



Bofellesskap, bil og relasjoner

En utforskning av ansattes og beboeres erfaringer med og ønsker om bilbruk

Supportive housing, cars and relationships.

An Exploration of Staffs' and Residents' Driving Experiences and Desires

Gunnhild Ruud Lindvig

Ph.d.-kandidat og universitetslektor, Institutt for psykososial helse, Universitetet i Agder

gunnhild.r.lindvig@uia.no

Alain Topor

Professor II (biveileder), Institutt for psykososial helse, Universitetet i Agder; Institutionen för socialt arbete, Stockholms universitet

alain.topor@socarb.su.se

Tore Dag Bøe

Førsteammenuensis (biveileder), Institutt for psykososial helse, Universitetet i Agder

tore.d.boe@uia.no

Inger Beate Larsen

Professor (hovedveileder), Institutt for psykososial helse, Universitetet i Agder

inger.b.larsen@uia.no

Sammendrag

I et kvalitativt forskningsprosjekt om hjelpsomme relasjoner i kommunale bofellesskap innen psykisk helse og rus, har vi intervjuet sju beboere og ni ansatte om relasjonen dem imellom. Da de ble spurt om det var noe de gjerne skulle gjort mer av, beskrev både beboere og ansatte erfaringer med og ønsker om ulike former for bilbruk. Ved hjelp av tematisk analyse har vi analysert disse beskrivelsene og utviklet fire tema: 1) å bli kjørt, 2) å komme seg ut (sammen), 3) å komme seg vekk (sammen) og 4) å samkjøre(s). Videre har vi drøftet bilen som et særpreget rom i bevegelse, mulighetene i det uplanlagte og hverdagslige knyttet til bilbruken, samt kjøring som hjelpsom handling. Studien viser at bilens relasjonsstyrkende potensial bør tas med i diskusjoner om faglig grunnlag, disponering av økonomiske ressurser og organisering av ansattes oppgaver i psykisk helsetjenester generelt og i kommunale bofellesskap spesielt.

Nøkkelord

hjelpsom hjelp, profesjonelle relasjoner, recovery

Abstract

In a qualitative research project about helpful relationships in supportive housing, we interviewed seven residents and nine staff members about their interpersonal relationship. When they were asked if there was something they would like to do more of, they described car-related experiences and desires. Using thematic analysis, we have analysed these descriptions and developed four themes: (1) Being driven, (2) Getting out and about (together), (3) Getting away (together) and (4) Finding each other while driving together. Furthermore, we have discussed the car as a distinctive space in motion, the possibilities of the unplanned and ordinary, and driving as a helpful doing. The study shows that the relationship-enhancing potential of the car should be included in discussions about professional development, utilization of resources and organization of professional tasks in mental health services in general and staffed supportive housing in particular.

Keywords

Helpful help, professional relationships, recovery

Hva vet vi allerede om dette emnet?

- Noen få studier fra feltet sosialt arbeid og fra psykisk helsefeltet viser at bilen kan ha betydning som terapeutisk samtalearena, for sosialt liv, innkjøp av mat og for profesjonelles sosiale kontakt med tjenestebrukere.
- Det finnes ingen studier om bilens betydning i bofellesskap hvor en stasjonær bemanning står for hverdagsoppfølgingen.

Hva tilfører denne studien?

- Ny kunnskap om hvordan bilen, både som framkomstmiddel, alminnelig samværsarena og terapeutisk rom kan styrke profesjonelle relasjoner.
- Et bidrag til kunnskapsgrunnlaget for valg av tilnæringsmåter og virkemidler i relasjonsbasert oppfølging av mennesker med psykiske helsevansker og/eller rusproblemer.

Bakgrunn

Denne studien er del av et større kvalitativt forskningsprosjekt (Lindvig, Larsen, Topor, & Bøe, 2019; Lindvig, Topor, Bøe, & Larsen, 2020) om hjelpsomme profesjonelle relasjoner i kommunale bofellesskap for mennesker med rus- og/eller psykisk helseproblematikk. Med «hjelpsomme relasjoner» menes i denne sammenheng profesjonelle relasjoner mellom beboere og ansatte som, ifølge beboerne selv, bidro til en forbedret livssituasjon. I to tidligere studier har vi utforsket henholdsvis beboeres (Lindvig et al., 2019) og ansattes (Lindvig et al., 2020) beskrivelser av slike relasjoner, på let etter det hjelpsomme innholdet i dem. I tillegg til fokuset på hva det hjelpsomme kunne bestå i, spurte vi både beboere og ansatte om hva de savnet eller gjerne skulle gjort mer av. I svarene fra både ansatte og beboere framstod bruk av bil påfallende sentralt. Med utgangspunkt i disse svarene har vi i denne studien utforsket bilens potensielle betydning for profesjonelle relasjoner i bemannede bofellesskap. Vi har drøftet funnene i lys av studier om bilens betydning i andre relasjonsbaserte psykisk helse- og sosialtjenester.

Kommunale bofellesskap

I Norge har det vært et mål i velferdspolitikken siden 1990-tallet at også mennesker med store og komplekse hjelpebehov skal bo i eget hjem og motta nødvendige tjenester der. Målet er normalisering og integrering, og det innebærer at flest mulig skal bo i mest mulig vanlige boliger i ordinære bomiljø og ha muligheten til å leve aktive og selvstendige liv (Kommunal-

og moderniseringsdepartementet, 2014). Til tross for dette, har de fleste norske kommuner, i likhet med andre vestlige land, bygget opp botilbud til mennesker med alvorlige psykiske lidelser og/eller rusmiddelproblemer i form av store bofellesskap (Farkas & Coe, 2019; Hansen & Grødem, 2012). Selv om det er en kostbar form for tjeneste, er bofellesskapenes innhold og mål ofte uklare (Hansen, 2013; Sandhu et al., 2017).

Norske bofellesskap varierer i organisering fra et utvalg leiligheter i ordinære boligblokker, via grupper av små frittstående hus på eget avgrenset område, til mer institusjonsaktige bygg med medisinerom og vaktrom i samme korridor som beboernes leiligheter. Felles for bofellesskapene er at de er relativt nye kommunale botilbud, at de er bemannet, med stasjonær eller ambulerende bemanning, og at hver beboer leier en leilighet med eget kjøkken og bad (Friesinger, Topor, Bøe, & Larsen, 2019).

