette. Prosjektet er meldt inn til Norsk samfunnsvitenskapelig datatjeneste AS (NSD).

Styrker og svakheter

Det kunne vært interessant å sammenligne sykkel og bil, ikke bare rundt teknologien, men også verdiene. Det kunne vært gjort ved å intervjuer tilsvarende mange informanter som kjører bil til jobb og stille dem tilsvarende spørsmål om deres motivasjon for å kjøre bil og hvilke verdier som ligger i bilkjøringen. Jeg valgte i denne omgang å la fokuset ligge på jobbsyklister, da det var deres erfaringer jeg var mest interessert i og jeg ville unngå at det skulle fremstå som en konkurranse mellom syklistene og bilistene. Det har vært et mål for meg å finne et godt og positivt eksempel på hvordan man kan tenke seg en del av en løsning på miljø- og samfunnsutfordringer heller enn å ha for stort fokus på det som ikke fungerer. En styrke ved mitt design er at jeg bevarer en positiv vinkling i undersøkelsene mine ved å la jobbsyklister få snakke om noe de brenner for, å sykle til jobben. Med mer tid og ressurser ville jeg ha fulgt opp jobbsyklistene jeg snakket med etter et halvt års tid for å undersøke om tankene deres rundt syklingen har forandret seg etter samtalen med meg. På den måten ville jeg fått en bredere forståelse av jobbsyklisters opplevelse og de ville fått anledning til å ha reflektert mer. Det kan tenkes at de, etter samtalen, har fått et nytt perspektiv på jobbsyklingen sin.

Empiri. Jobbsykling fra jobbsyklistens ståsted

Nils Faarlund sier om det å ta toget at det er et valg du gjør og enten du vil det eller ikke, så er valg orientert rundt verdier (Sookermany, 2007, s. 108). Å sykle til jobben er også et valg du gjør. Subjektivitet er et absolutt kriterium for å ta verdivalg, sier Faarlund (ibid., s.109), mens naturvitenskapen forbyr oss å tenke med hjertet og bruke sansene, den skal være objektiv. Hvilke verdier er viktige for dem som velger å sykle til jobb?

Ingen av jobbsyklistene jeg har snakket med er like, de har alle forskjellige kombinasjoner av hva som motiverer dem til å bruke sykkel som transportmiddel til jobb, de har ulike erfaringer, ulike liv og ulik bevissthet rundt sine verdier. Uavhengig av alder og kjønn, om man sykler el-sykkel eller vanlig sykkel, er det felles for alle jeg har snakket med at de er veldig positive til jobbsykling, de gjør det av fri vilje. Noen har god tilrettelegging på arbeidsplassen, andre ingen tilrettelegging i det hele tatt, men dette ser ut til å ha overraskende liten betydning hos mine informanter. Jeg har laget en kort oversikt over de ulike informantene som beskriver noen faktaopplysninger om deres erfaring med jobbsykling, vedlegg 3. Likhetstrekk og ulikheter ved informantenes motivasjon, opplevelser og tanker rundt jobbsykling tegner ingen tydelige skiller og det har ikke utkrystallisert seg en tydelig kategorisering av dem. Alle informantene er sammensatte personligheter og om noen har endel til felles er de helt ulike på andre områder.

Jeg har valgt å ta utgangspunkt i de ulike temaene jeg var innom i intervjuguiden og profilene for hver av samtalene for å dele inn presentasjonen av empirien. Kapittelet er delt inn i et avsnitt for verdier på individnivå og ett på samfunnsnivå. Jeg vil poengtere at jobbsyklingens positive innvirkning på individ og samfunn henger sammen. Det som er positivt for individet kan også være positivt for samfunnet som helhet og det som er positivt for samfunnet kan være positivt for individet. Denne drøftingen kommer jeg tilbake til i analysekapittelet. Det dreier seg om helhetstankegang og verdipluralisme, og det å se de ulike verdiene helhetlig og i sammenheng er et viktig poeng i dyp økologi.

Verdier for individet

Verdiene for individet henger sammen med kulturverdier. Informant 3-O gir en grei oppsummering om hva som er motivasjonen hans for å sykle: ”... det handler om mosjon, fleksibilitet, aktivitet og miljø. Og det å være helt tidsuavhengig”. Dette speiler svarene til

flere av de andre informantene også, i større eller mindre grad. Nesten alle mine informanter oppga mosjon, eller det å være i fysisk aktivitet som en motivasjon for å sykle, men ulikt i hvor stor grad det var det avgjørende og i hvor stor grad det erstatter annen fysisk trening. Både de med el-sykler og de med vanlige sykler oppga det å være i bevegelse som verdifullt ved å sykle til jobb. De fleste sykler såpass kort og/eller rolig at de ikke behøver å dusje når de kommer frem. Mosjon er også noe som fører til bedre helse, både psykisk og fysisk. Noe som diskuteres mer i forbindelse med hvordan jobbsykling er verdifullt for samfunnet og arbeidsgiver.

Informant E er opptatt av treningen han får ved å sykle til jobb, ikke bare mosjonsmessig, men også sykkelteknisk. For ham er sykling en viktig del av fritiden og i tillegg til å være en del av kilometerregnskapet, han har som mål å sykle 5000 km i 2017, er hvert tråkk trening. Han poengterer at det er for sin egen del han vil bli bedre, han sykler ikke for å delta i konkurranser. Konkurransen han har med seg selv er motiverende. Han innrømmer at appen han har, Strava, for å telle kilometer noen dager er den aller viktigste motivasjonsfaktoren for å sykle til jobb. Informant D bruker ikke en app, men tar tiden, og konkurransen hun har med seg selv hver dag hun sykler til og fra jobb er en viktig motivasjonsfaktor. Hun beskriver seg selv som over gjennomsnittet konkurranseinnstilt. For henne er denne konkurransen verdifull, fordi den gir henne en god mestringsfølelse. For informant B er mosjonen positiv på grunn av høyt kolesterol. Den eneste som ikke oppga mosjon som en motivasjonsfaktor for å sykle til jobb var informant 2-K, hun er svensk og mener synet på sykkel som transportmiddel er annerledes i Sverige enn i Norge. Der handler det om å komme seg fram, mens her kompliseres det ved at det skal dreie seg om trening. Hun sier: ”Jeg mener at det der å sykle til jobb ikke er for å få fysisk trim, men for å komme seg fram ... sykkel er det mest smidige transportmiddelet”.

Flere av informantene oppga at sykkel er det raskeste fremkomstmiddelet for å komme seg til jobb og dette er en stor motivasjonsfaktor for mange. I tillegg frigjør det tid, som ellers ville blitt brukt på trening. Informant 3-P sier om tid spart på transportetappen til jobb: ”En time spart hver dag er jo som å gå ned 10% i stilling eller noe sånt.”

En annen verdi ved å sykle til jobb er at man kan være sin egen herre, som informant A sier. Informant F beskriver det med å være cowboy til hest. Det er verdifullt å slippe å forholde seg til tidtabeller, mulig innstilte avganger eller bilkø. Flere av informantene nevner at sykkel er

et forutsigbart fremkomstmiddel, og at det er fleksibelt ved at man blant annet kan sykle fra dør til dør.

Å sykle til jobb kan fungere som egentid også. Flere av informantene, særlig de som har barn nevner dette. At det gir dem litt tid for seg selv i en ellers hektisk hverdag. Informant B har voksne barn, men minnes da de var små: ”...da jeg hadde fått de tre barna mine av gårde til skolen og jeg satte meg på sykkelen, så var det min tid. Det var det som var min alenetid.” For informant F handler denne alenetiden om å få klarnet hodet, forberedt dagen, det påvirker arbeidsdagen positivt:

Jeg er jo våken når jeg kommer på jobb, fit for fight. Klar for innsats og har fått tenkt igjennom mye på forhånd istedenfor å sitte å holde på med mobilen, for det kan man jo ikke når man er på sykkelen. Da får man den freden til å tenke igjennom ting, planlegge dagen. Se utfordringer på forhånd, løse problemer. Og det er også en stor verdi for arbeidsgiver at man har, det gjør noe med den intellektuelle kapasiteten din.

Informant A påpeker at det er en oppmuntrende måte å komme seg til jobb på. 1-I er også inne på dette; hun sier som en hovedgrunn til å sykle til jobb at hun blir glad av det og at det er koselig. Informant 1-J og 2-K sier de synes det er gøy å sykle.

Informant B, C og 1-I oppgir at det er økonomisk lønnsomt for dem å sykle til jobb fremfor å bruke andre transportmidler, det er likevel ikke en viktig motivasjonsfaktor. B og C kommer til og med frem til, etterhvert som vi snakker, at de nok ikke sparer penger på det likevel. Mens informant E er inne på at det er en viss motivasjon for ham å sykle istedenfor å slite på bilen.

På den negative siden blir det greit oppsummert av informant 1-H; svette. Med andre ord, at hvis man blir så svett når man sykler at man må dusje og/eller skifte når man kommer fram blir det for tidkrevende, dette i tråd med det informant 2-K er inne på. Flere, også av de mest dedikerte informantene, oppga at de kanskje ville droppa syklinga hvis de måtte dusje når de kom frem. Informant A og D ser på sykkelturen til jobb som skikkelig trening og for dem er svette positivt vil jeg anta, de dusjer når de kommer frem. De forsvarer den ekstra bruken av tid med at de slipper å trene noe særlig ved siden av, og sånn sett frigjør de en hel masse tid likevel.

Livskvalitet

Flere av de overnevnte verdiene for individet kan være med på å øke livskvaliteten deres. Samtlige av jobbsyklistene jeg snakket med kunne fortelle at det å sykle til jobben førte til noen grad av økt livskvalitet for dem. Men de oppga ulike begrunnelser for hvorfor det var positivt for livskvaliteten og det var varierende i hvor stor grad det var av betydning. For noen handlet det om tidsbesparelsen, for noen var det sammensatt, for andre var det det å være i bevegelse som er viktig. Noen utdypet ikke noe mer enn at det var veldig positivt for livskvaliteten.

Informant C er usikker på om det påvirker livskvaliteten hans, men han tror han blir litt lystigere av det. Han tenker at han blir litt gladere av å være i fysisk aktivitet, men siden han bare sykler om sommeren, og han blir lystigere når det er lysere tider også, vet han ikke helt hva den ekstra lystigheten egentlig kommer av. Mens informant F er overbevist om at det har masse å si for livskvaliteten hennes at hun sykler: ”klar i hodet, frisk i kroppen, rask, kjapp, fornøydbarometeret skyter i været! Fordi jeg får brukt meg.” For informant E påvirker det også livskvaliteten til samboeren hans, tror han, at han får lufta seg litt. Han har stort behov for å være i fysisk aktivitet for å ha det bra, og med små barn er det ikke alltid lett å finne tid til trening i hverdagen, derfor er det å sykle til jobben av stor betydning for hans og familiens livskvalitet.

1-G sier hun tror at hun har det bedre når hun sykler til jobb, fordi man har det bedre av å være i bevegelse, og det fører til økt livskvalitet. Informant B svarer, på spørsmål om hvordan det å sykle til jobben påvirker livskvaliteten hennes at: ”...jeg har fått beskjed av legen om at jeg har høyt kolesterol og at jeg må holde meg i form ... og da har jeg funnet ut at det å sykle er det jeg vil gjøre for å holde meg i noenlunde form, så slipper jeg å tenke på trening ellers.”

I gruppesamtale 3 er de inne på flere poeng:

3-P: Det påvirker livskvaliteten positivt. Det med forutsigbar reisetid hjelper veldig, fleksibilitet, helse, frisk luft og miljøet.

3-O: Det gjør at man sparer tid, som igjen gjør at man får mer tid med barna før de skal legge seg. Litt avhengig av hvor slitne de er etter barnehagen så er det positiv eller negativ livskvalitet. Hehehe.

Opplevelser

Det er ulikt i hvor stor grad informantene mener at de opplever noe når de bruker sykkel fremfor andre transportmidler for å komme seg til jobb. Informant B synes ikke hun har de store opplevelsene, hun sier: ”Jeg skal fram, det er jo et transportmiddel, det er ikke noen store opplevelser når jeg sykler til jobb.” Hun forteller likevel om en gang hun møtte en nabo på veien og de ble stående å se ut over havet og snakke om hvor vakkert det var. Informant D synes heller ikke å ha de store opplevelsene. Informant 2-M fnyser og sier ”Naturopplevelser!?” da jeg tar opp om man har opplevd på vei til jobb med sykkel. Ut i fra dette tolker jeg at han ikke har hatt naturopplevelser knyttet til jobbsykling. I motsetning til flere av de andre informantene som nettopp opplever en form for naturopplevelse. Informant C forteller at han har sett rådyr, og informant A forteller om vakre solnedganger og mystisk tåke som ligger over fjorden. Han sier også at det er en god opplevelse å sykle forbi køen med biler. Informant F synes alle de små hverdagslige opplevelsene hun har på sykkelen er viktige verdier. For eksempel ser hun når våren er på vei, for da kommer gjessene flyvende til sitt faste tilholdssted. For henne er det et viktig vårtegn. Hun nevner også opplevelser hun har i møte med andre mennesker, de kan være både positive og negative. Informant 1-H snakker om opplevelsen av fart. Han pleier også å balansere på sykkelen når han venter på grønt lys og synes dette er et bilde på at det er en helt annen opplevelse å sykle enn å sitte inne i en bil. Nærheten til omgivelsene er viktig for ham. 1-G opplever at hun er mer tilstede når hun sykler, at hun smiler til folk, i motsetning til når hun sitter på t-banen med hodet ned i mobilen. Det samme nevner 1-I. Hun og 1-J sykler samme vei og snakker mye om hvor fin den er og at de koser seg med den flotte utsikten til fjorden. Informant B sykler mye av samme veien og hun har en helt annen opplevelse av den, hun sier den ikke er spesielt fin eller hyggelig og at det er mye forurensing. Informant E har et interessant bilde på hvordan opplevelsen av syklingen påvirker arbeidsdagen hans:

Jeg føler det litt sånn at jeg har funnet et hemmelig brett på et spill. Akkurat som man har funnet ut en ting som ingen andre vet om! Hvis jeg har tatt en omvei på vei til jobb, så føler jeg liksom at jeg har lurt alle andre fordi jeg har gjort noe som er så digg så tidlig om morgenen. Jeg tror kanskje det påvirker meg sånn og at jeg føler meg freshere når jeg kommer på jobb.

