

Knut H. Sørensen

BILEN OG DET MODERNE NORGE

Statusrapport pr. 31.12.94

STS-arbeidsnotat 17/94

ISSN 0802-3573-93

arbeidsnotat
working paper

Knut H. Sørensen (red):

BILEN OG DET MODERNE NORGE

Statusrapport pr. 31.12 1994

Innhold:

0. Innroduksjon	1
1. Hovedprosjektets formål, opplegg og gjennomføring	2
2. Rapport fra delprosjekt "Bilen og det moderne Norge" (Per Østby)	3
3. Rapport fra delprosjekt "Bilkultur og bilbruk. Om bilens integrasjon i norsk hverdagsliv (Jon Sørgaard)	11
4. Andre aktiviteter innenfor prosjektet	13
5. Forskningssamarbeid	17
6. Formidlinginnsats fra prosjektet	18
7. Publikasjoner m.v.	19

0. Introduksjon

1 august 1989 var den formelle startdato for prosjektet "Bilen og det moderne Norge". Det har vært gjennomført med støtte fra NAVF, senere Norges Forskningsråd, under programmet for Kultur- og tradisjonsformidlende forskning (KULT). Denne støtten har i hovedsak finansiert to utdanningsstipend. Prosjektet har også mottatt noe støtte fra andre kilder, framfor alt forskningsprogrammet "Teknologi og samfunn" som har finansiert tre studentstipend. Universitetet i Trondheim har også gitt viktig finansiell støtte.

Følgende personer har arbeidet med prosjektet:

Håkon With Andersen (prosjektledelse)

Marit Hubak (hovedfagsstudent)

Gunnar Lamvik (magistergradsstudent)

Jorunn Stenøien (hovedfagsstudent)

Knut H. Sørensen (prosjektledelse)

Jon Sørgaard (utdanningstipendiat)

Øyvind Thomassen (hovedfagsstudent)

Per Østby (utdanningsstipendiat)

Prosjektet er nå inne i en avsluttende fase. Hubak, Lamvik, Stenøien og Thomassen har avsluttet sine hovedfags-/magistergradsavhandlinger, og Sørgaard og Østby er i avslutningsfasen med sine doktorgradsavhandlinger. Som følge av at forskningsrådets finansielle støtteperiode er avsluttet, ønskes det en såkalt sluttrapport om prosjektet. Vi har valgt å lage en mer omfattende statusrapport, dels som en oppsummering for oss selv, dels som en informasjon til andre om hvor prosjektet står ved utgangen av 1994.

Denne statusrapporten betyr ikke at arbeidet avsluttes. Det gjenstår fortsatt viktige utfordringer, både med henblikk på vitenskapelig og populærvitenskapelig formidling. Vi arbeider også med videreføringer av dette engasjementet, framfor alt i form av internasjonalt forskningssamarbeid. Derfor er dette en statusrapport, mer enn en sluttrapport. Vi håper at den som sådan er informativ og kan være utgangspunkt for kontakt om prosjektet også i framtiden.

1. Hovedprosjektets formål, opplegg og gjennomføring

Da Senter for teknologi og samfunn startet prosjektet "Bilen og det moderne Norge", var det ut fra en overbevisning om at bilen er en nøkkelteknologi i det moderne samfunnet. Eller, med Henri Lefebvres sterkere formulering: Som "Leading object" er bilen det strategiske utgangspunkt for å analysere kultur- og tradisjonsformidling.

Tankegangen bak prosjektet var å belyse historiske og sosiologiske aspekter ved bilens og bilismens gjennomslag i Norge. Vi mente at en analyse av bilen og bilismens utvikling i det norske samfunnet var en forutsetning for en mer nyansert forståelse av utviklingen av dette samfunnet. Argumentet var *ikke* at bilteknologien (dvs. bilen med tilhørende teknologier og institusjoner) har formet det moderne. Vår hypotese ble formulert slik:

1. Omkring bilen er det utviklet institusjoner og sosiale relasjoner som bilteknologien effektivt holder sammen. Gjennom utviklingen og opprettholdelsen av disse institusjonene og relasjonene formes og stabiliseres viktige dimensjoner i samfunnet i tråd med bestemte verdier og tradisjoner.

2. Bilteknologien har kunnet ha denne funksjonen fordi den er utviklet for å ha egenskaper som er i overensstemmelse med noen grunntrekk ved det moderne. Moderniteten er således en forutsetning for bilteknologien, men bilteknologiens utbredelse sikrer modernitetens utbredelse *i en bestemt form*.

På dette grunnlaget kan det formuleres meget omfattende forskningsoppgaver. Vårt prosjekt ble i første omgang avgrenset til å dreie seg om å undersøke hvordan bilen på den ene siden får et verdimessig gjennomslag i den norske befolkning, og på den andre siden hvordan denne prosessen finner sitt motstykke i den samfunnspolitiske håndteringen av bilen. Her forsøker en å tilpasse samfunnsutviklingen til bilens eller, rettere sagt, bilismens sosio-teknologiske premisser. Den første problemstillingen dreier seg om *bilens kulturelle og livsstilsmessige gjennomtrengning*, den andre om *det politiske forsøket på å regulere og bekrefte denne gjennomtrengningen*.

Den bevilgningen fra KULT som vi fikk i første runde, ble anvendt til å starte opp et delprosjekt omkring den andre problemstillingen, dvs. til en *bilpolitisk studie* med historisk tyngdepunkt. Cand. philol. (historie) Per Østby ble engasjert som utdanningsstipendiat på prosjektet. I 1990 fikk vi midler til også å starte opp det et delprosjekt som tok for seg den førstnevnte problemstillingen i form av en *bilkulturell studie* med sosiologisk tyngdepunkt. Mag. art. (sosiologi) Jon Sørgaard ble engasjert som utdanningsstipendiat på prosjektet fra juni 1990.

I tillegg ble det knyttet fire studenter til prosjektet:

* Øyvind Thomassen (historie hovedfag): Byplanlegging i Trondheim

-
- * Marit Hubak (sosiologi hovedfag): Bilreklame
 - * Jorun Stenøien (sosiologi hovedfag): Trafikksikkerhet
 - * Gunnar Lamvik (magistergrad i sosialantropologi): Amcar-miljøet.

Målsettingene om å etablere et flerfaglig prosjekt ble slik sett oppnådd.

Hva som er oppnådd innenfor de forskjellige delprosjektene og ved hovedfags- og magisteravhandlingene, blir det gjort nærmere rede senere. Når det gjelder helheten i prosjektet, gjenstår det fortsatt en del arbeid. Dette skyldes ikke minst at prosjektet godt og vel har innfridd forventningene om at bilen er et viktig "vindu" for å forstå sosiale og kulturelle forandringer. Oppgaven med å klargjøre "utsikten" (eller innsynet) har imidlertid vist seg å være krevende. For det første har det vært nødvendig å opparbeide et omfattende empirisk materiale av både historisk og samtidig karakter. For det andre har analysearbeidet krevd utvikling av nye begreper og forståelsesrammer omkring bil og bilisme. Den begrepsmessige og teoretiske utviklingen pågår fortsatt, slik det er rimelig å forvente i et prosjekt med såpass radikale ambisjoner. For det tredje har vi etablert et internasjonalt samarbeid omkring bil som vil fortsette også noen år framover og som gir opphav til nye og bredere innfallsvinkler, først og fremst knyttet til bilen som miljøproblem og utfordringene med å utvikle alternativer. Her har vi markert oss ved å insistere på at det er nødvendig å forstå bilens kulturelle integrasjon for å være på høyden med de utfordringer som utviklingen av alternativer krever.

Vi startet arbeidet med prosjektet ut fra en antakelse om at bilens historie i Norge kunne beskrives i tre faser:

1. *Introduksjonsfasen* (fram til ca. 1960) der bilen er forholdsvis sjelden. Anvendelsen er preget av en spenning mellom luksusbruk for de få og næringsmessig utnyttelse for litt flere. Bilsystemet er i sin genese: Institusjoner bygges opp og hektes sammen. Kulturelt sett er bilen preget av *adapsjon* - den tilpasser seg eksisterende verdi- og tradisjonsmønstre, med vekt på en framvoksende modernitet.

2. *Integrasjonsfasen* (fra ca. 1960 til ca. 1975) der bilen vinner fram som det viktigste transportmidlet i det norske samfunnet, framfor alt ved at det kan fungere som mulighetsutvidende medium for norsk samfunnsplanlegging. Bilsystemet vokser i volum og konsolideres. Anvendelsen er i økende grad arbeidsreiser, mens luksuspreget avtar. Bilen blir en nødvendighet, og dette preger dens kulturelle integrasjon. Forholdet til det eksisterende verdi- og tradisjonsmønsteret blir mer spenningsfylt. På den ene siden blir bilen et medium for en radikaliserings av moderne verdier gjennom en framheving av det urbane, eller kanskje heller, det metropolittiske. På den annen side viser bilsystemets konsekvenser seg som truende for verdier knyttet til naturmiljø og bomiljø.