Bofellesskapene i denne studien varierte i plassering fra ganske avsides til midt i ordinære boligstrøk. Ingen av bofellesskapene lå i gangavstand til et bysentrum. Ett lå i gangavstand til et bydelssentrum. Til tross for den lite sentrale beliggenheten, disponerte kun to av bofellesskapene egen bil. Disse hadde én bil hver til henholdsvis 20 og 26 beboere. Det enkelte bofellesskapets målgruppe var enten mennesker med alvorlig rusproblematikk og eventuelt psykiske lidelser i tillegg, eller i hovedsak alvorlig psykisk helseproblematikk eventuelt med lettere rusproblematikk i tillegg. Gruppestørrelsen varierte fra åtte til 26 beboere. Alle hadde stasjonær dag- eller døgnbemanning med mer eller mindre tydelig definerte oppgaver, som boveiledning, praktisk hjelp og psykososial støtte. De ansattes faglige bakgrunn strakk seg fra yrkesfag, som barne- og ungdomsarbeider og helsefagarbeider, til høyskole- og universitetsutdanninger som sykepleier, vernepleier og sosionom. Noen hadde videreutdanning innen rus- og/eller psykisk helsefeltet.

I de aktuelle bofellesskapene mottok ikke beboerne oppfølgingstjenester utenfra. I og med at det ikke var noe skille mellom botilbud og oppfølgingstjenester, hadde de ansatte en svært sentral plass i beboernes hverdag – som flere av beboerne beskrev som svært lange dager preget av lite aktivitet. Andre beskrev imidlertid at noe av det den ansatte hadde bidratt til, var en utvikling mot mer deltakelse i flere tilrettelagte aktivitetstilbud i kommunal regi.

Profesjonelle relasjoner og bilens rolle

Flere studier viser at kvaliteten på profesjonelle relasjoner har stor betydning for bedring fra psykisk helse- og rusmiddelrelaterte problemer. Studiene vektlegger gjensidighet og empati (Andersson, 2016; Berggren & Gunnarsson, 2010), det å bli møtt som et likeverdig menneske (Ljungberg, Denhov, & Topor, 2015; Pettersen & Lofthus, 2018; Sandhu, Arcidiacono, Aguglia, & Priebe, 2015), at den ansatte viser interesse for tjenestebrukere som person (Borg & Kristiansen, 2004; Ware, Tugenberg, & Dickey, 2004), samt praktisk hjelp til stort og smått (Lindvig et al., 2019; Ness, Borg, & Davidson, 2014). «Små», tilsynelatende ubetydelige ting som for eksempel vennlige gester og uformell prat, blir beskrevet som viktige i bedringsprosesser til tross for at de ikke er definert til å ha terapeutisk verdi (Skatvedt, 2017; Topor, Bøe, & Larsen, 2018).

Vi har søkt i flere databaser, og i referanselister til artikler om bofellesskap og/eller profesjonelle relasjoner, etter empiriske studier med fokus på bilens betydning i kommunale bofellesskap eller annet kommunalt psykisk helsearbeid. Vi fant kun studier med generelt fokus på erfaringer med ulike former for ambulerende team (Almvik, Sagsveen, Olsø, Westlund, & Norvoll, 2011; Lofthus et al., 2018), hvor bilens betydning for tjenestebrukere og/eller -ytere var blant funnene. Både Almvik et al. (2011) og Lofthus et al. (2018) fant at bilkulturen kunne være en arena for gode samtaler mellom brukere og ansatte. Å tilby seg å hente og bringe var noen ganger eneste måte å få treffe tjenestebrukerne (Almvik et al., 2011), og

noen tjenestebrukere var avhengige av å bli kjørt for å komme seg til butikk eller sosiale aktiviteter (Lofthus et al., 2018).

Innen samfunnsvitenskapen finnes et eget tverrfaglig forskningsfelt om mobilitet (te Brömmelstroet, Nikolaeva, Glaser, Nicolaisen, & Chan, 2017), som blant annet utforsker bilen som kontor (Laurier, 2004), bilen som et sted for følelser (Sheller, 2004), bilens rolle i hverdagslivet (Laurier et al., 2008; Maxwell, 2001; Waitt & Harada, 2016), samt bilens betydning i mobile helsetjenester (Jackson et al., 2019) og velferdstjenester (Ferguson, 2008) generelt, og i sosialt arbeid spesielt (Ferguson, 2009, 2016). Ifølge Ferguson (2009) er beskrivelser av kjøring og opplevelser i bilen bemerkelsesverdig framtreddende i beretninger fra sosialarbeidere gjennom flere tiår. I likhet med Lofthus et al. (2018) og Almvik et al. (2011), peker også Ferguson (2009, 2016) på at bilen er et sted hvor meningsfulle, terapeutiske samtaler finner sted.

Metode

Forskningsprosjektet som denne studien er en del av (Lindvig et al. 2019, 2020) har hatt som overordnet mål å framskaffe ny kunnskap om beboeres og ansattes egne erfaringer med hjelpsomme relasjoner i bofellesskap innen psykisk helse og rus. Med «hjelpsom relasjon» mener vi en relasjon bestående av en profesjonell og en tjenestebruker som opplever at den profesjonelle har bidratt til en eller annen form for forbedret livssituasjon. I tråd med fenomenologisk vitenskapsteori, designet vi en intervjustudie hvor vi tilstrebet å stille spørsmål som kunne generere erfaringsnære (fenomenologiske) beskrivelser (van Manen, 2017, s. 814). For eksempel spurte vi «hva savner du?» heller enn «hvordan kunne bofellesskapet vært et bedre botilbud?», da sistnevnte formulering lettere kunne føre til beskrivelser fra en analytisk posisjon.

I tråd med prosjektets mål, ønsket vi å intervjuere beboere som selv opplevde å ha minst én ansatt som var til god hjelp. Artikkelenes førsteforfatter informerte om prosjektet på personalmøter, på husmøter for beboerne og via ansatte som videreformidlet informasjonen og opprettet kontakt mellom beboer og førsteforfatter når en beboer ønsket å delta eller få mer informasjon. Sju beboere fra fire bofellesskap i samme kommune ble rekruttert til individuelle semistrukturerte intervju. De utgjorde tre kvinner og fire menn, mellom 20 og 55 år, med alvorlige psykiske helseutfordringer og/eller rusmiddelproblemer. Intervjuene varte fra 20 til 90 minutter.