Gruppe 2 er inne på at det er gøy og spennende for barn og barnebarn. Informant 2-L snakker om hvordan hun synes at hun opplever noe sammen med barna når de sykler, i motsetning til

når de kjører bil til jobb og barnehage. Hun synes at syklingen er en helt annen opplevelse: ”å kjøre bil er ikke en opplevelse, det er bare gørr. På sykkel får du lufta hodet, bokstavelig og billedlig talt”.

Informant A har en positiv opplevelse av å være en del av et større prosjekt, en del av gjengen med jobbsyklister, som gjør noe bra for fellesskapet. Informant F og 3-N kommer med et poeng som de spesielt opplever som verdifullt som kvinne, de føler seg tryggere på sykkel enn til fots eller på bussen. På den andre siden kommer det fram at flere av informantene har hatt ubehagelige opplevelser i møte med andre syklister eller biler når jeg spør dem om noe de har opplevd. Dette kommer jeg nærmere inn på i avsnittet om sykkelkultur.

Identitet og livsstil

Informant E er en ivrig syklist på fritiden i tillegg til å sykle til jobb. For ham er identitet ”en viktigere motivasjonsfaktor enn [han] vil innrømme”. Han introduserte meg for *The Rules* (Velominati, 2014), en bok om regler for landeveissyklister. Han barberer leggene, har riktig farge på sadel, håndtak og hjul, de skal matche og han bruker ett spesielt merke sykkelklær. Det er viktig å poengtere at han synes det er positivt at så mange som mulig sykler og at han ikke tenker at alle skal være som ham. Han er den rake motsetningen til informant F på dette punktet. For henne er det viktig å vise andre at det nettopp er mulig å sykle til jobb uten fancy, teknisk tøy eller dyr sykkel. Hun sverger til anorakk og ulltøy. Informant 2-K synes hele konseptet med at man skal ha spesielle klær for å sykle er rart. Det er ikke vanlig i Sverige, mener hun. For både informant F og 2-K er også sykling en viktig del av identiteten deres. Det gjelder også samtlige i gruppesamtale 3, her kommer det fram poenger som at det ville være flaut å bli observert i en sportsbil og at det å komme til jobbmøter i sykkelklær er en del av et image. Informant 3-N synes det er mye stolthet i å sykle.

Informant A begynte å sykle for å komme i bedre form og har syklet til jobben i under ett år. Han synes det gjør noe med identiteten hans, fordi han blir et sunnere menneske. Det samme gjelder informant 2-L, som begynte å sykle omtrent samtidig som A. For henne handler det om å kvitte seg med bilen. Hun ønsker ikke lenger å se på seg selv som i hovedsak en bilist. Informant C vil også bli mindre avhengig av bil og er frelst på el-sykkel. Både han og kona har el-sykkel, og de bruker disse også for å komme seg rundt med barna på fritiden. For flere av dem som har syklet i mange år er det en del av livsstilen deres allerede. Informant F og B

er tydelige på at sykkel er en livsstil for dem, det samme gjelder alle deltakerne i gruppesamtale 3. Felles for de nyfrelste og de mest dedikerte erfarne jobbsyklisterne er at de har en voldsom entusiasme rundt syklingen. Denne entusiasmen har de til felles og gjør at de er positive til at sykling handler om livsstil. Informant F sier:

Ja, livsstilen, for det gir deg et utrolig enkelt liv og det er pose og sekk, du får så mye igjen for det! For det første slipper du å stå i et ubehagelig betongrom som kalles treningssenter. Du får lov til å være ute. Som er en luksus, for man er jo stengt inne i veldig mye dårlig arkitektur stort sett. De fleste steder i dag kan man ikke åpne dører og vinduer, du har ikke dagslys. Det er faktisk den eneste sjansen man har på å få en liten smule dagslys. Rett og slett. Og du kan ta detours, du slipper å tenke på parkering og gud vet hva. Og alt i alt så er det befriende. Som jeg ikke tror bilisme gir. For da blir man tvunget inn i et sånt rart mønster, som jeg tar mer og mer avstand fra.

I gruppesamtale 2 blir det utvekslet endel erfaringer direkte knyttet opp til arbeidsplassen og veien dit, i form av: ”du vet det er dusjer i det bygget der” og ”visste du at det går an å sykle en annen vei, så du slipper trafikken?”.

Verdi i seg selv

På spørsmål om det å sykle til jobb har en verdi i seg selv kommer det tydelig fram at informantene har ulik oppfatning av hva det å ha verdi i seg selv omhandler. Mange syntes det var vanskelig å svare på dette spørsmålet fordi de ikke helt forsto det. I flere av samtalene måtte jeg omformulere spørsmålet fra ”på hvilken måte kan det å sykle til jobb ha en verdi i seg selv?” til ulike varianter av ”Hvis du ser bort fra å komme seg til jobb i rimelig tid og du får trent litt, er det noe spesielt ved det å sykle, å sitte på sykkelen som er verdifullt?” Noen oppgir her verdier, som etter min mening i aller høyeste grad er instrumentelle, jeg presenterer dem likevel her, som verdi i seg selv, da det var dette informantene svarte på. Svarene spenner fra informant F: ”Lykke! Mest av alt er det pose og sekkprinsippet, men det gir også lykkefølelse. Det er som å være cowboy til hest. Du rir inn i solnedgangen. Er jeg i ordentlig godt humør, så synger jeg også.” til informant C: ”Det blir en del av timeregnskapet, det blir liksom en gratis time med mosjon.”

Informant A snakker om å være en del av et felleskap med andre som sykler til jobb, at man er en del av noe viktig. I tillegg tror han at det å være i kontakt med underlaget har en verdi i seg selv og det at man sanser mye mer enn når man sitter inne i en bil. Informant D synes at det er en verdi i seg selv ved syklingen å være ute og å komme seg fra A til B ved hjelp av egen energi. Mens informant E vektlegger frihetsfølelsen. Poenger som kommer opp i samtale med gruppe 1 er bedre humør fordi veien er fin og glad av å bruke kroppen, å være uavhengig av tidtabeller og fulle busser, kjenne været på kroppen, at man er mer tilstede når man sykler enn når man tar t-banen og å bruke kroppen. Samtlige i gruppesamtale 3 er enige om at det å sykle til jobb har en verdi i seg selv og begrunner det blant annet med, 3-P: ”Om det ikke er en naturopplevelse, så er det noe som minner om det ... jeg opplever gata og byen på en annen måte enn på buss eller i bil”. Ellers blir det nevnt ”å våkne litt”. I gruppe 2 snakket vi ikke direkte om egenverdi. Det er kun informant B som svarer at hun ikke synes syklingen har noen verdi i seg selv.

Mål og middel

Informantene var delte på om de ser på veien som et mål i seg selv når de sykler til jobb framfor andre fremkomstmidler. Noen (B, 1-H, 2-M, 2-K) beskriver det å sykle kun som et middel for å komme seg til jobb. De oppgir at det er irrelevant for dem at de sitter på en sykkel og ikke på et tog eller en buss. Flere av de andre informantene opplever veien som et mål i seg selv når de sykler. Begrunnelsene for dette er ulike og spenner fra å handle om opplevelsen av å sykle til det å konkurrere med seg selv.

Informant C og E forteller begge at de liker å sykle omveier. For C handler det om å oppleve og oppdage byen og naturen rundt. For E handler det om å finne nye veier og bli kjent med byen og nærområdene. Informant A synes at veien er et mål i seg selv ”spesielt kanskje de gangene det er ekstremt vær, spesielle skyer, at det er bekmørkt, at det er veldig lyst. Mange sånne ting som gjør at turen aldri er lik. Den forandrer seg hele tiden og det er fint!”

Verdier for samfunnet

Alle informantene er enige om at jobbsykling er verdifullt for samfunnet på mange måter, men mens noen har reflektert mye over dette og iligger det stor betydning, er det av liten betydning for andre. Informant F sier: ”For min del handler det om at vi er i en situasjon hvor vi er nødt til å tenke helt annerledes, fordi det er så mange symptomer i vårt samfunn, som

peker i en retning av at man er nødt til å gjøre en 360 graders omdreining på det meste... jeg tenker på det i alt jeg gjør, spiser og deltar på.” Mens informant E representerer den andre ytterkanten: ”Hva samfunnet får ut av at jeg sykler til jobb, det får noen andre tenke på.” Han sier også at han er glad for at det er noen som tenker på det, men for ham er syklinga mest en egoistisk ting.

For informant 2-L er det å fase ut bilen en av de viktigste motivasjonsfaktorene for å sykle til jobb. Dette begrunner hun både med at det er mer behagelig å sykle, men også med at det er det minste hun kan gjøre for fellesskapet: ”Jeg tenker at det må skje noe med trafikkbildet i Oslo. Vi kan jo bare ikke kjøre så mye bil som vi gjør i dag” sier hun. Informant 3-P er også opptatt av trafikkavviklingsaspektet, som han kaller det: ”Hvis de 10% som sykler i Oslo i dag skulle begynt å kjøre bil, så ville hele veinettet brutt sammen”. Med andre ord er det kanskje som informant B påpeker: ”Jeg tror vi bare er nødt til å sykle! Ellers blir det for fullt”. Dette er et viktig argument for at hun sykler til jobb, hun reflekterer over sitt bidrag til fellesskapet. Et annet, vel så viktig bidrag for henne, er å være et forbilde.

Informant F kan ramse opp mange ting som gjør det verdifullt for samfunnet at hun sykler, men først og fremst tenker hun at den viktigste verdien hun kan tilføre samfunnet gjennom å sykle til jobb er å vise andre at det er mulig. Hun mener at signaleffekten det gir, spesielt ved at hun ikke har fancy utstyr er det viktigste hun kan bidra med. Hun snakker om sykling på jobb og viser gjennom å gjøre, at det er mulig, året rundt, i all slags vær, uten spesielt utstyr.

Informant A sier:

Det er bra for samfunnet på veldig mange måter egentlig. Både for folks helse i form av at de bruker kroppen, men også i form av at det blir færre biler på veiene, som også er bra for dem som ikke sykler. Det er også bra for arbeidsplassen for da er folk opplagt på jobben og tilfreds når de kommer frem. Også bra for miljøet i form av at noen folk kanskje velger å ikke kjøpe seg bil og i den forstand påvirker det mer enn bare jobbreisen. Da slipper man å produsere opp flere biler. Altså det gjør noe med forbrukersamfunnet. Forbruker mindre.

Disse faktorene er av stor betydning for ham.

Bedre folkehelse er et poeng flere nevner. Informant 1-H nærmest roper dette ut da jeg stiller spørsmålet i gruppesamtale 1. Spesielt gjelder dette for dem som ikke beveger seg så mye

ellers og har stillesittende jobber, poengterer han. Informant 3-O har et poeng med at det ikke bare har med at folk beveger seg mer, men også at det blir mindre svevestøv, noe som gagner alle. Informant B tror at folk som sykler til jobb holder seg friskere fordi de beveger seg, men også fordi de unngår smitten man ellers kan utsettes for hvis man tar tog. Dette gjelder spesielt om vinteren. Et annet aspekt er at man lett blir syk av temperaturforskjeller som oppstår når man tar tog og det er iskaldt ute og klamt og varmt inne i kupeen. Informant A nevner også psykisk helse. For endel har nettopp helseaspektet vært grunnen til at de begynte å sykle til jobb.

På den negative siden ved helseaspektet snakker informant 1-H om at flere syklistere også fører til flere trafikkulykker mellom syklistere og biler. Informant 3-O har en lignende refleksjon, men denne inkluderer ikke biler:

... [på en strekning jeg syklet tidligere] syklet jeg relativt fort og jeg opplevde til stadighet folk som var gamle nok til å være fedrene mine som suste forbi. Og som kjørte som om det er et race. De tok så små marginer. Og det var mange ganger at jeg passerte ulykker med ambulanse og blålys og full pakke. [...] Og jeg har snakket med flere kolleger som jobbet der ute som ikke syklet, fordi de ikke turte, fordi det sykles alt for fort på den veien. Så den type konflikter bør man også løse på de type strekninger hvor det er sånn type stress.

Dette handler også om sykkelkultur.

