

Luftslottet

materiell og arkitektur ved Oslo Lufthavn – Gardermoen

Lars Elnan

September 2005

Cand.polit -92
Institutt for sosiologi og samfunnsgeografi
Universitetet i Oslo

Sammendrag	3
Luftslottet - materiell og arkitektur ved Oslo lufthavn – Gardermoen	3
Kapittel 1 Innledning	5
Tallenes tale	6
Markedsspor og styringsspor	7
Mitt utgangspunkt	9
Valg av problemstilling	10
Kapittel 2 Metoden	12
Observasjon	13
Deltaker og tilskuer	15
Fortolkning	18
Struktur, aktør eller syntese?	20
Eiendomsforholdene	23
Klassestrukturen	24
Flyplassens tid	29
Kapittel 3. Materiell	35
Materiell og materie	36
Materiell og praksis	38
Materiellet stiller handlingskrav	40
Materiell–strukturer	43
Prosjekt, faktisitet og situasjon	45
Makt	49
Disiplinering	50
Kapittel 4. Tyngsler og avlastning	53
Tyngsels erfaringer	53
Rushtrafikk	54
Køer	55
Støy	56
Mulighet for avlastning	58
Avlastning fra fysisk slit	58
Tematiserte miljø	59
Avlastning fra konfrontasjon	59
Lounge	61
Kapittel 5. Arkitektur	62
Flyplassens arkitektur	63
Stedsforståelse	64
Ikke-sted	69
Kapittel 6. Semiotikk	72

Hva er semiotikk? _____	72
Semiotisk analyse av flyplassen _____	78
1. Stedet og Byggmassen _____	79
2. Fasadenes semiotikk _____	83
Lavmælt utsmykning _____	88
Markedsplassen _____	93
1. Varehandel _____	93
2. Tjenester _____	99
Kapittel 7. Universell utforming _____	103
Manifeste og latente verdier _____	110
Avslutning _____	112
En siste bemerkning _____	115
Litteraturliste _____	1188

Sammendrag

Luftslottet

materiell og arkitektur ved Oslo lufthavn – Gardermoen

Oslo lufthavn - Gardermoen blir besøkt av rundt 15 millioner passasjerer årlig. Hver dag er rundt 40 000 passasjerer innom flyplassen. Flyplassen er et start- og endepunkt for folks flyreiser, og man er der med ulike prosjekter. Noen er på feriereise og noen er på jobb. Noen tar farvel med noen de har kjær, mens andre tar imot noen de har kjær. De forskjellige prosjektene gjør opplevelsen av flyplassen ulik: For noen er det forbundet med glede, for andre med sorg.

Det var da jeg leste Dag Østerbergs bok *Arkitektur og Sosiologi i Oslo – en sosio-materiell fortolkning* (1998), at jeg skjønte at Oslos nye lufthavn på Gardermoen kunne analyseres som en *sosio-materiell fortetning*. Østerbergs bok berørte temaer som tyngsler og avlastning. Den *kroppslige* erfaringen man gjør seg når man står overfor en materiell fortetning er et tyngdepunkt i denne teksten.

Oppgaven vil hovedsakelig plassere seg innefor en teoretisk ramme som først og fremst er fremsatt av Dag Østerberg. Det er i hovedsak som et *sosio-materielt handlingsfelt* jeg vil prøve å analysere flyplassen. I tillegg til den fysiske bygningsmassen flyplassen utgjør, ligger det også et meningsaspekt ved denne bygningsmassen. Materiellet er i tillegg til masse, bærer av ulike meninger som fortolkes av aktørene som er virksomme i handlingsfeltet.

Materiellet er derfor ikke spredt tilfeldig omkring, det er produsert med en viss hensikt for øye. Menneskeliv foregår i omgivelser som er preget av generasjoner før oss. Det er i slike ulike kulturlandskap vi virker. Det er her vi utvikler våre ferdigheter og våre kunnskaper. Vi står i relasjon til andre mennesker, men vi står også i et meningsformidlende forhold til våre omgivelser. Materiellet kan altså sees som en medaktør i handlingsfeltet. Vår samhandling består ikke av isolerte ansikt-til-ansikt relasjoner, men foregår i et materielt miljø som formidler betydninger og meningsinnhold. Materiellet bærer i seg stivnede betydninger som må fortolkes, i tillegg til at materiellet setter rene fysiske begrensninger på våre handlinger.

Jeg har benyttet meg av det samfunnsforskerne kaller *deltagende observasjon*: "Du er med, og du ser så godt du kan" som Pål Veiden uttrykker det i artikkelen "Hva gågata forteller" (Veiden, Pål 2001:101).

Oppgaven faller inn under en *kultursosiologisk* tradisjon. Jeg har i tillegg til teorien om det sosio–materielle handlingsfeltet i hovedsak benyttet teorier fra arkitektur, forbruksforskning og semiotikk. Det er likevel det sosio–materielle handlingsfeltet som er oppgavens tyngdepunkt. Jeg har på slutten av oppgaven behandlet teorien om universell utforming. Denne teorien fokuserer på utforming av fysiske miljø som bidrar til bryte ned fysiske barrierer i forhold til tilgjengelighet for alle brukere av det materielle miljøet.

Kapittel 1 Innledning

Jeg har lest eller hørt et sted at over hele verden befinner det seg konstant en million mennesker i luften i fly. Fly som kommunikasjonsmiddel er blitt demokratisert, det er en type transport som er blitt vanlig for de fleste av oss i den vestlige verden. *Flyplasser* er start- og endepunkt for disse flyreisene. Flyplassene besøkes av mennesker med ulike prosjekter. De fleste er der selvfølgelig for å reise, men flyplasser er også et sted for avskjed og velkomst. Det er en plass hvor det for mange kan knytte seg sterke følelser. Oslo Lufthavn – Gardermoen er en slik flyplass.

For at leseren skal få et en viss kjennskap til hva som belyses, følger, i nesten stikkordsmessig form, oppgavens oppbygning og dens hovedtrekk. Oppgaven består av 7 kapittel. Kapittel 1 er i hovedsak knyttet til mitt utgangspunkt og valg av problemstilling. Metoden og noen trekk ved moderne flyplasser er beskrevet i kapittel 2. Oppgavens tyngdepunkt er kapittel 3,4,5 og 6. Kapittel 3 og 4 tar for seg teorien om det sosio-materielle handlingsfeltet. Kapittel 3 omhandler forskjellen mellom materiell og materie, og hvordan materiellet er med på å forme sosialt liv. Kapittel 4 tar for seg tyngsler og muligheter for avlastning ved flyplassen. Kapittel 5 er viet arkitekturteori og flyplassens arkitektur, og kapittel 6 handler om flyplassens semiotikk, den kunstneriske utsmykningen og flyplassen som markeds plass. Kapittel 7 tar kort for seg teorien om "Universell utforming" og avslutning. Analysens teoretiske rammer er belyst underveis når de ulike temaer tas opp. Faglige begreper er innført og forklart ved de temaene jeg har følt de hører hjemme.

Tallenes tale

Oslo Lufthavn - Gardermoen er Norges nasjonale flyplass. Her følger noen tall fra flyplassen, for å gi et inntrykk av antallet passasjerer som bruker flyplassen, og hvordan fordelingen er for eksempel i forhold til kjønn. Det vil også belyses hvordan fordelingen er blant charter- og rutetraffic, og i forhold til hvordan folk kommer seg til og fra flyplassen. Oslo Lufthavn - Gardermoen hadde i år 2004 14 865 460 passasjerer som reiste innom flyplassen¹. I 2003 var det 13 646 890 passasjerer, altså en økning fra 2003 til 2004 på 8.9%. Flyplassen forventer en økning av antall passasjerer i 2005 på 3.3%, eller et totalt antall på rundt 15 millioner passasjerer. Ifølge langtidsprognosen forventer man en økning på 3-4% hvert år de neste 8-10 årene. Tallene inkluderer både passasjerer som har flyplassen som avgang/ankomststed og passasjerer i transitt. Tallene for 2003 viser at det i gjennomsnitt var 37 389 passasjerer innom flyplassen hver dag. Noen dager er erfaringsmessig travlere enn andre så det vil derfor være dager med en høyere fortetning av passasjerer enn dette tallet antyder. Slik vil det også være dager hvor det er mindre grad av fortetning. Opplevelsen av flyplassen vil, som beskrevet nedenfor derfor variere med hvilke dager man reiser og når på døgnet man reiser.

Fordeling på rute- og charterfly i 2003 var: 12 525 347 rutepassasjerer og 1 121 543 charterpassasjerer. Ruteflytrafikken stod for nesten hele trafikken på flyplassen, nemlig 92%, og chartertrafikken stod for de resterende 8%. Hver passasjer på ruteflyginger foretok i gjennomsnitt 2.9 tur/retur reiser på innenlandsflyginger, og 1.9 på utenlandsflyginger. Den ene prosenten av passasjerene som reiste mest, foretok hhv. 12% (innland) og 11% (utland) av reisene på Gardermoen i 2003. Dette viser at noen passasjerer reiser veldig mye. Det er likevel flest som foretar én reise i året: 55% av de reisende på

¹ Tallene er hentet fra lufthavnens nettside <http://www.osl.no> med utvalgt passasjerstatistikk. Tallene er også hentet fra privat e-post korrespondanse med lufthavnens markedsavdeling.

innenlandsrutene foretok én reise, mens 70% av personene som reiste på utenlandsrutene foretok bare én reise. Kjønnfordelingen fordelte seg slik at 58% av alle passasjerer i 2003 var menn. På rutefly var andelen menn 59%, mens den var 46% på charterfly. Menn reiser altså mer enn kvinner med fly, og i tillegg mer rutefly, mens det var litt flere kvinner som reiste på charterruter.

Folk kommer seg til flyplassen på ulike måter. Tilbringertjenesten, som er det tekniske navnet flyplassen bruker hadde følgende fordeling i 2003: Drosje 6%, leiebil 2%, bil 32%, buss 19%, Flytoget 34%, annet tog 6% og annet 1%. De fleste foretrekker altså å reise til flyplassen med Flytoget eller med egen bil.

Flyplassen er et start- og endepunkt for folks flyreiser, og man er der som sagt med ulike prosjekter. De ulike prosjektene gjør opplevelsen av flyplassen ulik. For noen er det forbundet med frihet og glede, mens for andre er opplevelsen av flyplassen forbundet med usikkerhet og angst.