3. *Konsolideringsfasen* (fra ca. 1975 - ?) der bilen har vunnet fram som en nødvendighet og som et premiss for samfunnsplanlegging, men der bilsystemets problematiske sider også åpenbares sterkere: Motsetningen mellom individuell frihet og kollektiv ufrihet. Konsolideringen av bilens kulturelle integrasjon leder over i kulturell differensiering: Bilene differensieres for å opprettholde visjonene

om individualitet, samtidig som friheten omdannes til å dreie seg om bilførerens "indre landskap", etter hvert som friheten i det ytre landskap begrenses. Bilen blir dermed et medium for framveksten av mer "post-moderne" verdier. Bilsystemet utvikles på sin side i stadig sterkere grad mot regulering av bilbruk og reparasjon og forebygging av skadevirkninger.

Med noen modifikasjoner har det vist seg at en slik tredeling gir en fruktbar beskrivelse av utviklingen, men skillet mellom andre og tredje fase bør flyttes fram til ca. 1970.

Et grunnleggende spørsmål i denne sammenhengen er hvilke krefter som har stått bak den voldsomme økningen i biltallet som har foregått fram til i dag. Det har ofte vært fokusert på bilbransjen og bilens interesseorganisasjoner (NAF) i denne sammenhengen, men også sosialøkonomer og politikere har fått skylden eller æren av å være gudfedre til den moderne bilisme.

Selv om de nevnte gruppene er viktige, har deres rolle vist seg å være mindre entydig og mindre sterk. Mens politikerne, særlig sosialdemokratene, opprettholdt kraftige begrensninger på bilholdet fram til 1960, blir de senere nærmest passasjerer på et utviklingstog av forbruksvekst og velstandsøkning. Det er få eksempler på positive visjoner om bilen blant politikere. Veimyndigheter, veiingeniører og transportøkonomer har derimot vist seg å ha en langt mer sentral rolle. Allerede veidirektør Krag argumenterte før 1900 for at bilen ville bli strategisk for norsk samfunnsutvikling, slik at veimyndighetene måtte ha dette for øye. Etter 1950 kom nyutdannede veiingeniører og transportøkonomer fra USA med helt andre visjoner om privatbil, veistandard og samferdsel enn de som dominerte i Norge. Et hovedresultat fra prosjektet er påpekningen av at bilpolitikken i Norge på mange måter framstår som et *profesjonsprosjekt*.

Kvantitativt er det en rekke slående utviklingstrekk ved bilen og det norske samfunnet etter 1945. Ut fra vår forskning vil vi argumentere for at det mest grunnleggende, kulturelt sett, er *mobilitetsrevolusjonen*. Fra 1945 til 1990 er det skjedd ca. en ti-dobling i antall kilometer som gjennomsnittspersonen i Norge reiser, og det er privatbilen som står for denne veksten. Vi står følgelig overfor en omkalfatring av det norske samfunnet, såvel fysisk som kulturelt. Fysisk representerer bilen en gjøkunge: De nesten 2 millioner bilene krever stor plass til parkering og kjøring. Det har forandret det norske landskapet dramatisk - ikke minst i og rundt de store byene.

Privatbilen har også vært et premiss for den fysiske planleggingen på lokalt, regionalt og nasjonalt nivå gjennom en tilrettelegging for økt bilbruk. Det er imidlertid ikke slik at den fysiske planleggingen utelukkende tilpasser seg trafikkprognoser og privatbilismens krav. Funksjonalistiske planleggingsidealer som blant annet legger vekt på separasjon av arbeidssted og bolig, har stått sterkt i Norge. Disse idealene, sammen den norske drømmen om enebolig for flest mulig, har latt seg realisere først og fremst fordi privatbilen gjør det mulig

å dekke de krav til fleksibel transport som dermed stilles. Bilen har gjort det mulig å realisere både urbane og rurale utbygningsmønstre som i sin tur selvsagt bidrar til at bilen mer og mer blir et selvsagt element i hverdagslivet. Omkostningene i form av støy, forurensning, visuelle forurensninger og trafikkusikkerhet er meget betydelige, vel anerkjente - og svært vanskelig å gjøre noe med. Resultatene av realisert fysisk planlegging er veier, boliger og arbeidsplasser som ikke lar seg flytte rundt på i en håndvending. Tilretteleggelsen for bil blir samtidig en sementering av behovet for bil.

Den kulturelle integrasjonsprosessen har vi valgt å beskrive med utgangspunkt i begrepet *domestisering*. Dette begrepet har vi hentet fra britisk forskning omkring medie- og informasjonsteknologi, men i vår anvendelse har det fått en noe annen betydning enn den opprinnelige. Domestisering henviser til en metaforisk "temming" av bilen, med vekt på handling og symbolsk praksis. For oss er hovedpoenget med å bruke dette begrepet at vi derved får anledning til å understreke at bilens "kulturelle konsekvenser" ikke er entydige og gitt på forhånd. Tvert om er det et vesentlig spillrom for utforming av lokale praksiser omkring bil. Disse praksisene er det viktig å studere.

Domestisering av bil kan studeres på grovt sett fire nivå:

- * nasjonalt
- * regionalt
- * institusjonelt
- * individuelt.

Den nasjonale domestiseringen handler om utvikling av visjoner, etablering av institusjoner og profesjoner, og arbeidsdelingen mellom dem. Resultatet av den norske domestiseringen av bil er blant annet etableringen av en ekspertise-dominans (modifisert av politiske inngrep i geografisk fordeling av utbyggingsprosjekter), den politiske defineringen av bil som luksus (med tilhørende avgiftsnivå) og et reguleringsregime med stor vekt på økonomiske reguleringsmekanismer men samtidig bred aksept for offentlige inngrep i privat frihet når det gjelder kjøring (bilbeltepåbud, barnesetepåbud, relativt strenge fartsgrenser, automatisk overvåkning av fartsgrenser).

Den regionale og institusjonelle domestiseringen har vi i liten grad studert. På individ og husholdsnivå framkommer imidlertid en lang rekke interessante variasjoner knyttet til oppfatninger om bil, symbolske relasjoner til bil, atferd overfor og i bil, m.v. Tradisjonelle mål på sosial ulikhet er selvsagt viktige i denne sammenheng. Tydeligst er kjønnsforskjellene. Bil har vært et maskulint domene. Dette er i forandring, på flere måter. Vi nærmer oss likestilling i andelen førerkort for bil, og det relative omfanget av kvinners bilkjøring er sterkt økende. Symbolinnholdet i bil er imidlertid fortsatt annerledes for kvinner enn for menn, dithen at kvinner er mer instrumentelle. Samtidig er den tradisjonelle maskuline mestringen av bilteknologi truet av en utvikling som

gjør det vanskeligere å beherske bilen. Amatørens muligheter for å reparere er avtakende. Dermed er den tradisjonelle kjønningen av bil truet.

Et mer spennende resultat er nok likevel påpekningen av at utviklingen på dette området synes å bidra til et bredere spekter av identiteter og symbolproduksjon enn den tradisjonelle dikotomiseringen mellom maskulin og feminin. Ulikhetene mellom menn og kvinner forsvinner ikke, men forskjellene mellom menn og kvinner *innbyrdes* øker. Også bilreklamen har fanget opp denne differensieringsprosessen. Den tilbyr ikke lenger én, men flere manns- og kvinneroller.

Dette er i samsvar med et annet hovedresultat fra analysen av den individuelle domestiseringen av bil, observasjonen av en betydelig variasjon i utformingen av bilbaserte mikronettverk av aktiviteter og relasjoner. Biler betyr forskjellige ting. De brukes til å symbolisere både velstand og avstand, de koples til noen fritidsaktiviteter, men ikke alle, de er arbeidsmaskiner, men like ofte "barnemaskiner" - redskaper for å bringe barn og ungdom til ulike typer av aktiviteter, inklusive barnehage og skole. Noen presenterer et instrumentelt forhold til bil, andre har etablert ekspressiver relasjoner. Noen kjører mye, andre kjører lite. Noen stiller og mekker med bilen, andre gjør minst mulig.

Bilens rolle i sosiale diskurser er preget av paradokser. Et hovedinntrykk, som også bekreftes i intervjuundersøkelsen, er at den framstår som et slags *doxa*, et basisgode som er en selvfølge og som derfor i liten grad italesettes. Dette gjelder ikke bare i hverdagslige sammenhenger. Også samfunnsvitenskapelig og humanistisk forskning har lite å si om bilen. Den er svært viktig, men det er også alt den er. Samtidig er den en moralframbringende teknologi som det kan snakkes om i det uendelige, både som demon (problem-skapende) og som gode. Slik blir bilen en moderne sfinx, allmennt gåtefull, men konkret meningsbærende.