Informant C har ikke tenkt over at det er et folkehelseaspekt før jeg spør ham om det, men når han tenker seg om synes han at det er verdifullt for samfunnet at han holder seg i form og kanskje unngår livsstilssykdommer. De andre informantene som snakker om folkehelseaspektet relaterer dette i liten grad opp mot egen sykling. Blant annet sier informant D at det er av liten betydning for henne at hun er med på å bidra til bedre folkehelse. Helseaspektet er et av de poengene som gjør det positivt for arbeidsgiver at folk sykler til jobb.

Ingen av informantene er direkte inne på det samfunnsøkonomiske aspektet ved jobbsykling, men jeg oppfatter at det ligger indirekte i flere av svarene. Informant 2-K er den eneste som i

det hele tatt nevner økonomi på samfunnsnivå. Hun synes det er helt meningsløst hvis ikke folk begynner å sykle om vinteren også: ”For om alle skal bytte til bil om vinteren og kjøre bil halve året, så hjelper det jo egentlig ikke så mye å satse på sykkelstier. Det blir jo uøkonomisk, da må jo kollektivtrafikken også bygges opp sånn at den skal fungere for det trøkket det er på vinterhalvåret.”

Verdier for arbeidsgiver

At det er bra for arbeidsgiveren at man sykler til jobb, virker det som er lettere for noen av informantene å koble opp mot egen sykling. Mens folkehelseaspektet på samfunnsnivå er noe de omtaler som at det er viktig, men egentlig ikke handler om deres egen sykling, er fordelen for arbeidsgiver i forhold til god helse i større grad engasjerende for noen. At man holder seg i form er et viktig argument for hvorfor det er verdifullt for arbeidsgiver. Flere av informantene forteller at de er lite syke. Informant F svarer på spørsmål om hva arbeidsgiver får igjen for at ansatte sykler til jobb: ”Sunne mennesker! Jeg er mye mindre syk enn andre. Det er faktisk så enkelt. Det er jo en kjempeverdi!” Et annet poeng flere kommer med er at det kan påvirke selve arbeidsdagen på en positiv måte ved at de er mer opplagte og våkne. Mens informant B, 1-G og 1-H mener at det ikke påvirker arbeidsdagen om de sykler til jobb.

Verdier for naturen

Samtlige av mine informanter er enige om at det er bra for miljøet å sykle. Her nevnes mindre CO2-utslipp, positiv påvirkning på lokal og global luftforurensing ved bruk av benkraft for å komme seg til jobb. Informant A snakker også om at det kan føre til lavere forbruk i forbindelse med at folk kan kvitte seg med, eller la være å kjøpe bil hvis de sykler til jobb. Selv eier han ikke bil. I tillegg nevnes arealbruk av flere. Mindre behov for veiutbygging er et poeng, men det viktigste er at sykkelen tar mindre plass enn biler.

For informant F, 1-G og samtlige i gruppesamtale 3 er naturaspektet av stor betydning for at de velger å sykle til jobb. Informant B sier at en ting som gjør sykling verdifullt for henne er at det ikke ødelegger for noen andre fordi hun ikke forurenses noen ting. For A, D, 1-H, 2-K og 2-L er det av betydning, men ikke avgjørende. Og for de resterende er det positivt at det er bra for naturen, men ikke av betydning for deres valg om å sykle til jobb.

Naturens egenverdi nevnes ikke av noen.

Sykkelkultur

Nordmenns sykkelkultur er et tema som engasjerer flere av informantene.

3-P sier at han skammer seg over endel syklistere iblant. ”Spesielt når de er aggressive mot fotgjengere og barn”. Han er ikke alene om å mene at Oslofolks sykkelkultur til tider er helt håpløs. Både informant F og 1-I forteller om konkrete, ubehagelige opplevelser i møte med det de betegner som aggressive syklistere. Informant 3-O forteller om syklistere som er så uforsiktede og sykler så fort at det fører til ulykker. Informant 3-N sier hun gruer seg litt til våren når det er flere som sykler, for da blir det kaos. På den positive siden, sier informant E at han synes det har blitt mye bedre de siste tre årene. Han tror det kan ha med holdningskampanjer å gjøre, men også at kjente syklistere, som Thor Hushovd har gått ut og snakket om viktigheten av å dele veien.

I gruppesamtale 2 er dette et tema vi stadig vender tilbake til. Her er det enighet om at det er et høyt konfliktnivå i trafikken og at det handler om at det er dårlig tilrettelagt for sykler. Dette resonnementet er informant B enig i, hun mener at vi må få en infrastruktur for syklistere og ikke bilister. Det kommer før holdningsendring og opplæring i hennes øyne. Informant 2-L påpeker at det ikke akkurat har vært noen heiakultur for sykkel i Norge, men at det er mulig det er i endring. Informant 2-K opplever at sykkelkulturen er annerledes her enn i Sverige. I Sverige, sier hun, er sykkel bare et transportmiddel og det gjør at det er færre som sykler så fort som mulig, for det handler ikke om trening. For henne personlig synes hun også at konseptet *vintersykling* er rart, for henne er det ikke noe tema å sette bort sykkel for vinteren. Det mener hun er en del av den norske sykkelkulturen. Informant F nevner at hun har syklet i København også og opplever at der er det mye større respekt for sykkel og mer høflighet. Hun opplever mye knuffing, irritasjon og egoisme i Oslo og er enig med informant E om at man bør hilse på hverandre på sykkel. Informant E sier også at han synes det er så fint at det har blitt så akseptert med el-sykkel og mener at de gjør at mange flere kommer seg ut på sykkel på tross av mye bakker. Det er informant C og 2-L levende eksempler på. De sier at de ikke ville syklet hvis de ikke hadde hatt el-sykkel. Informant A sier han synes sykkelkulturen går litt i rykk og napp og at han tror det er litt trendbasert.

For endel av informantene er det en viktig verdi å være et forbilde for at andre skal begynne å sykle. De ønsker også å bidra til bedre sykkelkultur ved å følge trafikkregler, vise tegn, være høflige mot hverandre og ikke minst vise at det er mulig. Informant F sier at ”jeg vil at folk skal komme seg ut og se verdiene, da vil de også oppdage at det er mye enklere!”

Bilisme versus sykliste

Informant 2-L poengterer at det er veldig akseptert å kjøre bil til jobb i dagens samfunn. I gruppesamtale 3 kom vi inn på hvordan byen ville sett ut hvis mange flere hadde syklet. Informant 3-N tenker seg at det ville forandret bybildet ganske mye, og til det bedre:

Kanskje vi fikk et mer lokalt samfunn, med småbutikker, man kunne blitt kvitt endel av de store kjøpesentrene, og heller få butikkvirksomhet tilbake i byen. Man kunne selvfølgelig fått litt konflikt med gående og sånt, men det måtte man jo løst på et vis. Men jeg tror det kunne skape en bedre byatmosfære, en mer levende by og kanskje også mer lokalt næringsliv. Aktivitet i nærmiljøet istedenfor at du flytter store sentre utenfor...

Informant 3-O synes det er mye mer praktisk å bruke sykkel hvis han skal handle eller gjøre andre ærender på veien. Det vil nesten være håpløst tidkrevende å skulle gjøre det gående, med kollektivt eller bil. Å gå tar for lang tid, å bruke kollektivt er for kronglete og tar lang tid og bruke bil er upraktisk med tanke på parkering og å komme seg fram.

Informant 2-L sier at bilen er selve symbolet på tidsklemma: ”den er skitten, lukter vondt og barna hyler”. Mens informant omtaler bilen på følgende måte: ”det er et akvarium. En slags livmor, som jeg kaller det for. Veldig trygg og fin livmor og du har liksom radioen og du har tankene dine, men du er jo ikke ute. Det er ingen interaksjon.” Hun tenker med andre ord at det er mer sosialt å sykle, man er en del av bylivet.

Den eneste som snakker spesielt positivt om bil er informant E, han er glad i å kjøre bil, men det gir en annen opplevelse enn sykling, og handler gjerne om å kjøre langt og å være alene i bilen. Han er enda mer glad i å sykle, i tillegg er han veldig fascinert av sykkelen som maskin, sykkelens teknologi. Han gjør alt vedlikehold selv. Det gjelder også informant F og 3-O.

Informant 3-N sier at fordi han bruker sykkelen så mye, setter han bort vedlikeholdet, og synes at det er helt greit, fordi det er enkelt og det koster lite, en brøkdel av service på bilen.

Empirien som her er presentert viser at det er et mangfold av aspekter ved jobbsyklisterens tanker om egen jobbsykling og jobbsykling generelt. I del to i neste kapittel analyserer jeg dataene jeg her har lagt frem i lys av forskningsspørsmål 2. Første del av analysen omhandler sykkelens teknologi.

Analyse

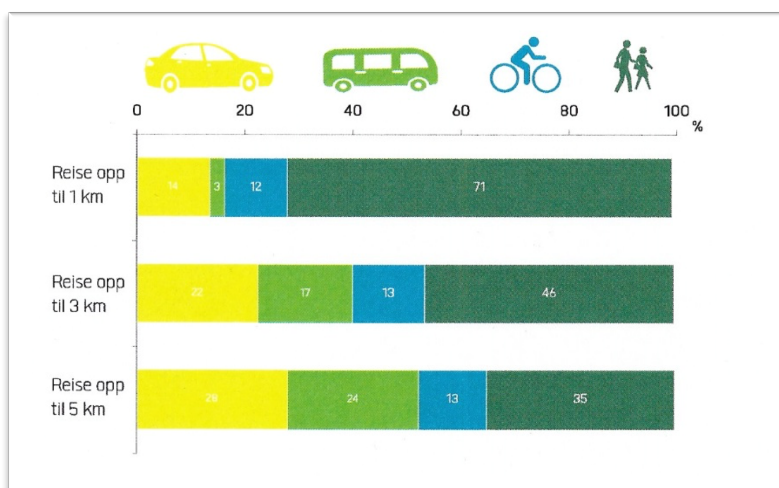
Sykkelens teknologi

I den første delen av analysen tar jeg for meg forskningsspørsmål 1:

Hvordan passer sykkelens teknologi, sammenlignet med bilens teknologi, inn i dyp økologi?

I følge Scheins modell over kulturens nivåer, figur 1, befinner teknologien seg i det mest konkrete nivået, som artefakter og produkter (Jakobsen og Ingebrigtsen, 2004, s. 102). Måten transportsystemet i et samfunn er bygget opp befinner seg også her, sammen med transportmidler. Disse påvirkes av grunnleggende verdier i samfunnet (midterste nivå) og virkelighetsoppfatning (nederste nivå). Jeg vil i det følgende vise hvordan sykkelens teknologi, framfor bilens, passer inn i en dypøkologisk tankegang. Den dypøkologiske tankegangen bygger på organisk virkelighetsoppfatning og verdipluralisme.

Dagens samfunn preges av bilisme. Med bilisme mener jeg at i dagens samfunn er både infrastruktur og mentalitet lagt opp rundt bilbruk, noe som preger blant annet politikk, økonomi, byplanlegging og veiutbygging. Ulrik Eriksen (2016) fremhever i sin artikkel i Morgenbladet (opprinnelig utgitt i Samtiden) hvor selvsagt vi forholder oss til bilen i dagens samfunn. Vi tar for gitt at vi trenger bil. På grunnlag av det, vil jeg plassere bilismen i den nederste delen av Scheins modell: grunnleggende antakelser. Antakelsen om at vi må ha bil er misforstått og preges av et bilismeideal som er bygget rundt ideen om en enkel og effektiv hverdag. Men som Eriksen (2016) påpeker er det rett og slett upraktisk med bil i urbane områder. Bilismen passer godt inn i en mekanisk virkelighetsoppfatning og Næss (1976, s. 100 - 101) beskriver hvordan dagens samfunn preges av en overdreven teknologitro og at denne innebærer en oppfatning om at hvis teknologien finnes tilgjengelig, må den benyttes. I i-land blir tekniske fremskritt vurdert ut fra snevre økonomiske, usosiale betraktninger. Men oppfatningen om at den teknologien som er tilgjengelig *må* benyttes, er en myte (ibid., s.101). Her vil jeg trekke inn en sammenligning av bilen og sykkelen. Når man ser på andelen jobbreiser som blir foretatt med bil i Oslo, 32% til jobb og 34% hjem fra jobb, sammenlignet med hhv. 12% og 9% foretatt med sykkel (Carlson og Wigeborn, 2014, s. 17), sier det noe om bilens rolle. Enda mer interessant er det å se at det generelt er flere reiser som blir foretatt med bil enn med sykkel allerede ved avstander på bare 1 km, figur 4 (Nordström, 2016, s. 25).



Figur 4. Fordeling mellom transportmåter etter reiseavstand på hverdager (Nordström, 2016, s. 25).