Markedsspor og styringsspor

I *Det uferdige* beskriver kriminologen Thomas Mathiesen (1992) hvordan samfunnet gjennomgående er delt opp langs to nyliberalistiske dimensjoner. Mathisens hovedkritikk er at utviklingen i samfunnet og politikken følger to spor, et markedsspor og et styringsspor. "...et markedsspor *med varesamfunnet i sentrum*, og (i offentlig administrasjon) et styringsspor *med rask og effektiv måloppnåelse i sentrum*" (Mathiesen, Thomas 1992:13). Markedssporet er selvfølgelig synlig i det vi tradisjonelt forbinder med markedet og varehandel, men er også blitt et element i politikken. Enhver er i større grad blitt sin egen lykkes smed ved at solidaritet med de svake og fellesskapsløsninger er blitt bygd ned. Politikken er også offer for den samme tenkning, hvor det som "selger" og gjør seg godt i offentligheten er blitt rettesnoren. Styringssporet følger det som man innenfor bedriftskulturen kaller målstyringsmodellen.

Modellen innebærer presisering av mål og midler, klar tilordning av midler til mål, definering av måloppnåelse slik at en kan avgjøre graden av oppnåelse (blant annet ved at oppnåelse formuleres som noe tellbart, f.eks antall doktorgrader pr. år ved et universitetsinstitutt), oppstilling av bindende strategi- og virksomhetsplaner for måloppnåelse, og korte frister for gjennomføring av dem (Mathiesen 1992:14).

Det er ikke vanskelig å få øye på målstyringen i dagens samfunn. Den er samfunnets rettesnor og går hånd i hånd med nyliberalistisk tenkning. Kravet om gjennomstrømning melder seg på en rekke av samfunnslivets områder. Det mest nærliggende er kanskje å tenke på det "nye" universitetet hvor krav til gjennomstrømning er blitt betydelig strengere. Men målstyringen gjør seg gjeldende på en rekke andre områder som for eksempel i sosialpolitikken hvor en effektiv gjennomstrømning og klientavviklinger måles etter *antall* gjennomstrømninger og utførte avviklinger. Mathiesen er naturligvis opptatt av rettsvesenet som også møter kravet om gjennomstrømning i saksavviklinger.

Begge sporene har klare fasiter som vår atferd kan måles mot.

Salgbarhet er en form for fasit. I dag som hos Max Webers gamle kalvinister. Hvis du selger godt, er det et overbevisende og klart tegn på at det går deg godt. Hvis du selger dårlig, er det et like overbevisende og klart tegn på det motsatte. I det sistnevnte tilfellet hjelper det lite om du er verdifull på andre måter.

Rask oppnåelse av klart spikrede mål er en form for fasit, særlig når måloppnåelsen formuleres slik at den blir tellbar. Graden av måloppnåelse kan enkelt settes opp mot målene, mye som i salgbarhetsfasiten (Mathiesen 1992:14).

Lufftransport er også i høyeste grad tellbar: Man teller passasjerer, flyruter, landinger/avganger, destinasjoner og så videre, hvor et av målene er stadig å øke antallet reisende med fly. Tellbarheten gjør seg også gjeldende på det logistiske området hvor man er opptatt av en *gjennomstrømning* i flyplasssystemet. Når antallet brukere er så stort er flyplassen avhengig av at det ikke skjer en opphopning av passasjerer. Passasjerene skal gjennom systemet for deretter å forsvinne, bokstavelig talt ut i løse lufta. Flyplassen er en bedrift som følger de bedriftsøkonomiske prinsipper om mest mulig økonomisk inntjening. Et av målene for flyplassen er en økning i antall passasjerer for hvert

år. Oppnåelsen av de definerte målene lar seg tallfeste, og følger den fasiten Mathiesen skisserte ovenfor.

I tillegg til selve flyreisen er tax-free og annen varehandel blitt en betydelig del av flyplassens "produksjon". Flyselskapene og flyplassens ærender går i så måte hånd i hånd. Både flyselskapene og flyplassen er tjent med at flest mulig ønsker å bruke flyreiser som kommunikasjonsmiddel.

Mitt utgangspunkt

Min interesse for dette feltet som flyplassen representerer startet gjennom mitt arbeid på Oslo Lufthavn – Gardermoen. Jeg studerte sosiologi, og hadde en spesiell interesse for kultursosiologi. Temaer om by og urbant liv interesserte meg. Semesteret var slutt, og jeg trengte en sommerjobb. Jeg begynte sommeren 1997 å arbeide i stueravdelingen hos SAS på Fornebu Lufthavn. Jeg har siden blitt værende i denne jobben, og har arbeidet på den nye hovedflyplassen siden den åpnet høsten 1998. Mitt arbeid har vært ved stueravdelingen, altså lasting og lossing av fly. Arbeidet representerer noe vidt forskjellig fra den akademiske verden og arbeidet med denne hovedoppgaven. Arbeidet på flyplassen er fysisk tungt, miljøet er mannsdominert og det brukes et språk og en sjargong som står milevis fra den akademiske. Arbeidet foregår hovedsakelig på bakkenivå ved flysiden. Det kan kanskje være grunn til å spørre hva man får med seg der som er av denne oppgavens interesse. Mye av tiden tilbringes også i *gaten*² når passasjerene går om bord i flyet, og man ferdes i terminalen når man for eksempel beveger seg mellom de ulike arbeidsoppgavene. Det er blant passasjerene i terminalen, ankomsthallen, restaurantene og i butikkene man hører samtalene og observerer hva passasjerne foretar seg. Det er i hovedsak som flyplassansatt mine observasjoner er gjort. Dette er observasjoner som er gjort til alle døgnets tider,

² *Gate*: A numbered place of access to aircraft at an airport (Oxford Dictionary 1991). Jeg har ikke funnet noe norsk oversettelse som erstatter dette ordet. Ordet *Gate* er etter hvert godt innarbeidet i flyplassens "språk".

på rolige dager, på dager hvor tåka ligger tett og det er folk "overalt", på varme sommerdager og kalde vinterdager, på feriedager og hverdager. Observasjoner er også gjort separat utenom min arbeidstid, som for eksempel i loungene. Observasjoner er også gjort som en ordinær reisende med et mer årvåkent sosiologisk blikk. Opplevelsen av flyplassen forandres med det prosjekt som ønskes realisert, og det er derfor vært viktig for meg å få et inntrykk av flyplassen i alle dets fasetter. Inntrykket av flyplassen ville vært fattigere om observasjonene kun hadde bestått av "normale" dager hvor flytrafikken er i rute og livet på plassen går som planlagt. Det har vært mulig for meg gjennom det lange tidsrommet jeg har jobbet ved flyplassen å observere flyplassens liv på "normale" dager, og dager preget av kaos og liten regularitet.

Valg av problemstilling

Det var da jeg leste Dag Østerbergs bok "Arkitektur og Sosiologi i Oslo – en sosio-materiell fortolkning" (1998), at jeg skjønnte at Oslos nye lufthavn på Gardermoen kunne analyseres som en *sosio-materiell fortetning*. Østerbergs bok berørte temaer som tyngsler og avlastning, noe jeg følte var fraværende i annen litteratur og teori innenfor bysosiologien. Den *kroppslige* erfaringen man gjør seg når man står overfor en materiell fortetning er blitt neglisjert i mye litteratur, hvor man heller har vært opptatt av ulike typer meningsinnhold og *lesninger* av våre materielle miljø.

Valg av problemstilling vil ofte være et resultat av hva man finner interessant, eller vil ofte være forankret i ens egne opplevelser. Dette gjelder også for meg. Det var som sosiologistudent jeg fikk interessen for den teoretiske tilnærmingen til temaet, og det var som flyplassansatt jeg fikk øynene opp for empirien. Det er slik at opplevelsen av hva som er betydningsfullt er en forutsetning for å definere et emne. Det er vanskelig å tenke seg at man skulle velge noe man synes er uten betydning, eller emner man ikke har noen kunnskaper om. Jeg

var ingen ekspert på området da jeg startet prosjektet, men ulike kultursosiologiske kurs på mellom- og hovedfagsnivå gav en pekepinn på teoretisk vinkling og oppgavens retning. Oppgaven faller innenfor en kultursosiologisk tradisjon.

Sosiologien har tradisjonelt vært opptatt av den menneskelige samhandling, ofte uten å ta nevneverdig hensyn til det materielle miljøet denne samhandlingen finner sted innenfor. Man har vært opptatt av hva som regulerer samfunnet, og da med en vekt på organisering av sosialt liv gjennom normer, sanksjoner, sosialisering og lignende. Det er den *sosiale* analysen av samfunnslivet som har vært dominerende, og det har i liten grad vært den *fysiske* organiseringen av samfunnslivet som er blitt gjenstand for analyser. Den fysiske organiseringen av samfunnslivet gir seg uttrykk gjennom for eksempel bygninger, veier, transportmidler, maskiner, skriftspråket eller hverdagslivets "produkter". Den fysiske organiseringen av samfunnslivet, og hvordan den fysiske organiseringen påvirker oss er ofte blitt betegnet som "kontekst", men da mer som en ramme for den sosiale organiseringen av samfunnslivet.

"kontekst, det som befinner seg omkring, men er nøye forbundet med en handling, et utsagn eller et objekt. Konteksten er ofte avgjørende for hvordan et utsagn eller en handling blir fortolket. Det gjelder dels fordi konteksten inneholder det settet av objekter eller betydninger som handlingen eller utsagnet refererer til. Dermed blir den enkelte ytring forståelig som en del av et større handlingsfelt" (Norsk samfunnsleksikon s. 214).

Konteksten er altså avgjørende for hvordan man fortolker handlinger, utsagn eller objekter. Konteksten har, etter min mening likevel spilt en sekundær rolle i forhold til den sosiale handlingen, og sjelden blitt gjenstand for en mer omfattende analyse. Det har likevel de senere år vært en økt oppmerksomhet omkring det for eksempel Jens Tonboe kaller "rommets sosiologi" (Tonboe, Jens 1993). Felles for de nye teoretiske bidrag innenfor "rommets sosiologi", er at man oppfatter romlige forhold som noe som går utover det man tidligere

betegnet som kontekst. "Kontekst" bringer tankene til et slags "vedheng" til den sosiale handlingen, og er ofte ikke tematisert utover at man for eksempel konstaterer at handlingen finner sted i et selskap, i et klasserom, eller et venteværelse. Oppmerksomheten i de nyere teoretiske bidragene er rettet mot våre fysiske romlige forhold, og hvordan disse romlige forholdene er med på å forme vårt samfunnsliv. Rommet er blitt en selvstendig faktor og i fremste rekke i analysen av samfunnslivet. Det fysiske rommet organiserer vårt samfunnsliv ved dets fysiske materialitet, og ved de symbolske meninger det representerer.

Oppgaven vil hovedsakelig plassere seg innefor en teoretisk retning som først og fremst er fremsatt av Dag Østerberg. Det er flyplassen som et *sosio-materielt handlingsfelt* som er oppgavens teoretiske rammeverk. I tillegg til den fysiske bygningsmassen flyplassen utgjør, ligger det også et meningsaspekt ved denne bygningsmassen. Materiellet er i tillegg til masse, bærer av ulike meninger som fortolkes av aktørene, som er virksomme i handlingsfeltet. Materiellet er derfor ikke spredt tilfeldig omkring, det er produsert med en viss hensikt for øye.