Tilsynelatende er bilen et importert kulturgode, en bærer av fremmede verdier og kulturelementer. Norsk kultur møter i bilen en knipetangsmanøver. Tilsynelatende bringer bilen med seg nye atferdsmønstre. Disse mønstrene bekreftes og gis et meningsinnhold gjennom en massekulturell påvirkning som også er av utenlandsk opprinnelse, slik som filmer, popmusikk, bøker og ukeblad. Likevel må prosjektets resultater fortolkes som en støtte til påstanden om "den norske bilen". Med det mener vi at bilen inngår i teknologisk-kulturelle konfigurasjoner som har spesifikt norske trekk. Den er omgitt av norske institusjoner og regelverk, og den er tilpasset til og koplet sammen med grunntrekk ved norsk kultur. Selvsagt foreligger det en meget sterkt fremmed kulturell påvirkning, men gjennom domestering på alle nivåer kan vi observere en kombinert og kompleks adaptasjons- og adopsjonsprosess. Dette kommer også til uttrykk gjennom markedsføring og bilreklame. Bilreklamen bidrar for eksempel til å utstyre bilen med symbolske norske attributter og verdier.

Slik sett legemliggjør bilen en serie med kulturmøter, med et relativt sett åpent utfall. De kulturelle forskrifter som er lagt ned i bilen fra designeres og produsenters side, er verken entydige eller uomgjengelige. Tvertimot er de fortolkbare og forhandlingsbare.

Disse observasjonene fra vår forskning på bil har også ledet til teoretiske bestrebelser på å omforme tradisjonelle forståelser av teknologiers kulturelle betydning. I stedet for de vanlige effektmodellene som tilbakefører kulturelle forandringer til egenskaper ved bilen, framhever vi det konstruktive arbeidet som hele tiden blir utført når folk kjøper og selger, kjører og parkerer, regulerer og tilrettelegger for bil. Vårt begrep om domestering og vår anvendelse av dette begrepet har i denne sammenheng vakt internasjonal interesse.

I det videre arbeidet med bil vil vi bruke tid på å klargjøre de samfunns teoretiske implikasjonene. Mens våre observasjoner er i tråd med modernitets-teorier, reiser de samtidig spørsmålet om fruktbarheten av å formulere samfunnsteoretiske begrep utelukkende i termer av mellom-menneskelige relasjoner. Mye tyder på at teknologi er det fremste elementet i sosiale endringsprosesser. Dette skyldes ikke at den *forårsaker* forandringer. Bilen, som andre teknologier, har et potensial for katalytiske effekter fordi den kan bidra til å destabilisere sosiale mønstre. Den har imidlertid også et potensial som stabiliserende faktor. I forståelsen av slik teoretiske tvetydigheter står vi overfor viktige teoretiske utfordringer.

Disse utfordringene har selvsagt en historiefaglig parallell: I hvilken utstrekning er det meningsfylt og innsiktsskapende å skrive moderne norsk historie uten å innreflektere bilens (og andre teknologiers) betydning. Mange historieverk og historisk-sosiologiske beskrivelser gir inntrykk av at utviklingen følger en abstrakt moderne "meta-plan" der natur og materiell spiller en underordnet rolle som brikker i et rent sosiale prosjekt. Bilen er muligens i en slik sammenheng bare ett av flere element i et slags teknologisk utviklings-regime; i så fall må dette regimets dynamikk analyseres.

Sist, men ikke minst, har prosjektet berørt miljøspørsmål. Gitt bilens uomtvistelige rolle som problemskapende på dette området er det viktig å se nærmere på det politiske systemets håndtering av disse utfordringene og på hvordan og i hvilken utstrekning bilen kan sies å ha "forskanset" seg i det norske samfunnet. Bil og miljø har vært en dimensjon i norsk bilpolitikk siden 1970, uten at det har ført til særlig omfattende tiltak. Det er rimelig å betrakte dette som et uttrykk for bilens omfattende "forskansning", dens rolle som "nødvendighetsartikkel" i det norske samfunnet.

I forbindelse med en internasjonal workshop om "The car and its environments. The past, present and future of the motorcar in Norway" som vi arrangerte i Trondheim i mai 1993, utkrystalliserte det seg tre hovedretninger i forskningen på dette området: bilens sosio-kulturelle integrasjon, utvikling av "alternative" biler og utvikling av "alternative" transportsystemer. Den eneste

forandring som kan introduseres uten parallelle samfunnsendringer, er mer miljøvennlige biler som er funksjonelt sett like med de nåværende. Resultatene fra vårt prosjekt peker som nevnt på at bilen i Norge er integrert i vårt kommunikasjonssystem og levemåte, samtidig som den er nedfelt i den fysiske organiseringen av landet. Bruk og ikke-bruk av bil bør følgelig ikke håndteres på den moralistiske måten vi ofte observerer i offentlig debatt. Store endringer i rammebetingelsene for bruk av bil kan få betydelige privat-økonomiske konsekvenser med problematiske fordelingsvirkninger. Dette er forøvrig noe vi følger opp i et nytt prosjekt som undersøker husholdningers energiforbruk.

Vi arbeider nå med etableringen av et europeisk prosjektsamarbeid innenfor rammene av COST som skal studere hvordan bilteknologi, bilpolitikk og bilpolitikk formes, med fokus på de bilrelaterte miljøproblemene. Dette vil dels bli en videreføring av "Bilen og det moderne Norge", men vi må også undersøke "alternative" biler og transportsystemer i Norge.

2. Rapport fra delprosjekt "Bilen og det moderne Norge" (Per Østby)

Delprosjektet har tatt utgangspunkt i hvordan en fremmed, importert og tilsynelatende ferdiglaget teknologi, nemlig bilen, ble innført, tilpasset, formet og integrert i det norske samfunnet. Disse politisk-kulturelle prosessene må ses i sammenheng med andre, samtidige endringer. Vi fikk ikke bare en bil tilpasset det sosialdemokratiske Norge. Det norske samfunnet ble på mange måter et bilsamfunn. Mer eksakt har delprosjektet studert bilen i en politisk og institusjonell kontekst i perioden 1945 til 1980, med hovedvekt på tiden mellom 1950 og 1970.

De kvantitative aspektene ved endringene i denne perioden har det vært lett å få grep på, som økningen i antall biler og bruksfrekvensen, trafikkulykkelene og nye parkeringsplasser. Også noen av de kvalitative aspektene er rimelig synlig i ettertid, det være seg allminneliggjøringen av bilen, omformingen av byene eller omstrukturering av bomønsteret på landsbygda. Siden vi i dette delprosjektet har valgt å se bort fra hvordan Hansen og Olsen oppfattet og brukte bilen, har fokuset vært rettet mot norske institusjoner og organisasjoner, og ikke minst hvordan sentralmyndighetene forholdt seg i denne innførings- og integrasjonsprosessen. Det gjør at spørsmål om regulering, planlegging og politikk har vært viktige.

Sentralt plassert i undersøkelsen står den politiske elite, det vil si politikere på forskjellige nivå i sentrale og lokale politiske fora. Siden Arbeiderpartiet var den dominerende politiske maktfaktor mellom 1945 og 1970, har vekten vært lagt på politikere fra Arbeiderpartiet, regjeringen, samferdselsministeren og Stortingsrepresentantene. Av den grunn har vi i liten grad fokusert på partipolitiske motsetninger. Tett opp mot politikerne finner vi en annen betyde-

ningsfull aktørgruppe, det som kan samles under fellesbetegnelsen administrasjonen eller byråkratiet. Det var i første rekke sentraladministrasjonen og Veidirektoratet. I en viss grad kom også de lokale veimyldigheter til å spille en viss rolle.

Myndighetenes politikk endret seg i denne perioden, det samme kan vi si om deres måte å omtale bilen på. Mens regjeringen definerte biler i privat bruk som luksus og et fenomen som måtte begrenses i 1950-årene, ble 1960-tallet preget av at bilen ble et symbol for Arbeiderpartiets suksess. Ikke nok med det, bilen ble som Trygve Bratteli uttrykte det, en viktig del av det gode liv. Disse to tiårene representerer sannsynligvis to forskjellige måter både å regulere og å definere bilen på. Selv om også andre land, som Danmark og England hadde restriksjoner på salg av biler, ble den langvarige og direkte reguleringen av personbiler et særnorskt fenomen.

Regjeringen var på ingen måte alene når det gjaldt forsøkene på å forme og definere bilen. En annen gruppe aktører sentralt plassert i dette bildet er den delen av næringslivet som var knyttet til salg og bruk av bil. Bilbransjen ble tidlig organisert, men i en rekke forskjellige bransjeforbund. En av disse, nemlig Automobilforhandlernes Landsforbund (AL) forsøkte tidlig å samle de største bilbransjeorganisasjonene i en felles organisasjon for å stå sterkere i forhold til myndighetene. Bilorganisasjonene, og særlig Norges Automobilforbund (NAF) prøvde å fremme sitt syn og målsetninger for bil og bilbruk. I den sammenheng brukte de en rekke forskjellige virkemidler: Informasjon, lobbyvirksomhet, innlegg i avisene og direkte aksjoner.

