

Jorun M. Stenøien

BILENS FORLENGEDE ARM?

**Norges AutomobilForbund og norsk
bilpolitikk etter 1950**

STS-arbeidsnotat 1/91

ISSN 0802-3573-40

arbeidsnotat
working paper

1. Innledning

Bilen er vår tids mest "elskede" og "forhatte" framkomstmiddel. Den er det mest brukte og fleksible framkomstmidlet, men den har også en betydning som sprenger de praktiskerammer. Den er i dag så sterkt integrert i samfunnet at du må begrunne hvorfor du *ikke* trenger bil, mens det å ha en og bruke den er en selvfølgelighet. Det er et helt nettverk av aktører som har interesser og holdninger knyttet til den, et nettverk som har vært under gradvis oppbygging fra den første bilen ble lansert og fram til i dag. Hvem som har drevet fram denne utviklingen, er avhengig av hvor en befinner seg hen i verden. I USA har de store bilprodusenter vært sterke pådrivere.¹ Norge er imidlertid ikke et bilproduserende land, og det er grunn til å tro at dette har medvirket til at utviklingen her har foregått på en annen måte.² For å undersøke den norske bilutvikling er det relevant å studere den politiske håndteringen, dvs. norsk bil-politikk.

En av aktørene er Norges Automobil-Forbund (NAF). I snart 70 år har denne organisasjonen uttrykt interesser omkring, og holdninger til, forholdet mellom bil og samfunn. Jeg skal i denne artikkelen se nærmere på dette.

Utviklingen av bilismen i Norge har i hovedsak skjedd etter andre verdenskrig. Fram til 60-tallet var privatbilen for myndighetene primært ansett som en utgiftspost på handelsbalansen.³ Denne oppfatningen delte imidlertid ikke alle. Interesse-grupper som for eksempel Opplysningsrådet for Biltrafikken (OFB) ble stiftet av blant andre NAF og Kongelig Norske Automobilforbund (KNA). Disse arbeidet for å fjerne det de kalte luksus-stemplet fra privatbilen, og heller få både befolkning og myndigheter til å forstå hvor nyttig bilen kunne være.⁴ Perioden med generelt noe uklare

¹ Flink, J: *The Automobile Age*, Cambridge, MA:MIT-press, 1988.

² Sørensen, Knut H.: "The Norwegian Car. The Cultural Adaption and Integration of an Imported Artefact", *STS - Arbeidsnotat* nr.5/90, Trondheim 1990.

³ Østby, Per: "Bilen i 50-årene - Omrisset av et teknologisk system?", *STS-arbeidsnotat* nr.11/89, Trondheim 1989.

⁴ Sørensen, Knut H.: "The Norwegian Car. The Cultural Adaption and Integration of an Imported Artefact", *STS - Arbeidsnotat* nr.5/90, Trondheim 1990.

meninger omkring bilen varte til 1960-tallet.⁵ I de neste 15 årene vant bilen frem som det viktigste transportmiddelet i samfunnet. Systematisk vegplanlegging og vegbygging kom igang. Organisasjoner og institusjoner som alt tidligere var etablert ble knyttet sammen og integrert slik at de framsto som et komplekst system. Etterhvert ble holdningen til bil mer heterogen og problematiske sider ved bilbruken måtte tas på alvor. Utover i 1980-åra har bilen vunnet fram som premiss for samfunnsplanleggingen.⁶ Bilpolitikken har endret seg gjennom disse fasene mht. privatbilisme:

- Fra "luksus" til nødvendighet, med
- økende regulering, og
- økende miljøbevissthet

Andre, eksempelvis Per Østby,⁷ har studert myndighetenes bilpolitikk. Jeg vil med tre forskjellige grep vise hvordan NAF har uttrykt sine bilpolitiske interesser.

1. En analyse av NAF som nettverksbygger for bilen vil gi en generell oversikt over hvem NAF anser som "samtalepartnere". Det vil fortelle om rollefordelingen i NAFs bilpolitikk, og synliggjøre bilens politiske rekkevidde. Jeg ønsker med dette å undersøke endringene i hvem NAF har forholdt seg til, altså hvem som til enhver tid har vært en viktig del av det bilpolitiske kartet. Disse endringene analyseres med utgangspunkt i den overfornevnte bilutviklingen.

2. En undersøkelse av NAFs strategier for å fremme de bilpolitiske interessene forteller om organisasjonens prioritering av ulike saker. Jeg vil studere hvordan refortolkning av bilen har endret NAFs posisjonering.

3. En analyse av hvilke strategier NAF har benyttet i fortolkningen av bilen:

- allminneliggjøring
- ufarliggjøring

Hvordan kan man så på teoretisk grunnlag forstå bilens utbredelse og integrasjon i samfunnet?

⁵ Østby, Per: "De gyldne årene - massebilismen på 1960-tallet.", STS - Arbeidsnotat nr.10/90, Trondheim 1990.

⁶ Østby, Per: "Drivkrefter i norsk bilpolitikk", *Polhem Tidskrift för teknikhistoria*, 1990/3 årgång 8.

⁷ Østby, Per: "De gyldne årene - massebilismen på 1960-tallet.", STS - Arbeidsnotat nr.10/90, Trondheim 1990. , m.m.

2. Teoretiske perspektiver på bil.

Innenfor forskning omkring bil og samfunn peker det seg ut to tilnærminger.⁸ Den ene er å betrakte bilen som *gjenstand*, noe som er en gjenganger i samferdselsteknisk litteratur. Det første perspektivet er mest vanlig i samferdselsforskningen. Denne forskningen er opptatt av gjenstanden bil som rasjonelt fenomen.⁹ I Norge har Transportøkonomisk Institutt (TØI) arbeidet innenfor denne tradisjon, blant annet med trafikktegninger og studier av reisevaner for å bidra med viten som kan benyttes i den offentlige samferdselsplanleggingen.¹⁰ Men det finnes mange sider ved bilismens framvekst og interesser knyttet til bilen som dermed ikke blir behandlet.

Den andre er å se bilen som *system*. Dag Østerberg har i sin analyse av "Samfunnslivet og dets matriell"¹¹ brukt bilen til å beskrive hvordan det materielle strukturerer aktivitetene våre. Utviklingen av byene går i retning av at folk flytter ut til forsteder og lar sentrumsområdene ligge der avfolket med forretningsvirksomheten som eneste aktivitet. Det er personbilen som materiell som "synes å peke i retning av en spredt bosetning". Men bilen påvirker også mer enn bosetningsmønstrene:

*"Ett vesentlig trekk ved moderne kommunikasjon er at det ofte stiller seg materiell mellom avsender og mottaker. (...) Bilen er ikke bare et transportmiddel. (...)... bilen (er) en gjenstand som uttrykker den som eier den. I tillegg til bevegelsesfrihet, gir dette trafikken et spesielt ekspressivt preg."*¹²

Østerberg beskriver denne utviklingen av de strukturelle sidene ved bilismens framvekst og hvordan dette igjen påvirker menneskene. Men også dette er en gjenstandstilnærming som ikke ivaretar analysen av bilinteressene i ulike organisasjoner og institusjoner. Aktører som på mange måter kan oppfattes som et system.

⁸Sørensen, Knut H.: "Bilen og det moderne Norge.", *Tidskrift for Samfunnsforskning* nr.1-1992, årgng.33.

Tengström, Emin: Bilsamhället: Bilens makt och makten över bilismen, i *Miljö media makt*, red. Svante Beckman, Utg.Carlssons, 1990.

⁹ Østby, Per: "A Road to Modernity - Highway Planners as Agents for Social Transformations.", *STS-arbeidsnotat* nr.8/90.

¹⁰ Thomassen, Øyvind: "Bil i by, trafikkplanlegging i Trondheim i 1960-åra.", *STS-rapport* nr.11, 1991.
Transportøkonomisk Institutt 30 år (1958-88), 1988.

¹¹ Østerberg, Dag og Engelstad, Fredrik: *Samfunnsformasjonen*, Pax forlag A:S., Oslo 1984.

¹² Østerberg, Dag og Engelstad, Fredrik: *Samfunnsformasjonen*, Pax forlag A:S., Oslo 1984 (s.55 og 57).

Det har imidlertid i de senere år dukket opp endel prosjekter som analyserer bil og bilisme mer dyptgående. Problemet for slike analyser er ifølge Svante Beckman, som har ledet et delprosjekt om teknikk i den svenske maktutredningen at:

*"Det samhällsvetenskapliga studiet av tekniken har, efter mer än hundraogfemtio år av explosiv teknisk-industriell omdaning av den fysiska kulturmiljön och av de materiella grundvilkoren för mänskligt handlande, förvånadsvärt lite att komma med."*¹³

Kun den marxistiske tradisjonen, og unntaksvis de spesielle militær-politiske sammenhenger, nevnes som eksempel på andre vinklinger. Imidlertid er bildet i ferd med å endres. Beckman hevder at teknologisk utvikling er blitt studert såvidt snevert, fordi at vi beherskes av et "verktygtenkende" om teknikk. Bilen er altså et verktøy som er helt underordnet sine brukeres hensikter. Teknikken er nøytral, og i maktsammenheng ter den seg som en bisak. I den svenske maktutredningen mener man teknologiene som studeres ikke er så lett avgrensbare. Disse:

*"... tekniker er snarare konstgjorde världar som vi lever i och som definerar grenser för vår tillvaro,"*¹⁴

Emin Tengström¹⁵ har studert spørålet om bilismen under rubrikken "bilens makt og makten over bilismen". Bilens makt som utøves i relasjonen til mennesket, beskrives som en mikromakt som utøves i små porsjoner gjennom uendelige funksjoner i samfunnet. Bilen er imidlertid en viljeløs gjenstand, og dens makt kan ikke studeres innenfor rammen av en prosess der beslutninger og handlinger spiller en rolle. Bilens makt over mennesket kan bare studeres på et strukturelt nivå. Dette nivået deles i to:

- de ytre strukturer
- dypstrukturene.

Bilens makt speilet i ytre strukturer er å forstå makten i dens materialitet,¹⁶ dvs. fysisk og sosial infrastruktur. Bilens makt i dypstrukturen er den kulturelle utforming av visse psykologiske og biologiske grunnbehov hos individet. Makten over bilismen studeres gjennom de organiserte interessene som søker å øve innflytelse ved enten å forsterke eller svekke bilens stilling i samfunnet, altså en bilpolitisk tilnærming. Makten innehas av individuelle

¹³ Beckman, Svante: *Miljö media makt*, Carlssons 1990. (s. 8)

¹⁴ Beckman, Svante (red.): *Miljö media makt*, Utg. Carlssons, 1990, (s.9).