Mitt tema for oppgaven er å *analysere Oslo Lufthavn – Gardermoen som materiell og arkitektur*. Analysen peker seg ut to hovedretninger: 1) analyse av flyplassen som et *sosio-materielt handlingsfelt*, 2) analyse av flyplassens *arkitektur og semiotikk*.

Kapittel 2 Metoden

Det ligger nærmest i dette prosjektets natur at en kvalitativ tilnærming er å foretrekke. Prosjektet består i prøve å fange de ulike fortolkningene som materiellet frembringer. Det er ikke tale om å finne årsaksforklaringer, men et

forsøk på å fortolke fenomener innenfor det handlingsfeltet fenomenet opererer. Et slikt utgangspunkt kaller på en kvalitativ tilnærming.

Observasjon

Observasjonsstudier utgjør det viktigste datagrunnlaget for prosjektet. Observasjonene er foretatt på Oslo Lufthavn – Gardermoen, altså i det man gjerne kaller fenomenets "naturlige" omgivelser. Observasjonene er gjort over en lang periode, helt fra flyplassen åpnet i oktober 1998 frem til i dag. Observasjoner pågår for såvidt fortsatt, temaet interesserer selv om jeg er blitt ferdig med denne teksten. Prosjektets varighet har bidratt til forandringer innenfor feltet. I noen av tilfellene gjelder dette rent bygningsmessige forandringer av flyplassen, som for eksempel økte arealer til kommersielle formål, og en mer omfattende skilting enn det var da flyplassen åpnet. Norges aksept av Schengen-avtalen og inntreden i Schengen-området har videre bidratt til nye tekniske løsninger i forhold til passasjerstrømmene. Dette er fordi passasjerer fra land som ikke er omfattet av Schengen-avtalen, som for eksempel Storbritannia og de fleste land utenfor EU/EØS området, må gjennom passkontrollen. Fortolkningen av flyplassen som et sted preget av konsum forandrer også karakter når arealene for tax-free og kommersiell virksomhet utvides, og flyplassen i stor grad begynner å ligne et kjøpesenter. Forandringen har bidratt til noen nye fortolkninger. Observasjoner over et såpass langt tidsrom gir mulighet til å observere forandringer innenfor feltet. Ved gjentagende observasjoner av de fenomener man ønsker å studere får man et bedre grunnlag for sine fortolkninger. Min posisjon som ansatt ved flyplassen har gitt meg muligheter til å observere situasjoner man ellers ikke ville fått tilgang til. Dette gjelder situasjoner hvor ekstraordinære ting skjer, for eksempel i forbindelse med avgang og ankomst. Det har også vært nyttig med en bredere "observasjonsradius" ved at jeg har hatt mulighet til å befinne meg i områder som ellers er lukket for de reisende.

Jeg har altså benyttet meg av det samfunnsforskerne kaller *deltagende observasjon*: "Du er med, og du ser så godt du kan" som Pål Veiden uttrykker

det i artikkelen "Hva gågata forteller" (Veiden, Pål 2001:101). Deltagende observasjon handler om å observere blant mennesker i deres naturlige omgivelser. Skjønt, "naturlige" omgivelser kan diskuteres. Forskerens tilstedeværelse bidrar til en iscenesettelse av situasjoner som virker inn på aktørenes handlingsforløp og deres fortolkning av ulike fenomener. Tilstedeværelsen er med på å konstruere den virkelighet han eller hun forsøker å fortolke. Det er derfor ikke spørsmålet *om* forskeren påvirker, men snarere *hva* denne påvirkning innebærer, som er av betydning (Kristiansen, Søren & Krogstrup, Hanne Kathrine 1999:7). Det har i mitt tilfelle vært lite sannsynlig at jeg har gitt passasjerene inntrykk av å være forsker, da jeg stort sett har gått kledd i arbeidsklær fra SAS. Likevel vil jeg anta at mitt nærvær som *flyplassansatt* har bidratt til påvirkninger i forhold til feltet. Det kan tenkes passasjerene handler annerledes fordi det er en ansatt tilstede. En rekke passasjerer stiller deg spørsmål av typen "hvor er toalettet?" og "hvor står flyet til London?", fordi klærne signaliserer at du er ansatt ved flyplassen. Det er derfor naturlig å tenke seg at min posisjon som ansatt ved flyplassen konstruerer virkeligheten for de reisende i en retning, men hvilken retning og eksakt viten om hvordan mitt nærvær har fremstått for aktørene innenfor feltet, er det vanskelig å si noe eksakt om. Uansett blir det en ganske ordinær del av livet på flyplassen jeg fremstår som en representant for. De ansatte bidrar som materiell og kulisse i passasjerenes handlingsfelt.

Det har ikke vært noe poeng fra min side å ha mulighet til å opptre anonymt i forhold til min rolle som observatør. Det er mer et resultat av at forholdene lå slik til rette. Det ville ikke ha vært praktisk mulig, og heller ikke hensiktsmessig i forhold til prosjektet å gi seg til kjenne som observatør. Jeg synes det er riktig å betegne metoden som deltagende observasjon, da jeg er personlig involvert i det miljøet som beskrives, og er en del av det materiell som flyplassen representerer³. I følge Kristiansen & Krogstrup er det såkalt *ustrukturert observasjon* jeg har foretatt:

Ustrukturerte observationer i naturlige omgivelser innebærer, at forskeren er deltager i feltet, hvilket anses for at være en forudsætning for at observere "dag til dag rutiner". Denne deltagelse kan være total

³ Mer diskusjon omkring min tilknytning til feltet s.16-17.

eller partiel, men forskeren vil i visse tilfælde med fordel veksle mellom total og partiel deltagelse. Forskeren kan desuden optræde som enten kendt eller ukendt (Kristiansen & Krogstrup 1999:57-58).

Det er videre en metode som ifølge metodeboka egner seg spesielt godt fordi:

Individerne studeres som subjekter, hvilket innebærer en fortolkning af det subjektive meningsunivers, som kun kan opnås gennem en forståelse indefra, hvilket vil sige, i den kontekst subjekterne befinner seg (Kristiansen & Krogstrup 1999:57).

Betegnelsen på metoden er ikke så viktig. For øvrig kan det reises problemstillinger i forhold til rollen som deltaker og tilskuer på samme tid.

Deltaker og tilskuer

Problemstillingen er kjent og gammel, men ikke dermed sagt at den er uinteressant. Observasjon er en metode for å *tyde og fortolke* sosiale fenomen som kan føres tilbake til menneskers subjektive liv. Å *tyde og fortolke* er i vitenskapsteoretisk terminologi motstykke til *beskrivelse og forklaring* (Kristiansen & Krogstrup 1999:70). Metode og oppfattelse av hva som er vitenskap er derfor ofte forankret i forskerens grunnoppfattelse om samfunnsliv og menneskebilder. Mye av kritikken rettet mot kvalitative metoder bunner i begrepet om *objektivitet*. Kritikken rettes mot den påvirkning forskeren ved sin tilstedeværelse utøver på fenomenet som studeres. Videre ved at forskeren ikke er i stand til å befri seg fra sin forforståelse og sitt eget tankegods, i forhold til de fenomener som undersøkes. Den empirisk-analytiske tradisjonen søker heller å *forklare* fenomen gjennom å finne *årsaksforklaringer* i forhold til de fenomener som studeres.

Hva kan vi lære av dette? At en objektiv tilskuer til det sosiale liv er en selvmotsigelse, det finnes ikke annet enn deltakere i den sosiale realitet. Den 'desinteresserte' tilskuer narrer seg selv (Østerberg, Dag 2001:166).

Bourdieu og Wacquant (1993) argumenterer for at begrepsskjemaene som brukes i en gitt analyse, setter grenser for hva forskeren tenker, og hvordan aktørene resonnerer. Ved å skrive om flyplassen blir den en forskningsmessig sak, og det konstrueres dermed et *felt*. Ved å bruke feltets egne begreper er det fare for at feltets egen kunnskap reproduseres. Bourdieu gjennomførte i *Homo Academicus* en kontroversiell studie. Han undersøkte universitetsmiljøet han selv var en del av og hvilke spilleregler som var rådende innenfor det vitenskapelige felt. Hvordan er det mulig å "objektivere sitt eget univers?" (se for eksempel Bourdieu 1988). Ifølge Hans Skjervheim (1963) er det umulig å befri seg fra sitt eget tankegods og sin forforståelse av virkeligheten.

Å være både tilskuer og deltaker synes derfor umiddelbart å representere et dilemma. Georg Simmel (1981) argumenterer for at dilemmaet best kan håndteres ved at forskeren balanserer mellom *nærhet* og *distanse*. Dette gjøres best ved å ta på seg rollen som *den fremmede* (Kristiansen & Krogstrup 1999:72). Om den fremmede sier Simmel:

...han är i praktiskt och teoretiskt hänseende friare, han överblickar förhållandena mindre fördomsfullt, mäter dem allmännare, objektivare ideal och är i sitt handlande inte bunden av vana, pietet eller tradition (Simmel, Georg 1981:152).

Kristiansen & Krogstrup er også opptatt av Simmels metode. De skriver:

Den fremmede kommer i tilfeldig kontakt med alle elementer, men er ikke organisk bundet til etablerte venskapsbånd og til lokaliteten eller optaget af enkeltpersoner. Den fremmede er ikke bundet til særlige regler og gruppens dispositioner. Den fremmede møter alt dette med en distinkt, objektiv attitude, som ikke indebærer fulstændig afsondrethed og mangel på deltagelse, men rummer både nærhed og distance, ligegyldighed og deltagelse. Objektiviteten er også defineret ved frihed. Den fremmede er ikke bundet af bånd, som kan gjøre hans perception,

forståelse og vurdering af data forudtaget (Kristiansen & Krogstrup 1999:73).

Min rolle som flyarbeider kan likne på den "fremmede". Jeg er ikke passasjer, og er i mitt arbeide ikke i direkte kontakt med passasjerene. Jeg er mer en perifer person som ofte står på sidelinjen, men i visse situasjoner kommer tilfeldig i kontakt med passasjerene.