I gråsonen mellom bilbransjeorganisasjonene og bilorganisasjonene ble det i tillegg etablert en uformell organisasjon kalt Bilfronten. Bilfrontens eksistens var kortvarig, men interessant. Et organ som er mindre omtalt, men som fikk en sentral posisjon i forhandlingene knyttet til bilen var Opplysningsrådet for biltrafikken (OFB). OFB ble i 1950-årene et møtested for næringslivsinteresser, fagmiljøene, ledelsen fra departementene og representanter fra den politiske elite. Det kan se ut som denne organisasjonen kom til å spille en viktig rolle sent på 1950-tallet da både politikken og meningene om bilen gjennomgikk en omdanning. OFB kunne presentere alternative scenarier for bilen i det norske samfunnet.

I tillegg til disse aktørgruppenes initiativer finner vi også at undervisnings- og forskningsinstitusjonene knyttet til veisektoren forsøkte å påvirke regjeringens syn på privatbilen. Til tross for bilbransjens, bilorganisasjonenes og fagmiljøenes innsats for å påvirke myndighetene, var det nok andre faktorer som var viktigere for det omslaget som kom rundt 1960. Forholdet til våre handelspartnere, egentyngden i utviklingen innen samferdselsektoren og impulser fra utlandet var viktige grunner til at myndighetene skiftet syn på bilen og endret sin politikk. Men da endringene fant sted, var de forestillinger som ble "foreslått" i miljøet knyttet til OFB viktige.

Flere sentrale Arbeiderpartipolitikere formulerte seg etter 1960 som om de så bilismens framvekst som uunngåelig. Ja de gikk enda lenger, de priset bilen som et uttrykk for det gode liv. Nå var det om å gjøre å tilpasse og tilrettelegge for bruk av bil i den grad det var mulig, hevdet de. Dette markerer en dramatisk omlegging av den politiske styringen og behandlingen av bil og bilisme. Fasen med forsøk på "direkte" politisk styring av bilismen før 1960 ble erstattet av en mer adaptivt og tilretteleggende politikk i 1960-årene. Selv om det kan virke som om myndighetene oppga den direkte reguleringen av bilen etter 1960, er det ingen grunn til å tro at det betydde at Regjeringen nå ville la utviklingen gå sin skjeve gang. Overgangen fra styring til tilrettelegging ser ut til å ha flere avgjørende konsekvenser: Ikke minst synes det å flytte fokuset fra biler til infrastruktur, i dette tilfellet særlig til veiene.

Myndighetene, bilbransjen og bilorganisasjonene hadde viktige roller i den samfunnsmessige diskursen på 1950-tallet. I den neste fasen ble ekspertene, fagfolkene og forskningen viktigere. Mens restriksjons- og bevilgningspolitikken var de viktigste instrumentene i den tidlige perioden, krevde tilpasning og tilrettelegging en annen måte å håndtere bilen på. Det kan virke som løsningen på denne omleggingen ble å overlate problemene til den tekniske ekspertisen. Det var ikke bare forskning og utbyggingsoppgaver som ble denne profesjonens viktigste oppgaver. Det vi kan kalle bilalderens ekspertise, ser ut til å ha beveget seg inn på de områder som vanligvis defineres som politikernes domene.

I 1958 ble Transportøkonomisk utvalg (TØU) etablert. Det var resultatet av en hektisk aktivitet utført av undervisnings- og fagmiljøene for å bygge kompetansen innen samferdselssektoren. Etter 1960 ble TØU et viktig forskningsmiljø, en premissleverandør og en sentral aktør i utformingen av planene for bilens infrastruktur. Vi har forsøkt å vise hvordan dette skjedde og hvilken betydning det fikk for utviklingen innen samferdselssektoren og for samfunnet som helhet.

Etter 1970 finner vi nytt skifte. Oppmerksomheten var ikke lenger så sterkt knyttet til tilpasning, men til tilpasningens problemer. Samfunnsdebattene dreide seg ikke i samme grad om flere og bedre veier, men at veiene og gatene ikke skulle skade menneskene eller ødelegge miljøet. På dette tidspunktet kan det synes som politikerne ville inn med sterkere styring igjen, men at inngangen på dette tidspunktet var stengt. Denne bevegelsen som de politiske myndigheter foretok, fra forsøk på aktiv politisk styring, til å overlate dette til fagekspertisen, for så å forsøke å komme inn med sterkere styring, er undersøkt og analysert.

Dette handler om bilen, men i like stor grad om veiene. Utformingen av veinettet er et speilbilde av hvordan "noen" har tenkt om bilens plass i samfunnet og ikke minst om hvordan samfunnet skulle se ut i framtiden. Det er også grunn til å tro at disse drømmene om framtiden ikke bare var norske

drømmer, men en del av mer omfattende internasjonale forestillinger og forbilder. Et siste spørsmål som er kartlagt og beskrevet, er hvordan internasjonale ideer og forestillinger om bil og bilisme ble fortolket og tilpasset en norsk virkelighet.

Undersøkelsen har vært en todelt prosess. Før det første en empirisk studie hvor Østby har gått gjennom en rekke arkiver og intervjuet en rekke nøkkelpersoner knyttet til de institusjoner og aktørgrupper vi har nevnt over. Dette er på mange måter en åpning av et nytt forskningsfelt, av den grunn har bredden i undersøkelsen vært vektlagt i stor grad. Slik vi ser det bør en rekke av de feltene som vi undersøker, være åpnet for nye og flere undersøkelser.

I tillegg har dette vært et teoretisk og metodisk prosjekt, hvor en rekke angrepsvinkler og teoretiske grep er blitt prøvd ut i arbeidsnotater og innlegg ved nasjonale og internasjonale seminarer og konferanser. Dette vil prege monografien, en del av erfaringene venter vi å få nyttet i senere arbeider. Østbys doktorgradsarbeid ventes innlevert i løpet av kort tid. For en mer utdypende framstilling av prosjektet vil vi vise til arbeidsnotater, artikler og til monografien som ventelig vil være tilgjengelig våren 1995.

3. Rapport fra delprosjekt "Bilkultur og bilbruk. Om bilens integrasjon i norsk hverdagsliv (Jon Sørgaard)

Bakgrunnen for dette delprosjektet var ønsket om, gjennom en analyse av bilens rolle i dagens Norge, å gripe tak i hvordan sosiale, kulturelle og tekniske aspekter smavirker slik at grensene mellom disse momentene delvis brytes ned og viskes ut. Bilen er en nøkkelteknologi gjennom den betydning den har i de ulike livssituasjonene, for de ulike gjøremålene og på de ulike nivåene i samfunnet. Vi stiller spørsmålet om det i det hele tatt er mulig å gripe tak i sentrale moderniseringsprosesser og -aspekter uten å ha en forståelse av den betydningen som en teknologi som bilen utgjør. Målet har i tråd med dette dels vært å utvikle og framskaffe en videre forståelse av bilens betydning i hverdagslivet - som transportmiddel, kulturelt symbol og nøkkelfaktor i organiseringen av (daglige) sosiale rutiner og aktiviteter. Dels kan målet også beskrives som en modernitetsstudie, hvor vi analyserer sentrale aspekter ved selve modernitetsbegrepet, sammen med en undersøkelse av det fruktbare i et slikt relativt utradisjonelt analytisk fokus.

Prosjektet har vært basert på en kombinasjon av litteraturstudier, eksisterende undersøkelser - herunder statistisk materiale, og materiale fra 42 omfattende intervjuer med i hovedsak bilbrukere, men også noen som av ulike grunner ikke eier, disponerer eller bruker bil sjøl. Intervjuene har vært foretatt i Midt-Norge. Utvalget er sammensatt for å sikre spredning på aldersgruppe, kjønn og by/land-dimensjonen. Utover dette har vi etterstrebet et variert utvalg

med tanke på andre relevante dimensjoner. Resultatet har blitt et svært rikholdig, variert og omfattende materiale som gir og har gitt et godt grunnlag for videre analyse. Materialet er transkribert og omfatter ca. 800 sider.

Resultatene fra prosjektet har foreløpig demonstrert fruktbarheten ved å forstå bilens kontinuerlige kulturelle integrasjon som en *domestiseringsprosess*. Denne prosessen starter med *anskaffelse* og består deretter av et samspill mellom *objektgjøring* (hvordan bilen estetisk og praktisk innlemmes hos brukeren), *inkorporering* (utviklingen av brukerbehov og bruksmønster) og *omdanning* (bruk av bil for å signalisere status og verdier til omgivelsene). Intervjuene demonstrerer betydelige ulikheter i hvordan bilen blir domestisert. Privatbilen representerer ikke noe kulturelt diktat. Den blir så å si en utløsende faktor for et sett av sosio-kulturelle aktiviteter: identitetsutvikling, symbolhåndtering, organisering av hverdagslivet, justeringer av relevante tekniske kompetanser, m.v.