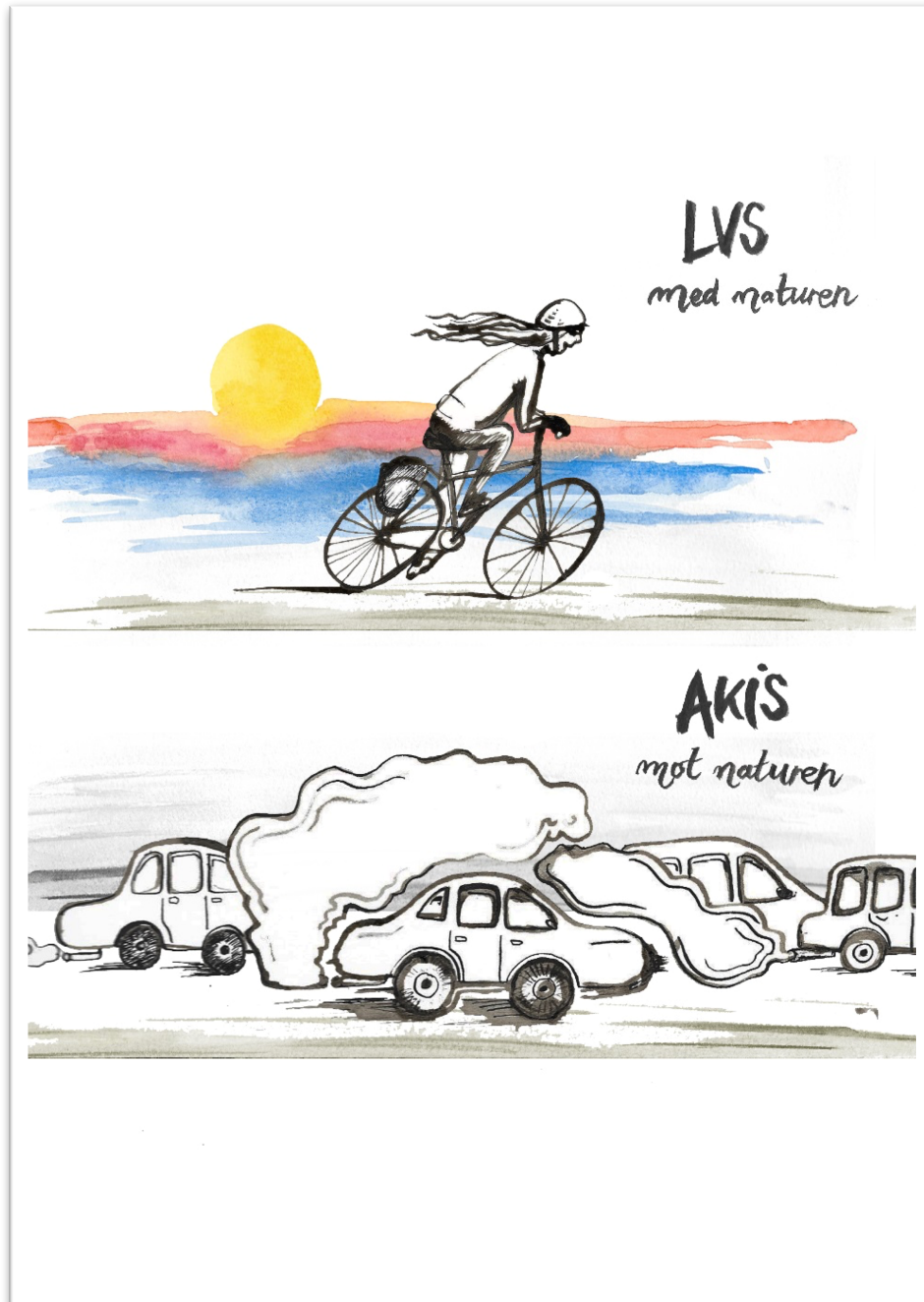
Bilen har selvfølgelig vært et teknisk fremskritt på flere måter enn økonomiske, og den er et viktig og uunnværlig redskap i flere anliggender i dagens samfunn. Men på korte reiser til og fra jobb er det stort potensial for at flere kan bruke sykkel. Næss (1976, s. 101) poengterer at teknologi ikke blir valgt ut fra hensyn til samfunnet som helhet i dagens samfunn. I dyp økologi må man tenke helhetlig i valg av teknologi. Dette gjelder både for individer så vel som på politisk nivå. I drøftingen av mine funn fra dybdeintervjuer og gruppesamtaler kommer jeg inn på i hvilken grad mine informanter tenker helhetlig i sitt valg om å bruke sykkel som transportmiddel til jobb. Jeg vil argumentere for at sykkelens teknologi er mer forenelig med dypøkologisk tankegang enn bilens teknologi.

Den franske forfatteren Georges Perec beskriver i en samling av non-fiction tekster fra 1997, *Species of Spaces and Other Pieces*, ulike betraktninger av rom. Han beskriver i detalj gaten som er bygget med tanke på biltrafikk. Han observerer og gjør et poeng ut av hvor mange operasjoner som må til for en bilist som skal handle noe i en butikk (Perec, 2008, s. 51- 52):

- *Parks by means of a certain amount of toing and froing*
- *Switches off the engine*
- *Withdraws the key, setting off a first anti-theft device*

- *Extricates himself from the vehicle*
- *Winds up the left-hand front window*
- *Locks it*
- *Checks that the left-hand rear door is locked; if not: opens it, raises the handle inside, slams the door, checks it's locked securely*
- *Circles the car; if need be, checks that the boot is locked properly*
- *Checks that the right-hand rear door is locked; if not, recommences the sequence of operations already carried out on the left-hand rear door*
- *Winds up the right-hand front window*
- *Shuts the right-hand front door*
- *Locks it*
- *Before walking away, looks all around him as if to make sure the car is still there and that no one will come and take it away*

Det er selvsagt enklere å låse en bil i dag, med automatiske låser og vinduer og innebygget tyverialarm, men utdraget belyser et poeng, nemlig at det er mye å forholde seg til når man kjører bil. Peres betraktning omhandler også bare det bilisten gjør etter bilen er parkert. I forkant må bilisten kjøre bilen, finne en rute det er mulig å kjøre, lete etter parkeringsplass, manøvrere bilen inn på plassen. Med en sykkel er det enklere. Sykkelen kan fungere som et symbol på organisk virkelighetsoppfatning, mens bilen passer inn i mekanisk virkelighetsoppfatning. Her illustrert med Setrengs (Dansberg, 2014, s. 39) *Livsvekstsamfunn* (LVS) og *det Avanserte konkurranse – industrielle systemet* (AKIS) inspirert av hans illustrasjon presentert i teorikapittelet, figur 5.



Figur 5. LVS vs. AKIS, inspirert av Sigmund Kvaløy Setreng. Illustrasjon: Kaja von Kwetzinsky-S.

Sykkelen som tilpasset teknologi

Som presentert i teorikapittelet er tilpasset teknologi i tråd med dypøkologiske prinsipper på flere områder. Schumacher (2011, s. 148 – 149) plasserer tilpasset teknologi et sted mellom urteknologi og avansert teknologi. Det er teknologi som er tilpasset lokalsamfunn.

I tråd med tilpasset teknologi vil jeg påstå at sykkelen passer inn mellom urteknologiske og avansert teknologiske transportmidler. Jeg legger til grunn at sykling befinner seg mellom

gåing og bilkjøring. Jeg velger å se bort fra at å gå egentlig bør betegnes som ikke-teknologisk. Utstyret i tilpasset teknologi bør være så enkelt og forståelig at det lett kan repareres og vedlikeholdes. Denne typen enkelt utstyr er lett å lære seg, krever mindre ressurser å produsere og er mindre sårbare for uforutsette vanskeligheter (ibid., s. 149-150). Dette passer godt for å beskrive sykkelens teknologi. På linje med at man kan argumentere for at bilen ikke passer inn i byen, snakker Schumacher (ibid., s. 151) om at avansert teknologi ikke kan fungere optimalt i et lokalmiljø som ikke er avansert. Bilen er plasskrevende og upraktisk i byen. I tillegg til å ta stor plass når den er parkert, tar den opp store arealer av byen i form av brede gater, som uten biler kunne brukes til yrende byliv. Sykkelen derimot tar liten plass og er smidig og praktisk. I en liten by som Oslo kan man lett komme seg fra den ene siden av byen til den andre med sykkel, noe som ville være for tidkrevende hvis man gikk. I tillegg er sykkelen enkel og forståelig. Stort sett kan man gjøre vedlikehold selv og alle har råd til en sykkel. El-sykkelen er interessant. Den er litt mer avansert enn en vanlig sykkel, og den er relativt dyr, men den har ellers de samme egenskapene som en vanlig sykkel. Den gjør sykling tilgjengelig for et enda bredere lag av befolkningen og den lille elektriske motoren kan være det som skal til for at folk velger sykkel framfor bil.

Sykkelen som myk teknologi

I det følgende viser jeg hvorfor jeg mener at sykkelen kan karakteriseres som myk teknologi sammenlignet med bilen, som er hard teknologi. Med utgangspunkt i tabell 1, over hard og myk teknologi (Næss, 1976, s.108), setter jeg i tabell 2 inn bil og sykkel.

Bil	Sykkel
Hard teknologi	Myk teknologi
Stort energiforbruk	Lite energiforbruk
Sterk forurensing	Svak eller ingen forurensing
Forbruk av materialer og energi	Reversibel bruk, resykling
Funksjonerer tidsbegrenset	Funksjonerer uten tidsbegrensning
Sterkt spesialisert	Svakt spesialisert
Storsamfunn-orientert	Lokalsamfunn-orientert
Mangel av kapital begrenser bruk	Naturgitte begrensninger
Ødelegger lokal kultur	Forenelig med lokal kultur

For komplisert til å være forståelig for allmennheten	Forståelig for allmennheten
Kvantitative kriterier høyt verdsatt	Kvalitative kvaliteter høyt verdsatt

Tabell 2. Bil og sykkel presentert gjennom utvalgte egenskaper ved hard og myk teknologi (Næss, 1976, s. 108).

Vanlige sykler drives av benkraft, mens el-sykler av strøm. Strømforbruket til en el-sykkel er minimalt, sammenlignet med en el-bil for eksempel og kan også karakteriseres som myk teknologi. Energiforbruket til en bil er enormt sammenlignet med sykkel. En sykkel har også svært lite utslipp knyttet til seg. I bruk ingen utslipp, hvis man ser bort fra den ekstra maten personen som sykler inntar for å ha energi til å trække, i produksjon, lite, sammenlignet med bilproduksjon. Sykkelen er enkel og rimelig å vedlikeholde. Den er svakt spesialisert og forståelig. Mens å lære å kjøre bil krever avansert opplæring, kan de fleste lære seg å sykle uten store vanskeligheter. Den enkle teknologien gjør det også forholdsvis greit å gjenbruke deler fra en sykkel som må kasseres, sykkelen er tidløs. Teknologien har utviklet seg, men hovedfunksjonene er fremdeles de samme. Sammenlignet med bil er sykkel mer sosialt og orientert rundt lokalsamfunn. Sykkelvenlige samfunn er forenelige med desentralisering og flere mindre enheter. Et bilvennlig samfunn derimot fører til økt sentralisering og næringsvirksomheter flyttes ut av lokalsamfunnene og til store kjøpesentre med gode parkeringsmuligheter for bil. Det er ikke om å gjøre å ha flest mulig eller størst mulig sykkel, derimot er gode kvaliteter ved sykkelen verdsatt. Hvilke kvaliteter som er viktige er avhengig av bruk, men eksempler kan være at den er slitesterk, lett og solid. Et annet poeng i sammenligningen mellom hard og myk teknologi er at det ikke er mangel på kapital som begrenser bruk, men heller naturgitte begrensninger. Dette er også overførbart til bil og sykkel. Et viktig poeng til fordel for sykkel er nettopp at sykkelen er rimelig. De aller fleste har råd til en eller annen form for sykkel, og det vil derfor være sosialt utjevne å satse på sykkel. En bil derimot er kostbar både i innkjøp og i bruk og mangel på kapital er en sannsynlig begrensning for om man kan eie og bruke bil (Næss, 1976, s. 108). Under tiden jeg jobbet med denne oppgaven var det en trafikkulykke langs den stekningen som er min sykkelvei. Syklisten ble truffet av et vogntog og døde på stedet. Dette ble en trist tankevekker på hvordan møtet mellom det harde og det myke kan ha alvorlige konsekvenser. I et samfunn der bilene var mindre fremtredende og sykkelen hadde en naturlig plass vil jeg påstå at ulykker av en så alvorlig grad vil være mindre sannsynlige.

Jobbsykling sett fra jobbsyklistens ståsted

I denne delen av analysen behandler jeg forskningsspørsmål 2:

Hvilke typer verdier er viktige i valget om å sykle til jobb?

I undersøkelsen av hvilke typer verdier som ligger bak valget om å sykle til jobben befinner vi oss i midten av Scheins modell over kulturen, figur 1, og det blir tydelig hvordan typen verdier preges av grunnleggende antakelser (nederste nivå) og artefakter og produkter (øverste nivå). Innenfor grunnleggende antakelser ligger vår virkelighetsoppfatning og innenfor artefakter og produkter, ligger transportmidler og infrastruktur (Jakobsen og Ingebrigtsen, 2004, s. 102). Verdier er den delen av kulturen som omfatter det som er kjøl og rør for våre valg. Faarlund påpeker at verdier handler om å kjenne etter og erkjenne at noe er mer verdt enn noe annet (Sookermany, 2007, s. 109). Jeg legger til grunn at noe er av verdi for en person, hvis personen har behov for eller ønske om å oppnå dette noe. Næss (1976, s. 55) skiller mellom *ønsker* og *behov*. Grunnleggende verdier baserer seg på behovsoppnåelse, men jeg vil inkludere at noe kan være av verdi selv om det baserer seg på et ønske. For eksempel kan sykling ha en verdi for en person fordi personen ønsker å komme i form. Dette kan karakteriseres som en instrumentell verdi og er basert på en svak vurdering. Hvis personen derimot har behov for å komme i form på grunn av helsemessige årsaker, vil avgjørelsen om å sykle til jobb for å komme i form være basert på en sterk vurdering. I det siste tilfellet er verdien av å komme i form også instrumentell da det er et middel for å oppnå målet om å ha god helse. Det er dermed ingen entydig sammenheng mellom instrumentelle og iboende verdier, ønsker og behov, men det viser også at verdier kan basere seg på ønsket om noe og ikke bare behovet for noe. For flertallet av informantene er begrunnelsene for hvorfor de har valgt å sykle til jobben sammensatt og inkluderer både ønsker og behov. Noen har et bevisst forhold til sine verdier og kan begrunne valget om å sykle til jobb på bakgrunn av disse, men jeg oppfatter at de fleste har et mindre bevisst forhold til hvilke verdier som er viktige for dem og at de har en begrepsramme som speiler dagens samfunn. Vi er ikke vant til å snakke om våre verdier. Satt på spissen er det som Faarlund (Sookermany, 2007, s. 109) sier at i dagens mekaniske virkelighet er ikke verdier tillatt.