¹⁵ Tengström, Emin: Bilismen: "Bilens makt och makten över bilismen", i *Miljö media makt*, red. Svante Beckman, Utg. Carlssons, 1990.

¹⁶ jfr. Østerberg

eller organiserte menneskelige aktører som i ulike situasjoner, når de inntar offentlige roller handler innenfor fire arenaer¹⁷:

*Figur 1. Politiske arenaer.*¹⁸

Den politiske arenaen	Forvaltningsarenaen
Produksjonsarenaen	Konsumsjonsarenaen

Interesser knyttet til bilen opptrer innenfor alle disse områdene (eks. bilbransjen på produksjonsarenaen, politi og biltilsyn på forvaltningsarenaen, motororganisasjoner ol. på konsumarenaen og på opposisjonen, partier og på den politiske arenaen).

Denne tilnærmingen egner seg godt til å studere hvordan de ulike aktørene opptrer i rollene. Dette gir de strukturelle og organisasjonsmessige sidene god dekning. Problemet er at over tid vil forskjellig interesser ha ulik betydning og karakter. En slik modell vil derfor kunne gi et for statisk bilde av en utviklingsprosess. I og med at jeg i hovedsak er interessert i å studere endring over tid, både i oppfatning av bilen som gjenstand og i rekkevidden av bilpolitikk er ingen av de nevnte perspektivene dekkende.

Aktør-nettverk tilnærmingen¹⁹ er et teknologi-sosiologisk perspektiv hvor man både forsøker å overkomme problemene med at strukturforklaringer tåkelegger aktørens rolle, og det at tradisjonell aktørtilnærming ofte blir en beskrivelse av en heltmodig innsats. Å studere en prosess hvor teknologi spres og integreres i samfunnet har lett for å bli fortellingen om den perfekte oppfinnelse - det vi alle har sittet og ventet på i flere hundre år. En annen variant er at vi kommer ingen veg uten bilen. I begge tilfellene havner man i deterministiske forklaringer. Aktør-nettverksteoretikere vil påstå at en

¹⁷ Individenes opptreden innenfor de fire arenaene:

Produksjonsarenaen - som arbeider eller innehaver av et foretak, eller organisert rundt interesser knyttet til denne arenaen.

Konsumsjonsarenaen - selgere og kjøpere av varer. Penger kreves for å kunne opptre på denne arenaen.

Forvaltningsarenaen - et iverksettende byråkrati som omsetter politisk fattede beslutninger i praksis. Individet kan klage over praksisen, men skal selve beslutningene endres må det skje på den

Politiske arenaen - hvor borgerne av et samfunn kan fremme sine interesser gjennom sin stemmerett.

¹⁸ Tengstrom, Emin: *Bilsamhället: "Bilens makt och makten över bilismen"*, i *Miljö media makt*, red. Svante Beckman, Utg. Carlssons 1990, (s.23-24).

¹⁹ Callon, Michel: "Society in the Making: The Study of Technology as a Tool for Sociological Analyses", i *The Social Constuction of Technological Systems*, (red.) W.Bijker, T.Hughes og T.Pinch, MIT Press, Cambridge 1987.

Latour, Bruno: *Science in action*, Open University Press 1987.

teknologi som bilen ikke har fått den utbredelse og blitt så sterkt integrert fordi den var en perfekt oppfinnelse. Suksessen skyldes heller ikke at den tvang seg fram som en del av den industrielle revolusjon. Latour et.al. mener det i alle samfunn har vært steder som har vært viktigere enn andre for å produsere kunnskap. Slike steder kalles laboratorier. Det betyr ikke at det nødvendigvis må være et laboratorium i fysisk forstand, men at det er en sosial institusjon hvor forestillinger og kunnskap om teknologien produseres. Et eksempel på et norsk laboratorium kan i den forstand være forskningsinstituttet TØI.²⁰ Utgangspunktet for teknologi-spredning og integrasjon er noen enkle forestillinger eller scenarier om anvendelsesmuligheter for teknologien. Spredning og utvidelse av scenariene gjøres av aktører som kan være individer, grupper med felles interesser, organisasjoner, men også matriell slik Latour ser det.²¹ Og med utgangspunkt i scenariene bygges nettverk der aktørene inntar ulike roller. Bilen vil dermed kunne være en teknologi som er utgangspunkt for felles bilinteresser, reguleringsinteresser og anti-bilinteresser som til sammen danner et interessefellesskap. Et annet ord for dette er at det er dannet nettverk rundt bilen. Eksempler på nettverk bilen har gitt opphav til er:

- bilbransje
- vegbyggingsinteresser
- bil- og trafikkreguleringsinteresser
- bilistorganisasjoner, m.fl.²²

Noen av disse aktørene er av en litt spesiell karakter i den forstand at de er aktive nettverksbyggere. NAF er i denne analysen min entrepenør og nettverksbygger. Aktørenes roller kan mao. både være som mer og mindre aktive medspillere for bilen eller også å motarbeide dens utbredelse. For entreprenørene vil det være viktig å utvide scenariene både i størrelse og i omfang, samtidig som teknologiens oppgaver konkretiseres slik at flest mulig kan innrulleres. Selve prosessen ved innrulling kalles *translasjon*. Det finnes ulike strategier for å få andre interessert i teknologien og for å kontrollere andre. Disse henspeiler på behovet for å "oversette" interesser som i utgangspunktet er forskjellige, slik at de framstår som "felles".

²⁰ Østby, Per: "A Road to Modernity - Highway Planners as Agents for Social Transformations.", *STS-arbeidsnotat* nr.8/90.

²¹ Det at Latour ser på teknologien som aktør, reiser for noen et spørsmål om intensjonalitet hos "døde" ting som er kontroversielt. Min bruk av tilnærmingen vil bli å benytte fragmenter og noen begreper. Å ta standpunkt i denne debatten synes i denne sammenhengen unødvendig.

²² Hallenstvedt, Abraham og Moren, Jorolv: "Det organiserte samfunn", i *Det norske samfunn 1*, red. Ramsøy, Natalie Rogoff og Vaa Mariken, Fakkell-bok 1977.

Sørensen, Knut H.: "The Norwegian Car. The Cultural Adaption and Integration of an Imported Artefact.", *STS - Arbeidsnotat* nr.5/90, Trondheim 1990.

Østby, Per: "Drivkrefter i norsk bilpolitikk", *Polhem Tidskrift för teknikhistoria*, 1990/3 årgång 8.

NAF er som tidligere nevnt en av mange aktører for bilinteresser. Organisasjonen er en av Norges aller største,²³ og som entreprenør har NAF bygd nettverk for i den hensikt å fremme interesser knyttet til eie og bruk av bil. Nettverksbygging har fremtidsbilder som utgangspunkt. Et eksempel på et NAF-bilde kan være:

*"En skulle tro, at når denne drøm er blitt virkelighet, når vi har fått dette vidunder av kraft og fart som bilen er, at den skulle blitt mottatt slik at den fullt ut kunne bli tatt i landets og folkets tjeneste som et ypperlig hjelpemiddel i menneskets bevegelse og arbeid."*²⁴

Slike forestillinger bygger ikke nettverk alene. Til det må det aktører til, aktører som forsøker å gjøre seg selv uunnværlig for stadig flere. Gjennom sine mange arbeidsområder har NAF greid å knytte til seg mange bilister, samtidig som ytelsene organisasjonen tilbyr (vegtjeneste, forsikringsordninger mm.) har gjort den "nødvendig". NAF har forsøkt å bli et slags uungåelig passeringepunkt. Viss en skulle komme ut for motorstopp på Dovre en kald vinterdag, da er et NAF-medlemskap godt å ha. Dess flere slike "nytte"-funksjoner som kan etableres vanskeligere blir det å unngå å ha kontakt med NAF.

Bilpolitikk handler om det innbyrdes forholdet mellom de ulike nettverkene, og deres forhold til politiske myndigheter. Samtidig handler det også om en intern utviding av dem. Ved å se på størrelsen av nettverkene og aktørene i dem kan en få en oversikt over rekkevidden av bilpolitikken. Men som nevnt er ikke bilistene de eneste berørte. Også de "billøse" blir sterkt påvirket av bilen. Hvorfor man er billøs kan være fordi man er motstander av bilen, men det kan også være at en ikke har råd - eller på annen måte ikke finner det hensiktsmessig. Man kan dermed innta ulike roller i forhold til bilen. Eksempelvis kan den oppfattes som:

- Transportmiddel for eier
- Støykilde for beboere langs veg
- Inntektkilde for politiske myndigheter

Viss negative holdninger får en sterk utbredelse og styrke vil dette kunne begrense bilens rolle i samfunnet. Som entreprenør har NAF vært opptatt av å harmonisere og overkomme slike motsetninger mellom ulike oppfatninger av bilen. Eksempelvis kan det være diskusjoner om hvor nødvendig bilen er, eller om den er en trussel for mennesker og natur og i tilfelle på hvilken måte. Og fremveksten av bilismen i Norge er beskrevet som å ha gjennom-

²³ Hallenstvedt, Abraham m.fl. (red.): *Norske organisasjoner*. Tanum-Norli, 1983.

²⁴ *Motortidende* nr.7/50

gått perioder preget både av enighet og uenighet omkring bilen.²⁵ På tross av dette har utviklingen gått i retning av en stadig sterkere utbredelse og integrering. Bilen er en teknologi som har hatt suksess. Men å si at suksessen skyldes at teknologien er funksjonell holder ikke, nettopp fordi for noen kan den være det, for andre kan teknologien synes fullstendig ubrukelig. Dette medfører igjen at hvor sterkt utbredt og integrert en teknologi er, vil avhenge av hvor godt de positive interessentene - entreprenørene - har lyktes i å utbre sine oppfatninger.

Bilpolitikk er således heller ikke noe fastlåst og entydig, den endres over tid. Ved å benytte aktørnettverk-tilnærmingen som metodisk grep vil jeg vise rekkevidden av aktøren NAFs politikk. Interessene dvs. temaformuleringene er av en fleksibel karakter. Og endring i rekkevidde og fleksibiliteten gjør at NAF framstår som noe annet i dag enn for 40 år siden. Denne forandringen har skjedd i sammenheng med forandringer i den øvrige bilpolitikken. Et eksempel er oppfatninger om hvor nødvendig bilen har vært for den enkelte og samfunnet, og om hvordan den har virket truende på menneske og natur. Dette har ført til at hvem som er relevante sosiale grupper å forholde seg til har vært skiftende.