Det kan også stilles spørsmål ved min tilknytning til feltet, at jeg er en del av feltets "biografi". Mitt syn vil derfor være farget av at jeg arbeider ved flyplassen, og at jeg derfor i stor grad overtar de begrepsskjemaer som allerede er i bruk innenfor feltet. Den nødvendige distanse til feltet vil derfor gå tapt. Problemet er kjent innenfor antropologien som "to go native". At man skal fortape seg fullt og helt i opplevelsen og miste all sin faglige ballast, høres for meg ut som sjeldne tilfeller. Det høres også rart ut at man nærmest skal kunne "spalte" seg i ulike avgrensede tilstander. Distinksjonen mellom nærhet og distanse kan være nyttig, først og fremst på et analytisk eller teoretisk plan, men kan synes vanskeligere å håndtere i praksis. Min erfaring av deltagende observasjon bærer et mer "kaotisk" preg enn hva metodebøkene antyder. Det er likevel på et analytisk nivå viktig å skille mellom nærhet og distanse. Mitt arbeid består i liten grad av direkte kontakt med passasjerer, og er ikke fysisk plassert i det materielle miljøet som studeres. Min "biografi" er i større grad knyttet opp til arbeidsfellesskapet innenfor stueravdelingen, og arbeidsoppgavene knyttet til lasting og lossing av flyene. Det ville derfor ha vært atskillig mer problematisk om jeg studerte mine arbeidskollegaer eller det sosio-materielle miljøet rundt flyene. Jeg føler ikke at mitt arbeid som stuer utgjør noen alvorlige metodiske problemer. Negative sider ved dette blir i mange tilfeller oppveid av de positive. Jeg har fått rikelig tilgang til observasjoner, og jeg fått enklere tilgang til både skriftlig materiell og til samtaler med ulike personer.

Observasjoner av passasjerenes handlinger er bare en del av oppgaven, og er ikke uttrykt eksplisitt i teksten. Fortolkningen av passasjerenes handlinger er integrert i analysen av flyplassen som et sosio-materielt handlingsfelt.

Fortolkning

I forhold til min problemstilling har jeg valgt en fortolkende tilnærming. Det er for øvrig problemer knyttet til min forforståelse i forhold til det feltet jeg studerer. Jeg vil jeg beskrive de problemer som knytter seg til en slik fortolkende praksis i forhold til min studie.

Min forforståelse av handlingsfeltet flyplassen representerer er bundet opp til min sosiologiske kompetanse, og ved mitt arbeid på flyplassen. Mitt sosiologiske *blikk* har lært meg å se visse ting. Hvordan flyplassen "leses" er et resultat av min utdanning, *i tillegg* til en lang rekke erfaringer som er gjort gjennom mitt levde liv. Det synes for meg umulig å befri meg fra disse erfaringene. Erfaringene har skapt *meg*. Det er min habitus. "Å være er å være i verden, i samfunnet" (Østerberg 2001:165). Å være uten noen form for forutsetninger vil i sin ytterste konsekvens være "å ikke ha levd". Mine faglige valg og prioriteringer er derfor ladet med *verdier*. Fordi jeg er bundet av mine erfaringer og verdier vil mine fortolkninger være preget av dette. Det jeg beskriver er det jeg synes er verdt å beskrive. Det er mine data. Stoffet jeg velger ut som relevant og viktig, er mine *valg*. Derfor vil valg av perspektiv, teoretisk stoff og observasjoner bidra til å skape et inntrykk av hvor i det sosiologiske landskap jeg hører til. Det er utenkelig at man skal skrive om emner man finner irrelevant i forhold til problemstillingen. Jeg er bundet opp til mine erfaringer og velger perspektiv som jeg synes er viktige. Andre perspektiv vil kanskje synes viktige for andre. Derfor vil min fortolkning være *min* fortolkning, og det som synes relevant for meg kan synes å være mindre relevant i andres øyne.

Tove Thagaard skriver: "Ifølge Geertz vil fortolkingens overbevisende kraft være knyttet til hvordan forskeren argumenterer for at nettopp den fortolkingen er den rette. En god fortolkning er en fortolkning som "treffer" (Thagaard, Tove 1998:35-36). Derfor vil kanskje lesere med tilnærmet lik min oppfatning av hva

som er relevant finne fortolkninger som "treffer" oftere, enn de med andre preferanser for hva som er relevant.

Kravene til en viss bevissthet i forhold til informasjonsuthenting skal være systematiske, selv om skillet systematisk/usystematisk innenfor all forskning er flytende. I mange tilfeller søker man å sette fokus på forhold som ikke nødvendigvis gir støtte i *teorien*. Fokuset er rettet mer mot de forhold man vil forsøke å forandre eller forbedre ved samfunnsmessige forhold. "Igjen må altså forskeren/aktøren velge ut fra sitt samfunnssyn" (Mathiesen 1992:40). At forskeren eller aktøren føler noe som uriktig eller urettferdig i forhold til samfunnsmessige forhold bidrar, etter mitt skjønn, ofte til en mer hengiven, engasjert og interessant analyse av de aktuelle forholdene.

Bordet fanger! Vante forestillinger om hvordan ting henger sammen er ikke lett å befri seg fra. Det gjelder i forhold til en selv, men omgivelsene forventer også en slags stillingstaken. Valg man gjør underveis fører til at valgmulighetene i neste omgang begrenses. Ved å måtte foreta valg eller stillingstaken i forhold til allerede etablert kunnskap, begrenses kreativiteten og muligheten som ligger i alternative måter å studere ting på. Det vil alltid eksistere en teoretisk ramme rundt et forskningsområde, en ramme som man ikke frigjør seg fra, og som man ikke kan frigjøre seg fra. Jeg startet dette arbeidet med blant annet en antakelse om at vårt fysiske miljø skaper hindringer og barrierer for mange mennesker. Det gjelder kanskje først og fremst funksjonshemmede, men også andre enkeltindivider eller grupper. Mitt ståsted er at ulike livsfaser krever ulike løsninger i forhold til våre omgivelser. Det er derfor viktig at arkitekturen bidrar til å redusere slike barrierer og gjør våre omgivelser tilgjengelig for alle. Det handler om at folk har krav på muligheten for "å være med". Det innebærer å skape betingelser i forhold til våre omgivelser som bidrar til at mennesker har samme grad av tilgjengelighet til en aktiv samfunnsdeltakelse. Dette er også en dimensjon i forhold til teksten. "For meg vil frihet i forskning si anledning til å støtte den sak jeg mener er riktig (Mathiesen 1992:45).

Struktur, aktør eller syntese?

Et av grunnproblemene innefor sosiologisk teori er knyttet til spenningsforholdet mellom struktur og aktør. Problemet er knyttet til hvor mye strukturene i samfunnet legger føringer på aktørenes handlinger. Spørsmålet blir hvor mye "handlingsrom" har egentlig aktørene. Problemstillingen griper inn i det tilbakevendende filosofiske dilemmaet omkring menneskets frihet. Dette dilemmaet går også rett i kjernen på min problemstilling. Hvor stramme føringer legger vårt sosio-materielle miljø på våre handlinger?

Det er mulig å studere samfunnsliv på mange måter. Det er ulike meninger om *hva* som er betydningsfullt, og det er ulike synspunkt på hvilken *måte* man bør studerer samfunnsliv. Det har, innenfor sosiologien vært vanlig å skille mellom idealtypiske perspektiv som *strukturorienterte* og *aktørorienterte*. I tillegg finnes syntesen av de to perspektivene, et perspektiv hvor både aktør og struktur er en del av analysen. (Se for eksempel Oddrun Sæter 1994).

Strukturperspektivet er basert på en antakelse om hvordan vårt bygde miljø former det sosiale liv. Fysiske bygninger som hus og kjøpesenter, fortau, veier, tog, biler og så videre legger føringer på hvordan mennesker lever sine liv. Det er her snakk om at våre handlinger er et resultat av fysiske strukturer som virker på oss fra utsiden. At våre handlinger er påvirket av de fysiske strukturer som i en gitt situasjon er relevante, synes åpenbart. Spørsmålet blir hvor tungt materiellet virker på oss. Er vi kreative mennesker som gjør egne valg blant de fysiske strukturer, eller "dansar vi som robotar"? (som komikerne uttrykte det i en sketsj i programmet Åpen Post på NRK). Knut Kjelstadli hevder at det har "... levd en viss overtro blant fysiske planleggere og arkitekter om hvor tungt det materielle miljøet former menneskelivet" (Kjelstadli, Knut 1993:35).

Aktørperspektivet tar utgangspunkt i *handlingene*. Her er de fysiske omgivelsene et resultat av det sosiale liv. Materiellet er tilpasset våre handlinger. At våre handlinger er utgangspunktet for våre fysiske omgivelser virker i mange tilfeller også åpenbart. Kjøkkenbenken er for eksempel i en passende høyde for voksne mennesker, men for høy for barn. Spørsmålet blir

hvor stort "spillerom" vi har i våre handlingsvalg innenfor våre fysiske omgivelser. Idealtyper er viktige for å klargjøre og kategorisere, men de kan ofte bli lite interessante når man kommer til levd liv. Idealtypene som er nevnt ovenfor er ikke gjensidig utelukkende. De virker på hverandre "...i praksis er de gjensidig avhengige; handling skaper struktur, som igjen utløser nye handlinger og så videre. Dette antyder et tredje teoretisk perspektiv; et perspektiv hvor både struktur og handling innlemmes i analysen" (Sæter 1994:9). Jeg kan nevne som et eksempel noe som har forundret meg mange ganger: Mange parkanlegg formes på en måte med kvadratiske ruter med gress, og hvor det anlegges gangveier mellom rutene. Resultat er ofte at gangveiene ikke blir brukt, og at mennesker tar den korteste veien mellom punkt A og B, og går over den anlagte gressplenen. Når mange nok mennesker går over gresset etableres en *sti*. Dette ansees å påvirke parkens estetiske uttrykk i negativ retning. De ansvarlige eller eierne av parken prøver deretter å sette opp ulike markører som for eksempel små kjettinggjerdar eller skilt, slik at folk slutter å gå over plenen. Folk fortsetter likevel ofte å gå over plenen, eierne "gir etter", og i mange tilfeller lages en gangvei der stien ble synlig. Parkens opprinnelige struktur antyder altså en type handling. Parkanleggets "bruksanvisning" følges ikke av folkets handlinger, og til slutt etableres en ny gangvei, og parken får en ny struktur. Eksempelet kan virke banalt, men er illustrerende. Det viser hvordan struktur- og aktørperspektivet virker inn på hverandre. Det er likevel, som allerede nevnt et spørsmål om grader. Det er ikke alltid graden av handlingsfrihet er så fremtredende som i eksempelet over. Muren som bygges av den Israelske stat for å stenge palestinerne ute gir ikke dette handlingsvalget. *Den* lar seg ikke forsere! Materiellets struktur legger altså rammer for handlingene, og i ulik *grad*.

Inger Bergström reflekterer i artikkelen "Rummets kroppsspråk" også over parkenes struktur.