Siden vi ønsket å utforske de hjelpsomme relasjonene fra både beboer- og ansatte-perspektiv, ble beboerintervjuene innledet med forespørsel om intervjueren i etterkant kunne ta kontakt med den hjelpsomme ansatte som beboeren hadde pekt ut, for et intervju med utgangspunkt i beboerens beskrivelser av relasjonen og den ansatte. Alle de sju beboerne samtykket til dette. For å sikre at beboerne hadde kontroll på hva intervjueren videreformidlet til de aktuelle ansatte, ble alle beboerne intervjuet to ganger. I det andre intervjuet ble beboeren forelagt alle utdrag fra første intervju som inneholdt beskrivelser av relasjonen og den ansatte. Så kunne beboeren legge til eller trekke tilbake utsagn som ikke var ønsket videreformidlet. Mulige misforståelser kunne også oppklares. Denne prosedyren er ytterligere beskrevet i prosjektets to tidligere delstudier (Lindvig et al. 2019, 2020).

To av beboerne beskrev to hjelpsomme ansatte hver. Derfor ble ni ansatte spurt om å delta, ved at førsteforfatter tok direkte kontakt med dem. Alle ni samtykket til individuelle intervju. De utgjorde fem kvinner og fire menn med ulik faglig bakgrunn, og de ble intervjuet én gang i 30–70 minutter. For mer detaljert beskrivelse av rekrutteringen av de ansatte, se Lindvig et al. (2020). Til sammen ble det gjort 23 intervju, som ble gjennomført og tran-

skribert ordrett fra lydopptak av førsteforfatter. De 23 transkriberte intervjuene utgjør det overordnede forskningsprosjektets samlede datamateriale. Alle forfatterne deltok i utarbeiding av intervjuguidene, analysene og skriveprosessen. En referansegruppe bestående av to tidligere beboere, en tidligere pårørende og to ansatte fra bofellesskap hvor det ikke ble gjennomført intervju, deltok i utforming av intervjuguidene og drøftinger av foreløpige funn.

Ved slutten av intervjuene ble både beboere og ansatte spurt om det var noe de savnet eller gjerne ville gjort mer av. Ved gjennomlesning av intervjuene oppdaget vi at svarene på dette spørsmålet i påfallende grad dreide seg om tilgang på bil. Dette gjorde oss nysgjerrige på beskrivelser av bilbruk i datamaterialet som helhet, og dermed formulerte vi forskningsspørsmålet: «Hvordan kan vi, ut fra beboeres og ansattes beskrivelser, forstå bilens betydning for hjelpsomme relasjoner i bofellesskap?».

Etikk

En kan stille spørsmål ved om studiens design kunne påvirke kollegafellesskapet på en negativ måte siden noen ansatte ble «pekt ut» som (ekstra) hjelpsomme. Dette ble forsøkt forebygget ved at intervjueren informerte om prosjektet i personalmøter og forklarte at det av praktiske grunner ikke ville være mulig å intervju alle beboere som kunne ha beskrevet en hjelpsom ansatt. Altså kunne det finnes langt flere hjelpsomme ansatte enn de som ble beskrevet i intervjuene. Med tanke på at ansatte kunne bli beskrevet negativt, ble det understreket at ingen data ville bli publisert på en måte som muliggjorde identifisering.

Forskningsprosjektet er godkjent av NSD [Prosjekt nr. 50668], og alle prosjektets deltakere underskrev samtykkeskriv hvor det ble informert om at de kunne trekke seg når som helst og uten grunn fram til analysen var ferdig, og at deltakelse eller tilbaketrekking av samtykke ikke på noen måte ville påvirke beboernes rettigheter knyttet til kommunale tilbud. Alle navn i artikkelen er fiktive.

Tematisk analyse

I analysen fulgte vi Braun og Clarkes versjon av tematisk analyse (Braun & Clarke, 2006, 2016). Transkribering og gjentatt lesning av hele datamaterialet var allerede gjort i forbindelse med de to tidligere delstudiene (Lindvig et al., 2019, 2020). Datasetset til denne delstudien satte vi sammen ved å trekke ut all tekst som kunne relateres til bilbruk i de 23 intervjuene. Emnet bilbruk var ikke et forhåndsbestemt fokus i intervjuene. Altså var valget av fokus for analysen datastyrt (Braun & Clarke, 2006, s. 83–84). Vi kodet og sammenstilte tekstutdrag under koder som f.eks. «praktiske formål», «kontakt med omverden», «innhold i hverdagen», «samvær» og «samtale». Videre slo vi sammen og delte opp koder, og vi gikk inn for å identifisere temaer på semantisk, uttalt nivå (Braun & Clarke, 2006, s. 84) i tekstutdragene under hver kode.

I tråd med Braun og Clarke (2016) mener vi at temaene som tematisk analyse munner ut i ikke er noe man kan «oppdage» i datamaterialet, men at de aktivt blir utviklet som et håndverk av forskeren (Braun & Clarke, 2016, s. 740). Vi utviklet fire temaer, som vi sjekket opp mot de kodede tekstutdragene og datasetset som helhet, før vi gav dem endelige navn: 1) Å bli kjørt, 2) Å komme seg ut (sammen), 3) Å komme seg vekk (sammen) og 4) Å samkjøre(s).

Funn

Å bli kjørt

Ingen av de intervjuede beboerne hadde egen bil. Noen beskrev derfor et sterkt ønske om å bli kjørt av ansatte til butikken så vel som til timeavtaler hos lege, tannlege, fysioterapeut osv. Beboeren Anne svarte følgende på et spørsmål om hva en tenkt drømmeansatt skulle gjøre: «Ååååh, kjørt oss alltid!» Ut fra utsagn fra både beboere og ansatte, kunne det se ut som at det hadde vært en utvikling mot mer restriktiv bruk av bil i bofellesskapene den siste tiden. Det var gjerne blitt slik at bil kun ble brukt til det ledelsen eller de ansatte definerte som «viktige ting», som for eksempel legetime. Beboeren Ove fortalte at han ikke engang ble kjørt til legen lenger (med mindre det var strengt nødvendig).