3. Metode

Denne studiens oppgave er altså å se nærmere på hvordan NAF, via lederartiklene i Motor,²⁶ har handlet i den translasjonsprosessen bilen har gjennomgått de siste 40 år. Det ene er at organisasjonens rekkevidde har utvidet seg. Dette er noe en kan lese ut av hvilke aktører og grupper man har vært opptatt av å henvende seg til, enten som samtalepartnere eller ut fra ønske om å ta avstand. Hvilken vekt ulike saker har fått har også endret seg. Saksinnhold er også forandret, dvs. at selve omtalen av ulike saker og hvem som anses som relevante grupper å henvende seg til i ulike spørsmål er endret. Denne utviklingen har imidlertid ikke skjedd uten at også den posisjonen den har i bil-interesse sammenheng har forandret seg.

NAF nærmer seg rask 70-årsjubileum og har lenge vært den største bilorganisasjonene i Norge. En landsomfattende organisasjon som NAF har selvsagt et formål. I Norsk Motorblad fra 1925 sto et opprop til medlemmene, med følgende karakteristik av Forbundets mål:

"Forbundets styrke ligger i et stort medlemstall, og det har allerede vist seg at medlemstallet spiller en viktig rolle når det gjelder å få gjennomført saker og bli motatt med lydhørhet av

²⁵ Sørensen, Knut H.: *Bilen og det moderne Norge*. TFS 1992, årgang 33.

²⁶ Senere i oppgaven vil jeg i hovedsak referere til NAF. Dette er en forenkling av å si "NAF sin mening slik det uttrykkes gjennom lederartiklene i Motor".

myndighetene. I N.A.F. kan folk av alle samfunnslag møtes i felles interesse, nemlig til arbeid for motorsporten og motorfolket som sådant. Forbundet er ifølge sin ide ingen selskaplig forening, kan ikke være det med et så uhomogent publikum som har sluttet seg til. Ethvert medlem må søke å bli fortrolig med den tanke, at hovedsaken er å arbeide for landsinteressene: Oppnå større lydhørhet hos autoritetene for motorfolkets krav, søke å bringe utviklingen inn i de rette spor, utbre kjennskapen til vårt land, høyne trafikkulturen og arbeide for den enkelte medlems praktiske og økonomiske interesser..”²⁷

Oppropet er et uttrykk for hva NAF ønsker å være - et talerør for hele motorfolket. Man fant det også viktig å framheve at organisasjonen skulle omfatte alle uavhengig av stand og klasse.

I jubileumskrift fra 1949 ble det beskrevet ulike arbeidsområder som NAF har vært opptatt av.²⁸ Stikkordsmessig kan arbeidet disse første åra oppsummeres slik:

- internasjonalt samarbeid
- trafikklovgivning og trafikkultur
- beskatning
- veger og ferger
- forsikringssaken (et samarbeid med Norsk Bilforsikring Gjensidige som startet i 1935; medlemmer av NAF fikk et eget forsikringstilbud).
- camping
- motorsport.

Redegjørelsen for de oppgavene NAF har involvert seg i etter 25 års virksomhet, tyder på en sterk entrepenørvirksomhet. Vi finner såvel rene bilpolitiske saker som fritidsordninger og økonomi. Organisasjonen virker å ha vært en aktiv nettverksbygger som har forsøkt å påvirke utenforliggende forhold. Jmført med sitatet ovenfor er det både enkeltindivider og nasjonale interesser NAF mener å skulle ivareta.

Hvorfor blir man så medlem i motororganisasjoner? En studie fra 1980-åra fant man at 45% av medlemmene i motororganisasjoner rekrutteres fordi det gir økonomiske fordeler, 32% fordi det gir adgang til goder og de resterende 23% blir medlemmer av sosiale og andre grunner.²⁹ Det er med andre ord i hovedsak egeninteresser som ligger til grunn for å tegne medlemsskap. Samme rapport beskriver også hvem som organiserer seg her. Det er folk med forholdsvis høy sosial status i form av inntekt, utdanning

²⁷ Erichsen, F. Nagell: *Norges Automobil-Forbund gjennom 25 år, 1924-49*. Oslo, 1949.(s. 26)

²⁸ Erichsen, F. Nagell: *Norges Automobil-Forbund gjennom 25 år, 1924-49*. Oslo, 1949.

²⁹ NOU 1982:3 *Maktutredningen, Sluttrapport*

og yrke. Oppslutningen er sterkest i byer og tettsteder, samt at det også er overvekt av middelaldrende og gifte. Disse funnene går som vi ser noe på tvers av NAF's egenvurdering som mente rekruttering ville skje uavhengig av stand eller klasse.

Hvordan kan så NAF's bilpolitikk studeres? I slike organisasjoner vil den direkte kontakten mellom ledelse og medlemmer være begrenset.³⁰ Et viktig kommunikasjonsmedium vil derfor være medlemsbladet.³¹ Stoffet i et medlemsblad er av varierende karakter. Jeg har valgt ut Motors lederartikler som grunnlag for denne studien, fordi dette er stedet hvor det politiske stoffet mest eksplisitt blir formulert.³² Det kan selvsagt være tvil om hvor godt lederartiklene virkelig uttrykker NAF's politikk. Men når vi ser på hvor få redaktører som Motor har hatt i denne perioden (4 stykker),³³ tyder dette på liten konflikt mellom blad og organisasjon.

I tillegg til at lederartiklene uttrykker NAFs politikk, egner de seg også til en analyse av den posisjon som inntas overfor såvel medlemmer som andre aktører i bilsaker. Det faktum at bladet i hele perioden har utkommet 12 ganger i året, gir en kontinuitet av data som gjør det mulig å studere endring over tid.

Materialet omfatter lederartikler i perioden 1950-1989, og har en frafallsprosent på ca. 2% (dvs. 8 numre) som manglet i samlingen til Universitetsbiblioteket i Trondheim. Det er blitt analysert både kvantitativt og kvalitativt. Den kvantitative analysen er basert på en koding av lederartiklene. For det første ut fra hva slags tema som ble omtalt. For enkelte nummer ble flere tema registrert, og det var også blad med mer enn en lederartikkel. Måten temaene ble vinklet og vektlagt på forandret seg over tid, noe som gjorde at noen tema forsvant og andre kom til. Teksten ble kodet ut fra følgende spørsmål:

- Hvilket tema tar artikkelen opp?
- Hvordan utdypes tema?
- På hvilken bakgrunn taes tema opp?
- Hvem skrives det til fordel for?
- Til hvem henvender man seg spesielt?

³⁰ I "Det organiserte samfunn" (Hallenstvedt og Moren, 1977) skriver de om måten organisasjoner fungerer på, at viss foreningens formål ligger utenfor den selv og det viktigste arbeidet har til formål å påvirke grupper utenfor foreningen har makten en tendens til å gravitere til sentrum.

³¹ NOU 1982:3 *Maktutredningen*, sluttrapporten

³² Egeberg, Morten: "Stat og organisasjoner." *Flertallstyrer, partistyre og byråkrati i norsk politikk*, Maktutredningen, Univ.forslaget 1981

³³ Redaktører i Motor:

Fram til 1955 - Daniel Hellseth
1955-72 - F. Nagell Erichsen
1972-83 - Erling Storrusten
Fra 1983 - Svein Ola Hope

Dette gir med andre ord 5 ulike typer kategorier:³⁴

1. Tema for lederen
(avgift/skattespørsmål, import, matrialkostnader, bilkultur etc.)
2. Utdyping av tema
(stikkordsmessig om hvordan tema taes opp)
3. Bakgrunnsfaktor
(eie/bruk av bil, fremkommelighet, trafikksikkerhet, transportøkonomi/samfunnsmessig behov, natur/miljø og annet)
4. Til fordel for
(bilist, bransje, myndigheter, organisasjon etc.)
5. Spesielt rettet mot
(bilist, bransje, myndigheter, etc.)

Har så denne inndelingen fanget opp tekstens innhold? Så godt som alle lederartikler er kommet med. Kodingen har skjedd etter samme systematikk gjennom hele perioden. Det betyr at de samme sakene er fanget opp. At materialet kan inneholde skjevheter med bakgrunn i subjektiv oppfatning kan kontrolleres fordi hele materialet er lett tilgjengelig.

Hvordan egner så disse dataene seg for problemstillingen? For det første er de innhentet med nettopp det for øye å kunne vise hvordan NAF gjennom lederartiklene i Motor uttrykker en bilpolitikk. Systematikken i innhenting er også utviklet for å fange opp endringer. For å være sikker på at koding av tema ikke skulle misforstås under analysen, fungerer kategori 2 og 3 som støtte for tema. Samtidig registrerte jeg både hvem man spesielt ønsket å si noe til, og hvem dette i hovedsak ble sagt på vegne av. Jeg har samlet materialet med det for å øye å se på endringer i bilpolitisk uttrykksform. Og med utgangspunkt i det som nå er sagt om systematikk sted for innsamling mener jeg det er hva materialet består av.

Som nevnt fungerer kategori 2 og 3 som støtte for tema. De har også en annen funksjon, nemlig å danne utgangspunkt for den kvalitative delen av analysen som omhandler strategier NAF har benyttet for å koordinere og kompromisse mellom motsetninger og endringer i opinion og bilpolitikk. Det er med andre ord et dypdykk i endel tema og retning av henvendelser for å avdekke noen bilpolitiske strategier.

4. Bilens lange arm

NAFs politiske ytringer er sosiologisk interessante av flere grunner. Den ene er organisasjonens langvarige eksistens. Noe annet er bredden og rekkevidden av dens interessefelt. En faktor av vesentlig betydning for å fungere som en

³⁴ Endel kategorier er ikke nevnt her.

forlenget arm for bilen er en tilstrekkelig stor medlemssmasse, noe denne aktøren har greid å opparbeide seg og beholde i alle disse åra. Sammenligner vi medlemstall med antall biler, viser utviklingen at NAFs medlemsandel av bileiere har holdt seg svært konstant på omlag 30%.

Tabell 1. NAF's medlemsandel i forhold til antall biler.³⁵

År	Medlemstall	Ant.biler	Medlemsandel i forhold til antall biler
1945	10 000	46 000	22
1950	20 000	65 000	31
1962	100 000	322 000	31
1969	200 000	700 000	29
1973	270 000	915 000	30
1980	420 000	1 398 000	30
1986	536 000	1 875 000	29
1990	460 000	1 935 000*	24

* 1988-tall

NAF er en meget stor organisasjon etter norske forhold. Landets største arbeidstakerorganisasjon LO hadde f.eks. 750 000 medlemmer, mot NAF's 465 000 i 1983.³⁶ To andre organisasjoner som også tallmessig er større en NAF er Norges Idrettsforbund med 1.400 000 medlemmer og Norges Fotballforbund 566 949 (1983). Sammenliknet med andre organisasjoner med formål å fremme interesser knyttet til en bestemt gjenstand er det bare NFF med fotball som slår NAF i antall medlemmer. Det finnes også andre motororganisasjoner som er minst like gamle som NAF. Disse har ikke på langt nær nådd den samme størrelsen. Forklaringen på det er nok forholdsvis enkel. Motorvognførernes Avholdsforbund (MA) er rettet inn mot en spesiell side ved forholdet mellom bil og bilist. Kongelig Norsk Automobilforbund (KNA) er på mange måter mer lik NAF. De har flere interesser å spille på, men de har manglet den brede samfunnslag-profilen.