Det er selvsagt sosiale ulikhetsmønstre her.inntekt spiller for eksempel en rolle for hva slags bil man anskaffer, og bileierskapet blir et viktig trekk i hvordan man symboliserer egen velstand eller mangel på velstand overfor seg selv og omverdenen. Kjønn er selvsagt også sentralt, men som nevnt tidligere, er kjønnningen av bil og bilhold er i ferd med å endre innhold. Mens bilen tidligere i det vesentligste ble brukt av menn, er det nå tilnærmet likhet mellom kjønnene i andelen som har sertifikat. Mange husholdninger har to biler, noe som øker tilgjengeligheten av bil også for kvinner. Det er ikke like selvsagt lenger at "far" skal kjøre, selv om dette fortsatt er vanligst. Kjønnningen av bil har følgelig forandret seg fra å dreie seg om tilgang eller ikke tilgang på bil til å dreie seg sterkere om ulike måter å forholde seg til bil på: Forskjeller i symbolarbeidet, ulike bruksmåter, ulike måter å kjøre på, o.l.

Bilens sosiale og kulturelle integrasjon i hverdagslivet er så sterkt og tett at man kan hevde at den er blitt et familiemedlem. Mange, både voksne og barn, har et emosjonelt forhold til bilen. Dette forholdet opptrer på to nivå. På den ene siden er man knyttet til akkurat den bilen man har, med dens spesielle egenskaper, kjennetegn og særegenheter. På den andre siden er det å ha bil så selvsagt at det blir vanskelig å forestille seg en tilværelse *uten*. En familie som ikke har bil, framstår på en måte ikke som komplett. Det er da også vanligere med familier uten far eller mor enn med familier uten bil.

I delprosjektet har vi også arbeidet med *teknologisemiotiske* analyser av bil. Fra fabrikkens hånd er bilen utstyrt med et *script* i form av innebygde handlingsanvisninger. Dette fysiske scriptet suppleres med kulturelle script i form av bruksanvisning, reklamemateriell og annen "informasjon" som bileieren får. Dette representerer samlet sett et sett av direktiver som vi kaller et *program* for hvordan bilen skal brukes: tekniske prosedyrer for selve kjøringen og for vedlikehold av bilen, forslag til bruksområder og antydninger om hvordan bileierskapet skal *oppleves*: frihet, fart og kjøreglede.

Parallelt finnes det et offentlig program for bilkjøring med krav og tilretteleggelser. Sentrale elementer i dette programmet er obligatorisk kjøreopplæring og førerprøve, trafikkregler, fysisk tilretteleggelse av veier og gater, herunder skilting, trafikklys, fotgjengerfelt, humper og innsnevring, og et kontrollsystem som skal sikre at programmet blir fulgt. Mens bilprodusentens og bilselgerens program legger til rette for at bilen skal vedlikeholde sitt funksjonsnivå og for at eieren skal ha tilstrekkelig glede av bil og den konkrete merke og modell, er det offentlige programmet rettet inn mot å sikre flyt og sikkerhet i trafikken. Antallet ulykker skal holdes på et lavt nivå, samtidig som trafikken skal flyte.

Bilkjøreren forholder seg til disse to programmene, men han eller hun vil ikke nødvendigvis følge dem. Til en viss grad skjer det en utvikling av det vi kaller anti-programmer, tiltak som gjør det mulig å omgå tilretteleggelser. Biler kan "mekkes" med. Alarmen som piper når bilbeltet ikke er på, kan koples ut. Man kan bryte trafikkregler. Det kulturelle mønsteret bil og bilbruk blir på denne måten noe langt mer enn en sum av individuelle menneske-bil relasjoner. Det er et møtested mellom ulike sosiale og sosio-tekniske programmer for bilkultur, med individuelle og kollektive transformasjoner som skaper lokale og individuelle særpreg. Det pågående analysearbeidet handler ikke minst om å klarlegge og klassifisere de ulike sosiale-kulturelle mekanismene og uttrykkene for dette.

Framdriften av del-prosjektet ligger etter den opprinnelige tidsplanen. Dette har selvsagt sammenheng med omfanget av og bredden i mulige problemstillinger omkring bilbruk og bilkultur og den tilhørende bredden i teorier og tidligere forskning som en må sette seg inn i. Delprosjektet er imidlertid inne i en avsluttende fase, og den resulterende dr. polit.-avhandling planlegges avsluttet i løpet av sommeren 1995. Sørugaard har tiltrådt ny stilling som høgskolelektor ved Høgskolen i Sør-Trøndelag og har dermed anledning til å bruke sin forskningstid til det avsluttende arbeidet.

4. Andre aktiviteter innenfor prosjektet

Som nevnt har fire studenter skrevet hovedoppgaver/magistergradsavhandling i tilknytning til prosjektet. Disse arbeidene har gjort det mulig å dekke flere aspekter ved bilen og det moderne norske samfunnet. To av dem, Øyvind Thomassen og Jorun Stenøien, har skrevet hovedfagsavhandlinger som i hovedsak har dekket bilpolitiske tema. Thomassen har gjort et historisk arbeid om byplanlegging i Trondheim i 1960-årene. Her analyseres utviklingen av det fysiske planarbeidet som tilrettela for utviklingen av Trondheim, med vekt på hvordan privatbilen får status som et hovedpremiss. Dette skjedde som følge av en determinisme-tankegang: "Framskrittet" ville følge et kjent spor som

planleggerne kunne forutsi gjennom trendframskriving av folketall, trafikkvolum, o.l. De så det som sin oppgave å legge til rette for denne utviklingen, ikke å frambringe alternativer.

Bil i by. Trafikkplanlegging i Trondheim i 1960-åra viser imidlertid også at privatbilen ikke kom til å representerer et entydig premiss. Den framtidige biltrafikkens krav til byplanleggingen må fortolkes, av eksperter som både kjenner trendene og vet hvordan byen fysisk bør utformes for å møte utfordringene. Vi møter også lokalt et *planteknokrati* som vil forvalte planarbeidet som en ekspertoppgave. Teknokratiet er imidlertid ikke monolittisk. Tvert om finner vi profesjonskonflikter mellom arkitekter og ingeniører og etatskonflikter mellom statlige veimyndigheter og det lokale byplankontor.

På tross av dette ble det produsert meget ambisiøse planer med henblikk på veibygging, blant annet i form av et system av motorveier som skulle forbinde bydelene i Trondheim. Dette utløste imidlertid sterke politiske konflikter i Trondheim som betød utsettelse og til dels betydelige modifikasjoner. Trondheim ble imidlertid, på tross av politisk skepsis og en betydelig utenomparlamentarisk aksjonsvirksomhet, en "moderne bilby". Det skyldtes nok først og fremst at byutviklingen ble spredt og differensiert etter funksjonalistiske planleggings-prinsipper, selv om veinettet ble "hengende etter" i utviklingen.

Et hovedspørsmål i debatten om bil etter 1970, er *trafikk sikkerhet*. Stenøien viser i sin hovedfagsavhandling i sosiologi at det skjedde en radikal forandring i politikernes oppfatning av trafikkrisikoen og av hva som var akseptable tiltak. Hun argumenterer for at det skjedde et regimeskifte. Elementene i dette oppsummeres som i tabell 1. Mens framkommelighet sto i sentrum for Stortinget før 1970, bidrar den relativt dramatiske økningen i trafikkulykkene til en forskyvning av oppmerksomheten. Etter hvert endres forståelsen av trafikkrisiko, samtidig som det skjer en dreining i oppfatningen om i hvilken grad kollektivet kan gripe inn overfor individet for å verne det mot risiko.

Debatten om å påby bruk av bilbelte illustrerer noen viktige trekk ved dette. Etter hvert som det ble akkumulert kunnskap som viste at bruk av bilbelte innebar en meget vesentlig reduksjon i risikoen for trafikkskade, gikk stadig flere inn for et påbud. Mange stortingsrepresentanter oppfattet imidlertid et slikt påbud som et utilbørlig inngrep i den enkeltes rett til å bestemme over seg selv. Først fra 1 oktober 1979 ble det innført bøtlegging for ikke å bruke bilbelter i forsetene.

Stenøien sammenlikner dette med Stortingets behandling av et forslag om å innføre såkalt automatisk trafikk-kontroll. Dette var et forslag med langt klare personvernproblemer, noe som også ble påpekt i debatten. Likevel ble det relativt raskt vedtatt i 1983. Fire år senere, i Stortingets debatt om trafikk-sikkerhetsspørsmål i 1987, var slike betenkeligheter nesten helt forsvunnet. Hensynet til liv og helse var klart viktigere enn hensynet til personvernet.

Tabell 1. Trafikksikkerhetsregimene i Norge 1950-1990.