Det er min oppgave å knytte svarene jeg har fått opp mot teorien jeg har redegjort for.

Uavhengig av hvilke begrunnelser som ligger bak svarene, har jeg også vært interessert i å få

jobbsyklistene jeg snakker med til nettopp å tenke over om det at de sykler til jobben kan tenkes å ha en dypere mening, en mening ut over de instrumentelle verdiene. Jeg kan i det minste håpe på at jeg har økt bevisstheten til noen av informantene mine gjennom dialogene vi hadde. De har i alle fall satt ord på sider ved jobbsyklingen de ikke har snakket særlig mye om tidligere og dette er fra min side et bidrag til den dype økologiske bevegelsen.

Noen informanter utpeker seg ved å ha et tydelig forhold til verdiene som styrer valgene de tar, det være seg sykling eller andre ting. For de andre har jeg forsøkt, gjennom mine spørsmål, å likevel finne fram til hva det er som ligger bak valget om å sykle til jobb og hvilke verdier som er viktige for at de fortsatt sykler. Jeg har analysert svarene og sett at det utkrystalliserer seg skiller mellom instrumentelle verdier og det som har verdi i seg selv, sterke og svake vurderinger og grad av helhetstankegang i form av menneskets plass i helheten. Med utgangspunkt i dette har jeg kategorisert ulike utsagn og argumenter for å systematisere dataene. Dette danner grunnlaget for drøftingen av mine funn opp mot teori.

Instrumentelle og iboende verdier

Jeg er interessert i å skille mellom instrumentelle og iboende verdier i motivasjonen til informantene for å finne ut om jobbsykling handler om noe mer enn å komme seg til og fra jobb. I tabell 3 har jeg listet opp motivasjonsfaktorer informantene oppga og fordelt dem på instrumentelle og iboende verdier. Instrumentelle verdier er nytteverdier, og under denne kategorien har jeg plassert motivasjonsfaktorer som baserer seg på at det å sykle er et middel for å oppnå noe annet. Under iboende verdier befinner de motivasjonsfaktorene seg som ikke direkte baserer seg på syklingen som middel, men som et mål i seg selv. I denne delen av analysen har jeg kun fokusert på verdier som knyttes opp mot individet.

	Instrumentelle verdier	Iboende verdier
Hovedmotivasjon	Komme seg fra A til B (alle) Fysisk trening (alle – 2-K) Teknisk trening (E) Bekjempe høyt kolesterol (B)	Å være i bevegelse (1-G). Å være et godt forbilde (F) Det er miljøvennlig (A, B, 1-G, gruppe 3) Pose og sekk (F)
Transport		Muligheten til å ta omveier (C, E og F)

		<p>Gøy for barna å kjøre sykkel fremfor bil (gruppe 2)</p> <p>Føle seg tryggere, som kvinne, enn til fots eller på buss (F og 3-N)</p> <p>Bruke egen energi (D)</p>
Tid	<p>Frigjør tid.</p> <p>Det raskeste fremkomstmiddelet.</p>	<p>Å være uavhengig av tid, noe som igjen fører til økt livskvalitet (1-H og 3-O)</p> <p>Alenetid (B). Klarne hodet, forberede dagen, se utfordringer på forhånd, løse problemer (F). Økt intellektuell kapasitet (F).</p>
Opplevelser		<p>Å sykle forbi køen med biler. (A)</p> <p>Å være ute; Frisk luft (3-P)</p> <p>Naturopplevelser;</p> <p>Solnedganger (A) Å se når våren er på vei (F)</p> <p>Flott utsikt (1-J og 1-I)</p> <p>Kjenne været på kroppen (gruppe 1)</p> <p>Frihetsfølelse; Å være sin egen herre (A). Cowboy til hest (F).</p> <p>Opplevelsen av å være en del av et større fellesskap (A)</p> <p>Urbane opplevelser og menneskemøter (F)</p> <p>Lek: Opplevelsen av fart (1-H) Stå og balansere på sykkelen (1-H)</p>

		Nærhet til omgivelsene (1-H) Å være mer tilstede (1-G)
Humør		Blir glad av å sykle (1-I). Oppmuntrende måte å komme seg til jobb på (A). Livskvalitet; Det gir lykkefølelse (F) Fornøydbarometeret skyter i været, fordi jeg får brukt meg (F) Det er gøy å sykle (1-J og 2-K) Blir litt lystigere (C)
Konkurrere med seg selv	Oppnå flest mulig kilometer på sykkel i kilometerregnskapet (E).	Gir god mestringsfølelse (D)
Økonomi	Sparer penger på å ikke kjøpe månedskort (1-I). Slipper slitasje på bilen (E).	
Livsstil	Image (E og 3-O) Langsiktige helseeffekter ved å være i god form (C)	Identitet (A, B, E, F, 1-G, 2-L, 2-K, gruppe 3)

Tabell 3. Oversikt over ulike motivasjonsfaktorer for å sykle til jobb og fordeling på utsagn som kan kobles opp mot instrumentelle og iboende verdier.

Alle informantene oppgir i hovedsak instrumentelle verdier ved jobbsyklingen som hovedmotivasjon for at de velger å sykle. Syklingen er først og fremst et middel for å komme seg til jobb, men det er også et middel for å oppnå viktige mål som å få fysisk trening, og å bekjempe høyt kolesterol. Det er også noen av informantene som oppgir tydelige egenverdier ved syklingen som hovedmotivasjon for å sykle. For informant F er det viktigste med syklingen at det er så mangfoldige verdier i det. Som hun sier får man i pose og sekk. Jeg vil karakterisere det som en egenverdi ved syklingen fordi opplevelsen av å få i pose og sekk er verdifullt i seg selv, uavhengig av de ulike nytteverdiene. For informant 1-G er det å være i

bevegelse en av hovedmotivasjonene. Det har verdi i seg selv, men har også nytteverdi i form av å føre til økt livskvalitet.

På direkte spørsmål om jobbsyklingen har en egenverdi fikk jeg svar som tydet på at informantene ikke hadde et bevisst forhold til hva egenverdier er. Jeg har likevel trukket ut flere argumenter som jeg mener har med jobbsyklingens egenverdi å gjøre. Her er informantene mer varierte i svarene, og i tabell 3 kommer det tydelig fram at de iboende verdiene spenner bredt.

En viktig instrumentell verdi ved jobbsykling er å komme seg fra A til B, og for mange er det det raskeste fremkomstmiddelet. Men sykkel som transportmiddel muliggjør det å ta omveier og stoppe opp underveis på en annen måte enn bil eller kollektivtransport. Det er verdifullt i seg selv og det gir mulighet til å oppleve veien på en annen måte. I gruppe 2 kommer det fram at barna synes det er spennende å bli hentet med sykkel fremfor bil og at foreldrene eller besteforeldrene får en god opplevelse sammen med barn eller barnebarn når de bruker sykkel. To av de kvinnelige informantene oppga at de følte seg tryggere når de satt på sykkel, enn når de gikk eller tok buss. En annen egenverdi ved sykkel som transportmiddel er at man bruker egen energi for å drive den fremover. Når det kommer til tid, er det både det at det er det raskeste fremkomstmiddelet som veier tungt på den instrumentelle siden, men også at det er tidsbesparende i form av frigjort tid, som ellers ville blitt brukt til trening. Med sykkel er man uavhengig av tid i den forstand at man ikke trenger å rekke en buss og man slipper å tenke på trafikkopphoping. Å være uavhengig av tid er en iboende verdi ved å sykle og flere oppgir at det fører til økt livskvalitet. På sykkel er man alene med seg selv, kroppen sin og tankene. Denne alenetiden har egenverdi, den kan brukes til å klare hodet og forberede dagen. Det er verdifullt og det å sykle til jobb kan føre til økt intellektuell kapasitet.

Spesielt er opplevelser ved jobbsyklingen noe mange av informantene snakker om på en måte som gjør det tydelig at dette er egenverdier ved å sykle. I tabell 3 lister jeg opp flere av disse og vil med dette trekke fram at det å oppleve noe har verdi i seg selv, uansett om det er naturopplevelser eller opplevelsen av fart. Mange av informantene oppgir også at syklingen gjør noe med humøret deres i positiv forstand og det er av verdi i form av egenverdi, men kan også være av verdi for arbeidsgiver og medmennesker. Informantene D og E snakker om at det er verdifullt å konkurrere med seg selv. Det gir informant D en større mestringsfølelse ved

jobbsyklingen, mens for informant E handler det om å nå et mål han har satt seg og det motiverer til å velge sykkel fremfor andre fremkomstmidler. Det vil si at konkurransen er et middel for å få økt mestringsfølelse (D), men mestringsfølelse i seg selv er en egenverdi. For informant E er konkurransen med seg selv begrunnet ut fra målet om å oppnå flest mulig kilometer i kilometerregnskapet, en instrumentell verdi. Økonomiske motivasjoner ved å sykle er per definisjon instrumentelle da syklingen blir et middel for å oppnå en økonomisk fordel. Det er kun to av informantene som oppgir økonomi som motivasjon. Dette vil jeg si er noe overraskende, ut fra tanken om at dagens system er mekanisk og økonomisert, hadde jeg ventet at flere av informantene ville vektlegge økonomi. Jeg kommer tilbake til hvilke vurderinger som ligger bak valget om å sykle til jobb i neste avsnitt. Her blir det tydelig at selv om de færreste oppgir økonomiske motiver, er det flere andre svake vurderinger som er fremtredende.

Flere av informantene opplever at det å sykle til jobben fører til økt livskvalitet gjennom eksempelvis å være i bevegelse, det gir lykkefølelse å sykle eller å være uavhengig av tid. Dette er i tråd med dypøkologisk tankegang om at livskvalitet handler om noe annet enn økt levestandard/økt forbruk (Hegdal og Olsen, 2001, s. 79). Særlig for de informantene som har valgt sykkel fremfor bil, er dette et tegn på at materialisme ikke er det som fører til livskvalitet for dem, men at andre verdier spiller en rolle.

Jeg har gjort et skille mellom image og identitet. Jeg kategoriserer image som instrumentelt fordi et image kan sies å være et overflatisk kulturelt fenomen som kan betraktes som et middel for å oppnå annerkjennelse i visse miljøer eller skape reaksjoner. Identitet, derimot, handler om hvem man er, dypest sett og hvilke valg man gjør er med på å forme identiteten. Livsstil henger sammen med identitet. For de to informantene som er mest uerfarne og har syklet til jobb i under ett år, opplever jeg at det å sykle til jobben for dem handler om noe større enn å komme seg til jobb. De ønsker å endre livsstilen sin. Informant A i form av å bli et sunnere menneske og informant 2-L ved å kvitte seg med bilen, som nærmest har vært symbolet på hennes families tidsklemme. Dette er identitetsskapende og verdifullt i seg selv. Å ta et valg basert på ønsket om å endre livsstil, kan ses i sammenheng med en sterk vurdering.

Sterke og svake vurderinger

I det følgende diskuterer jeg hvilken type vurderinger som ligger bak valget om å sykle til jobben. Dette er relevant for å se hvilke typer verdier valget er basert på og det sier noe om hvor bevisst forhold informantene har til sitt verdisyn. Tar de bevisste verdivalg eller handler de ut fra preferanser? For å vurdere om ulike vurderinger er svake eller sterke, har jeg vektlagt Nyengs (2010, s.97) beskrivelse av at sterke vurderinger handler om grunnene til at vi gjør noe og ikke om konsekvensene handlingen har.

Svake vurderinger	Uklare vurderinger	Sterke vurderinger
Det er det smidigste fremkomstmiddelet (2-K)	Å holde seg i form eller å trene.	Å være en del av et felleskap som bidrar med noe viktig (A)
Det mest praktiske framkomstmiddelet (3-O)	Få litt tid for seg selv i en ellers travel hverdag.	Det er positivt for miljø og samfunn (A). Å bli et sunnere menneske og endre livsstil (A)
Det raskeste framkomstmiddelet (flere)	Vi er bare nødt til å sykle, ellers blir det for fullt (B)	Å være et forbilde: signaleffekten til samfunnet ved å vise at det er mulig (B og F)
Fleksibelt å kunne sykle fra dør til dør.	Få klarnet hodet, forberedt dagen (positivt for arbeidsgiver) (F)	Bidra til bedre sykkelkultur gjennom å selv vise tegn og følge regler (E og gruppe 3)
Slippe å være avhengig av tidtabeller eller bilkø (3-O og 3-P..)	Å kvitte seg med bilen, det minste hun kan gjøre for fellesskapet (2-L)	Bekjempe høyt kolesterol (B).
Alternativet er mye verre (2-K)		Miljøeffektene (1-G og gruppe 3)
Slippe å gå på treningssenter (B og F)		Syklingen er en del av livsstilen (A, B, F og gruppe 3)
Slippe å slite på bilen (E)		
Slippe livsstilssykdommer (C)		
Det blir en del av timeregnskapet (C)		

Tabell 4. Oversikt over svake, uklare og sterke vurderinger bak valget om å sykle til jobben.