Når vi ser på NAF som et slikt nettverk, er det nærliggende å spørre hva slags ønskede effekter organisasjonen er representant for og hva den gjør for å realisere dette. Mange oppfatter organisasjonen i hovedsak som

³⁵ Kilder:

Hvor medlemstallene for ulike år er hentet fra:

* Motor: Årene 1945,1962,1969 i nr.8, 1969; 1950 i nr.5, 1964; 1973 i nr.12, 1973; 1980 i nr.10, 1980.

* Dagens næringsliv 28.okt.1990 tall for 1986, 1990

* Biltall er hentet fra Tabell om Kjøretøybestand 1927-88 i Bil- og vegstatistikk 1989, Opplysningsrådet for vegtrafikk.

³⁶ Hallenstvedt, Abraham m.fl.(red.): *Norske organisasjoner*.Tanum Norli, 1983.

bilbransjens forlengede arm, slik som Ståle Urbye³⁷ sier det i sin hovedoppgave i statsvitenskap:

"Summert opp kan man si at NAF i 1960-årene ivaretok enkelte av bilbransjens interesser i lett kamuflert form.

Videre forsøkte NAF å kanalisere den eksisterende kritikk - mot myndighetene. Medlemmer ble vervet og forsøkt holdt fornøyd med mange medlemsfordeler.

Stort sett har dette mønsteret fortsatt etter 1970, men ivaretagelsen av bilbransjens interesser synes å ha fått en enda mer kamuflert form, samtidig som det er blitt forsøkt oppveid ved "forbrukerlinjen." Realitetsinnholdet i denne er, som nevnt, vanskelig å fastsette.

Man ser altså at NAF på et vis forsøker å skifte fasade eller "image" når det gjelder de berørte spørsmål, men om kjernen eller essensen i organisasjonen er blitt eller blir forandret, er foreløpig et åpent spørsmål."³⁸

Denne forståelsen av NAF som en fordekt interesseorganisasjon har jeg undersøkt nærmere. Er det riktig at NAF så å si er i lomma på bilbransjen? Har NAF den innflytelse Urbye antyder og som Pål Jensen uttrykker mer direkte på denne måten:

"Makt lar seg vanskelig definere, enda vanskeligere måle. Men det skulle ikke forundre meg om NAF er landets nest mektigste organisasjon - etter LO og foran navnebroren Norsk Arbeidsgiverforening."³⁹

Lederartikler vil sjelden gjenspeile innflytelse direkte. Normalt forteller de mer om ambisjoner og strategier. Ut fra mitt materiale er det nærliggende å undersøke følgende forhold:

- a. Hvordan plasserer NAF seg i den norske interessestrukturen? Hvem er det man mener å kunne påvirke?
- b. Hvilke tema er det som blir tatt opp, og hvordan er forholdet mellom disse temaene og det vi vanligvis regner som sentrale politiske spørsmål?

³⁷ Urbye, Ståle: *Norges Automobil-Forbund, -interesseorganisasjon for bileiere eller for bilbransjen?* Institutt for Statsvitenskap i Oslo, 1973.

³⁸ Urbye, Ståle: *Norges Automobil-Forbund, -interesseorganisasjon for bileiere eller for bilbransjen?* Institutt for Statsvitenskap i Oslo, 1973, (s.115).

³⁹ Jensen, Pål: *Bilens diktatur*. Ski, 1979, (s.47).

c. I hvilken grad evner NAF - bedømt ut fra Motors lederartikler - å handle strategisk i forhold til politiske og oponionsmessige endringer som påvirker bilpolitikken?

Rekkevidden av NAFs bilpolitikk kan i første omgang avleses av hvem lederartiklene spesielt henvender seg til.⁴⁰ Tabell 2 viser en fordeling på hovedgrupper av "mottakere" i fire tidsperioder. En svært stor og betydningsfull del av det norske samfunnet er dekket inn i disse kategoriene. Dette demonstrerer bilpolitikkenes strategiske plassering og NAFs betydelige ambisjoner om politisk innflytelse.

Tabell 2. Andel av lederartiklene i Motor som er rettet mot ulike hovedgrupper av "mottakere", etter tidsperiode. Prosent.

RETNING	1950-59	1960-69	1970-79	1980-89
Myndigheter	63	55	28	45
Bilist	28	33	37	11
Bransje	1	0	9	21
Rest	8	12	26	22
Sum	100	100	100	99
(N)	(170)	(159)	(163)	(163)

Den første kategorien i tabellen myndigheter kan kalles en **krav-relasjon**. I 1950 omtalte NAF sin egen kritikk av det offentliges politikk som en kamp om folkets rettmessige krav:

*"Den kamp som Forbundet i samarbeid med bilorganisasjonene har kjempet - særlig etter frigjøringen - for å gjøre bruken av bilen mulig for menigmann og ervervslivet vil jeg betegne som en kamp mot ulov i vår tid."*⁴¹

Av alle henvendelser på 1950-tallet var 63% av dem rettet til myndighetene. Andelen av de myndighetskritiske henvendelsen gikk noe ned i det neste tiåret, men var likevel sterk. Det ser ut til at krav til myndighetene opptok en god del av interessen fram til i 1970-åra. Den resterende tredjedel av lederne henvendte seg i hovedsak til bilistene - i stor grad for "å holde orden i egne

⁴⁰ Verdiene er sammenslåinger.

"Myndighet"- består av alt fra de politiske myndigheter til ulike departement, ulike etater etc.

"Bransje"- er forsikring, verksteder, salg og olje

"Rest"- er alle som ellers har falt utenfor slik som ulike trafikantgrupper, foreldre, barn, bilmotstandere etc.

⁴¹ *Motortidende* nr.7/50 Taleren referer til et kjent motto om at "med lov skal landet byggjast", og mener restriksjoner i bilbruk og tilgang til bil er en ulov.

rekker". Utover i 1970-åra rettes lederne i større grad mot andre enn bare bilister eller myndigheter. Restkategorien øker sterkt. At den ikke er inndelt i mindre grupper, skyldes at det her er tale om så å si enkelt-henvendelser til fotgjengere eller andre trafikanter, enkeltpersoner, det norske folk, andre organisasjoner, bilmotstandere, etc. Med andre ord er dette grupper som er spredd utover et stort felt og vanskelig å samle i en kategori. Økningen er likevel interessant ut fra at det blir stadig flere "samtalepartnere" som NAF finner det verdt å henvende seg til. Det ser ut til at den sterke fronten overfor myndighetene går i oppløsning, noe som skjer samtidig som spredningen i rekkevidden av bilpolitikken øker.

Urbyes tolkning av NAFs posisjon i 1960-åra var at organisasjonen drev et slags dobbeltspill. Kritikken ble kanalisert til myndighetene, men samtidig pågikk det et kamouflert arbeid for bilbransjens interesser. Et mønster han mener holder seg i enda mer kamouflert form ut i 1970-åra. Han hevder at tildekkingen skjer ved å forsøke på å bli mer forbrukerorientert. Forbrukerorienteringen kan leses ut av tabell 2 gjennom den økende andelen ledere som retter seg mot bilbransjen. I tillegg til det som tidligere er sagt om økt bilpolitisk rekkevidde ved at krav-relasjonen til myndighetene svekkes, forsvinner henvendelser til bilistene omtrent fullstendig i løpet av 1980-tallet. Medlemmenes moral er ikke lenger av samme interesse. Det som demonstrerer forsøket på å bli forbrukerorganisasjon, er den stadig hyppigere kritikken av bilbransjen. Henvendelser til bransjene (forsikring, bil/verksted, og oljebransjen) var så å si ikke-eksisterende i de første 20 årene. I 1970- og 1980-årene blir oljebransjen kritisert for å la bilistene betale for mye for bensinen, mens verkstedene er for dyre og ikke gjøre skikkelig arbeid. Bilselgere ble kritisert for å ha gått inn i samarbeid med forsikringsselskapene slik at bilkjøper ikke har mulighet til å finne ut av om et bilkjøp kombinert med forsikring gir et godt eller dårlig tilbud. Fra å bygge en positiv nettverksrelasjon med ett forsikringsselskap uten å forholde seg til andre i særlig grad, blir man etter hvert noe kritisk overfor hele bransjen; selv om NBG - NAF's samarbeidspartner gjennom mange år stort sett unntas fra kritikk.⁴²

*"Det samarbeid NAF har hatt med Gjensidige har fra vår side systematisk vært brukt til å skaffe NAF påvirkningsmulighet og innsyn i en temmelig lukket bransje. Dette her vi utnyttet til fordel for det enkelte NAF-medlem på en måte som har fått såvel Gjensidige som andre selskaper til å sukke tungt."*⁴³

⁴² Uttalelser på vegne av bransjene 1950-69 var på 3%, 1970-79 på 6% og falt helt bort i 80-åra. Dette betyr at spesielt samarbeidet med NBG ble forsvart og reklamert for helt fram til 80-åra, da bransjeomtalen ble av en mer kritisk karakter.

⁴³ *Motor* nr.12/85

Disse endringene i hvem man henvender seg til i lederartiklene, vil jeg tolke som et resultat av en "tredjepartsposisjonering". Utviklingen kan deles inn i tre faser. Perioden mellom 1950 og 1970 var i sterk grad preget av "myndighetskritikk". Urbye har trolig rett i at all kritikk kanaliseres til myndighetene. Rundt 1970-tallet ble denne tendensen brutt. Via den økte bransjekritikken i dette tiåret skjedde det en posisjonering som tredjepart. Den sterke henvendelsen til bilistene tyder på at det var viktig å styrke moralen. Kritikken ble rettet mot flere deler av den bilpolitiske interessestrukturen enn bare myndighetene. Fra 1980 og utover er denne posisjoneringen tydelig. Bransjenhenvendelsene utgjorde nå 21% av henvendelsene. Det var ikke lenger opportunt å drive med moralsk rettledning overfor bilistene, og kritikken ble igjen rettet mot myndighetene. Men i tillegg forsvarte man seg like sterkt overfor de mer diffuse "andre". Man oppførte seg som en etablert tredjepart, der forbrukerinteressene sto i fokus.