Hvordan kommer du deg til legen nå da?

Jeg har skiftet legekantor. For før hadde jeg ved [sted et stykke unna], og så nå har jeg byttet til [et sted nærmere] da, så nå tar jeg bussen. [...] Før kunne vi kjøre til butikken og sånn da og kjøreturer og sånn. Det er det slutt på.

Hva tenker du om det da?

Nei, jeg synes det er litt dumt ... at det er blitt så ... strengt ... at det må være viktig for å kunne bruke bilen. (Ove, beboer)

Ove fortalte at en grunn til at han ikke ble kjørt, var at han skulle greie å komme seg dit på egenhånd. For å kunne ta bussen, hadde han altså byttet legekantor. Videre fortalte Ove at beboerne tidligere kunne betale litt penger for en biltur, men at det var det slutt på. Han syntes det var greit nok å ta bussen, men han ville gjerne også kunne velge å betale litt for å bli kjørt av og til – både til legen og butikken, og bare for å få seg en kjøretur.

På bakgrunn av ønskene om å bli kjørt, enten man måtte betale for det eller ei, fant vi her at bilen kunne ha betydning som framkomstmiddel i beboernes hverdag. I likhet med folk som eier sin egen bil, ønsket beboere å ha muligheten til å velge bil framfor buss.

Å komme seg ut (sammen)

En av de ansatte, Kristian, ønsket å gjøre det lettere for beboerne å delta i samfunnet utenfor bofellesskapet. Han var opptatt av at de skulle «få sosialisert seg litt utenfor huset», og han ønsket å ta dem med på alt fra å gå en tur, til å gå på konsert eller ulike aktivitetstilbud. Da han ble spurt om hva som hindret dette, svarte han:

Det er litt forskjellig. Det er ... litt lite bemanning, spesielt på kveldene. Vi er alene hver eneste kveld. Em ... det er greit at vi kan bare låse av boligen og gå, men jeg tenker at det er jo noen som er igjen i boligen ... Em ... kunne godt ha hatt en bil. (Kristian, ansatt)

Det var ikke mangel på bil alene som gjorde det vanskelig å hjelpe beboerne med å komme seg ut, men ifølge Kristian kunne det hjulpet å ha en bil tilgjengelig. Enda tydeligere kom dette fram hos en annen ansatt, Solfrid, som svarte følgende på spørsmålet om hva hun gjerne skulle gjort mer av:

Det er enkelt. Det ... opplevelser, eller sånn. Kunne finne på ting litt mer med hver enkelt. Det hadde vært veldig koselig. [...] Utenfor dette området. [...] Men det er jo ... egentlig på grunn av det er ikke bemanning til det, og ikke har vi bil ... til å kunne gjøre det. For vi må nesten ha en tilgjengelig. (Solfrid, ansatt)

Mens Kristian i hovedsak var opptatt av å hjelpe beboerne ut for å oppleve natur og kultur, var Solfrid også opptatt av selve samværet utenfor: å komme seg ut for å gjøre noe sammen med den enkelte beboeren. Altså kunne bilen ha betydning som bro til verden «der ute» hvor beboerne og de ansatte kunne oppleve natur og kultur, eller bare koselig samvær.

Å komme seg vekk (sammen)

Flere av beboerne gav uttrykk for at det var krevende å oppholde seg mye i bofellesskapet. For eksempel ble dagene lange for de som ikke hadde venner blant de andre beboerne. Fred prøvde, mens han ventet på tildeling av et mer egnet sted å bo, å holde seg rusfri i et bofellesskap hvor alle andre ruste seg. Han beskrev en uutholdelig hverdag som hadde gjort ham dypt deprimert. Nå hadde depresjonen lettet litt, og dette tilskrev han at frivillige kom og tok ham med på kjøretur, ofte bare for turens skyld.

Hovedpoenget for Fred var å komme seg vekk fra bofellesskapet, vekk fra en vanskelig livssituasjon. Freds primærkontakt, Lise, så at det var godt for både ham og andre beboere å komme seg vekk av og til. Hun ønsket seg muligheten til å ta en spontan kjøretur med beboerne hvis de for eksempel hadde en dårlig dag:

At en hadde liksom ... Ja, Fred – hvis Fred har en litt dårlig dag, så kan jeg og Fred ta bilen og kjøre på en kafé eller gå en tur ... Vi har gjort det litt når han har hatt noen dårlige perioder, men det er ikke så veldig mye rom for det egentlig. Vi har én bil her på 26 beboere, ikke sant? (Lise, ansatt)

Da Lise ble spurt om ikke frivillige kunne ta seg av det, svarte hun:

Jo, det er positivt. Og vi har jo frivillige som kommer en gang i uka. Det er jo kjempe. Men hvorfor ... skal ikke vi som jobber her også ... få det der positive med dem? ... Tenker jeg. For det er mennesker som sliter, og det er mange tøffe dager her ...

Ja, så faktisk både for beboeren og den ansatte sin skyld hadde det vært fint?

Mm. Det tror jeg. Og da kan de se på oss også i andre settinger enn bare ... ja ... i boligen ... (Lise, ansatt)

Her ser vi at Lise beskrev en hverdag som var så krevende for både beboere og ansatte at det å bare kunne «ta bilen» ville kunne påvirke både den ansatte, beboeren og relasjonen mellom dem positivt ved at de sammen kunne komme seg litt vekk fra en krevende setting og se hverandre i andre omgivelser. Og dette hadde Lise erfart tidligere, da det hadde vært mer åpning for å bruke bilen på denne måten.

Å samkjøre(s)

Vi har sett bilens betydning beskrevet som et praktisk framkomstmiddel for å komme seg fram til lege eller butikk og et hjelpemiddel for å komme seg ut til natur og kultur. Vi har også sett at bilen kunne ha relasjonsstyrkende betydning ved å bringe en beboer og en ansatt vekk fra den krevende hverdagen i bofellesskapet og tilby felles erfaringer i andre omgivelser.