Dimensjoner	1950- og 1960-årene	1970- og 1980-årene
Risikosyn	Industriell risiko, instrumentelt kalkulerbar	Ny "fare", uforutsigbar
Menneskesyn	Trafikkantene er rasjonelle	Trafikkantene styres av holdninger, riktige normer må internaliseres
Mål for trafikkpolitikken	Framkommelighet	Sikkerhet overordnet framkommelighet
Kunnskapsforståelse	Kunnskap er et produkt av vurderinger	Kunnskap er et produkt av forskning
Ansvarlig for sikkerheten	Individet	Kollektivet
Disiplin og oppdragelse	Sanksjoner mot ekstreme avvik	Normalisering, sanksjoner også mot små avvik
Styring	Gjennom regler	Gjennom regler og materiell struktur

Avhandlingene til de to andre, Marit Hubak og Gunnar Lamvik, tematiserer to viktige bilkulturelle tema: markedsføring av bil og bilbaserte subkulturer. Hubak har analysert hvordan bil blir i markedsført i Norge, hovedsaklig gjennom reklame, og med vekt på hvordan reklamestrategier utformes for ulike bilmerker. Arbeidet hennes viser at markedsføringsarbeidet, bortsett fra det fysiske designet, i hovedsak utføres i Norge. Bilreklamen er ikke internasjonal fordi bil, bilbruk og bilkjørere er forskjellige - og, ikke minst, fordi markedsføringsreglene er forskjellige. Det som er lov i en del andre land, er ikke lov i Norge. Reklamekampanjer må enten fornorskes eller lages fra bunnen av. Salgsarbeidet er lokalt og nøkternt, rettet inn mot "kundepleie" i form av finansielle tilbud og service.

Et sentralt poeng er at en bil er uferdig når den kommer ut av fabrikkporten. Det er nødvendig å definere produktet i termer av målgruppe, norsk kultur og servicetilbud. Bilreklamen bidrar til dette gjennom å formidle ulike budskap

om hvordan bilen kan forstås og hvordan den kan brukes. Dermed kan det i tilknytning til det enkelte merke og den enkelte modell skapes gjenkjennelse og muligheter for identifikasjon for kjøperen.

Den forførende bilen. En analyse av markedsføring som sosioteknisk handlingsfelt finner at bilreklame (foreløpig?) ikke er den vitenskapeliggjorte manipuleringen av behov, identiteter og drømmer, slik det har vært hevdet. Markedsundersøkelsene til norske bilimportører framstår som relativt enkle og nøkterne, med fokus på tema som merkekjennskap, merkeloyalitet og betydningen av pris og service. Reklamefolkene utformer i stor grad kampanjene intuitivt, med utgangspunkt i egne opplevelser og erfaringer. Resultatet er en avveining mellom å legge vekt på det effektive (rasjonelle økonomiske og tekniske forhold) og det affektive (opplevelser og følelser i forhold til bilen).

Historisk har norske avisannonser for bil endret seg i retning av økt vekt på pris og tekniske egenskaper, mens budskap om bruk og funksjoner er tonet ned. Dagens bilreklame er plassert i motsetningen mellom bil som rutine, som nødvendig element i hverdagslivet, og bil som rutinebrytende og overskridende. Det siste beskriver Hubak med referanse til henholdsvis farten, reisen og friheten. Bilreklamen avbilder helst situasjoner som assosierer til fritid, enten det er rask kjøring gjennom åpent (og bilfritt) landskap, familieidyll på tur eller reisen til det eksotiske.

Bilreklamen viser seg å være kjønnet, men presentasjonen av og relasjonene mellom menn og kvinner framstilles på flere måter. Kvinner er ikke noe trekkplaster for bil. De kan være passive passasjerer, de kan være engstelige bilførere som skal beroliges med høy passiv sikkerhet og enkelt bilhold, de kan være praktisk orienterte bilkjøpere som skal informeres om plass og praktiske løsninger, eller hun kan være senmoderne feminin som skal ha en snerten bil. Menn framstilles som kontrollorienterte, men med ulik livsstil. De kan være "macho", seriøse idrettsutøvere, jegere eller fedre. Samme bilmodell kan gis ulik symbolbetydning for å knytte den til forskjellige markedssegmenter.

Bilreklamen forsøker å påvirke bilens symbolinnhold, men den gir i liten grad direktiver om hvordan bil skal brukes. Reklamen bidrar dermed først og fremst til meningsdannelsen i den norske bilkulturen, til betydningsinnholdet i ulike merker og modeller. Slik sett er den med på å forme det symbolske universet som er et utgangspunkt for den enkelte bileiers arbeid med å kople bil, identitet og selvpresentasjon. Når det gjelder utformingen av "bilpraksis", av bruksmønstre, er det andre forhold som har langt større betydning.

Gunnar Lamvik gir et supplerende og kanskje ekstremt bilde av hvordan en gruppe bilentusiaster konstruerer en subkultur omkring bil gjennom utfoldelsen av fascinasjonen over amerikanske biler. Amcar-miljøet som han har studert i sin magistergradsavhandling i sosialantropologi, har oppstått med

utgangspunkt i en opptatthet av amerikansk kultur og amerikanske biler. Resultatet er en collage av teknologi, musikk, klesdrakt.

Denne sub-kulturen er tilsynelatende en ekstrem tilpasning til privatbilen og amerikansk kultur. En nærliggende fortolkning av fenomenet kunne være å se amcar-miljøet som et bevis på bilens kulturelle kraft i retning amerikanisering. Siden de fleste nordmenn oppfatter amcarmiljøet som spesielt, forteller faktisk denne sub-kulturen oss det motsatte: Det ligger ikke noe skjult, automatisk virkende amerikaniseringsprogram i bilen. Tvertimot, det skal mye arbeid og fantasi til for å realisere et slikt program.

Et eventyr på hjul. Et antropologisk blick på amcar-kulturen avslører da også ganske riktig et velorganisert miniatyrsamfunn med differensierte kulturuttrykk, et velutviklet symbolspråk, ritualer, rutiner og arenaer. Amerikanske biler, amerikanske artefakter og amerikansk musikk er sentrale kulturelle ressurser, men resultatet ville neppe blitt akseptert som amerikansk i USA. Selv dette forsøket på å kopiere en bilkultur blir noe annet.

Medlemmene i amcar-miljøet er bilentusiaster. Det gir seg selvsagt uttrykk i et stort antall timer med reparasjoner og mekking, men også i en kompetent mestring av det symbolske universet som amerikanske biler representerer. Denne kompetansen er ikke passiv og fragmentert. Tvert om uttrykker den en avansert beherskelse av historie og symbolske betydninger der teknikk og kultur virkelig utgjør en helhet. Ingen bil er bare et vilkårlig framkomstmiddel. Den forteller om historiske sammenhenger og eierens innplassering av seg selv og sin identitet.

En hver norsk mann og kvinne har i prinsippet tilgang på det samme leksikon av betydninger. En god del har elementer av den samme kulturelle kompetanse som amcar-entusiastene har, og de fleste er i dag i stand til å foreta en dekoding av et bileierskap. Amcarstilen, måten de ulike kulturelle uttrykkene kombineres, konstrueres og italesettes, kan imidlertid bare tilegnes innenfra.

5. Forskningssamarbeid

"Bilen og det moderne Norge" har skapt et miljø for humanistisk og samfunnsvitenskapelig forskning på bil ved Senter for teknologi og samfunn. Vi har i perioder hatt egne seminarrekker og møter med diskusjon av delprosjektene. Målsettingen har også vært å etablere en flerfaglig arena for utveksling og utvikling på tvers av disiplingrensene.

Vi har i løpet av prosjektperioden hatt kontakt med andre norske miljø som arbeider med bil og transport, blant annet TØI og Institutt for sosiologi, UiO (Per Otnes). I tillegg har vi hatt et givende samarbeid med svenske miljø, framfor alt Centrum för humanteknologi ved Universitet i Göteborg (Emin Tengström mfl.).

Internasjonalt har senteret etablert forskningssamarbeid gjennom COST-prosjektet "Social shaping of technology". I første runde har dette samarbeidet ført til en workshop om "The car and its environments. The past, present and future of the motorcar in Europe" som samlet deltakere fra ni land. En samling av papers fra workshopen, redigert av Knut H. Sørensen, er under trykking i Brussel.

Forskningssamarbeidet forsøkes nå videreført, i første rekke med forskere i Göteborg, Twente (Nederland) og Zürich. Målsettingen er å gjennomføre en komparativ studie av bil, miljø og kultur, dels for å klarlegge dynamikken bak bilens kulturelle "forskansning", dels for å klarlegge dynamikken omkring "alternative" biler og alternativer til bil i ulike vesteuropeiske samfunn. Dette vil gi en god anledning til å videreutvikle og supplere arbeidet med "Bilen og det moderne samfunn".