Viss det er slik at NAF har forandret posisjon i interessestrukturen rundt bil fra å være myndighetskritisk, via det å være moraliserende opportunist med begynnende forbrukerorientering til etablert tredjepart og forbrukerorganisasjon - må det bety at de tema som det var fokusert på i lederartiklene, også bærer preg av det. En større rekkevidde i det bilpolitiske feltet skulle en kunne anta også kunne avleses i en tilsvarende tiltakende tematisk interessespredning.

Tabell 3 viser dette. Før temaene blir grundigere redegjort for, er det viktig å vite mer om hva de tre dimensjonene i tabellen uttrykker. Den første som heter *interesse* refererer i hovedsak til motsetninger mellom "bilistens" ønsker om tilgang til og bruk av bil, i hovedsak opp mot myndighetenes regulering av dette. Dette er altså i stor grad hvor motsetningen mellom nasjonale interesser og den lille mannen i gata hevdes å komme til uttrykk. Den andre dimensjonen heter *servicelforbruk* og refererer til NAF sine praktiske arbeidsområder. Her omtales organisasjonens egen service overfor medlemmene, men dimensjonen inneholder også meninger om hvordan praktisk tilrettelegging av bilbruk bør skje. Den siste dimensjonen heter *holdning* og omfatter måten NAF "forsvarer" og "reklamerer" for bilens stilling i samfunnet. Samtidig er det også et forsøk på kontroll av bilistenes oppførsel. I aktør-nettverkstilnærmingen er kontroll og motivasjon to sentrale elementer for å innrullere interessergrupper i et nettverk.⁴⁴ De tre dimensjonene uttrykker nettopp NAF's balansering av disse to elementene for å innrullere relevante grupper.

Av tabellen ser vi at antall tema i 1980-åra er flere enn for 1950-tallet. Samme tendens gjør seg også gjeldende ved oppsplitting av restkategorien. En hypotese om at organisasjonen er fleksibel innenfor interessestrukturen

⁴⁴ Callon, Michel: "Society in the Making: The Study of Technology as a Tool for Sociological Analyses", i *The Social Construction of Technological Systems*, (red.) W.Bijker, T.Hughes og T.Pinch, MIT Press, Cambridge 1987.

Latour, Bruno: *Science in action*, Open University Press 1987.

støttes av at prosentvis fordeling på ulike tema forandrer seg relativt mye over tid.

Tabell 3. Fordeling av lederartikler i Motor etter tema som omtales i perioden 1950-89. Prosent.

TEMA	1950-59	1960-69	1970-79	1980-89
Interesse				
Skatt/avgift	19	10	10	19
Import	8	0	0	0
Vegspm.	25	19	12	6
Bensinspm.	0	0	0	11
Sum (interesse)	52	29	22	36
Service/forbruk				
Turisme	9	8	4	3
Forsikring	6	3	5	11
Matr.omk.	0	7	9	11
Upolitisk/inform.	5	13	15	6
Sum (service)	20	31	33	31
Holdning				
Bilkultur	16	21	21	5
Bilens plass/forur.	0	0	9	8
Sum (holdning)	16	21	30	13
Rest	13	21	16	21
Sum	101	102	101	101
(N)	(186)	(155)	(165)	(160)

Interessedimensjonen er klart sterkest representert med hele 52% i 1950-åra. Deretter skjer en nokså dramatisk nedgang fram til og med 1970-tallet, for så å ta seg opp til 36% på 1980-tallet. Svingningene skyldes flere ting. Opphevingen av importrestriksjonene gjorde denne saken uaktuell, slik at kategorien forsvinner etter 1960. Vegspørsmål har en nokså jevn nedgang fra 25% i første periode til bare å utgjøre 6% i siste periode. Kategorien "bensinspørsmål" dukker ikke opp før på 1980-tallet. Dette er et ledd i en tiltakende interesse for kostnadsspørsmål i tilknytning til bruken av bil. Dette fører også til at skatte og avgiftssaker får et oppsving i denne perioden, etter å ha vært halvert sammenlignet med 1950-tallet. Samlet sett har interessen for praktisk tilrettelegging for bilbruk overfor myndighetene tatt en økonomisk dreining, bort fra infrastrukturell tilrettelegging og tilgang på bil.

Den andre dimensjonen - service/forbruk - viser en økende tendens, fra 1950-årene til 1960-årene, og stabiliserer seg på vel 30%. Mens turistsakene nesten forsvinner, får upolitisk stoff og informasjonsstoff mye omtale i 1960- og 1970-åra. I 1980-åra har så saker som angår forsikring og omkostninger på materiell ved reparasjon etc. fått større plass i tråd med "tredjepartsposisjoneringen".

Den siste dimensjonen har sin glansperiode på 1970-tallet. Det bilkulturelle stoffet som dreier seg om holdning til regulering av trafikken, trafikksikkerhet, kjøremoral etc.; har lik stor andel i 1960- som i 1970-åra. Men forsvaret av bilens plass i samfunnet og interesse for saker i tilknytning til forurensing kommer på banen og gjør holdninger til det mest sentrale i 1970-åra.

I et aktør-nettverksperspektiv anses nettverksbygging som konflikt-overskridende. Alt ved oppstartingen av NAF ble det ansett som viktig å tilfredsstille en svært heterogen medlemsmasse. Å analysere NAF som entreprenør for nettverksbygging omkring bilen, med det til formål å overskride konflikter, gir en annen forståelse av de forandringene som tidligere er omtalt enn de nærmest konspirasjonsteoretiske perspektivene hos Urbye. Spredning i rekkevidde både i henvendelser og sak som lederartiklene dokumenterer, kan analyseres ut fra tre idealtyper som interesse-, service/forbruk- og som idèell organisasjon. En norsk interesseorganisasjon kjenne-tegnes ved at det er overfor myndighetene medlemmenes interesser fremmes. Medlemstall er derfor en viktig faktor for å vinne gehør hos de riktige instanser. Dette var et viktig formål i organisasjonens barndom (jfr.sitat s.9).

Urbye hevdet i sin analyse at NAF på 1960-tallet kanaliserte eksisterende kritikk mot myndighetene, men begrunnet dette med en slags skjult form for ivaretaking av enkelte bilbransjeinteresser. Dette skal visstnok bli forsøkt oppveid ved en dreining inn mot "forbrukerlinjen". Mitt materiale indikerer en nedgang i henvendelser til det offentlige på 1960-tallet i forhold til 1950-tallet. Likeledes svekkes også tematisk sett interessedimensjonen, samtidig som service/forbruk-interessen konkretiseres. Dette skjer ved at informasjon om organisasjonens gjøremål (upol./info.) øker og at det blir fokusert på saker omkring kostnader ved skader på materiell o.l.. Retningen på forandringen viser seg imidlertid på 1970-tallet i første omgang ikke ved at man posisjonerer seg som ren forbruker-organisasjon. NAF går vegen om å moralisere. I en tid med relativt sterk kritikk mot bilismen er dette et forsøk på å overskride konflikter knyttet til bilens plass i samfunnet. I og med at kritikken i hovedsak ikke kommer fra myndighetene, er det heller ikke der man trenger å forsvare seg. I stedet øker kritikken mot andre grupper (restkategorien i tabell 2 og 3). Når så 1980-åra kommer og bil-motstanden taper terreng, øker styrken i kravene, spesielt i økonomisk sammenheng. Forskjellen fra 1950- og delvis 1960-tallet er at i den perioden var NAF en pådriver for bil og bilbruk, mens posisjonen som forbruker-orientert er å ta opp saker uansett i forhold til hvem bare det er til bilistens fordel - og da spesielt som nytte kostnadsspørsmål.

Disse forandringene burde også føre til en omlegging av argumentasjonsstrategi i forhold til andre interessegrupper. Jeg skal undersøke dette ved å se mer detaljert på hvordan NAF håndterer to viktige ideologiske skift i perioden:

- bilens forvandling fra "luksus" til nødvendighet
- bilen som trussel mot folk og natur.

5. Allminneliggjøring

Gjennom lederartiklene har NAF forsøkt å påvirke forhold som skal gjøre anskaffelse av bil enklere, og likeledes å tilrettelegge for bilbruk, slik at den kunne bli integrert som en nødvendig del av folks liv og ikke være en lukrativ gjenstand som bare noen få hadde tilgang til. I teorien om *domestisering*⁴⁵ er begrepene om *tilegnelse* og *inkorporering* to av dimensjonene i beskrivelsen av hvordan en gjenstand blir anskaffet (tilegnet) og tatt i bruk (*objektivisert*), slik at den både blir en del av et handlingsmønster (*inkorporert*), og hvor dette handlingsmønsteret symboliserer hvem man er (omdann- ing). NAF har, som de selv hevder, kjempet en kamp sammen med andre bilorganisasjoner for å realisere en drøm (jfr.s.7 og 14). Vi skal nå se litt nærmere på noen strategier NAF har benyttet seg av for å allminneliggjøre bilen. NAF har forsøkt å bidra til å gjøre tilegnelse av bil enkel, man har på ulike vis arbeidet for å få inkorporert bilen i samfunnet og blant enkelt- mennesker, og kritikk mot bilen er blitt møtt med forsøk på ufarliggjøring.

5.1. Tilegnelse

Når Silverstone et. al. bruker begrepet om tilegnelse, handler det om individenes begrunnelser for å gå til anskaffelse av en ting. Slike begrunnelser sier noe om hva man er. Bruken av begrepet her vil være ut fra hvordan NAF som bilens entrepenør har laget slike begrunnelser. For å bli pesonbil- eier 1950-tallet var man i hovedsak nødt til å tilhøre en yrkeskategori myndighetene mente hadde behov for egentransport i arbeidssammenheng eller trengte bil til frakt/næring. Denne begrensede tilgangen til bil forsvant da importrestriksjonene ble opphevet for privatbiler i 1960. Viss en person etter den tid har sagt at "han" ikke har mulighet til å anskaffe bil, måtte begrunnelsen for det være eksempelvis for dårlig økonomi - eller høye

⁴⁵ Silverstone, Roger et.al.: "Information and Communication Technologies and the Moral Economy of the Household", i K.H.Sørensen og A.-J. Berg, red.: *Technology and Everyday Life: Trajectories and Transformations*, Oslo: NAVF-NTNF-NORAS, 1991. Jfr. også om anvendelse av dette perspektivet.