Videre fant vi at bilen *i seg selv* kunne ha betydning *som* andre omgivelser. En bil kan forflytte oss til et annet sted, men man *er* også et annet sted idet man sitter i bilen – enten man er på vei mot et bestemt mål eller man bare vil kjøre en tur. Med sitt særegne interiør, og med skiftende omgivelser utenfor idet bilen settes i bevegelse, utgjør bilen en helt egen setting for samvær. Dette ble tydelig i beboeren Cecilies beskrivelse av sitt første møte med Kristian, som senere ble primærkontakten hennes. Cecilie bodde et midlertidig sted, og Kristian var på besøk for å intervjuer henne med tanke på om bofellesskapet han jobbet i kunne passe for henne. Etter intervjuet skulle Cecilie til NAV, og da fikk hun sitte på med Kristian inn til byen:

[...] så skulle jeg sitte på til byen. Så sa jeg: «Kan du vente litt?» «Å ja, skal du ha den der [et rusmiddel] nå?» «Ja, men jeg har gjort den klar. Jeg tar ikke sprøyte nå», sa jeg, «jeg skal bare svelge». «Det har ikke jeg hørt», sa han, «så bare fort deg litt», sa han. Det var noe sånn han sa ... Så begynte det [rusmiddelet] å virke i tunnelen og greier. Så skrudde han bare opp musikken. Da var han så god. Oj, oj, oj. «Vi kommer nok godt overens, Kristian», sa jeg. «Ja, det gjør vi, hvis du holder deg på rommet når du er sånn som du er nå», sa han. Det var noe sånn. Ikke ordrett sånn, men sånn ... (Cecilie, beboer)

Da rusen «begynte å virke i tunnelen», valgte Kristian å skru opp musikken. I stedet for å kommentere det som skjedde med ord, lot han musikken fylle rommet, og Cecilie syntes tydeligvis at han håndterte situasjonen på en god måte. Man kan si at sitatet over beskriver en hendelse hvor bilkupéen ved sin særegenhet som fysisk rom la til rette for en samtale- eller samværsdynamikk som ikke er like nærliggende i andre rom hvor profesjonelle relasjoner utspiller seg. Med andre ord kan man si at muligheten til å skru opp volumet og la musikken fylle det sosiale rommet i bilen ser ut til å ha bidratt til at relasjonen mellom dem fikk en god start. Cecilie og Kristian fant ut hvor de hadde hverandre i løpet av denne bilturen. De «samkjørte» til NAV og ble samkjørte på veien dit; de oppnådde en felles forståelse for hvordan relasjonen mellom dem kunne fungere bra.

Diskusjon

Som den første studien vi vet om, har denne belyst beboeres og ansattes erfaringer med bil i kommunale bofellesskap innen psykisk helse og rus med stasjonær bemanning som står for oppfølgingen i hverdagen. Vi har vist at bilen ble beskrevet som et ønsket framkomstmiddel til butikk, timeavtaler og andre aktiviteter, og at bilen kan gjøre det lettere for ansatte å ta beboere med ut i samfunnet og vekk fra bofellesskapet. I tillegg har vi vist at bilkupéens fysiske utforming muliggjør et annet samvær, en annen dynamikk, enn andre rom hvor profesjonelle relasjoner utspiller seg.

Studien er del av et forskningsprosjekt med et overordnet mål om å få kunnskap om (det hjelpsomme i) hjelpsomme relasjoner i kommunale bofellesskap. Vi vil nå drøfte betydningen av bilens særegne materialitet, bilens hverdagslighet og bilkjøring som hjelpsom handling i seg selv med et særlig blikk på hvordan disse aspektene ved bilen kan spille en rolle for relasjonen mellom beboere og ansatte.

Et særpreget rom i bevegelse

Bilens interiør spilte en rolle i første møte mellom Cecilie og Kristian. Da rusen begynte å virke, skrudde Kristian opp musikken. I hvilket annet fysisk rom ville den profesjonelle gjøre det? Ved å skru opp lyden kan det virke som om Kristian unngår en samtale om det som

skjer. Det ser ut til at nettopp dette gjør Cecilie trygg på hvor hun har Kristian. Hun får en tro på at de «vil komme godt overens». I dette tilfelle er det ikke sikkert at det hadde betydning hvilken musikk som ble spilt. Det at man gjerne hører på musikk i bilen, ofte musikk som sjåfører eller passasjer velger selv, kan imidlertid ifølge Waitt, Harada & Duffy (2017) gjøre bilkupéen til et sted hvor man oppdager noe av den andres identitet, fordi musikkvalg sier noe om hvem man er.

Videre bidro bilens interiør til at Cecilie og Kristian satt tettere på hverandre enn det er sannsynlig at de ville gjort i et annet rom – samtidig som Kristians rolle som sjåfører med blikket på veien begrenset graden av kontakt ansikt-til-ansikt. Nettopp denne «intimiteten» uten å være ansikt-til-ansikt er, ifølge Ferguson (2016), noe av det som gjør bilkupéen til et velegnet terapeutisk rom. I likhet med Laurier og kolleger (2008) peker Ferguson (2016) også på at det stadig skiftende landskapet utenfor gir de som sitter i bilen en unik mulighet til naturlige pauser i en eventuell samtale. I bil er det helt normalt å bli stille og bare betrakte det som er utenfor. Noe man ser utenfor kan også bidra til naturlige skifter av tema. Noen ganger kan dette være en god måte å dele vanskelige samtaler inn i overkommelige sekvenser. Samtidig kan ingen stikke av fra samtalen. Slik kan pausene, å være stille (sammen), også innby til refleksjoner og «sakte» samtaler (Laurier et al., 2008, s. 17). Ferguson (2016) peker også på utjevning av makt som følge av at tjenesteyteren er bundet til å se rett fram og gjøre jobben som sjåfører, mens tjenestebrukeren som passasjer har større frihet til å snu seg bort og/eller oppleve mer av det som passerer utenfor.

Mulighetene i det uplanlagte og hverdagslige

Med «uplanlagt» sikter vi her til to forhold. For det første kan felles bilturer forekomme uten at det er planlagt – som da Cecilie fikk samkjøre med Kristian til NAV, eller hvis Lise bare kunne tatt bilen spontant ved behov. For det andre er det sjelden at det legges planer for tiden i bilen, enten bilturen har et planlagt mål (som å handle på butikken) eller man bare kjører for turens skyld.