Man kan si at valget om å sykle til jobb i utgangspunktet er tatt på tross av et system som legger opp til bilkjøring. Taylor (2013, s. 28) og Faarlund (Sookermany, 2007, s.115)

kritiserer begge hvordan man i dagens samfunn er så lært opp til å ta valg på bakgrunn av instrumentell fornuft at man ikke lenger står fri til å velge på bakgrunn av andre verdier. Jeg har i det foregående plassert bilismen i nederste nivå av Scheins modell over kulturens nivåer (Jakobsen og Ingebrigtsen, 2004, s. 102). Bilisme er en grunnleggende antakelse og kan føre til et slikt tap av frihet til å velge andre transportmidler. Så ut fra at samfunnet legger opp til at man skal velge bil, kan det å velge å sykle til jobb være en sterk vurdering. Alle informantene mine har tatt et bevisst valg om å sykle til jobb framfor andre fremkomstmidler. Når man ser på argumentasjonen til informantene, er det likevel tydelig at de fleste legger svake vurderinger til grunn for valget. Det er ikke et dypt fundert valg, men mer snakk om at det er det foretrukne valget av fremkomstmiddel, på grunn av flere positive konsekvenser, blant annet at man kommer seg raskt til jobb, slipper å gå på treningssenter eller slipper å sitte i bil. Noen informanter skiller seg likevel ut, for eksempel oppgir informant F at en viktig grunn for at hun sykler til jobb er at det gir en signaleffekt til andre om at det er mulig. Samtlige informanter i gruppe 3 legger stor vekt på de positive effektene syklingen har på miljøet i sitt valg om å sykle, det samme gjelder informant 1-G. Informant A beskriver noen tydelige sterke vurderinger, som å være en del av et fellesskap som bidrar til noe viktig og at det er positivt for miljø og samfunn, men poengterer samtidig at det viktigste argumentet for ham er treningen han får ved å sykle. Vurderingen om å sykle til jobb fordi man får trent har jeg plassert mellom svake og sterke vurderinger fordi denne vurderingen ikke er tydelig det ene eller det andre. Hvis den er begrunnet ut fra å slippe å gå på treningsstudio, er det en svak vurdering, men hvis den er begrunnet ut fra ønsket om å bli et sunnere menneske og endre livsstil, som for informant A, er det en sterk vurdering.

Jeg vil si at informantene i hovedsak begrunner valget om å sykle til jobb ut fra svake vurderinger (Taylor, 2013) som preger en mekanisk virkelighetsoppfatning. Det er som forventet, da det er naturlig å tenke seg at de fleste lever i den virkeligheten de gjør og at de færreste har et utpekt filosofisk forhold til sine valg. Likevel kommer det også fram at flere av informantene begrunner sitt valg om å sykle til jobben på bakgrunn av verdier som gagnar samfunnet som helhet, noe som kan vitne om en dypere forståelse av menneskets plass og kan være i tråd med organisk virkelighetsoppfatning.

Menneskets plass i helheten

Mine funn underbygger Taylors (2013, s. 17) observasjoner av individualismens rolle i dagens samfunn til en viss grad. De fleste av jobbsyklisterne oppgir i hovedsak egoistiske

årsaker til hvorfor de velger å sykle til jobb. Men noen informanter skiller seg ut og vektlegger i stor grad godene det tilfører fellesskapet og naturen. Alle informantene reflekterer rundt at det er mangfoldige verdier forbundet med sykling for individ, natur, samfunn og arbeidsgiver, men det er et skille mellom dem som sier at andre verdier enn de individuelle er av betydning for dem. I tabell 5 har jeg plassert informantene ut fra en vurdering av deres intensjoner med valget om å sykle til jobb. Dette gir en indikasjon på hvilken type verdisyn informantene har.

Individualistisk begrunnet.	Helheten er av betydning, men ikke avgjørende. Valg tas med utgangspunkt i hva som er verdifullt for individet på personlig plan.	Tenker på sin plass i helheten og denne er av betydning i valget om å sykle til jobb.
C, E, 1-I, 1-J, 2-M	A, B, D, 1-H, 2-L, 2-K	F, 1-G, gruppe 3

Tabell 5. Informanter inndelt etter grad av individualisme og helhetstankegang.

I følge Taylor (2013, s. 17) fører den rådende individualismen til tap av meningsinnhold. Næss (1976, s. 278) mener at med et utvidet bilde av selvet til å inkludere alt liv, søker vi med vårt eget beste også andres beste. Ingen av mine informanter har denne tilnærmingen til sitt eget selv, så deres egoistiske begrunnelser er i bunn og grunn kun knyttet opp til egen vinning. Informant E nevner at det også er verdifullt for familien hans at han sykler til jobb. Familien kan ses på som en viss utvidelse av selvet, men ikke i den grad Næss sikter til. Jeg slår med dette fast at ingen av informantene har en dypøkologisk oppfattelse av selvet, men det er likevel interessant å gå nærmere inn i hvilken grad de ser sitt valg om å sykle til jobb i en større sammenheng og i hvor stor grad deres begrunnelser er helhetlige.

Informant B er tidlig i samtalen tydelig på at sykkelen kun er et transportmiddel for henne, og at det ikke ligger noen andre dypere meninger i å sykle til jobb, men likevel kommer det blant annet fram at det å sykle til jobben er en viktig del av hennes identitet og at hun synes det er viktig å sykle fordi det er bærekraftig og at hun vil være et forbilde for dem som sykler. Det er sammensatt. At det er sammensatt gjelder samtlige av informantene mine. Informant F er et eksempel på en som i stor grad har en dypere anerkjennelse av sin plass i helheten. For henne er det å sykle til jobben en lidenskap og det er en viktig del av hennes identitet og livsstil. Hun

forteller at hun har et bevisst forhold til sitt verdisyn og tenker over det store bildet i alt hun gjør, spiser eller deltar på. Hun har en tydelig helhetlig tanke om hvordan dagens miljø- og samfunnsproblemer kan løses og flere av hennes argumenter er helt i tråd med dypøkologisk tankegang. Dette preger også hennes tanker rundt jobbsykling. På den andre siden er informant E, som også har syklingen som en lidenskap og som en viktig del av sin identitet. Han har mange reflekterte tanker rundt det å sykle til jobb, men de handler stort sett om egen vinning. Han sier at han overlater til andre å tenke på det større bildet. Men på personlig plan er verdiene ved jobbsykling også mangfoldige. For informant C, 1-I, 1-J og 2-M er det også egoistiske grunner som veier tyngst og de fremhever dette i samtalen. Informantene i gruppesamtale 3 og informant F og 1-G representerer den andre ytterkanten i mine funn. De vektlegger miljøet og andre samfunnsaspekter i stor grad og på linje med de individuelle verdiene. De fleste informantene befinner seg et sted i mellom, men heller mot de egoistiske begrunnelsene. I følge Næss og Taylor vil en utvidet forståelse av selvet føre til økt meningsinnhold. Som nevnt kan ingen av informantene sies å ha en tydelig utvidet forståelse av selvet, men noen vektlegger verdier som angår naturen og andre mennesker i stor grad og man vil kunne forvente at de dermed har en bredere opplevelse av syklingen og at det å sykle til jobb får dypere mening. Informantene som oppgir å kun være egoistiske har i like stor grad som de som tenker mer helhetlig gode opplevelser ved å sykle til jobben og flere av dem ser også veien som et mål i seg selv og mener at syklingen har en verdi i seg selv for dem. Mens noen av dem som har et mer helhetlig syn også vektlegger flere aspekt ved hvorfor det er verdifullt for dem å sykle og dermed kan man trekke slutningen at det også får en dypere mening for dem. Som informant A, som sier at hovedgrunnen for at han velger å sykle til jobb er for å komme i form, men at han også har en stor opplevelse av å være en del av et felleskap med andre som sykler til jobb og han opplever å være en del av et viktig prosjekt. Informant 3-O oppgir i stor grad at han tenker helhetlig på jobbsyklingen, men samtidig er dette en viktig del av imaget hans, så helhetstankegangen snus også tilbake til å gjelde egoet. Informant 2-K legger stor vekt på at hun sykler fordi det er bra for miljøet, men når det kommer til stykket viser det seg at hun ville valgt et annet fremkomstmiddel hvis hun hadde en sykkelvei til jobb som førte til at hun måtte dusje når hun kom frem. De individuelle verdiene er for henne derfor tydelig viktigere enn de mer helhetlige. Informant 1-H kommenterer at det vil bli flere alvorlige ulykker med flere syklist, men han referer da til ulykker mellom biler og sykler, et svakt argument mot flere syklist og sterkt argument for færre biler.

Jobbsykling i grunn og dyp økologi

Med utgangspunkt i det foregående drøfter jeg oppgavens problemstilling:

Hvilken rolle kan jobbsykling spille i lys av dyp og grunn økologi?

I spørsmålet om hvilken rolle jobbsykling kan spille i henholdsvis dyp og grunn økologi ligger det en antakelse om at jobbsykling spiller ulik rolle i de to. Det er liten tvil om at jobbsykling er positivt på mange plan, men jeg vil argumentere for at jobbsyklings rolle kan ha dypere mening i dyp økologi enn i grunn økologi.

Dyp økologi	Grunn økologi
Miljøvennlig	Miljøvennlig
Forurenses ikke	Forurenses ikke
Arealeffektiv	Arealeffektiv
Bedre folkehelse	Bedre folkehelse
Tar hensyn til naturens egenverdi gjennom å være miljøvennlig, ikke forurense og være arealeffektiv	
Sykkelens egenverdi	
Syklingens egenverdi	
Overgang til myk teknologi	
Desentralisering	
Systemendring fra bilisme til syklisme	
Trivsel for mennesker og ikke-menneskelige vesener	
Økt livskvalitet	

Tabell 6. Viktige aspekt ved jobbsykling i dyp og grunn økologi.

Ut fra forskningsspørsmål 1 har jeg vist at sykkelens teknologi kan karakteriseres som myk og tilpasset teknologi. Flere av karakteristikkene ved myk teknologi passer godt inn, både i grunn og dyp økologi. Et hovedtrekk ved sykkelens teknologi er at den er forbundet med lite energibruk og at det er liten eller ingen forurensing knyttet til den. Dette er i tråd med grunn økologi, så vel som dyp. Aspekter ved sykkelens teknologi, som at den er svakt spesialisert og

lokalsamfunnsorientert, er av stor betydning for dyp økologi, men ikke i like stor grad i grunn økologi. I det at alt henger sammen med alt får sykkelens teknologi et dypere omfang i dyp økologi enn i grunn økologi. Grunn økologisk tankegang preges av at man vil løse dagens miljø- og samfunnsproblemer innenfor rammene av det systemet problemene er oppstått i. Ser vi på jobbsykling innenfor disse rammene vil betydningen av jobbsykling være kortsiktig begrunnet ut fra i hovedsak økonomisk lønnsomhet og instrumentell fornuft. Typisk i grunn tankegang er at man behandler miljø- og samfunnsproblemer ut fra sak-til-sak og ikke ser helhetlig på hverken problemene eller løsningene (Faarlund, 2010, s. 25). Næss (1972, s. 95) beskriver at den grunne økologiske bevegelsen i hovedsak ”baserer seg på et ønske om å kjempe i mot forurensing og resursuttømming [og m]ennesker i den utviklede delen av verden sin helse og velstand står sentralt”. Ut fra disse beskrivelsene kan man si at i grunn økologi kan jobbsykling fungere som en måte å løse problemer forbundet med lokal støy- og luftforurensing, minke klimagassutslipp, øke arealeffektivitet, bedre folkehelsa og bidra til et mer levende byliv for menneskene som bor der. Disse effektene er positive, men kan også fungere som en slags symptombehandling. Så lenge systemet fremdeles er bygget opp rundt bilbruk vil en økning i antall jobbsyklister kun være en smertelindring for mer dyptgående problemer. Jobbsyklingens rolle vil i så måte være som et middel for å løse noen spesifikke utfordringer på kort sikt.

Punkt 6 i den dypøkologiske plattform (Hegdal og Olsen, 2001, s. 79) dreier seg om at det må fundamentale forandringer til i måten menneskene forholder seg til jorden som helhet. Disse forandringene vil virke inn på samfunnsstrukturen, økonomisk, politisk, sosialt, teknologisk og ideologisk. En slik systemendring mot mer helhetlig tankegang innebærer også et verdisyn som tillater andre verdier enn økonomiske. Setter man jobbsykling inn i denne tankegangen kan det få dypere betydning og man må studere det helhetlig. Jobbsykling kan være en del av en systemendring i form av overgang fra bilisme til syklisme. En slik dreining i transportkulturen vil både avhenge av endringer og føre til endringer i hele samfunnsstrukturen. I en overgang fra bilisme til syklisme vil myk, tilpasset teknologi være fremtredende heller enn hard teknologi. Og istedenfor å tenke seg teknologiske løsninger på problemene, vil man se at det å heller gå tilbake til enklere teknologi kan løse transport- og arealproblemene. Andre aspekt ved en overgang fra bilisme til syklisme er at det vil føre til et tryggere trafikkbilde, mer levende lokalsamfunn og det kan være med på desentralisering.