Sørensen, Knut H.: "Informasjonsteknologi eller integrasjonsteknologi? Om teknologisosiologiske tilnærminger og deres relevans for analyser av telematikk", *STS-Arbeidsnotat* nr.6/1991.

skatter og avgifter som NAF ville sagt. I første nummer av Motor 1950 ble presidentens nyttårsønsker referert:

"Det viktigste for Norges bileiere i 1950:

- 1. Reduksjon av de høye skatter og avgifter som bil og bilhold er forbundet med.*
- 2. Øket import av biler og bildeler.*
- 3. Større bevilgninger til veivesenet."⁴⁶*

Den etter NAFs mening for høye bilbeskatningen og for strenge import-restriksjonen, hevdes å resulterer i at bilen blir luksus. Å argumenterer mot myndighetenes politikk på disse områdene er en strategi som brukes for å lette den allmenne tilegnelse av bil. Punkt tre i sitatet - bevilgninger til vegvesenet - er i hovedsak en tilretteleggingsstrategi. Å få fri bilimport har vært begrunnet ut fra tall som dokumenterte at bilparken egentlig var for gammel.⁴⁷ Bilene var imidlertid ikke bare for gamle i antall år. Sammenliknet med andre land skjedde bilenes foreldelse hurtigere i Norge enn ellers fordi vegene var i en ekstremt dårlig forfatning.⁴⁸ Oppgaven for NAF var å få alle til å skjønne at bilen var til nytte både for den enkelte og for nasjonen. Myndighetene måtte forstå at problemet med veg og materiell var et statlig ansvar:

"Hvis vårt land skulle bli rammet av krig ville det volde de største vanskeligheter for forsvaret og for sivilbefolkningen at veiene og bilparken er i så dårlig forfatning."⁴⁹

Vedlikehold av veg og bil var forsvarspolitisk viktig.⁵⁰ Dessuten ville tilrettelegging av disse forhold fremme produksjon og næringsliv, eksempelvis turistnæring.⁵¹ Det fantes imidlertid også argumenter som ikke var av nasjonalbyggende karakter,⁵² slik som dette:

⁴⁶ Motortidende nr.1/50.

⁴⁷ Motortidende nr.9, 11/50

⁴⁸ Motortidende nr.8/55

⁴⁹ Motortidende nr.9/50

⁵⁰ Motortidende nr.1,5/50

⁵¹ Motortidende nr.1,11/50; 1,5,12/51, 4/52; 1,3,8/53; 3,7/54; 1,3/57; 1/60.

⁵² Motortidende nr.2/55

*"Bileieren slår ofte en strek over mange andre valutakrevende behov for kunne ha sin bil til nytte og til glede for seg og sin familie."*⁵³

Både nasjonale og individuelle interesser ble altså brukt som brekkstang for å gjøre bil og bildeler fritt tilgjengelig. Overfor myndighetene var nok argumentene omkring samfunnsøkonomi og nasjonens interesser de viktigst fordi det på offentlig hold i 1950-åra ikke var noen enighet om privatbilens nytteverdi. Senere er det den enkelte bilists omkostninger ved kjøp, verkstedopphold eller skader på bilen,⁵⁴ som problematiseres. Men da er det en sak mellom bransje og bilist. Skatt og avgiftsspørsmål er et annet tema knyttet til det å lette tilegnelsen av bilen for den enkelte, da spesielt i 1950-åra.

*"Det er desverre så, at bilen har vært og er betraktet som luksus med derav hard beskatning. Det kan gå troll i ord. Beskatningen har gjort bilen til luksus i dag. Det er nå mange som ikke kan bruke sin bil i synderlig grad p. g. a. de store omkostninger som er pålagt den."*⁵⁵

Det som i dag er årsavgift på motorvogner, har i hele perioden vært gjenstand for oppmerksomhet. Man vil ha den fjernet. Begrunnelsen er at den er urettferdig. Avgiften er lik uansett bilmerke og kjørelengde.⁵⁶ Luksusskatten, forløperen til årsavgiften (også kalt vegavgift), ville man ha fjernet fordi det var urettferdig med en utgift på motorvognen som differensierte innkrevingssum i forhold til bilens alder og merke.⁵⁷ I dag mener man altså at det er bruken som bør avgiftsbelegges, ikke det å eie en bil. En kan jo spørre hvorfor bilbeskatning er så urettferdig, all den tid de statlige utgifter på samferdsel er høye. Der er NAF klar:

*"(B)ilene skal ikke bare betale veibygging og vedlikehold, men skal også skaffe over 80 mill. kr. direkte til den slunkne statskasse."*⁵⁸

⁵³ Motortidende nr.2/55

⁵⁴ Motortidende nr. 10, 11/61 (tyveri), 8/68 (skade ved sjøtransport), 5/69, 9/72, 5/73, 2, 10/85 (bilkjøp og reparasjoner), m.fl.

⁵⁵ Motortidende nr.7/50

⁵⁶ Motor nr.3/84, (men også 4/81, 11/82, 1,2,4/83, 3,11/84, og en til tre ganger utover i hele 80-åra.)

⁵⁷ Motortidende nr.7/50, 9/55.

⁵⁸ Motortidende nr.4/50

I 1982 ble det hevdet at ubalansen var på 1 milliard kroner.⁵⁹ Disse sammenligningene av statens inntekter og vegbevilgninger førte til en påstand om at staten sitter med et netto overskudd, som bilistene er spesielt utpekt til å betale.⁶⁰ Og det er ikke bare årsavgiften som problematiseres. Det dreier seg om ulike særavgifter og skatteregler som rammer ulike bilistgrupper. I en periode er det landevegstransporten NAF trekker frem som en spesielt utsatt gruppe, eller lastebilene som rammes hardest av avgiftsøkninger, eller drosjene er for dyre.⁶¹ I 70-åra er det fradragsrettigheter for de stakkars pendlerne som er stedet hvor urettferdigheten slår ut.⁶² Og i 80-åra er det bensinavgiftene og avgifter på sikkerhetsutstyr som fokuseres. Myndighetenes politikk på dette rammer altså de som "åpenbart" har mest bruk for bilen for å komme seg på jobb eller i annen næringsmessig sammenheng. Og de som tjener på det, dvs. subsidieres av bilene, er kollektivtransporten og brukerne av denne transporten.⁶³

*"Det er en relativt beskjeden del av den bensin som brukes i Norge som går til såkalt fornøyleskjøring og man må vel si at de som bruker bilen til ferieturer og annen fritidskjøring allerede betaler godt for det, mens de som anvender tog, fly og båt til samme formål til dels blir subsidiert ved at de betaler langt mindre enn hva transporten virkelig koster. En meget større del av bensinen brukes av biler i yrkesmessig trafikk, drosjer, lastebiler, busser og personbiler som brukes i arbeidet av reisende, håndverkere, reparatører, leger og andre."*⁶⁴

For det første antydes det at bilistene til og med betaler ferieturene for ikke-bilister. I tillegg er det de nødvendige reisene som rammes av uretten. Konsistensen i meningene holder seg i alle fall også til vår tid.

"Og så forventer vi at politikerne på Stortinget, både de i regjering og de i opposisjon, blar tilbake og erindrer hva de har lovet når det gjelder avgifter, og at de husker at bil for folk flest ikke er luksus. Den er tvert imot en nyttegenstand som gjennom-

⁵⁹ Motor nr.11/82

⁶⁰ Motortidende nr.1/63, den gangen var det vegavgiften - nå kalt årsavgift. Motor nr.6/66

⁶¹ Motortidende nr.3/55, 2,4/59

⁶² Motor 12/74, 6/75

⁶³ Om kollektivtransport, Motortidende nr.6/55, 7/63, Motor nr.11/70, 11/74 m.fl.).

⁶⁴ Motor nr.10/61

*snittsfamilien bruker mer av disponibel inntekt på enn til mat og klær og til bolig og brensel."*⁶⁵

Dette siste sitatet er talende for seg selv. I en av lederartiklene hvor luksusproblemet påpekes igjen nå i 80-åra tallfestes den prosentvise andelen av et hushold sin bruk på bilhold til 19%, like mye som på bolig, mer enn på mat. Tallene benyttes for å gjøre politikerne oppmerksom på at bil ikke er luksus, men sterkt inkorporert i folks liv. Bak lurte en beskyldning om at bilen kan fortone seg som en luksus om ikke avgiftene går ned.

5.2. Inkorporering

Det er på tre områder argumenter for å fremme inkorporering av bilen har foregått fra NAF sin side. Det er i forbindelse med å tilrettelegge *den fysiske infrastruktur* som bilen er avhengig av for å kunne ha godt handlingsrom. Det er *service-infrastruktur* som tilrettelegger for utnytting av den fysiske, og det er ved å hjelpe *fantasi og vilje*, slik at disse ovenfornevnte strukturene blir brukt. Disse vil jeg nå belyse etter tur. Konsekvens av slike omfattende nettverk og bruken av dem vil være at det vanskelig kan sies at bilen ikke er nødvendig.

Det er alt sagt mye om statens inntekter fra bil, og koplingen mellom disse og vegbudsjettene er også gjort. Det har da ikke alltid stått så godt til. Problemene tilknyttet veg har vært at vegene er for smale, hullete, støvete og det er for mange ferjer og for få broer og parkeringsplasser.⁶⁶ Spesielt i 50-åra var det dårlig stelt. Man var bekymret for bondestandens tap, og man syndes synd på husdyrene som får krydret maten med vegstøv. Dette problemet skyldtes tørken. NAFs første motorsykkelpatrulje rapporterer om et møte med et amerikansk ektepar, som etter å ha kjørt fra Oslo til Stavanger velger båttransport både for seg og bilen på returen. Kommentaren i lederartikkelen er:

*"I dette tilfellet var det nok særlig veienes smalhet og de skarpe svinger som skremte, men andre steder har det vært veidekkene og de alene som har fått bilturister til å oppgi sine planer."*⁶⁷

Vegene var altså både for smale og hadde for dårlig dekke. Turismen, mener man, lider under dette. Men det hevdes også at bilrutene og lastebiltransporten får så store økonomiske tap på grunn av ødeleggelsene på materiellet

⁶⁵ *Motor* nr.11/85. Men også i 6/85 og 2/87.

⁶⁶ *Motortidende* nr.3/51,1/53, 5,11/54, 3/64

⁶⁷ *Motortidende* nr.7/55

at de bryter sammen.⁶⁸ Utover i 60-åra påpekes det fra NAF-hold ulike veger som burde komme,⁶⁹ slik at blant annet distriktenes kommunikasjonsbehov⁷⁰ kan dekkes.

Man ønsker å kjøre bil ut i naturen, noe som nødvendigvis må være tilrettelagt ved at det finnes veger. Samtidig ønsker man selvsagt at naturen skal være mest mulig ubrørt av menneskehånd. Sitatet nedenfor illustrerer dette dilemmaet.