I min barndom fanns runt grasmattorna i Slottsskogen låga trädstaket. "Förbjudet att beträda grasmattan" stod med vita bokstäver på små gröna skyltar. Och när jag senare kom til Paris fanns skyltarna igjen, "Pelouse interdite". Man skulle följa gångarna, som var utlagda i behagliga bågar genom parken. Kanskje var det för att skydda grasmattorna för slitage eller för att förhindra att man plockede av blommorna. Men kanske var

det för att regissera upplevelsen av parken, att leda besökaren till de vackert arrangerade utsikterna och genom de rikaste växtbestånden. (...) Men hur är det nu? Kan den engelska parken upplevas lika bra om den penetreras oberoende av gångvägarna, tvärs över grasmattorna, rakt genom träddungarna? Ibland när det är dåligt väder och jag inte vil förstöra skorna, går jag de gamla gångvägarna i Slottsskogen, de som går runt i stället för genom. Nog tycker jag att parken blir annorlunda, större på något sätt. Och ansträngningarna är pauserade, i pauserna hittar jag nästan alltid något att titta på, något som någon tänkt på att jag skall se. Jag får en upplevelse till skänks ock parken blir rikare (Bergstrøm, Inger 1994:76-77).

Flere perspektiver blir nevnt av Sæter (1994) i forhold til hva som vektlegges i studier av vårt fysiske miljø. *Brukerperspektivet* tar utgangspunkt i hvordan det fysiske miljøet fremmer eller hemmer ønskede handlinger. Hvordan oppfattes materiellet av brukerne? Hvilke handlingsvalg har brukerne av materiellet? Hvilke begrensninger og muligheter har brukerne av materiellet? Man kan videre vektlegge det *etiske* ved det fysiske miljøet "... , og se hvordan utbygging enten raserer eller ivaretar miljøet vårt, og i hvilken grad utbygging og romlig organisering har i seg en omtanke eller mangel på sådan, en omtanke for vår historie og våre tradisjoner, og omtanke for spesielle grupper i samfunnet som utsettes når materiellet skal utformes" (Sæter 1994:30). Dette perspektivet har en side som er spesielt interessant, nemlig maktutøvelse. Det blir en form for maktutøvelse å utforme vårt fysiske miljø. Vårt fysiske miljø kan for eksempel fortelle oss noe om hvem stedet er bygget *for*, og hvem som verdsettes høyere enn andre⁴. Arkitektur som utøvelse av makt er en problemstilling som jeg finner interessant, men som jeg føler ikke blir tatt så alvorlig av mange sosiologer⁵.

Sæter nevner videre at man kan vektlegge det *estetiske* ved vårt fysiske miljø. Her er man opptatt av skjønnhetskriterier som legges til grunn for våre bygninger. Hvordan man for eksempel fortsetter i samme tradisjon som allerede

⁴ Arkitektur som makt og disiplinering vil bli diskutert mer utførlig senere i teksten.

⁵ En egen erfaring kan være illustrerende. Jeg var hovedfagsstudent og skulle følge et kurs om makt med kursleder Fredrik Engelstad. Kurset hadde ingen teoretiske bidrag om vårt fysiske miljø og maktutøvelse, noe jeg i grunnen synes var litt mangelfullt. Da jeg prøvde å starte en diskusjon rundt temaet ble teori og synspunktene avfeid som konspiratoriske. (Noe som igjen er ganske tradisjonell maktutøvelse). Kontrasten er derfor slående og gleden desto større når jeg leser: "Arkitekturen og arkitekter er mer maktfull enn noe annet jeg umiddelbart kan tenke på" (Pløger, John 2003:14).

eksisterende byggestil, eller om det skjer et brudd med allerede eksisterende estetikk. Her er det også et spørsmål om makt, ved at det finnes former som er mer legitime enn andre i det offentlig rom. Spørsmålet er hvilken "smak" som gjør seg gjeldende?

I studiet av vårt fysiske miljø blir det viktig å ta i bruk sansene når man prøver å forstå hvordan vårt bygde miljø påvirker oss. Oddrun Sæter beskriver en innfallsvinkel som jeg mener er helt riktig - og en inspirasjon.

"..., vil jeg peke på at det første og umiddelbare inntak til forståelse av forholdet mellom fysisk miljø og sosialt liv, krever at vi tar i bruk den visuelle sansen; vi ser og oppfatter rommet og omgivelsene med øynene først. Men den totale romopplevelse berører alle våre sanser: Vi møtes, vi støter på, vi utestenges, vi omslutes, vi lukter, vi hører lyd og stillhet, vi finner punkter som ryggdekning.... Den *totale* romlige oppfattelse har derfor en sensuell karakter – i betydningen total sanseopplevelse – i tillegg til å være medspiller i det sosiale liv" (Sæter 1994:30)

Eiendomsforholdene

Flyplassen er eiendom. Eiendomsforholdene ved flyplassen legger rammer for passasjerenes bruk av det sosio-materielle feltet. Eiendomsforholdene legger også rammer for hvordan de kommersielle aktører kan forme og bruke flyplassens materiell. Det vil ofte oppstå et spenningsforhold mellom de rammer flyplassens myndigheter setter for utformingen og bruken av materiellet, og de kommersielle aktørenes ønsker i forhold til denne bruken.

Østerberg deler eiendom inn i tre kategorier: Verdipapirer og penger, varebeholdning og produksjonsmidler, og fast eiendom, jord og grunn (Østerberg 1998:80). I analysen av Gardermoen vil jeg fokusere på fast eiendom. I begrepet eiendom, eller at noen eier, ligger det en forutsetning om at det finnes noen som ikke eier. Gardermoen eies av myndighetene, men hvor de ulike markedsaktørene leier lokaler og plass av myndighetene. Myndighetene legger visse begrensninger på hvordan de ulike aktørene forvalter og utstyrer

disse lokalene. Myndighetene regulerer også de ulike kommersielle aktørenes mulighet til å reklamere og markedsføre seg selv. Eiendom stiller krav. Eiendommen stiller krav til den som eier. Eierne må forvalte og holde i orden eiendommen. Eiendom krever respekt, det vil si at de som ikke eier tar hensyn til eiendommen og dens eier. Til dem som ikke eier stiller eiendommen også krav gjennom ulike synlige og usynlige markører. Det kan være gjerder, skilt med "ingen adgang" eller "privat eiendom, låste dører, byggematerialer, sperrer osv. Dette arter seg som en enveiskommunikasjon, hvor det stilles krav, og hvor man ikke har noen mulighet til appell. Mange vil føle avmakt i situasjoner der man ikke har noen mulighet til argumentere imot.

Flyplassen er myndighetenes område. Man kan videre tenke seg at staten "er" nasjonens befolkning. "Vi er staten". I forlengelsen av dette kan man kanskje si at engasjementet og diskusjonene i forhold til hovedflyplassens plassering og dens utforming er et resultat av at flyplassen er "noe vi alle eier", og i ulik grad er brukere av. "Vi er staten" og gjennom staten er vi alle eiere av flyplassen.

Klassestrukturen

På Gardermoen kan et avtrykk av klassestrukturen blant annet sees ved at de ulike klassene oppholder seg på ulike områder, og de reiser med ulike billettyper. Massene er henvist til det offentlige høyt fortettede området, og de mer bemidlede kan trekke seg tilbake til de mer private *lounge*⁶. Klassestrukturen ligger derfor nedfelt i flyplassens sosio-materiell.

Arbeiderklasse er blitt en upopulær betegnelse. Det er blitt vanlig i media og ellers i samfunnsdebatten å hevde at "vi er alle middelklasse", eller at vi beveger oss mot et klasseløst samfunn. Dette er ikke plassen for noe utførlig analyse av klassebegrepet eller hva som er igjen av det vi tradisjonelt har betegnet som klassesamfunnet, men det er likevel verdt å ta med noen

⁶ *Lounge*: a place in an airport etc. with seats for waiting passengers (Oxford Dictionary 1991). Ordet konnoterer også komfort. *Lounger* blir beskrevet mer utfyllende i kapittel. 4.

betraktninger. Knut Kjelstadli avviser at vi er på vei mot et klasseløst samfunn (Kjelstadli 2000) Han analyserer ulikheter og likheter mellom dagens samfunn og de teser Karl Marx fremla. Han beskriver dagens samfunn som uten en typisk industriarbeiderklasse.

”Vår” industriarbeiderklasse holder i dag til i Sør-Korea eller Malaysia, for å sette poenget på spissen. Og dessuten er sammensetningen av bransjer og yrker endret – grovt sagt fra industri til tjenesteyting. Det dreier seg i dag mangt om en ny arbeiderklasse, et tjenesteproletariat (Kjelstadli 2000:38).

Han konkluderer med at det i dag ikke finnes noen rendyrket arbeiderklasse, men at det i mylderet av for eksempel utdanninger, kvalifikasjoner og jobber finnes noen felles realiteter. Mangfoldet av lønnsarbeidende mennesker i dag ligner mye på mangfoldet som fantes ved arbeiderbevegelsens oppkomst.

Men det var arbeiderbevegelsens vellykte kamp om fortolkningen, som gjorde den til en mobilisert realitet, til en allianse av mennesker som var ulike, men forstod seg som tilstrekkelig like til å stå sammen. Å forstå og beskrive *vår tids* klassesamfunn, å mynte ut betegnelser som treffer folk hjemme, å skape en ny politisk enhet i det sosiale mangfoldet av lønnsarbeidende mennesker – oppgaven er i prinsippet den samme i dag (Kjelstadli 2000:42).

Kjelstadli nevner også Pierre Bourdieus syn på samfunnsklassene. Bourdieu fokuserer ikke så mye på den økonomisk dimensjonen som marxistisk orientert teori. Han innfører nye kapitalformer som kulturell kapital, sosial kapital og symbolsk kapital, i tillegg til den økonomiske kapitalen. Den økonomiske kapitalen er den vi tenker som tradisjonell økonomisk kapital, som for eksempel penger, aksjer og andre verdipapirer. Kulturell kapital er kunnskap og erfaringer man har tilegnet seg gjennom livet. Det er for eksempel kunnskap man har fått gjennom familie, hvilke skoler man har gått eller hvilke organisasjoner man er og har vært tilknyttet. Sosial kapital er bekjentskaper eller forbindelser. Slike forbindelser kan for eksempel være slektskapsrelasjoner, kontakt med gamle

studiekamerater eller bekjentskaper i de "rette" miljøer. Symbolsk kapital kan sies å være noe som springer ut av de tre kapitaltypene.

Symbolsk kapital er hvilken som helst egenskap, fysisk styrke, rikdom, verdi som kriger, som når den oppfattes av sosiale aktører forsynt med de persepsjons- og verdsettelseskategoriene som gjør det mulig å oppfatte, kjenne og gjenkjenne den, får symbolsk virkning, som en virkelig *magisk kraft*: En egenskap som, fordi den svarer til sosialt konstituerte "kollektive forventninger", til forestillinger, utøver en form for virkning på avstand, uten fysisk kontakt. En ordre gis, og den adlydes: det er en nesten magisk handling" (Bourdieu, Pierre 1996:89).