6. Formidlingsinnsats fra prosjektet

Formidlingsinnsatsen fra prosjektet så langt kan deles inn i fem kategorier:

1. Vitenskapelig formidling
2. Populær formidling utført av oss
3. Journalistbasert formidling gjennom massemedia
4. Formidling initiert av KULT.

Når det gjelder formidling av de to første typene, henvises til oversiktene i avsnitt 7. Utover to doktorgradsavhandlinger regner vi også med at det vil skje mer internasjonal publisering fra prosjektet i tiden som kommer.

Det har vært en del journalistbasert formidling gjennom massemedia, dels i form av intervjuer med prosjektdeltakerne, dels i form av referering av publikasjoner. Vi vil særlig framheve en bred dekning i Aftenpostens A-magasin og presentasjonen av Gunnar Lamviks magisteravhandling i "Lørdagsrevyen". KULT har også tatt og/eller formidlet noen initiativer, blant annet gjennom å støtte utstillingen i Norsk Form om bil og bilisme.

Erfaringene med formidlingsarbeidet så langt har vært tvetydige. Det har selvsagt vært positivt å oppleve en vedvarende medieinteresse for prosjektet som forteller om en bredere, allmennkulturell interesse for bil. Utgangspunktet for formidling har derfor vært usedvanlig gunstig.

Vi har imidlertid samtidig opplevd problemer med krav om formidling så å si før forskningsarbeidet er gjort. Vi har vært nødt til å holde igjen for å unngå at det som skulle være forskningsformidling i stedet skulle bli formidling av hypoteser og "synsing".

7. Liste over publikasjoner, m.v.

7.1. Vitenskapelige publikasjoner

Hubak, Marit:

- * *Den forførende bilen - markedsføring som sosioteknisk handlingsfelt*. STS-rapport nr. 16, Trondheim 1992.
- * "'Den forførende bilen' - om produktfilosofi", *Sosiolog-nytt*, nr. 1, 1993, s. 53-62
- * "Bilreklame og kjønn", *Sosiologi i dag*, nr. 2/3 1993, s. 75-102
- * "Forståelser av kjønn i bilreklame", *STS-arbeidsnotat*, nr.9/93

Lamvik, Gunnar:

- * *Et eventyr på hjul. Et antropologisk blikk på amcar-kulturen*, STS-rapport 21/94

Levold, Nora og Per Østby:

- * "Teknologi på vandring. Elementer til en analyseramme for studier av teknologi og samfunn", *STS-arbeidsnotat* 10/93. Under trykking i *Social konstruksjon av teknik som teori och tillämpning*, proceedings fra Nordiskt Arbetssymposium, Universitetet i Linköping: Tema Teknik och social förändring.
- * "Skjønnheten og udyret: Møter mellom kultur og teknologi", *STS-arbeidsnotat*, nr. 11/93

Stenøien, Jorunn:

- * "Bilens lange arm. Norges Automobilforbund og norsk bil politikk 1950-1989", *STS-arbeidsnotat* nr. 1/91, Trondheim 1991
- * *Å fare eller frykte. Et regimeskifte i trafikksikkerhetsdiskursen*. STS-rapport nr. 18, Trondheim 1992
- * "Controlling the car? A regime change in the political understanding of traffic risk in Norway", i Sørensen, red (1994)

Stugu, Ola Svein:

- * "Overføringssystem og byutvikling", *STS-arbeidsnotat* nr. 8/92

Sørensen, Knut H.:

- * "The Norwegian Car. The Cultural Adaption and Integration of an Imported Artefact", *STS-arbeidsnotat* nr 5/90, Trondheim 1990; også trykt i Knut H. Sørensen og Anne-Jorunn Berg (eds): *Technology and Everyday Life. Trajectories and Transformations*, rapport nr. 5, NAVF-NORAS-NTNF, Oslo 1991
- * "Bilen og det moderne Norge. En sosioteknisk transformasjon", *Tidsskrift for samfunnsforskning*, 33 (1), 1992, s. 27-48
- * "Technology in use. Two essays on domestication of technology", *STS-arbeidsnotat* 2/94
- * "Introduction: The car and its environment", i Sørensen, red (1994).
- * (red): *The car and its environments. The past, present, and future of the motorcar in Europe*, COST A4, vol. 3, Brüssel:

Sørensen, Knut H. og Håkon With Andersen:

- * "Bilen og det moderne Norge", *STS-arbeidsnotat* 4/89, 1989

Sørensen, Knut H. og Jon Sørgaard:

- * "Modernity and Mobility. Towards a Sociology of Cars", *STS-arbeidsnotat*, nr. 1/93. Også trykt i Sørensen, red (1994).

Sørgaard, Jon:

- * "Bilkultur og bilbruk. Om bilens integrasjon i norsk hverdagsliv", upublisert notat, STS, mai 1991.

- * "Den gode bilen. Angrepsvinkler i teknologisosiologien", upublisert paper, STS, august 1991
- * "On the Construction of Modes of Automobility", upublisert paper, STS, november 1991
- * "Wheels of Freedom. On the Individual Flexibility of Expression in the Making of Car Culture", upublisert paper, STS, juni 1992.
- * "Ikke-menneskelige aktørers plass i samfunnsanalysen", upublisert paper, STS, desember 1992
- * "A Head of the Family. On the Automobile's Participation in the Shaping of Family Life", upublisert paper, STS, november 1993
- * "Bilens integrasjon i hverdagslivet. En teknologisosiologisk tilnærming til bilkultur", *STS-arbeidsnotat* nr. 12/94. Under trykking i *Social konstruksjon av teknik som teori och tillämpning*, proceedings fra Nordiskt Arbetssymposium, Universitetet i Linköping: Tema Teknik och social förändring.

Thomassen, Øyvind:

- * "Integreringa av bilen i by- og transportplanlegginga i Trondheim i 1960-åra", *STS-arbeidsnotat* nr. 11/90
- * *Bil i by. Trafikkplanlegging i Trondheim i 1960-åra*, STS- rapport nr. 14/91

Østby, Per:

- * "Bilen i 1950-årene - omrisset av et teknologisk system", *STS-arbeidsnotat* 11/89
- * "Drivkrefter i norsk bilpolitikk, *Polhem - Tidsskrift för Teknikhistoria*, nr. 3 1990, s. 282-293.
- * "A Road to Modernity - Highway Planners as Agents for Social Transformations", *STS-arbeidsnotat* nr. 8/90, Trondheim 1990.
- * "De gyldne årene - massebilisme på 1960-tallet", *STS-arbeidsnotat* nr. 10/90
- * "Mobilitet eller miljø? Konflikter knyttet til bil og bilisme 1950-1990", *STS-arbeidsnotat* nr. 4/91
- * "A Steel Phoenix - The Social Construction of a Modern Car", *STS-Working Paper* no 4/91
- * "På historiens motorveg - Linjer i studier av teknologi og samfunn", *STS-arbeidsnotat* 10/92
- * "Negotiating automobility. Consensus and conflict 1960-1980", *STS-arbeidsnotat* 11/92, Trondheim 1992
- * "A Steel Phoenix: Negotiating a Modern Car in the 1960s", i Helmut Janetschek, ed: *The Development of Technology in Traffic and Transport Systems*, Wien: Eigenverlag des Österreichischen Forschungsinstitutes für Technikgeschichte, 1992
- * "Escape from Detroit - The Norwegian Conquest of an Alien Artifact", *STS-Working paper*, nr. 2/93. Revidert versjon trykt i Sørensen, red (1994).
- * *Kompendium i teknologihistorie* (redigert sammen med Stig Kvaal), STS, Trondheim 1993
- * *Emner i norsk teknologihistorie - Kompendium for teknologihistorie for AVH/NTH* (redigert sammen med Stig Kvaal), STS, Trondheim 1994

7.2. Presentasjoner på vitenskapelige konferanser, seminarer, o.l.

Andersen, Håkon With:

- * *Teknologi og hverdagsliv*, Trondheim 1-2.11 1989. Innlegg: "Bilen og det moderne Norge"

Hubak, Marit:

- * *Information technology and society*, Lysebu 2-3.12 1993. Innlegg: "The car showing up as an heterogeneous artifact"

Sørensen, Knut H.:

- * *Seminar om teknologi og hverdagsliv*, Transportøkonomisk institutt, Oslo 14.2 1990. Innlegg om: "Bilen og det moderne Norge"
- * *Technology and Everyday Life: Trajectories and Transformations*, seminar, Trondheim, 28-29.5 1990. Innlegg: "The Norwegian Car".
- * *Annual Meeting, Society for Social Studies of Science*, Minneapolis, 18-21.10 1990. Innlegg: "The Norwegian Car"
- * *Bilismen och samhället*, seminar, Nordiska Institutet för Samhällsplanering, Stockholm 4.12 1990 (prosjektpresentasjon, sammen med Jon Sørgaard).
- * *Autumn: Workshop om bilism*, Center for humanekologi, Universitetet i Göteborg, 2.4 1992. Innlegg om: "Domestisering av bilen" (sammen med Jon Sørgaard)
- * *The Car and its environment. The past, present and future of the motorcar in Europe*, Trondheim 6-8.5 1993. Innlegg om: "Modernity and Mobility. Towards a Sociology of Cars" (sammen med Jon Sørgaard)
- * *18th Annual Meeting of Society for Social Studies of Science (4S)*, West Lafayette, Indiana, 19-21.11 1993. Innlegg om: "Driver versus vehicle: the car as a micro network"