Skatvedt (2017) vektlegger betydningen av det uplanlagte og hverdagslige i menneskers bedringsprosesser. Hun hevder at mennesker som er avhengige av profesjonelle hjelpere, særlig i institusjoner, har til felles et ønske om hverdagslighet sammen med hjelperne. De ønsker seg et alminnelig og «trivielt» samvær som andre tar for gitt, men som de har for lite av i livene sine. I likhet med Skatvedt, har blant andre Davidson, Shahar, Lawless, Sells & Tondora (2006), Topor, Bøe & Larsen (2018) og Matscheck, Ljungberg & Topor (2019) funnet at hverdagslig samvær styrker tjenestebrukernes opplevelse av et normalt selv, og at det derfor fremmer bedring fra psykisk uhelse. Pearce (2017) belyser hvordan bilturer helt siden bilen ble allemannseie har vært noe helt ordinært, selvfølgelig og hverdagslig, samtidig som hver eneste biltur bærer i seg muligheten for å utgjøre en unik begivenhet (*event*). Slik kan bilturer også bidra til bedring ved å gi beboerne alminnelige, men samtidig unike opplevelser som minner dem (og de ansatte) om at livet har mer å by på enn den elendigheten de opplever som mennesker med ualminnelig krevende utfordringer (Davidson et al., 2006).

Når ansatt og beboer deler disse opplevelsene, kan de felles opplevelsene også styrke den hjelpsomme relasjonen. I en tidligere studie av de samme profesjonelle relasjonene som er utforsket her (Lindvig et al., 2020), fant vi at beboerne og de ansatte hadde gjensidig glede av samværet dem imellom. Lises ønske om å kunne ta bilen ved behov for å komme seg bort sammen, kan forstås som en måte å styrke, kanskje til og med redde, en relasjon når den står på spill i en krevende hverdag i bofellesskapet.

Kjøring som hjelpsom handling

Under temaet «Å bli kjørt» så vi at beboeren Anne svarte at en drømmeansatt var en som ville «kjørt oss alltid». Vi så også hvordan Ove beskrev en stadig mer restriktiv bilbruk begrunnet, fra bofellesskapets side, med at han skulle bli mer selvstendig. Her kan man ane en praksis der det å «kjøre rundt på beboerne» ses på som en bjørnetjeneste, at hvor mange steder man kan komme seg til på egenhånd, er et mål på selvstendighet – som igjen er et mål i seg selv. I lys av en tidligere studie av de samme profesjonelle relasjonene som er utforsket her (Lindvig et al., 2019), kan det stilles spørsmål ved vektleggingen av denne formen for selvstendighet. I den studien fant vi en rød tråd av hjelpsomme handlinger i beboernes beskrivelser av hvordan ansatte hadde bidratt til bedring og en bedre hverdag. Det var snakk om både små og store handlinger for, med og på vegne av beboerne. De hjelpsomme handlingene så ikke ut til å stå i veien for utvikling av selvstendighet. Tvert imot: økt selvstendighet ble beskrevet som et av resultatene av de hjelpsomme handlingene (Lindvig et al., 2019, s. 8), blant annet fordi handlingene bekreftet de ansattes genuine ønske om å hjelpe beboerne til et bedre liv (Lindvig et al., 2019, s. 6–7). På bakgrunn av beboernes beskrivelser av handlingers betydning (Lindvig et al., 2019), kan man forstå restriktiv bilbruk begrunnet med et mål om selvstendighet som en undervurdering av bilkjøringens betydning som hjelpsom handling i en bedringsprosess.

Konklusjon og implikasjoner for praksis

Studien viser at mennesker som trenger hjelp av profesjonelle hjelpere i hverdagen, i dette tilfellet beboere i kommunale bofellesskap, kan ha et ønske om tilgang på det alminnelige gode som bilen er for «folk flest». Videre belyser studien hvordan tilgang på bil på flere måter kan ha betydning for hjelpsomme profesjonelle relasjoner, og dermed for bedring. Å bruke bilen for å komme seg vekk er kanskje et spesifikt behov i bofellesskap, hvor vi har sett at både ansatte og beboere – og relasjonen mellom dem – kan ha behov for avkobling fra settingen som bofellesskapet utgjør. Bilen kan også gjøre det lettere for ansatte å hjelpe beboere ut til natur og kultur, hvor ansatte og beboere også kan være sammen og gjøre hverdagslige ting i alminnelige omgivelser. I tillegg viser studien at bilen ved sitt spesielle interiør og sin særegenhet som et rom i bevegelse, tilbyr en verdifull samværs- og samtalearena for hjelpe-relasjoner generelt. Også mennesker som har profesjonelle «hverdagshjelpere» uten å bo i bofellesskap, kan ha utbytte av dette.

Vi kan ikke på bakgrunn av denne studiens funn påstå at god tilgang på bil i kommunale bofellesskap vil kunne gjøre enhver profesjonell relasjon mer hjelpsom. Vi mener imidlertid at studien får fram at bilbruk, både som alminnelig framkomstmiddel, unik samværsarena og hjelpsom handling, har et relasjonsstyrkende potensial og at dette potensialet bør tas med i diskusjoner om faglig grunnlag, disponering av økonomiske ressurser og organisering av ansattes oppgaver i psykisk helsetjenester generelt og bofellesskap spesielt.

Med tanke på deinstitusjonaliseringens mål om normalisering av livsvilkår (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2014), kunne man også i lys av denne studien hevde at bilturer både med og uten «mål og mening» kunne bidra til målet om normalisering for mennesker med behov for hjelp av andre i hverdagen. Det er for eksempel normalt for «alminnelige folk» å bruke bil til butikk og timeavtaler. Beboerne vi har intervjuet kunne ikke kjøre egen bil. Ved å kunne velge å bli kjørt ville de likevel få tilgang på det ganske alminnelige gode som en bil representerer.