Dette er kapitalformer som følger en del av de samme prinsipper som den økonomiske, men som har en særegen logikk. Bourdieu er eksplisitt på dette allerede i "Distinksjonens" første setning:

Det finnes et økonomiske system av kulturelle goder, men det har en særegen logikk som må klargjøres om en ikke skal havne i økonomisme. En må bestemme hvilke forhold som har frambrakt forbrukerne av kulturelle goder og smaken deres, og samtidig må en beskrive de ulike måtene de kulturelle godene som til enhver tid anses som kunstverk kan tilegnes på, og de samfunnsforholdene som ligger bak det at én av disse måtene konstitueres som den legitime" (Bourdieu 2002:19).

Alle kapitaltypene kan investeres, gis avkastning og devalueres.

Samfunnsklassen skiller seg fra hverandre ved mengden og sammensetningen av den kapital (ressursene) de rår over – som plasserer oss på ulik "avstand fra nødvendigheten". Graden av (fravær av) tvang preger oss dypt – hele vår måte å tenke på, være på, forholde oss på (vår *habitus*, som Bourdieu kaller dette), og dermed også vår livsstil, smak, kultur (Kjelstadli 2000:40).

Ved å bruke de ulike kapitaltypene gjør man analysen mer dynamisk, enn om man bruker den marxistiske. Klasse hos Bourdieu er ikke klasse i marxistisk forstand, "... det vil si en gruppe mobilisert for et felles mål og mot en annen

klasse" (Bourdieu 2002:14). Klasse hos Bourdieu er en gruppe mennesker med samme type og like stor grad av kapital. Dette er ikke en klasse som mobiliseres mot et felles mål, selv om det ligger en *mulighet* for slik mobilisering. "Det som finnes er et sosialt rom, et rom av forskjeller, og i dette rommet finnes klassene i en slags virtuell tilstand, som samlinger av punkter, altså ikke som et faktum, men som *noe det dreier seg om å gjøre*" (Bourdieu 2002:16). *Forskjellene* er der hele tiden.

Hele mitt arbeid viser at i et land som det ble sagt var i ferd med å bli mer homogent, mer demokratisk og så videre, finnes forskjellen overalt. I USA går det ikke en dag uten at et nytt forskningsarbeid viser at det er heterogenitet hvor en *ville* se homogenitet, det er konflikt hvor en ville se mobilitet. Altså eksisterer og vedvarer *forskjellen* (det jeg uttrykker når jeg snakker om *sosialt rom*) (Bourdieu 2002:16).

Det handler om å posisjonere seg i det sosiale rommet. Tittelen til boka "Distinksjonen" har dobbel betydning. Den første går på å lage forskjell, man snakker om å lage en distinksjon mellom for eksempel to ting. Den andre betydningen går på å distingvere seg eller framheve seg. Betydningene ligger nært opp til hverandre. Man distingverer seg gjennom bruk av distinksjonene.

For å eksistere, for å være et punkt, et individ i et rom, må en atskille seg, være annerledes – eller etter den formelen Émile Benveniste anvendte på språket: "Å være atskillende og å ha betydning er samme sak." Det finnes ingen vei ut av det kulturelle spillet. Distinksjonens mekanismer er uunngåelige, for overhodet å være til må vi gjøre gjeldende forskjeller og vi må gjøre det i sosiale felt der forskjellene oppfattes (Bourdieu 2002:LXII)

Bourdieus teori om klasser er et bidrag i *kampen om klassifiseringene*, på linje med alle andre bidrag. Det er en kamp om å få gjennomslag for en type verdensanskuelse. Det handler om hvordan vi konstruerer den sosiale verden.

Flyreiser er de siste årene blitt adskillig billigere. Det er siden 1960-årene, da transport og flyreiser i stor grad ble en masseindustri, ikke lenger noe spesielt å fly. Det koster likevel ganske mye, om for eksempel en hel familie skal ut og

reise. Man kan kanskje med rette hevde at å fly er en reisemåte for det øvre og midlere sosiale skikt av befolkningen. Det kan kanskje tenkes at de bemidledes måte å reise på (*lounger* og 1.klasse) forringer de mindre bemidledes reiseopplevelse. Man ser de uopnåelige godene, og påminnes sin egen beskjedne plassering. En reise er ikke en annen reise lik. De mindre bemidlede er henvist til å være visse steder, og opplever til tider disse steder som mer eller mindre uvennlige og trykkende. Det er betalt en anseelig sum penger for reisen, og man ser at de mer bemidlede får en bedre oppvarning og service. Det er også slik at de mer bemidlede reiser oftere med fly. Man får trening i å "mestre" flyplasser. De mindre reisevante føler de må blottlegge sin uvitenhet ved å spørre om det som for de mer reisevante virker som en selvfølgelighet. Den reisevante vet hvordan en flyplass fungerer, og hvordan man skal oppføre seg der. Den uvitende føler de andres "blikk", og det føles som et slit å ta hensyn til.

Flyplassen er også en arbeidsplass. Det er *passasjerenes* sosio–materielle felt som er oppgavens tema, men klassestrukturen gjør seg gjeldende for de som jobber på flyplassen. Det er relevant i forhold til oppgaven fordi flyindustrien har gjennomgått store endringer. Flyreiser har gått fra å være preget av luksus til å bli et transportmiddel hvor du bør ha med deg nistepakke. Denne endringen er kommet raskt. Flyindustrien har hatt sine glansdager. Flyreiser var tidligere sett på som eksotisk, og noe bare det bemidlede øvre sjikt av befolkningen hadde økonomisk mulighet til å gjøre. Da var også statusen for de som arbeidet i flyindustrien høyere enn den er i dag. En del yrker som for eksempel flygere og flygeledere har hatt høy status. Dette har på mange måter endret seg. Flyvertinne var for også en type arbeid som var forbundet med både glitter og glamour. I tillegg var det en jobb som var godt lønnet, og man fikk i tillegg muligheten til å se verden. I dag er ikke arbeidet som flyvert stort forskjellig fra vanlig serveringsjobb. Kravene til de ansatte innenfor flyindustrien er blitt betydelig strengere i forhold til lønn og til arbeidstidsbestemmelser. De som arbeider på bakken har også opplevd en ny hverdag. De nøt også tidligere godt av flyindustriens glansdager. Lønningene gjenspeiler nå resten av samfunnet og kravene til effektivitet er strenge. De ansatte er blitt en del av det Kjelstadli kaller "tjenesteproletariatet".

Flyplassens tid

Det er vanskelig å analysere flyplassen uten å komme innom begrepet "tid". Flyplassen er orientert mot klokka. Flyrutene har tildelte tider, og det er viktig for flyselskapene å holde rutetidene. Flyplassen er også et sted hvor passasjerene må tilbringe en del tid i kø, og mange passasjerer føler en usikkerhet i forhold til hvor god tid de har til rådighet. De ulike gjøremålene tar tid, men man vet ikke hvor lang tid man vil bruke. Flyplasser er et sted hvor folk har knapt med tid. "Å reise med fly er langt raskere og dyrere enn alternative reisemåter, og det er derfor rimelig å anta at hyppige flypassasjerer er viktige personer med dyrbar tid" (Hylland Eriksen, Thomas 1993:26). Det er nok riktig som Hylland Eriksen påpeker, men det er ikke lenger *bare* elitens reisemåte.

Flyreiser er også blitt en økonomisk overkommelig måte å reise på for majoriteten av den norske befolkningen. For noen tiår tilbake var det å reise med fly noe bare de mest velbeslåtte kunne gjøre. I dag reiser for eksempel en horde av norske unge mennesker jorda rundt for å utforske verden. Det er i dag ikke noe spesielt dyrt å reise med fly, det kan faktisk ofte være dyrere å reise samme strekning med for eksempel tog. Likevel er det ofte en del merkostnader ved å reise med fly. Man må komme seg til og fra flyplassen. "En flyplass ligger som regel på Jessheim; et sted med lav status (...) Området ligger nesten alltid et stykke fra de attraktive områdene, for i nærheten av flyplassen er det ofte støy" skriver antropologen Runar Døving (Døving, Runar 1993:25). Poenget er at flyplasser ofte ligger et stykke utenfor de ulike stedene man normalt ønsker å dra til. Oslo Lufthavn ligger for eksempel 47 kilometer nord for Oslo, eller litt i overkant av 20 minutters togtur og 50 minutters busstur. Jernbanestasjonene i ulike byer ligger oftere i tilknytning til sentrum av byene. Den *økonomiske* besparelsen ved å slippe å reise til og fra flyplassen i forhold til for eksempel egen bil, er derfor et argument mange bruker, kanskje særlig for en stor familie. *Tidsbesparelse* er også en side av saken. Det er blitt lite tid å spare på for

eksempel strekningen Oslo – Kristiansand etter den nye hovedflyplassen åpnet. Bor man på vestsiden av Oslo og vil sørover er det ikke noe særlig, eller ingen tidsbesparelse å ta fly. Ny teknologi og satsning har gjort det mulig å reise med tog som har en toppfart på over 200 kilometer i timen. Det er i framtiden godt mulig å tenke seg et godt utbygd rutenett mellom de største byene i Europa med slike høyhastighetstog, og at disse i større grad vil konkurrere med flytrafikken om passasjerne. Det er i tillegg til pris, tidsbesparelsen som blir den avgjørende faktoren i valget mellom fly eller tog. På lengre strekninger vil man selvfølgelig spare tid ved å reise med fly.

”Dårlig tid er en knapp ressurs i vårt samfunn” sa antropologen Tian Sørhaug i et intervju med Fredrik Skavlan i programmet ”Først & sist” på NRK. Det Sørhaug mente er at å ha dårlig tid i vårt samfunn et tegn på at man er vellykket. Å være vellykket er å ha mange fritidsaktiviteter, samtidig som jobben, familien og vennene krever mye tid. Flyplassen er full av folk som rutinemessig kikker rastløst på klokken, altså ”vi har dårlig tid”. Det er nærmest et ritual de reisende utfører, i likhet med å ta seg til lommene for å sjekke om man har husket billetter og pass. Flyplasser, eller mer generelt å være på reise tvinger oss til en klarere orientering mot *klokken* enn det vante hverdagslivet. Reiser gjør oss ofte mer stresset enn andre mer kjente situasjoner. Her har vi ingen kontroll ...”(We) are in the hands of Iberia Airlines. And there is no escape” (Castells 1996:421).

Da transporten som krysset de forskjellige tidssonene gjorde sitt innpass, dukket det opp problemer knyttet til stedenes forskjellige tidssoner. Scott Lash og John Urry (1994) skriver om dette problemet hvor det var ulike tidssoner mellom de ulike stedene i England. Et utdrag fra en togtabell fra 1841 illustrerer problemet:

London time is kept at all the stations on the railway, which is about 4 minutes earlier than Reading time; 5 minutes before Cirencester time; 8 minutes before Chippenham time; and 14 minutes before Bridgewater time (Lash, Scott & Urry, John 1994:229).