Menneskets plass er ulik i dyp og grunn økologi. Grunn økologi er antroposentrisk, mennesket står i sentrum og dette danner grunnlaget for begrunnelser. Ser man antroposentrisk på jobbsykling er de positive miljøeffektene begrunnet ut fra at det er verdifullt for mennesket å bevare naturen på grunn av dens nytteverdi for oss. I dyp økologi forholder man seg til mennesket som en del av en helhet og naturen har verdi i seg selv. Jamfør punkt 1 i den dypøkologiske plattform (Hegdal og Olsen, 2001, s. 79) har trivsel for ikke-menneskelige levende vesener egenverdi. Hvis man forholder seg til dette når man vurderer jobbsyklingens rolle, får miljøeffektene dypere betydning. Det er verdifullt å bevare naturen, ikke bare fordi den er nyttig for menneskene, men fordi den har verdi i seg selv. Det er viktig å poengtere at trivsel for mennesket også har egenverdi (ibid.). Dette fokuset på egenverdi finner man ikke i grunn økologi. I mine samtaler med jobbsyklister kom det fram at de fleste av dem opplevde en eller annen form for økt trivsel ved å sykle til jobb framfor å bruke andre transportmidler. Økt livskvalitet framfor økt materiell levestandard er et annet viktig punkt i den dypøkologiske plattform, punkt 7 (ibid.), og den økte livskvaliteten forbundet med å sykle til jobb er med på å styrke jobbsyklingens rolle i dyp økologi. Den økte livskvaliteten er forbundet med opplevelsen av å sykle og dermed syklingens egenverdi. Opplevd verdi er vesentlig i dyp økologi (Næss, 1976, s. 97) og ved å virkelig ta inn over seg dybden av opplevelsesinnholdet ved jobbsykling får jobbsyklingen enda dypere mening. I Stetind-erklæringen (Dahle et. al., 2010, s. 27) beskrives menneskets forhold til naturen: ”det vi gjør mot naturen, gjør vi mot oss selv”. Med denne forståelsen av forholdet mellom natur og menneske tilføres enda et aspekt til jobbsyklingen. Mine informanter oppga alle sammen at sykling var bra for naturen, og med en utvidet forståelse av selvet ville det at det er bra for naturen også gjelde individet. På denne måten spiller effektene av jobbsykling en dypere rolle for menneskene enn i grunn økologi hvor dette aspektet ikke eksisterer.

I følge punkt 3 (Hegdal og Olsen, 2001, s. 79) i den dypøkologiske plattform har menneskene ingen rett til å redusere jordens rikdom og mangfold, bortsett fra for å dekke vitale behov. Ut fra dette må man kunne si at med mindre man har et vitalt behov for å bruke bil for å komme seg til jobb, har man ingen rett til det i dyp økologisk tankegang. Bilbruk reduserer jordens rikdom og mangfold blant annet gjennom klimagassutslipp, forurensing, veiutbygging, infrastruktur og trafikkulykker. For de fleste gjelder det at vi har behov for å komme oss til jobben, men ulike ønsker om hvilken måte vi velger å komme oss dit på. Å bruke bil for å komme seg til jobb er for de aller fleste ikke et vitalt behov, men en avgjørelse basert på en

preferanse. I en by som Oslo, med korte avstander, er potensialet for at flere går over til å bruke sykkel for å komme seg til jobb stort.

Oslo kommunes sykkelstrategi i dyp og grunn økologi

Jeg har brukt Oslo kommunes sykkelsatsning som et bakteppe for denne undersøkelsen og her vil jeg komme inn på hvordan denne satsningen passer inn i dyp og grunn økologi.

Næss (1976, s. 102) poengterer at "[o]vergangen til mykteknikk forutsetter samkjøring med dyptgående sosiale og generelt politiske endringer". En overgang fra bil til sykkel er eksempel på en overgang fra hard til myk teknikk. I Oslo jobbes det politisk for et bilfritt sentrum og Oslo kommune sin sykkelsatsning er ambisiøs. Selv om argumentene for denne satsningen i stor grad er begrunnet ut fra grunne argumenter, er det en utvikling i retning av mykere teknologi på flere plan enn kun de grunne.

At begrunnelsene til kommunen i stor grad er i tråd med grunn økologisk tankegang er å forvente. Det dreier seg om at det *må* skje en endring i transportsystemet, på grunn den sterke veksten i innbyggertall i Oslo. Biler tar for stor plass og fører til farlig luftforurensing. Begrunnelsene er i stor grad instrumentelle og de samfunnsøkonomiske aspektene vektlegges. Årsakene til at man satser på sykkel i Oslo begrunnes ikke med at det er bra for naturen i seg selv å fase ut bilbruk eller at det kan være med på å bidra til økt livskvalitet for dem som sykler, som ville vært gode argumenter ut fra dypøkologisk tankegang. Det legges likevel vekt på positive effekter av økt sykkelandel, som bedre helse og sosial utjevning, men dette fremlegges som tilleggseffekter og det fremstår som at den mest tungtveiende begrunnelsen er at det er samfunnsøkonomisk lønnsomt, både i form av gevinster forbundet med bedre folkehelse, mindre forurensing og sparte kostnader ved mindre bilbruk og –infrastruktur. Når det er sagt er arbeidet bak Oslo kommunes sykkelsatsning grundig og strategien dreier seg om mer enn å endre infrastrukturen. Potensielt kan en slik sykkelsatsning, sammen med arbeidet om bilfritt sentrum og holdningsendringer i samfunnet, være med på å dreie det urbane transportsystemet i Oslo fra bilisme til syklisme og i så måte være i tråd med dyp økologisk tankegang. I tillegg er begrunnelsen om at det er sosialt utjevne å satse på sykling i tråd med tilpasset teknologi og dyp økologi.

Konklusjon

Med utgangspunkt i forskningsspørsmålene: *Hvordan passer sykkelens teknologi, sammenlignet med bilens, inn i dyp økologi?* og *hvilke typer verdier er viktige i valget om å sykle til jobb?* har jeg undersøkt og søkt svar på problemstillingen: *Hvilken rolle kan jobbsykling spille i lys av dyp og grunn økologi?*

Jeg har vist at ved å se jobbsykling i lys av dyp økologi får det dypere mening enn i grunn økologi. I grunn økologi er sykling verdifullt ut fra instrumentell fornuft og kortsiktig tankegang. Sykkelenes enkle teknologi er positiv i begge tankesettene, men i utvidet forstand i dyp økologi. I dyp økologi kan jobbsykling ha betydning som en del av en systemendring fra hard til myk og tilpasset teknologi og gjennom at det fører til økt trivsel for mennesker og ikke-menneskelige vesener. I dyp økologi vil de positive effektene ved jobbsykling være verdifulle på grunn av naturens og opplevelsenes egenverdi i tillegg til de instrumentelle verdiene.

Med denne oppgaven bidrar jeg med å sette fokus på et undervurdert transportmiddel. Jobbsykling er et praktisk eksempel på at det finnes enkle løsninger på dagens miljø- og samfunnsproblemer. Teoretisk sett er økt satsning på sykkel et godt eksempel på hvordan man kan tenke seg en del av løsningen på helhetlige miljø- og samfunnsproblemer i dypøkologisk perspektiv. Ser man på jobbsykling i lys av dyp økologi er verdiene ved syklingen mangfoldige for mennesker, natur, kultur og økonomi. Ved å tenke mer helhetlig på jobbsykling, vil man både lettere kunne få flere til å sykle til jobb og man vil, med enkle grep, kunne øke omfanget av de positive konsekvensene. Dette fordrer en mer organisk oppfattelse av virkeligheten, et utvidet verdisyn og en åpenhet for systemendring.

Veien videre

Dagens samfunn preges av en mekanisk oppfattelse av virkeligheten, og det er derfor å forvente at jobbsyklister ikke har et mer bevisst forhold til verdier, ut over instrumentelle verdier, enn andre mennesker. Gjennom dette prosjektet snakket jeg med 16 ulike jobbsyklister, og noe av det jeg ønsket å oppnå var at de fikk reflektert over sider ved jobbsyklingen de ellers kanskje ikke ville tenkt stort over. Det ville vært interessant å snakke med disse informantene igjen etter en tid for å finne ut om deres verdisyn har blitt tydeligere for dem, om de har et mer helhetlig forhold til verdiene ved jobbsykling og om de har opplevd

syklingen annerledes eller dypere i etterkant av samtalene. Denne type undersøkelse ville vært interessant med tanke på å finne ut om bevisstgjøring kan føre til noen grad av holdningsendring, spesielt med tanke på å få flere til å bruke sykkel som hovedtransportmiddel.

Et annet spørsmål som har tatt form under arbeidet er om det grunnleggende verdisynet er annerledes i Nederland enn i Norge og hvilken betydning verdisynet har for mentaliteten rundt sykkelkultur. Nederland omtales som verdens beste sykkelnasjon, men det har ikke alltid vært slik. På 70-tallet dominerte bilene og det var takket være en gruppe unge politikere og aktivister at grunnen ble lagt for sykkelnasjonen Nederland. I dag er det en så selvfølge del av samfunnet at det ikke lenger handler om politisk vilje og samfunnsendring (Lien, 2015). Kan man tenke seg at det samme kan skje i Norge? I så fall, hvilken rolle spiller da vår mentalitet og vårt verdisyn i overgangen mot en bedre og mer utviklet sykkelkultur?

Et tredje felt det hadde vært nyttig å studere er å se de som har en virkelig fremtredende teknologitro opp mot dyp økologi, og undersøke hvordan man tenker seg framtidens samfunn ut fra de to synene. Investor og Selvaagarving Tharald Nustad (Ekko, 2017) arrangerer en teknologifestival i Oslo i disse dager. Her er et viktig tema det han kaller eksponentiell teknologi, teknologi som utvikler seg raskere og raskere i en eksponentiell kurve, og som vil føre til enorme og raske endringer i samfunnet. Nustad har også som mål å finne løsninger for hvordan vi kan lage et godt samfunn, men med et ganske annet utgangspunkt enn det man tenker seg i dyp økologi. Mens Nustad tror at om 20 år vil alle jobber utføres av roboter, fokuserer man i dypøkologien på betydningen av meningsfullt arbeid for å ha et godt liv. Disse svært ulike idealene for framtiden belager seg på hver sin måte på betydelige endringer i dagens samfunnsstrukturer. Det ville være interessant å se disse ytterpunktene av framtidstanker opp mot hverandre.

Litteraturliste

Bjerke, B. (2007) *Face-to-Face Research: Interviews, Conversations and Dialogues*. I: Gustavsson, B. red. *The Principles of Knowledge Creation: Research Methods in the Social Sciences*. Cheltenham, Edward Elgar Publishing

Capra, F. And Luisi, P. L. (2014) *The Systems View of Life: A Unifying Vision*. United Kingdom, Cambridge University Press.

Carlson, N. og Wigeborn F. (2014) *Reisevaneundersøkelse (RUV) for Oslo 2013*. Bestiller: Oslo kommune ved Sykkelprosjektet [Internett] Tilgjengelig fra: <https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/131930/Innhold/Politikk%20og%20administrasjon/Etater%20og%20foretak/Bymiljøetaten/Sykkelprosjektet/Dokumenter/Reisevaneundersøkelsen%20høsten%202013.pdf> [Lest 14.04.2017]

Dahle, B. et al. red. (2010) *Arven og gleden: et festskrift til naturen*. Trondheim, Tapir Akademisk Forlag.

Dansberg, I. et al. red. (2014) *Sigmund Kvaløy Setreng, Elvetid*. Nord-Torpa, Naturveiviser AS

De nasjonale forskningsetiske komiteene (2016) *Forskningsetiske retningslinjer for samfunnsvitenskap, humaniora, juss og teologi*. [Internett] Tilgjengelig fra: <https://www.etikkom.no/forskningsetiske-retningslinjer/Samfunnsvitenskap-jus-og-humaniora/> [Lest 17.04.2017]

Ekko (2017) NRK P2, 10.05.2017 tid: 1.32.00 [Radio] Tilgjengelig fra: <https://radio.nrk.no/serie/ekko/MDSP25009317/10-05-2017> [Hørt 10.05.2017]

Eriksen, T. H. (1999) Forord. I: *Økologi, samfunn og livsstil: utkast til en økosofi*. 5.utg. Oslo, Bokklubben Dagens Bøker AS.