Studiens begrensninger og implikasjoner for videre forskning

Intervjuene som utgjør studiens datamateriale, hadde ikke et forhåndsbestemt fokus på bil. Det meste som ble sagt om bil kom som svar på et spørsmål som var ment å utforske generelle erfarte begrensninger i bofellesskapet som tjenestetilbud – både fra beboeres og ansattes perspektiv. At bruk av bil ble trukket fram av flere beboere og flere ansatte, og at bilbruk ble beskrevet å kunne ha betydning for relasjonene mellom dem, oppdaget vi først etter gjentatte lesninger av datamaterialet.

Selv om denne oppdagelsen medførte at vi også fant bilens betydning «gjemt» i andre beskrivelser – som når Cecilie satt på med Kristian til NAV – ville nok datamaterialet om bil vært mer omfattende om bilbruk hadde vært et forhåndsbestemt tema for studien. Vi ville for eksempel gått nærmere inn på skrevne og uskrevne regler om bilbruk.

En annen begrensning i datamaterialet er at det kun omhandler relasjoner som de intervjuede beboerne erfarte som hjelpsomme. Dermed framstår for eksempel bilens særegenhet som et rom i bevegelse kun som noe positivt. Studien belyser ikke den motsatte effekten bilen kunne ha, som for eksempel å føle seg fanget i en bil med noen man ikke trives sammen med.

Til tross for datamaterialets begrensninger, mener vi at studiens funn har muliggjort en empirisk forankret diskusjon med verdi som innspill til kunnskapsbasert fag- og tjenesteutvikling innen psykisk helse- og rusfeltet generelt og bofellesskap med stasjonær bemanning spesielt.

Utover dette mener vi studien viser at det trengs mer forskning på bilens betydning og potensial i psykisk helse- og rusarbeid. Det er behov for kartlegging av tilgang på bil og omfang av bilbruk. Dette er særlig relevant sett i lyset av en utvikling de senere år mot mer desentralisert og ambulant virksomhet. Videre trengs studier av rådende diskurser knyttet til bilbruk i lys av faglige mål, som normalisering av levekår og recoveryperspektivets vektlegging av individuelle bedringsprosesser med høy grad av brukermedvirkning. Det trengs også mer utforsking av tjenestebrukeres og profesjonelles – positive og negative – erfaringer med bilbruk, både med tanke på bilens betydning for hjelperelasjoner og bilens betydning for bedring generelt.

Takk til de to ansatte, de to tidligere beboerne og den pårørende som har utgjort studiens referansegruppe: Marie Øien, Bente Aaser Storå, Ingrid Heimark, Gisle Anderssen og Borghild Spiten Mathisen.

Studien er finansiert av Stiftelsen Dam i samarbeid med Rådet for Psykisk helse.

Referanser

- Almvik, A., Sagsveen, E., Olsø, T. M., Westerlund, H. & Norvoll, R. (2011). «Å lage farger på livet til folk»: God hjelp til personer med rusproblemer og psykiske lidelser i ambulante team. *Tidsskrift for psykisk helsearbeid*, 8(2), 154–162. <http://www.idunn.no/tph/2011/02/art08>
- Andersson, G. (2016). What makes supportive relationships supportive? The social climate in supported housing for people with psychiatric disabilities. *Social Work in Mental Health*, 14(5), 509–529. <https://doi.org/10.1080/15332985.2016.1148094>
- Berggren, U. J. & Gunnarsson, E. (2010). User-oriented mental health reform in Sweden: Featuring 'professional friendship'. *Disability and Society*, 25(5), 565–577. <https://doi.org/10.1080/09687599.2010.489303>

- Borg, M. & Kristiansen, K. (2004). Recovery-oriented professionals: Helping relationships in mental health services. *Journal of Mental Health*, 13(5), 493–505. <https://doi.org/10.1080/09638230400006809>
- Braun, V. & Clarke, V. (2006). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Research in Psychology*, 3(2), 77–101. <https://psycnet.apa.org/doi/10.1191/1478088706qp063oa>
- Braun, V. & Clarke, V. (2016). (Mis)conceptualising themes, thematic analysis, and other problems with Fugard and Potts' (2015) sample-size tool for thematic analysis. *International Journal of Social Research Methodology*, 19(6), 739–743. <https://doi.org/10.1080/13645579.2016.1195588>
- Davidson, L., Shahar, G., Lawless, M. S., Sells, D. & Tondora, J. (2006). Play, Pleasure, and Other Positive Life Events: «Non—Specific» Factors in Recovery from Mental Illness? *Interpersonal and Biological Processes*, 69(2), 151–163. <https://doi.org/10.1521/psyc.2006.69.2.151>
- Farkas, M. & Coe, S. (2019). From residential care to supportive housing for people with psychiatric disabilities: Past, present, and future. *Frontiers in Psychiatry*, 10(862). <https://doi.org/10.3389/fpsyt.2019.00862>
- Ferguson, H. (2008). Liquid Social Work: Welfare Interventions as Mobile Practices. *The British Journal of Social Work*, 38(3), 561–579. <https://doi.org/10.1093/bjsw/bcl367>
- Ferguson, H. (2009). Driven to Care: The Car, Automobility and Social Work. *Mobilities*, 4(2), 275–293. <https://doi.org/10.1080/17450100902906723>
- Ferguson, H. (2016). Professional helping as negotiation in motion: social work as work on the move. *Applied Mobilities*, 1(2), 193–206. <https://doi.org/10.1080/23800127.2016.1247523>
- Friesinger, J. G., Topor, A., Bøe, T. D. & Larsen, I. B. (2019). Studies regarding supported housing and the built environment for people with mental health problems: A mixed-methods literature review. *Health & Place*, 57, 44–53. <https://doi.org/10.1016/j.healthplace.2019.03.006>
- Hansen, I. L. S. (2013). *Hvorfor må kommunene i stadig større grad se bolig og tjenester i sammenheng. Perspektivartikkel til Stortingsmelding 17 2012–13 Bygginge-bu-leve. Ein bustadpolitikk for den einskilde, samfunnet og framtidige generasjonar*. Hentet fra <https://www.faf.no/zoo-publikasjoner/item/hvorfor-ma-kommunene-i-stadig-storre-grad-se-bolig-og-tjenester-i-sammenheng>
- Hansen, I. L. S. & Grødem, A. S. (2012). *Samlokaliserte boliger og store bofellesskap. Perspektiver og erfaringer i kommunene* (Faf-rapport). Hentet fra <https://www.faf.no/zoo-publikasjoner/faf-rapporter/item/samlokaliserte-boliger-og-store-bofellesskap>
- Jackson, L., Price, S., Gardiner Barber, P., Kruisselbrink, A., Leiter, M., Nourpanah, S. & Bourgeault, I. (2019). Healthcare workers 'on the move': making visible the employment-related geographic mobility of healthcare workers. *Health Sociology Review*, 28(3), 277–290. <https://doi.org/10.1080/14461242.2019.1659154>
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet. (2014). *Bolig for velferd: nasjonal strategi for boligsosialt arbeid (2014–2020)*. Hentet fra https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/kmd/boby/nasjonal_strategi_boligsosialt_arbeid.pdf
- Laurier, E. (2004). Doing Office Work on the Motorway. *Theory, Culture & Society*, 21(4-5), 261–277. <https://doi.org/10.1177%2F0263276404046070>
- Laurier, E., Lorimer, H., Brown, B., Jones, O., Juhlin, O., Noble, A., ... & Weilenmann, A. (2008). Driving and 'Passenger': Notes on the Ordinary Organization of Car Travel. *Mobilities*, 3(1), 1–23. <https://doi.org/10.1080/17450100701797273>
- Lindvig, G. R., Larsen, I. B., Topor, A. & Bøe, T. D. (2019). 'It's not just a lot of words'. A qualitative exploration of residents' descriptions of helpful relationships in supportive housing. *European Journal of Social Work*, 1–13. <https://doi.org/10.1080/13691457.2019.1682523>
- Lindvig, G. R., Topor, A., Bøe, T. D. & Larsen, I. B. (2020). «I will never forget him». A qualitative exploration of staff descriptions of helpful relationships in supportive housing. *Journal of Psychiatric and Mental Health Nursing*, 2020(00), 1–9. <https://doi.org/10.1111/jpm.12673>