"Mange meiner at nye vegar gjennom eit naturfagert område er like ille som kraftutbygging. Tusental av bilar som bråkar og spyr eksosgass langs vegane øydelegg det stille og fredfulle i naturen meir enn noko anna".⁷¹

Dette er altså bilturistens problem og dilemma. Men også andre grupper er relevante når bil skal være middelet som skal bringe oss ut i naturen. Sitatet nedenfor er et innlegg i diskusjonen om motorveg skal bygges gjennom Nordmarka eller over Sollihøgda - dvs. bebygd område vs. uberørt natur.

"Vi mener i N.A.F at det er en urimelighet at man i bilens tidsalder ikke skal kunne kjøre inn til disse herlig friluftsområder. Det er mange syke og gamle som burde få adgang til denne ubrørte natur."⁷²

Spørsmålet blir igjen hvor uberørt naturen da er når vegen er bygd. Protester mot Nordmarka-alternativet går på en veg vil føre til oppsplitting av marka, mulig hyttebebyggelse, kiosker etc. Dette avfeies glatt med at motorveger kan man ikke stanse på eller parkere ved. Likeledes kan en planløs bebyggelse ikke forekomme fordi adgang til vegen må være planlagt. Hvordan så ivareta de syke og gamle sine interesser? Dette kan gjøres ved å bygge broer over vegen, anlegge avkjørsler til store parkeringsplasser ol. Da er alle hensyn tatt. Alternativ veg over Sollihøgda mener NAF er uaktuell. Trafikksikkerhet har hele tiden vært noe NAF er opptatt av. Og av hensyn til fotgjengerne, syklistene, traktorer og biler som kommer om hverandre, vil alternativet som går gjennom et tettbygd område være farlig. Nordmarka-

⁶⁸ *Motortidende* nr.2,4,9/50, 7,9,12/51, 10/52, 7/53, 10/54

⁶⁹ *Motortidende* nr.9/61,8/63

⁷⁰ *Motortidende* nr.11/62, 7/63.

⁷¹ *Motor* 11/1966 (Dette er et sitat i *Motor* hentet fra Fossekallen, i anledning av en kontrovers mellom NAF og vassdragsvesenet om hva som er mest naturødeleggende bilveger eller vasskraftutbygging.)

⁷² *Motor* nr.11/1969

alternativet vil dessuten for den enkelte bilist være mer økonomisk og tidsbesparende. Vegbygging som utvider bilens handlingsrom kommer altså turister og friluftsselskere til gode. ved et litt nyere vegprosjektet under Frognerparken er det miljøet som gavnes både trafikalt og i forurensingssammenheng.⁷³ Litt etter tid og sted er vegbygging formålstjenlig for ulike grupper og forhold. Men likevel viss NAF hadde fått som de ville, hadde resultatet blitt en utvidelse av bilens allmenning.

Hjelpeapparatet og reiselivsarbeidet som NAF har bygd opp fra organisasjonen ble stiftet og frem til i dag, er den mest synlige siden ved virksomheten deres. I dette nettverket inngår forsikringsavtale, eksperthjelp, vegtjeneste, turistavdeling, utgivelse av vegboken og avtaler eksempelvis med NOROL om prisreduksjon på bensin. Det siste er relativt nytt.⁷⁴ Mens både NAFs vegbok samt de første avtalene med juridisk ekspertise og turistkontor ble gjort i 1928-29.⁷⁵ Campingplasser og forsikringssamarbeid kom i 30-åra. De første forsøk på å lage en vegpatrolje ble gjort i 1954 i samarbeid med NMK, KNA og AVL, men det strandet etter en kort sesong. I 1956 hadde NAF egen patrolje. Både denne tjenesten og utplassering av telefoner ble utbygd i dette ti-året. Det samme gjaldt for campingplassene, reisebyråene og samarbeid med redningstjeneste i nord (ERA-abonement). Opprettelse av egne tekniske og juridisk avdelinger skjedde h.h.v. i 1959 og 1961. I tillegg kommer den første testbussen i 1964. I 1984 fantes det 26 teststeder og 18 gjør-det-selv-haller i landet. Mye av service-apparatet ble startet bygd ut før 1960. Men det er etter den tid at sammenknytningen av de ulike funksjonene og videreutvikling av tilbudene har skjedd. Vegtjenesten var eksempelvis helt til midten av 70-tallet kun et ferietilbud. Da ble den ikke bare en helårs vegtjeneste, men det ble også gitt tilbud om service i garasjen. En service som senere ble utvidet til hjemmehjelp i garasjen (1984). Test-stasjonene foretar ulike justering av lys m.m. Reiselivstjenesten omfatter ikke bare reiser med bil, men tilbyr også reiser med andre kommunikasjonsmidler. Når NAF omtaler den selvbygde infrastrukturen sies:

*"Følelsen av hjelpeløshet hos den enkelte bilist øker proporsjonalt med antall biler. NAF som serviceorganisasjon er derfor sterkt økende."*⁷⁶

NAF som service-organisasjone er altså blitt nødvendig for bilistene. Vi skal se litt nærmere på hvordan dette gir seg uttrykk i bilkulturelt stoff.

⁷³ Motor nr.3/71

⁷⁴ Motor nr. 1/84

⁷⁵ Motortidende nr.5/64

⁷⁶ Motor nr.2/78

Inkorporering av bilen inbefatter ikke bare de fysiske og servicemessige nettverks-strukturer som er blitt bygd opp rundt bil og bilbruk. Hvordan NAF har fungert som entreprenør i forhold til de fysiske strukturene er i hovedsak avlesbart i rent bilpolitisk stoff. Service-apparatet ser man i lederartiklene i hovedsak når det jubileres, eller skal verves medlemmer. Bilkultur blir å føle litt på pulsen hvordan disse infrastrukturene er tenkt brukt. Det kan være i form av forslag til hvordan bil kan brukes. Bilturisme er nok det stedet hvor de mer eksepressive uttalelser best kommer til uttrykk. Fordi da er det ikke politikk, men uttalelser som appellerer til følelser. Eksplisitte bruksforslag er det imidlertid få av fordi dette ikke er helt godt tema for lederartikler. Eksemplet nedenfor på forslag om bruk er i forbindelse med en medlems-verving - desverre var det ikke bil det handlet om:

*"De kan få en gaffel for hvert medlem De verver. Gullsmeden kaller dem for sitrongafler, men vi mener de er anvendelige til litt av hvert på koldtbordet."*⁷⁷

Men det er da gitt enkelte gode pekepinner på hva bil er spesielt brukbart til.

*"Når bilen har overtatt så mange og store transportoppgaver, skyldes dette ikke minst biltransportens store elastisitet. Materiellet kan tilpasses det spesielle transportbehov og fra dør til dør, transporten sparer tid og arbeidskraft. Vi er blitt avhengig av bilen i samfunnsøkomien og produksjonens tjeneste og i vår daglige tilværelse i det hele tatt og den spiller her en langt større rolle enn de fleste er klar over."*⁷⁸

Her er man litt bekymret over "verdens uvitenhet" og forsøker å rette på den ved å forklare hvordan bilen kan brukes, og hva det skal være godt for. Når alle 40 år seinere er blitt oppmerksomme på disse egenskapene, forteller man folket hva bilens rolle har vært i forhold til å utvikle samfunnet. Her stilles spørsmålet om hva en total bilpolitikk bør favne.

*"(B)ilen som fritids- og rekreasjonsredskap. Ja, bilen er for eldre og uføre en viktig sosialarbeider, og den er et vesentlig bidrag til kvinnens frigjøring fra tradisjonell hjemforankring."*⁷⁹

⁷⁷ Motortidende nr.5/55

⁷⁸ Motortidende nr.4/55

⁷⁹ Motor nr.6/85

Vi har nå vært innom bilkultur i betydningen hva kan vi bruke bilen til. I hvilke relasjoner inngår den og gjør den nytte for seg? Hvordan er den nødvendig? I neste del skal jeg vise hvordan bilkulturen arter seg i møte med de negative sidene ved bilbruken - nemlig trafikkdøden.

6. Den ufarliggjorte bilen

Bilen har alltid vært forbundet med risiko. Og NAF har hele tiden vært opptatt av trafikksikringsspørsmål. Å forbedre trafikk-kulturen gjennom opplæring og informasjon har vært en strategi for at konfliktsituasjoner i trafikken skal unngås. Organisasjonen var tidlig ute med å samarbeide med Trygg Trafikk for å utarbeide trafikkplansjer m.m. brukt i opplæring av skolebarn. De arrangerte også pålitelighets- og orienteringsløp for bilister.⁸⁰ Ellers har NAF stått for byggingen av flere glattkjøringsbaner. Involveringen i trafikkopplæring har dermed både hatt karakter av fysisk tilrettelegging og vært direkte holdningsskapende.

Trafikkatferd er viktig i sikkerhetssammenheng. Og ansvarsforholdet mellom trafikanter er viktig å få avklart. Overfor andre vegfarende oppfordres bilisten til å *"ikke ta på haikere ... (fordi), andre bilister dreper dem"*.⁸¹ Det er selvsagt viktig å ta hensyn til dyrene når man er ute og kjører, men det ble samtidig henstilt til bøndene om *"å holde kreaturene inne"*.⁸² Det kan virke som at det egentlig bare er bilene som har noe på vegene å gjøre. For å trygge bilisten mot økonomisk ruin ved en eventuell ulykke, tilbys en forsikring gjennom medlemskap i NAF. Forsikringen dekker imidlertid ikke alltid alt. Her er et forslag til hva man da kan gjøre:

"Alle er klar over at vår motorvognlov har pålagt bileierne et strengt ansvar. Hovedregelen er jo at hvis en motorvogn volder skade på personer eller gods, plikter den ansvarlige for vognen, dvs.eieren, å svare erstatning selv om hverken han eller føreren har vist uaktsomhet. (...) Hvis det overhodet skal bli tale om erstatningsansvar overfor en gratispasasjer, må bileieren ha utvist uaktsomhet...overtrådt trafikkreglene.(...)De større bilorganisasjonene har utarbeidet skjemaer som medlemmene kan forelegge eventuelle passasjerer til underskrift... Det betyr jo at man krever ansvarsfrihet for egen uaktsomhet.

Slik kan gratispasasjeren fraskrive seg erstatningskrav og skjemaer med denne ekst kan fås ved N.A.F.