Det skjedde en endring i siste halvdel av 1800-tallet. Man fikk innført en koordinering av de ulike tidssoner, ikke bare innenfor de ulike landene, men også mellom de fleste europeiske landene og Nord–Amerika. Greenwich Mean Time (GMT) ble innført og er en standardisering av tidssoner mellom de ulike deler av verden.

Max Weber skrev i "Den protestantiske etikk og Kapitalismens Ånd" om askese og bruken av tid:

Tidsspilde er altså den første og prinsipielt den alvorligste af alle synder. Vor tid i livet er uendelig kort og kostbar, når det gælder om at "sikre" sin kaldelse. Spild af tid ved selskabelig omgang, "dårlig tale", luksus, ja selv søvn ud over det strengt nødvendige – 6 til 8 timer – er moralsk absolut forkasteligt. Endnu hedder det ikke som hos Benjamin Franklin: "Tid er penge", men sætningen gælder på en vis måde i åndelig forstand: tiden er uendelig værdifuld, fordi hver tabt time er taget fra ens tjeneste til Guds ære (Weber 1995:97-98).

Weber innfører her et viktig skille: nemlig at vi som subjekter i en moderne verden orienterer oss *mot* tiden, og samtidig disiplineres vi *av* tiden. Tidtabeller og klokkeslett er noe vi hele tiden må ta hensyn til i vårt daglige virke. Samtidig er tiden med på å disiplinere oss i ulike retninger. Vi skal ikke sløse med tiden. Tiden vår må behandles med ærbødighet og den må forvaltes på en bestemt måte - *tiden må ikke kastes bort*. Vi må rekke våre ulike gjøremål, og klokketidene er med på å forme vår hverdag på en slik måte at vi noen ganger føler oss som "slaver av tiden" eller at vi "henger i en klokkestreng." Benjamin Franklins sitat "tid er penger" kan virke misvisende på den måten at penger lar seg lagre, i madrasser eller banker, mens tid er noe som brukes her og nå. Man kan ikke lagre tid på en slik måte penger lar seg lagre. Tid er noe som forbrukes i nuet. Man kan riktignok være med i det man kaller "tidssparingssirkler" og lignende, som for eksempel barnepassing, men tiden lar seg ikke lagre som i tilfellet med penger. Lash og Urry snur på flisa og hevder penger er tid. De argumenterer at det å ha mye tid er til liten nytte for de som har lite penger. Slik sett vil tidsbruk i stor grad variere med penger og sosial status. De med mye penger kan *kjøre seg tid* ved for eksempel å ha hushjelper som gjør rent og

handler inn til hjemmet (Lash & Urry:1994:226). Thorstein Veblens teori om den arbeidsfrie klassen tar for seg noe av det samme, nemlig å kunne kjøpe seg tid, å være uavhengig av arbeid. Veblen viser hvordan fritidsklassen utstyrer seg med ulike markører for å distingvere seg fra arbeiderklassen, og å øke fritidsherrens anseelse. Det er også en konkurranse innenfor fritidsklassen gjennom å være i forkant og overdådig i sitt forbruk. Veblen skriver slik om forholdet mellom fritidsklassen og tidsbruk: "I det ene tilfellet er det et sløseri med tid og anstrengelser, i det andre et sløseri med varer. Begge er metoder til å demonstrere besittelse av rikdom, og de blir tradisjonelt oppfattet som likeverdige" (Veblen, Thorstein 1976:88). Sløseri med tid sees som et tegn på rikdom. Veblens analyse passer inn i beskrivelsen av en økonomisk uavhengig og arbeidsfri adel, som kanskje først og fremst kjent fra tidligere århundrer. Vårt samfunn er kanskje blitt mer i komplekst i forholdet til tidsbruk. Det er for eksempel i dag en utbredt oppfatning at ferie er noe man behøver av helsegrunner og for å føle seg vel. Å reise på ferie er noe de fleste tar for gitt i vårt samfunn, og vi har lovfestet rett til ferie. Det er et trekk ved vårt moderne samfunn at det ansees som nødvendig å ha ferie, eller å være borte fra sitt arbeid i en periode.

Georg Simmel skildrer tiden og storbyen på en slik måte:

Dertil kommer et tilsynelatende enda mer utvendig trekk ved storbyen, nemlig det forhold at avstandene er så store at all venting og forgjeves fremmøte blir et tidsspille som man ikke kan koste på seg (Simmel 1990:91).

Tid som *spilles* vekk. Tid sees som en begrenset ressurs som må brukes riktig. Simmel fremhever storbyen som så komplisert at nøyaktighet, punktlighet og beregnelighet er noe som er tvingende nødvendig. Simmel nevner et eksempel at hvis klokkene i Berlin gikk feil,

...ville hele byens økonomiske og øvrige kommunikasjonsnett bli forstyrret i lange tider, selv om spillerommet for forskjeller i tidsangivelse ikke var større enn en time. (...) Slik er storbylivets teknikk overhodet ikke tenkelig uten at alle virksomheter og gjensidige forhold blir innordnet på det mest punktlig i et fast, oversubjektivt tidsskjema (Simmel 1990:91).

Vårt moderne samfunn er gjennomsyret av ulike tidsskjemaer og tidtabeller. Det er også nødvendig for å unngå kaos. Kommunikasjonsmidler er avhengige av å gå på de oppsatte rutetidene for at systemet skal fungere i henhold til intensjonen. Dette gjelder også i høyeste grad den internasjonale luftfarten. De ulike flyrutene som går over luftrommet i sentraleuropa får slot-tider utdelt, slik at de ulike rutene må befinne seg innenfor definerte luftrom på visse tider. Dette er et resultat av at luftrommet er så tettpakket av flytrafikk at tidsmessige avvik ikke kan aksepteres. Et fly har mistet sin slot-tid om det for eksempel er forsinket ut fra lufthavnen. Flyet eller der spesifikke flyruten må da bli tildelt en ny slot-tid, og stiller da som oftest lengst bak i køen, noe som igjen fører til ytterligere forsinkelser på andre senere ruter selskapet hadde tenkt og bruke flyet til. Simmel skriver at man ville få kaos, selv om klokken i Berlin bare gikk feil med en time. I dag er slot-tider og rutetider tildelt på minuttet, og forsinkelser ett sted forplantes og forsterkes i de øvrige ruteavganger og kommunikasjonsmidler.

De ulike materiell-strukturene som de ulike transportmidlene på flyplassen representerer har krysningspunkter i "utkanten" av deres kjerneområder, slik at de overlapper hverandre. Der flyturen ender starter flytoget og flybusser til ulike retninger i landet. Lokale busser eller tog tar over hvor flybussene og flytoget slutter. De ulike transportmidlene korresponderer med hverandre, og er tilpasset hverandres tidtabeller. Flybussene og Flytoget til Oslo Lufthavn starter for eksempel å gå så tidlig på morgenen at man rekker de første flyavgangene, noe annet ville vi finne merkelig.

Tidspille er noe de flyreisende ikke ønsker. De forventer at flyplassen er organisert på en slik måte at de ikke skal bruke mer tid enn nødvendig. Køer og

dødtid erfares som tidspille og *tyngsel* i dette sosio-materielle feltet som flyplassen er. De reisende vil ha en reise som er mest mulig fri for friksjon. De fleste reisende ønsker heller ikke å møte opp i lang tid før flyets oppsatte rutetid. De forskjellige flyselskapene har ulike innsjekkingssskranker for de reisende, og det er satt inn betydelig mer ressurser i form av betjente skranker for de som reiser med ulike typer høykostnadsbilletter, som for eksempel businessbilletter eller 1-klassebilletter. Reisende med lavprisbilletter må finne seg i å møte opp tidligere for innsjekk, fordi det oftere er lengre kø ved disse innsjekkingssskrankene. Høykostnadsbilletter har ofte også den fordel at de reisende ikke er avhengig av en spesiell ruteavgang, men at de kan reise med et tidligere eller senere fly enn det som opprinnelig var tenkt. De *kjøper seg tid*, og betaler mer for økt *fleksibilitet*. Flyselskapene utsteder ulike typer lojalitetskort til sine trofaste kunder, og reisende med slike typer kort kan reise billettløst og møte rett ved *gaten*. I et slikt perspektiv kan man si at de med penger kan kjøpe seg tid og fleksibilitet, ved at de slipper å stå i endeløse innsjekkingskøer, og ved at de i større grad kan sjonglere med hvilken avgang de vil reise med. De som har økonomisk råd betaler for å slippe unna dødtid og kø.

Diplomater, kjendiser, rikfolk og diverse offentlige personer slipper å stå i noen form for innsjekkingskø. De privilegerte kan bli kjørt til spesielle innganger hvor det ikke er andre reisende enn andre spesielt privilegerte, og hvor de kan oppholde seg i private eller flyselskapenes egne lounges. De slipper å bruke av sin tid til innsjekk, sikkerhetskontroller, kiosk- og Duty-free-køer, eller kø ved ombordstigning i flyet ved *gaten*. Noen helt spesielt privilegerte har også egne fly, hvor de kan kjøre direkte ut til flyet uten å måtte innom terminalen hvor de andre reisende befinner seg.

Jetlag er en kroppslig reaksjon når man flyr over flere tidssoner, eller når tidssonen på avreisestedet og ankomststedet er forskjellig. Man pleier å regne Jetlag som sannsynlig når man reiser over 4 tidssoner. Dette forsterker inntrykket av flyreisen som en overskridelse av naturen. Flyreisen som en overskridelse av naturen forsterkes ytterligere når man tenker at en

”...Concordepassasjer faktisk (kan) ankomme New York før han forlot Paris” (Hylland Eriksen, Thomas 1993:26.).

Man flyr inn i andre tidssoner, eller som reisereklamen ofte sier ”man flyr frem eller tilbake i tid”. Reisereklamen henspeiler her på reiser til steder som har et annet forhold til tid enn den vi har. Det sies i reklamen at det er steder hvor ”tiden går saktere eller står stille”.

Tid er en abstrakt størrelse, men menneskers *erfaring* av tid vil være sterkt knyttet til de ulike prosjektene og situasjonene. Opplevelsen av tid varierer med de sosiale handlingene. Det er lett å tenke seg variasjonen i den subjektive opplevelsen av tid mellom en lat feriedag i hengekøyen, og en stresset morgen hvor barn skal kles på, leveres i barnehage, og man må rekke bussen klokken 07.34 til jobb. På flyplassen varierer opplevelsen av tid mellom den reisevante og den som er mer uvant med slik reising. Den reisevante vet hvor lang tid han bruker for eksempel å komme seg gjennom innsjekk og sikkerhetssjekk og ut til den gaten flyet står. Den som er uvant med å reise vil kjenne usikkerheten som oppstår ved at man ikke vet hvor mye tid som vil brukes, og dermed er i villrede om man har dårlig eller god tid. Derfor vil den som ikke er så vant med slike reiser føle en større usikkerhet i forhold til tid, og i forhold til det materiellet som omgir vedkommende. Det er ikke bare i forhold til innsjekking og slike mer vanlige prosedyrer, men også i forhold til andre ting som skjer på en flyplass.