- Ljungberg, A., Denhov, A. & Topor, A. (2015). The art of helpful relationships with professionals: A meta-ethnography of the perspective of persons with severe mental illness. *The Psychiatric Quarterly*, 86(4), 471–495. <https://doi.org/10.1007/s11126-015-9347-5>
- Lofthus, A. M., Westerlund, H., Bjorgen, D., Lindstrom, J. C., Lauveng, A., Rose, D., ... & Heiervang, K. (2018). Recovery concept in a Norwegian setting to be examined by the assertive community treatment model and mixed methods. *International Journal of Mental Health Nursing*, 27(1), 147–157. <https://doi.org/10.1111/inm.12304>
- Matscheck, D., Ljungberg, A. & Topor, A. (2019). Beyond formalized plans: User involvement in support in daily living – users’ and support workers’ experiences. *International Journal of Social Psychiatry*, 66(2), 156–162. <https://doi.org/10.1177%2F0020764019894603>
- Maxwell, S. (2001). Negotiations of car use in everyday life. I D. Miller (Red.), *Car Cultures*. Oxford: Berg.
- Ness, O., Borg, M. & Davidson, L. (2014). Facilitators and barriers in dual recovery: a literature review of first-person perspectives. *Advances in Dual Diagnosis*, 7(3), 107–117. <https://doi.org/10.1108/ADD-02-2014-0007>
- Pearce, L. (2017). ‘Driving-as-Event’: re-thinking the car journey. *Mobilities*, 12(4), 585–597. <https://doi.org/10.1080/17450101.2017.1331007>
- Pettersen, H. & Lofthus, A.-M. (2018). Brukererfaringer med psykiske helsetjenester. Hva viser oppsummert forskning? *Tidsskrift for psykisk helsearbeid*, 15(2-03), 112–123. <https://doi.org/10.18261/issn.1504-3010-2018-02-03-03>
- Sandhu, S., Arcidiacono, E., Aguglia, E. & Priebe, S. (2015). Reciprocity in therapeutic relationships: A conceptual review. *International Journal of Mental Health Nursing*, 24(6), 460–470. <https://doi.org/10.1111/inm.12160>
- Sandhu, S., Priebe, S., Leavey, G., Harrison, I., Krotofil, J., McPherson, P., ... & Killaspy, H. (2017). Intentions and experiences of effective practice in mental health specific supported accommodation services: a qualitative interview study. *BMC Health Services Research*, 17(1). <https://doi.org/10.1186/s12913-017-2411-0>
- Sheller, M. (2004). Automotive Emotions: Feeling the Car. *Theory, Culture & Society*, 21(4-5), 221–242. <https://doi.org/10.1177%2F0263276404046068>
- Skatvedt, A. (2017). The Importance of «Empty Gestures» in Recovery: Being Human Together. *Symbolic Interaction*. <https://doi.org/10.1002/symb.291>
- te Brömmelstroet, M., Nikolaeva, A., Glaser, M., Nicolaisen, M. S. & Chan, C. (2017). Travelling together alone and alone together: mobility and potential exposure to diversity. *Applied Mobilities*, 2(1), 1–15. <https://doi.org/10.1080/23800127.2017.1283122>
- Topor, A., Bøe, T. D. & Larsen, I. B. (2018). Small things, micro-affirmations and helpful professionals everyday recovery-orientated practices according to persons with mental health problems. *Community Mental Health Journal*, 54(8), 1212–1220. <https://doi.org/10.1007/s10597-018-0245-9>
- van Manen, M. (2017). Phenomenology in Its Original Sense. *Qualitative Health Research*, 27(6), 810–825. <https://doi.org/10.1177%2F1049732317699381>
- Waitt, G. & Harada, T. (2016). Parenting, care and the family car. *Social & Cultural Geography*, 17(8), 1079–1100. <https://doi.org/10.1080/14649365.2016.1152395>
- Waitt, G., Harada, T. & Duffy, M. (2017). ‘Let’s Have Some Music’: Sound, Gender and Car Mobility. *Mobilities*, 12(3), 324–342. <https://doi.org/10.1080/17450101.2015.1076628>
- Ware, N. C., Tugenberg, T. & Dickey, B. (2004). Practitioner relationships and quality of care for low-income persons with serious mental illness. *Psychiatric Services*, 55(5), 555–559. <https://doi.org/10.1176/appi.ps.55.5.555>