⁸⁰ Motortidende nr.5/64

⁸¹ Motor nr.3/63

⁸² Motortidende nr.7/53

*Jeg erklærer at jeg medfølger bil nr.,.....
på eget ansvar.
Hvis uhell skulle skje, frafaller jeg for meg og mine etterlatte et
hvert krav på erstatning fra bilens eier og forsikringsselskap.
(navn, adr og dato)."⁸³*

Eksemplet er et klart forsøk på å forskyve det ansvar som bilistene har, over på andre. Utover i 1960-åra finner vi flere forsøk på å legge ansvar for ulykker på andre. Bruktbilforhandlerne selger for eksempel farlige biler. Men selvsagt kan man ikke komme vekk fra at det finnes bilister som ikke holder seg til regelverket. Politikontroller er derfor nødvendige. Imidlertid oppfattes trafikklovgivningen som rettledende, og brudd på disse reglene bør av politi og rettsvesen behandles mildt.⁸⁴ Å kjøre for fort med bil bør for eksempel svares med tilsnakk, for alle kan jo begå feil. En litt annen holdning har man overfor andre grupper. Foreldre oppfordres til å kjenne sitt ansvar og utstyre ungene med refleks. Og fotgjengere burde staffes for uforsvarlig opptreden i høstmørket,⁸⁵ forsåvidt ellers også. Når den nye regelen om at fotgjengerne har rett til å krysse gata ved fotgjengeroverganger kommer, er man redd for demonstrativ opptreden. Det bør mao. være ulike rettigheter for ulike grupper og trafikanter. Bilister blir oppfordret til å opptre varsomt, men de er nå engang bare mennesker. Andre derimot bør straffes. Det er ikke bilister som sådan som er hovedansvarlig for at ulykkene skal unngås. Det framheves hele tiden at det er en stor forskjell på promillekjørere og unge råkjørere i forhold til resten av "landevegnes riddere". Sikkerhet er imidlertid mer enn å få folk til å oppføre seg skikkelig.

På 1950-tallet er utrygghet et spørsmål om hvordan man opptrer i forhold til hverandre som bilister. Andre ting som er viktige er for eksempel hvor gode lys det er på bilene. Opptattheten av teknologisk sikkerhet er forøvrig et gjennomgående tema. Det gjelder bedre lys både på bilen og langs vegene, likeledes er gode dekk viktig. Bilistene burde bruke sikkerhetsseler. Dette spørsmålet har man hele tiden vært klar på. Det har vært oppfordring til å bruke bilbelter, og likeledes var man enig i påbudet når det kom på tale. Utover i 1970-åra koples sikkerhet til vegene. Før het at sykkel- og gangveg som var bygd i direkte tilknytning til vegen, burde tilkomme vegen og bli et nytt kjørefelt fordi det var for liten plass til bilene. Syklistene kunne sykle på fortauet. Nå ansees det som viktig å bygge egne veger for andre trafikantgrupper, adskilt fra bilvegene. Endel trafikkhindrende tiltak som "slalåm"-kjøring (bygging av ulike sidehindringer)⁸⁶ aksepteres

⁸³ *Motortidende* nr.7/55

⁸⁴ *Motor* nr.6,8/65

⁸⁵ *Motor* nr.10/65

⁸⁶ *Motor* nr.3/79

også som nødvendig i enkelte boligstrøk. Men humper i vegene som nettopp er ment til å forhindre ulykker ansees som til stor hinder for utrykningbiler - som jo blant annet tar seg av trafikkskade.⁸⁷

I 1980-åra kommer spørsmålet om avgifter på sikkerhetsutstyr. Myndighetenes avgiftspolitik på ABS-bremser og bilbelter blir kritisert. Men at skikkelige barnestoler koster relativt mye, er ikke blitt problematisert.⁸⁸ Det kan derfor virke som NAF først og fremst er interessert i bilistenes og bilenes trygghet. Andre trafikanter får opptre på en slik måte at de ikke kommer i vegen for bilen. I den grad tekniske forbedringer kvalifiserer til i hovedsak å trygge bil og bilist er dette en måte å oppnå trafikksikkerhet på. Mens eksempelvis trafikkovervåking via automatisk trafikk-kontroll ikke er en teknologi som applauderes. Den plasseres straks i båsen "melkeku for staten" og rettsløshet.⁸⁹ Resultatet blir at bilens status som rasjonell opprettholdes ved å utdefinere utgrupper av bilister og samtidig innrullere hensynet til andre trafikanter ved å akseptere noen tiltak, så fremst tiltakene ikke direkte hindrer bilene.

Slik lederartiklene har fremstilt holdninger til trafikksikkerhet er det mulig å skille ut tre hovedargumenter.

- a. Det er troen på de teknologiske løsninger - det vil si de som ikke hindrer bilen i vesentlig grad.
- b. Den andre strategien er å forsøke å skyve ansvar for trafikal sikkerhet over på andre trafikanter enten direkte som forsikrings-eksemplet illustrerte, eller gjennom å oppfordre og oppdra andre til å ta hensyn til biler og bilister (fotgjengerne og barna). Men ulykker skjer, og bilene er ofte involvert i påkjørsler m.m..
- c. Problemet er bare at det finnes enkelte bilister som ikke er flink til å ta hensyn til andre, enten fordi opplæringen er for dårlig eller av at de ikke skjønner at det er et problem. Uansett er det enkelt-individet som er risiko-skaper.

At måten hele det trafikale systemet er bygd opp på og bilens rolle i det kan være risiko-skapende sies det lite om. Det virker i det hele tatt som en viktig strategi å finne årsaker som resulterer i ufarliggjøring av bilen.

7. Avslutning: Ikke *en* lang arm - men flere

Lederartiklene i Motor viser at NAF helt klart har ønsket å være en lang arm for bilen. Det vil si det ser mer ut som en blekksprutmetafor er bedre,

⁸⁷ Motor nr.1/71, 10/78

⁸⁸ Intervju med Svein Hope redaktør i Motor.

⁸⁹ Motor nr. 3/83, 5/88, 9/89.

i den forstand at denne aktøren hele tiden har elementer av forskjellige interesser i seg (jfr. idealtypene s.16). Ser en så disse interessefeltene som ulike fangarmer, er situasjonene i omgivelsene med på å bestemme hvilke av armene som til enhver tid benyttes. Blekksprutens interesser kan leses ut av dette sitatet, en kommentar til et samarbeid KNA og NAF har hatt:

*"Det har vist seg å være meget nødvendig etter frigjøringen. Han understreket videre viktigheten av å fremtvinge forståelsen av at bilen ikke var noen luksus, men at den skulle fremme produksjon og utvikling."*⁹⁰

Jeg tror dette er et svært viktig punkt i forståelsen av både bilens utvikling i Norge, men også NAF sin måte å fungere som entrepenør på i arbeidet med å lette tilegnelse og tilrettelegge for inkorporering av bilen i Norge. Denne forståelsen av bilen som noe som skulle gi oss arbeid, penger, fritid - en felles fremtid. Dette å skulle *fremtvinge* forståelsen av at bilen tilhører "*det gode liv*" er også et interessant punkt. Tenker en seg situasjonen i 1950, så fantes det ikke noen felles forståelse på politisk hold av at bilen var luksus. Det var heller ikke noen felles forståelse for at den var nødvendig i landets utvikling, noe som bidro til oppretholdelse av importbegrensningene. At den var et morsomt leketøy - ja, at det var fint med bilferier - joda, men ikke at landet sosiale og økonomiske utvikling ville avhenge av den. NAF var dermed entrepenør i den forstand at de mente å vite noe mange andre ikke skjønte.

Jamført med Tegnströms figur (s.5) har NAFs aktivitet foregått på alle de fire arenaene, men med ulikt tyngdepunkt. Og på 1950-tallet var opptredener på den politiske arena svært fremtredende. De har hele tiden hatt et budskap å formidle, noe det er viktig å få andre til å forstå. Det viser seg i endel andre sammenhenger også når man litt spørrende - litt overbærende lur på om stortingsrepresentantene virkelig forstår og vet hvordan avgifter ol. fungerer. Dette gjør det også mulig å skjønne resten av historien. En slik arroganse kan man beholde til "alle" har forsøkt og forstått. Det vil si til alle på en eller annen måte har forsøkt å ta bilferie med telt og blitt gjennomvåt på grunn av regn, har forsøkt å stampe i kø for å komme på jobben, har forsøkt å få motorstopp midt på natta, har forsøkt nesten å bli nedkjørt da en tenkte å gå over gata med barnevogn, har forsøkt alle de trafikale og ikke-trafikale situasjoner som er forbundet med bil og har derigjennom lagt seg opp en mening om hva en synes om dette.

Men da kan ikke slike som NAF være arrogant lenger - selv om de mener det samme om bilen. Da forbrukerorienteres NAF sterkere og konsumpsjonsarenaen samt produksjonarena dvs. i form av ideologi-produksjon trer frem. Forsøket på en bøte på drap og skader av flere tusen

⁹⁰ Motortidende nr.7/50

mennesker årlig samt forurensing skjer ved å vise at det var ikke bilen sin skyld. Selvsagt er dette ille og noe må gjøres med problemet, men nå kommer en ny dingseboms som skal ordne denne saken, eller det skyldes at hun sjåføren ikke skjønnte hva det handlet om eller så visste hun det egentlig ikke.

*"Det er neppe mer enn en mening om at bilen er et utmerket kommunikasjonsmiddel, som det er særlig behov for i et land som Norge hvor avstandene er lange og befolkningen bor spredt."*⁹¹

Det sitatet eksplisitt forteller, er om en overbevisning om bilens gode sider. NAF fremstår verken som fordekt eller som en forlenget arm for forsikringsbransjen, slik Urbye hevdet. Jenssens sammenligning av størrelsen på NAF og LO for å underbygge en påstand om organisasjonens makt til å legge premisser for utviklingen er nok litt enkel. Også jeg har påpekt organisasjonens størrelse. Det var et utgangspunktet for denne analysen. Samarbeidet med NGB har også vedvart etter 1970. Det er imidlertid vanskelig å se noen ren bransjeforlengelse eller drivkraft og premisslegger i norsk bilpolitikk. Det lederartiklene imidlertid vitner om er en sterk organisatorisk mangeartethet som gjør det mulig å innta ulike roller i det bilpolitiske landskapet. Det vil si det har vært mulig å opptre på en eller flere av de politiske arenaene Tegnström beskriver alt etter hvordan både oponion og marked ble oppfattet. Dette synes å være grunnlaget for organisasjonens suksess. Organisasjonen er en motorvognorganisasjon og dermed interessert i bil. Den brede profilen som alt ved opprettelse vektlegges, utbygges og forsøkes ivaretatt i hele perioden. Dette gjør NAF fleksibel i den forstand at det er mange armene som kan brukes alt etter behov. Samtidig er disse midlene det som utgjør grunnlaget for balansegangen mellom oponion og marked. Balansegangen har vært preget av opportunisme, noe som har vist seg strategisk sett å være suksess.

⁹¹ Motortidende nr.1/50