- Eriksen, U. (2016) La inntauingen begynne. *Morgenbladet*, 17.06.2016 [Internett]
Tilgjengelig fra: <https://morgenbladet.no/portal/2016/06/la-inntauingen-begynne> [Lest 19.01.2017]
- Faarlund, N. (2015) *Friluftsliv: En dannelsesreise*. Oslo, Ljå forlag
- Faarlund, N. (2010) Stetind 1966 – ”tindestigere” skaper ny giv i naturvernet. I: Dahle, B. et al. red. *Arven og gleden: et festskrift til naturen*. Trondheim, Tapir Akademisk Forlag.
- Garfield, L. (2017) 12 cities that are starting to go car-free. *Business Insider Nordic*. 02.02.2017 [Internett] Tilgjengelig fra: <http://nordic.businessinsider.com/cities-going-car-free-2017-2/> [Lest 20.02.2017]
- Hegdal, O. A. og Olsen, T. S. (2001) *Jeg, Arne Næss: Et tegnet liv*. Oslo, Kagge forlag AS.
- Jakobsen, O. D. og Ingebrigtsen S. (2004) *Økonomi, natur og kultur*. Oslo, Abstrakt forlag AS.
- Jakobsen, O. (2009) Økonomer med fokus på miljø og samfunnsansvar: Ernst Friedrich Schumacher. *Pengevirke, Cultura bank*. Nr.2009/2 [Internett] Tilgjengelig fra: <https://www.cultura.no/arkiv/pengevirke/ernst-friedrich-schumacher> [Lest 28.01.2017]
- Johannesen, A., Christoffersen, L. og Tufte, P.A. (2011) *Forskningsmetode for økonomisk-administrative fag*. Oslo, Abstrakt forlag AS.
- Kristiansen, T. (2014) [Internett] Grønne reisevaner. *Fremtiden i våre hender*. 12.06.2014 [Internett] Tilgjengelig fra: <https://www.framtiden.no/gronne-tips/reise-og-transport/gronnere-reisevaner.html> [Lest 28.01.2017]
- Kummel, L. et. al. (2014) *Oslo sykkelstrategi 2015-2025: Slik skal Oslo bli en bedre sykkelby*. Bestiller: Oslo kommune [Internett] Tilgjengelig fra: https://www.oslo.kommune.no/dok/Vedlegg/2014_12/1083158_1_1.PDF [Lest 31.01.2017]

Lien, M. (2015) Best i verden. *Morgenbladet*.07.08.2015 [Internett] Tilgjengelig fra: <https://morgenbladet.no/2015/08/best-i-verden> [Lest 28.01.2017]

Mehren, S. (2002) *Den siste ildlender*. Oslo, Aschehoug forlag.

Nordström, T. et. al. (2016) *Oslosyklisten: Kartlegging av dagens og morgendagens sykklister. Underlagsrapport for sykkelstrategi for Oslo*. Bestiller: Oslo kommune [Internett]

Tilgjengelig fra:

<https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/131909/Innhold/Politikk%20og%20administrasjon/Etater%20og%20foretak/Bymiljøetaten/Sykkelprosjektet/Dokumenter/Oslosyklisten%20-%20Kartlegging%20av%20dagens%20og%20morgendagens%20sykklister.pdf> [Lest 31.01.2017]

Nyeng, F. (2010) *Vitenskapsteori for økonomer*. Oslo, Abstrakt forlag AS.

Næss, A. (1972) *The Shallow and the Deep, Long-Range Ecology Movement. A Summary* [Internett] Tilgjengelig fra: <http://www.profcohen.net/reli151/uploads/texts/naess1-1.pdf> [Lest 04.04.2017]

Næss, A. (1976) *Økologi, samfunn og livsstil: utkast til en økosofi*. 5.utg. Oslo, Universitetsforlaget AS.

Perec, G. (2008) *Species of Spaces and Other Pieces*. Penguin Classics.

Reed, P. & Rothenberg, D. red. (1993) *Wisdom in the Open Air: The Norwegian Roots of Deep Ecology*. Minneapolis, University of Minnesota Press.

Schein, E. H. (2004) *Organizational Culture and Leadership*. 3.utg. San Francisco, Jossey-Bass.

Schumacher, E. F. (2011) *Small is Beautiful: A Study of Economics as if People Mattered*. London, Vintage.

Smith, R. L. & Smith, T. M. (2003) *Elements of Ecology*. San Francisco, Pearson Education, Inc., publishing as Benjamin Cummings.

Sookermany, A. M. red. (2007) *Veglederen: et festskrift til Nils Faarlund*. Oslo, Aschehoug forlag.

Taylor, C. (2013) *Autensitetens Etikk*. Oslo, Cappelen Akademisk Forlag as.

Velominati (2014) *The Rules*. London/New York, W.W. Norton & Company.

Wikipedia (2017) *Sykkel* [Internett] Tilgjengelig fra: <https://no.wikipedia.org/wiki/Sykkel>
[Lest 17.04.2017]

Vedlegg 1. Intervjuguide for dybdeintervju med en jobbsyklist

Fakta:

Hvor lenge har du syklet til jobben?

Hvor langt sykler du hver vei?

Hvor lang tid bruker du?

Hvor mange ganger i uka sykler du?

Sykler du også om vinteren?

Sykler du i all slags vær?

Hva slags sykkel har du?

Hvordan legger arbeidsplassen din til rette for at du skal sykle?

Introduksjonsspørsmål. Bakgrunn:

Hva var det som gjorde at du valgte å begynne å sykle til jobb?

Hvorfor har du fortsatt med det?

Hva er det som gjør at du prioriterer å sykle til jobb?

Hva motiverer deg til å sykle til jobb?

Hva skal til for at du skal sykle enda mer til jobb?

Hvilket fremkomstmiddel vil du aller helst bruke for å komme deg til jobb?

Ville du, hvis du hadde mulighet, heller valgt bilen?

Hvordan kom du deg til jobb før du begynte å sykle?

Overgangsspørsmål. Grunnleggende verdisyn:

Hvilket forhold har du til ditt verdisyn?

Hvordan vil du beskrive ditt verdisyn?

Hva slags verdier er viktige i ditt liv?

Hva er verdifullt for deg?

Hva er en verdi for deg? (Økonomisk eller helhetlig?)

Har du tenkt over hva slags verdisyn du har?

Nøkkelspørsmål. Sykling og verdier:

Har du tenkt på hvilke verdier som ligger i at du sykler til jobb?

Hvilke verdier ligger det i å sykle til jobben for deg på personlig plan?

Hva har jobbsykling tilført livet ditt?

Hvordan påvirker det arbeidsdagen din?

Hvordan påvirker det hverdagen din?

Hva får du igjen for å sykle?

Hvordan har det å sykle til jobben påvirket deg?

Har du noen tanker om hvordan det kan påvirke deg i fremtiden?

Hvordan påvirker det fritiden din?

Hvordan påvirker jobbsykling identiteten din?

Er du stolt av det?

Har du forandret deg?

Hva sier det om deg at du sykler til jobb?

Hvilke verdier tenker du at det å sykle til jobben tilfører samfunnet?

Hvor stor betydning har dette for deg?

Hvilke verdier har det at du sykler til jobben for arbeidsgiveren din?

Hvor stor betydning har dette for deg?

Hvilke verdier har det at du sykler til jobben for naturmiljøet?

Hvor stor betydning har dette for deg?

Hvilke økonomiske verdier ligger det i jobbsykling?

Hvor stor betydning har disse for deg?

Hva er det som veier tyngst for at du sykler til jobb?

Har det å sykle til jobben egenverdi?

Hvis du ser bort fra det at du kommer deg til jobb innen rimelig tid og du blir i god form og alt det der, er det noe spesielt ved det der å sykle, å sitte på sykkelen som er verdifullt?

Hvis du ser bort fra helse og tid er det noe av det å sitte på sykkelen som er verdifullt i seg selv?

Vil du si at selve veien blir et mål i seg selv?

Kan du beskrive jobbreisen din?

På sykkelen, opplevelsen mer inngående:

Kan du fortelle om noe du har opplevd når du har syklet til jobb?

Hvis negativt: hva er det som gjør at du likevel velger å sykle?

Enkelthendelse du husker spesielt?

Er du i naturen?

Hvordan forholder du deg til været når du sykler? Er det verdifullt?

Hvordan forholder du deg til naturen rundt deg? Er det verdifullt?

Hvordan forholder du deg til årstidene? Er det verdifullt?

Hvordan forholder du deg til landskapet du sykler i? Er det verdifullt?

Hvilke ulemper har jobbsykling?

Hva er det som gjør at du likevel velger å sykle?

Er det flere på arbeidsplassen din som sykler, har dere et fellesskap?

Har du fått nye relasjoner på jobb?

Sykkelkultur:

Hvordan vil du beskrive nordmenns/oslofolks sykkelkultur?

Hva legger du i sykkelkultur?

Hvordan opplever du trafikksamarbeidet mellom deg selv og andre syklistere?

Hvordan opplever du trafikksamarbeidet mellom deg selv og bilister?

Hvordan opplever du trafikksamarbeidet mellom deg selv og gående?

Hva syns du om tilretteleggingen for sykling der du sykler?

Føler du deg trygg?

Bil/sykel i trafikken, hvordan er forholdet?

Hvordan kan dette bli bedre?

Avsluttende spørsmål. Livskvalitet

Hvordan påvirker det å sykle til jobben livskvaliteten din?

Vil du si at du har økt livskvalitet etter du begynte å sykle til jobb?

Er det noe du vil tilføye til slutt?

Vedlegg 2. Intervjuguide for gruppesamtale med jobbsyklister

Fakta, en kort intro for hver av deltakerne:

Hvor lenge har du syklet til jobben?

Hvor langt sykler du hver vei?

Hvor lang tid bruker du?

Hvor mange ganger i uka sykler du?

Sykler du også om vinteren?

Sykler du i all slags vær?

Hva slags sykkel har du?

Hvordan legger arbeidsplassen din til rette for at du skal sykle?

Oppfordrer arbeidsgiver sine ansatte til å sykle til jobb?

Introduksjonsspørsmål. Bakgrunn, en runde hvor alle sier noe om sine tanker for å skyte fart:

Hva var det som gjorde at du valgte å begynne å sykle til jobb?

Hva motiverer deg til å sykle til jobb?

Hvilket alternativ er det beste fremkomstmiddelet til jobb?

Ville du valgt bil, hvis du kunne?

Overgangsspørsmål. Grunnleggende verdisyn, en samtale om verdier:

Hva er en verdi?

Hva er verdifullt?

Hvordan forholder dere dere til deres verdisyn?

Nøkkelspørsmål. Sykling og verdier:

Har dere tenkt på hvilke verdier som ligger i å sykle til jobb?

Er det verdifullt at dere sykler til jobb?

Hvordan påvirker jobbsykling identiteten deres?

Hva sier det om dere at dere sykler til jobb?

Hvordan forholder de seg til følgende påstander?:

Jobbsykling er verdifullt for samfunnet.

Jobbsykling er verdifullt for arbeidsgiver.

Jobbsykling er verdifullt for naturen.

Jobbsykling er verdifullt for personlig økonomi.

Jobbsykling er verdifullt for samfunnsøkonomien.

Hva er det som veier tyngst for at dere sykler til jobb?

Har det å sykle til jobben egenverdi?

Når man sykler til jobb blir veien et mål i seg selv?

Kan dere beskrive jobbreisene deres?

Hva kan dere oppleve når dere sykler til jobb?

Hvilke ulemper har jobbsykling?

Sykkelkultur:

Hvordan er nordmenns/oslofolks sykkelkultur?
Hvordan er tilretteleggingen for sykling der dere sykler?
Bil/sykel i trafikken, hvordan fungerer dette forholdet?

Avsluttende spørsmål. Livskvalitet

Hvordan påvirker det å sykle til jobben livskvaliteten deres?
Vil dere si at dere har økt livskvalitet etter dere begynte å sykle til jobb?

Er det noen som vil tilføye noe til slutt?

Vedlegg 3. Oversikt over informanter

	A	B	C	D	E	F	1-G	1-H	1-I	1-J	2-K	2-L	2-M	3-N	3-O	3-P
Kjønn	M	K	M	K	M	K	K	M	K	M	K	K	M	K	M	M
Type sykkel	Vanlig	Vanlig	El	Vanlig	Vanlig	Vanlig	Vanlig	Vanlig	Vanlig	Vanlig	El	El	Vanlig	Vanlig	Vanlig	El og vanlig
Vintersykling	Ja	Ja, siste 5 år	Nei	Nei	Ja	Ja, siste 8 år	Ja	Ja	Nei	Nei	Ja	Delvis	Ja	Ja, hvis det er trygt nok	Ja	Ja
Antall år	<1	>30	2	<1*	3**	>20	***	15	2	2	15	<1	Ca. 15	8	>15	>15
Antall dager i uka	3	5	5	5	5	5		4 om vinteren, 3 om sommeren	3****	5		Varierende		5	5	5
Avstand til jobb (km)	9	10	12	5	5	6	2	4	5	12	7	5	6	3	4	6
Tilrettelegging på jobb	Delvis	Dårlig	Nei	Delvis	Delvis	Nei	Veldig bra	Veldig bra	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Veldig bra		Veldig bra
Alternativ transport	Tog	Tog	Bil	T-bane	Bil/tog	Løpe	T-bane	Bil	Buss	Tog	T-bane	Bil	Bil	Gå	Buss	Buss

*informant D har bare vært i jobb i et halvt år, men alltid syklet til skole og universitet.

**informant E har syklet masse hele livet, men det er først for 3 år siden han fikk en jobb det var mulig å sykle til, turnerte tidligere.

***informant 1-G er den eneste av jobbsyklistene jeg har snakket med som ikke har rutiner rundt jobbsyklingen sin. For øyeblikket sykler hun ikke til jobb.

****jobber kun tre dager i uka.