Sørgaard, Jon:

- * *Bilismen och samhället*, seminar, Nordiska Institutet för Samhällsplanering, Stockholm 4.12 1990 (prosjektpresentasjon, sammen med Knut H. Sørensen).
- * *16. nordiske sosiologkongress*, Trondheim 23-25.8 1991. Innlegg: "Den gode bilen. Angrepsvinkler i teknologisosiolgien."
- * *Annual meeting, Society for Social Studies of Science*, Cambridge, MA, 14-17.11 1991. Innlegg: "The Construction of Modes of Automobility"
- * *Nasjonal fagkonferanse i sosiologi*, Mortsund, Lofoten 17-21.6. Innlegg: "Wheels of Freedom. On the Individual Flexibility of Expression in the Making of Car Culture"
- * *8th World Congress for Rural Sociology*, Penn State Univ., State College, Pennsylvania, 11.-13.8.1992. Innlegg: "Microchips in Fishing Communities. Experiences from an Action Research project"
- * *4S/EASST Joint Conference*, Göteborg, 14-15.8. Innlegg: "Wheels of Freedom. On the Individual Flexibility of Expression in the Making of Car Culture"
- * *Social konstruksjon av teknik - som teori och tillämpning*, Linköping, 18-19.2 1993. Innlegg: "Bilens integrasjon i hverdagslivet. En teknologisosiolgisk tilnærming til bilkultur".
- * *The Car and its environment. The past, present and future of the motorcar in Europe*. Trondheim 6-8 mai 1993. Innlegg : "Modernity and Mobility. Towards a Sociology of Cars" (sammen med Knut H. Sørensen)
- * *Domestic Technology and Everyday Life - Mutual Shaping Processes?*, Trondheim, 28-30 oktober. Innlegg: "A Head of the Family. On the Automobile's Participation in the Shaping of Family Life".

Thomassen, Øyvind:

- * *I.C.O.H.T.E.C. (International Committee for the History of Technology)*, Wien 1-6.9 1991. Innlegg: "Architects and engineers as town-planners in the motor-age".

Østby, Per:

- * Bilen i et samfunnsperspektiv, Centrum for Tværfaglige studier, Universitetet i Göteborg, 15 desember 1989. Innlegg: "Orientering om STS og prosjektet: 'Bilen og det moderne Norge'".
- * "Bilen - et teknologisk system?", innlegg på HiFo-seminar, Trondheim, 20.2 1990.
- * *Technology and Everyday Life: Trajectories and Transformations*, seminar, Trondheim 28-29.5 1990. Innlegg på plakatsesjon: "Bilen og det moderne Norge"
- * *Skandinavisk symposium for teknologihistorie*, Umeå 2-4.4 1990. Innlegg: "Drivkrefter i norsk bilpolitikk".
- * *International Conference on Technology Transfer and Innovation in Mixed Economies*, Trondheim, 27.8 - 29.8 1990. Innlegg: "Creating a network: Advanced Technology or Primitive Needs".
- * *Annual Meeting, Society for the History of Technology*, Cleveland, 18-21.10 1990. Innlegg om: "Road planners as Agents for Modern Norway"
- * *Det nordiske historikermøtet*, Umeå 15-19.6 1991. Innlegg: "Mobilitet eller miljø: Noen aspekter ved norsk bilpolitikk 1950-90".
- * *I.C.O.H.T.E.C. (International Committee for the History of Technology)*, Wien 1-6.9 1991. Innlegg: "A Steel Phoenix: Some Aspects of Norwegian Car Politics 1950 - 1990."
- * *AUTUMN (The Automobile in the Human and Natural Environment)* Forskningsprogrammet kring bilismen, ved Centrum for Tværfaglige studier av Menneskens vilkår, Göteborg Universitet 7.11 1991. Innlegg: "Bilen er fri - så fri oss fra bilen!"
- * "Det norske industrisamfunnets historie", Seminar ved Bedriftsøkonomisk Institutt (BI) i Sandvika 14-15.11 1991. Innlegg: "Forutsetninger for produksjon - transporthistorie med bilen som eksempel"
- * *Annual Meeting of the Society for the History of Technology - SHOT*, Uppsala, 16-20.8 1992. Innlegg: "Consensus and conflict - Negotiating Car Politics 1960-1980"
- * *Social konstruksjon av teknik - som teori och tillämpning*, Linköping 18-19.2 1993. Innlegg: "Teknologi på vandring" (sammen med Nora Levold)
- * *The Car and its environment. The past, present and future of the motorcar in Europe*. Trondheim 6-8 mai 1993. Innlegg: "The Escape from Detroit - The Norwegian Conquest of an Alien Artifact".

7.3. Populariserte artikler, kronikker, o.l.

Levold, Nora og Per Østby:

- * "Skjønnheten og udyret", kronikk i *Dagbladet*, 10.11.93

Sørgaard, Jon:

- * "Bilen som forhandlingspartner", foredrag på seminaret "På innsiden av det moderne Norge. Om kulturforskning og forskningsformidling, NAVF/KULT og Institutt for Journalistikk, Fredrikstad, januar 1992.
- * "Autopia er et annet sted", f.eks. nr. 9, 1993, s. 44-49

Sørgaard, Jon, Øyvind Thomassen og Per Østby:

- * "Drive-in samfunnet", innlegg på *Norsk planmøte 1992*, Norsk Forening for Bolig- og Byplanlegging 3-5.9

Sørgaard, Jon og Per Østby:

- * "Ja vi elsker - bilen", *PM Populærvitenskapelig magasin*, desember 1991.

-
- * "Bilen - en nøkkel til vår tid?", artikkel i *Morgenbladet*, 12.11.93
 - * "Ja, vi elsker bilen", i *Norsk for livet. Lærebok i norsk for videregående skole*, Gyldendal Norsk Forlag, Oslo 1993
- Østby, Per:
- * "Bilen og det moderne Norge", *Esso-perspektiv*, nr.2 1993, s. 34-48.

7.4. Seminarer i regi av prosjektet

Bilen og det moderne Norge (Trondheim 21.4 1992)

Per Otnes, Univ. i Oslo: "Offentlig og privat trafikk"

Olav Mjaatvedt, Univ. i Oslo: "Bom-historier"

I tillegg ble senterets egne aktiviteter presentert.

The car and its environments. The past, present and future of the motorcar in Europe.
Workshop (Trondheim 6-8.5 1993)

Innlegg:

Knut H. Sørensen og Jon Sørgaard, Trondheim, *Mobility and Modernity. Towards a sociology of cars*

Per Østby, Trondheim, *Escape from Detroit - The Norwegian conquest of an alien artifact*

Ronald Kline & Trevor Pinch, Cornell, *Taking the black box off its wheels: The social construction of the American rural car*

Olle Hagman, Gothenburg, *The Swedishness of cars in Sweden. A study of how central values in Swedish culture are expressed in motor car advertising*

Annette Rosengren, Stockholm, *Some notes on the male motoring world in a Swedish community*

Britt Helland-Pedersen, Oslo, *On being mobile. Car-use as meaningful consumption and an environmental hazard*

Mikael Hård & Andreas Knie, Gothenburg/Berlin, *The ruler of the game: The defining power of the standard automobile*

Iskender Gökalp, Orléans/Paris, *From the engine to the laboratory or vice versa: prelude for an investigation of the science & technology relationship in car combustion engineering*

Hans Fogelberg, Gothenburg, *Is it possible to develop clean cars by means of constructive technology assessment?*

Bernhard Truffer & Gregor Dürrenberger, Zürich, *In search of an alternative car: The role of innovative regional milieus*

Johan Schot & Boelie Elzen, Twente/Nijmegen, *Strategies for influencing the car system*

Mark Boden et al, Manchester, *Shifting the strategic paradigm: the case of the catalytic converter*

Jorun M. Stenøien, Trondheim, *Controlling the car? A regime change in the political understanding of traffic risk in Norway*

Marc van Lieshout, Nijmegen, *The 'smart' car in a 'smart' environment*

F. Aggeri, A. Hatchuel & P. Lefebvre, Paris, *Waste car public policy: shared uncertainties in the regulatory process*

Philip J. Vergragt, Delft, *Sustainable transportation systems in urban areas*

Discussants: Wiebe Bijker, Limburg, Traja Cronberg, København, Andrew Jamison, Lund, Ulrik Jørgensen, København, Per Otnes, Oslo, Emin Tengström, Göteborg