Kapittel 3. Materiell

Menneskeliv foregår i omgivelser som er preget av generasjoner før oss. Det er i slike ulike kulturlandskap vi virker. Det er her vi utvikler våre ferdigheter og

våre kunnskaper. Vi står i relasjon til andre mennesker, men vi står også i et meningsformidlende forhold til våre omgivelser. Dag Østerberg har utviklet en teori som egner seg godt til analyse av ulike bylandskap eller urbane omgivelser. Østerberg prøver å samtenke materialitet og sosialitet til en sosio - materiell helhet. "Det innebærer å forene sosiologi og arkitektur, eller sosiologi og geografi" (Østerberg 1990:66).

Materiell og materie

Materiell er materie preget av menneskelig handling. Materie er ubearbeidet natur. Steinen som bearbeides og blir til en skarp steinøks er materie omformet til materiell. Materiell viser seg som resultat av tidligere bestemte menneskelige mål og hensikter. Slik vil da alt det menneskeskapte rundt oss være materiell. Bygninger av alle slag er materiell. Stoler, bord, bøker, biler, fly og så videre er materiell. Trafikkmaskiner og kommunikasjonsmidler er materiell.

Det som skiller *materiell* fra *materie* er at materiellet bærer preg av handling, hva materien ikke gjør. Materie preget av praksis er materiell. Materiellet viser hen til fortiden og til fremtiden. Når den viser tilbake til fortiden, er materiellet *spor*. Når det viser fremover til fremtiden, er det *indikasjon*, det vil si det anviser mulige (eller nødvendige, eller tvingende og så videre) handlinger som tar materiellet i bruk (Østerberg 1993:129).

Naturlige ting bearbeides med visse mål for øyet, og opphører dermed å være naturlige. Graden av bearbeiding varierer enormt. Fra en trestokk som slagvåpen og dens symbolske betydning, til den finslipte og vektbalanserte baseballkølla. Trestokken har i begge tilfeller skiftet karakter fra å være materie til å bli materiell.

Materiellet er en syntese av materialitet og signitivitet. Ved dets materialitet ved at det fysisk er tilstede i rommet. Det har en spesiell konsistens som for eksempel tre, betong, glass eller jern. Det har en treghet og er en masse som

tar opp plass i rommet. Materiellet er vilkår for aktørenes praksis i dette feltet. Gjennom materiellets signitivitet ved at materiellet uttrykker en spesiell betydning, og dermed har en *kommunikativ* påvirkning på de som er virksomme i feltet. Materiellet kan derfor sees som en aktør i feltet som uttrykker en mening på linje med andre aktører. Materiell som skilt og tegn uttrykker en spesiell mening, og er det klareste eksempel på signitivitet. Materiellet utøver dermed en kommunikativ påvirkning ved dets fysiske materialitet, altså danner rammer og vilkår for praksis, og dets signitivitet, ved at det uttrykker en mening og en betydning utover å være fysisk materiell. De to ulike dimensjonene varierer i intensitet ved ulike materiell. Østerberg tenker seg en omvendt proposjonalitet:

Etter som materialiteten øker, svekkes signitiviteten, og omvendt. Den ene ytterlighet er det skrevne ord: Trykksverten, som den materie som oppebærer tegnene, og papiret som danner materiell bakgrunn for tegnene, har lav grad av materialitet, mens tegnaspektet, signitiviteten, overveier helt. Omvendt kan materieaspektet overveie i forhold til tegnaspektet, som når vi står overfor en betongvegg (Østerberg 1993:129).

Våre fysiske omgivelser står altså i varierende grad i en meningsformidlende posisjon til oss aktører. Gjennom denne posisjonen utøver materiellet innflytelse over vår aktivitet i materiell-feltet (Østerberg 1993:129-130).

Flyplasser er i høyeste grad menneskeskapte, og er derfor materiell. Byggene ved Oslo Lufthavn består i stor grad av glass, betong, stein, aluminium og tre. Logistiske analyser og flyfaglige vurderinger ligger i bunn for den arkitektoniske utformingen av flyplassen. Passasjerer skal *strømme gjennom* flyplassen. Det ligger i flyplassens hensikt at den unntaksvis ikke er et sted man skal oppholde seg over lang tid. Flyplassens materiell vil spille en betydelig rolle i hvorvidt denne hensikten oppnås. Plassens materiell stiller rent fysiske vilkår, for eksempel ved at man møter stengte dører, rulletrapper som kun går en vei, skillevegger og glass som setter fysiske begrensninger for hvor man kan oppholde seg. Flyenes størrelse og krav om plass bidrar til at materiellet og bygningen blir stor i utstrekning. De ulike terminalene er lange og flyenes

plasskrav gjør at man må forflytte seg over lange avstander. Skilt og fysiske anvisninger står i en mer umiddelbar meningsformidlende posisjon til de reisende ved at man må tilegne seg informasjon ved å følge skilt og anvisninger, sjekke avgangstider på skjermer, følge piler til der flyet står etc.

Materiell og praksis

Ulike materielle omgivelser skaper ulike praksiser. Når de materielle betingelsene forandres skapes andre behov og nye praksiser. Når og hvis det for eksempel en gang i fremtiden blir et bilfritt sentrum i Oslo må offentlige transportmidler kunne håndtere en betydelig større publikumsmasse. Folk som jobber i sentrum blir kanskje nødt til å bruke offentlige transportmidler til jobb og til vareinnkjøp. Bilen som transportmiddel vil da miste noe av sin verdi for folk som bor i Oslo. Bensinstasjoner og andre bilservicestasjoner i sentrum vil miste mye av sitt kundegrunnlag og sannsynligvis forsvinne. De materielle betingelser forandres, nye behov avdekkes og nye praksiser vil tvinge seg frem. Umberto Eco skriver: "A garment that squeezes the testicles makes a man think differently" (Eco, Umberto 1986:193). Humoristisk, men poenget synes klart. Forskjellige materiell vil slik skape forskjellige praksiser. Mote som sosialt fenomen, klær som markører og materiell vil for eksempel skape forskjellige praksiser. Det som er lettest gjenkjennelig er nok de ulike motene og de sosiale praksisene som finnes for kvinner og menn. Menn har ofte klær som krever mindre kroppslig synliggjøring og kontroll. Kvinner må derimot ofte kle seg i trange kjoler og høyhælte sko, noe som krever en helt annen kroppslig kontroll. (Bourdieu 1990, Eco 1986).

Menneskelige praksiser skapes og formes av det materielle miljøet som omgir oss. Det må være en slags forbindelse mellom materiell og praksis. Ulike praksisformer samsvarer med ulike materialitetsformer. Storbymennesker "passer" til betong og glass slik eskimoen "passer" til snø og is. Ulike

kroppstyper dannes gjennom å være virksomme i de ulike materialitetsfeltene. Eskimoens kroppsrepertoar kommer til kort i storbyen, og omvendt, storbymennesker kommer til kort i kulde og is.

Denne kroppstype er dannet gjennom en bestemt type *praksis*, en praksis i det materielle feltet. Forsåvidt som enhver er *aktør* i det materielle felt gjennom sin praksis, kan ikke aktørens repertoar tenkes uavhengig av det materielle feltet. For overhodet kunne handle og virke, må menneskekroppen og materiellet svare noenlunde til hverandre (Østerberg 1993:130).

Slik vil det være en forbindelse mellom materiell og praksis. Dette er imidlertid ikke nok. Det vil også finnes en forbindelse mellom en aktørs praksis og de andre aktørenes praksis, innenfor materiellfeltet.

For hver aktør med sin praksis står overfor *andre* aktører med deres praksis i det materielle feltet. De sosiale relasjonene formidles derfor dels gjennom den materielle praksisen, og gjennom det materiell feltet som praksis foregår i. Derfor må det sosiale samkvem være gjensidig bestemt av og bestemmende for det materielle handlingsfelt. Kort sagt: Sosialitet og materialitet må være to sider av samme sak – sosio-materien (Østerberg 1993:130).

Samfunnet og menneskene rundt oss stiller krav til oss med varierende styrke – og det gjør også de materielle omgivelsene vi virker i.

Materiellet stiller handlingskrav

Materiellet kan altså sees som en medaktør i vårt handlingsfelt. Vår samhandling består ikke av isolerte ansikt-til-ansikt relasjoner, men foregår i et materielt miljø som formidler betydninger og meningsinnhold. Materiellet bærer i seg stivnede betydninger som må fortolkes, i tillegg til at materiellet setter rene fysiske begrensninger på våre handlinger. I tillegg til meg selv er også andre virksomme i materiellfeltet. Det finnes altså andre tolkninger av materiellets meningsinnhold enn min egen.

Materiellet er utformet på en slik måte at det skal tjene en hensikt. "Alt materiell uttrykker bestemt menneskelig mening (hva naturen på sin side ikke gjør)." (Johansen, Tom 1992:113). Naturen bare "er der". Materiellet uttrykker en bestemt mening, og er utformet slik at det er ment å brukes på en bestemt måte. Heiser er for eksempel planlagt og utformet som en kasse man beveger seg inn i, for å bli fraktet fra en etasje på til en annen, på en rask og smertefri måte. Man må bevege seg inn i kassen og trykke på riktig knapp for at heisen skal utføre sin oppgave. Heisen må brukes riktig for at man skal bli fraktet dit man vil. Ved å bruke heisen på den rette måten fullfører vi den hensikt heisens byggere og planleggere har hatt.

Ved å tyde tegnene, følge stiene, bruke redskapene uttrykker vi de praktiske handlingsmønstrene i kulturen. Ved å ta materiellet i bruk på *den korrekte måten* uttrykker vi tradisjonene i samfunnslivet. All den kløkt og møye som er lagt inn i naturbearbeidingen skal tjene til å dirigere de framtidige handlingene (Johansen 1992:113).

I ethvert materiell ligger en indikasjon om riktig bruk. *Bruk meg riktig!* Stolen gir en indikasjon om hvordan man bør sitte i den. Koppens hank bør brukes, så

man ikke brenner seg på fingrene. Sykkelen lar seg best manøvrere når man sitter riktig vei på setet, og med nesen vendt fremover.

To use a spoon to get food to one's mouth is still, of course, the fulfillment of a function, through the use of an artefact that allows and promotes that function;...it *communicates the function to be fulfilled*. Moreover, that fact that someone uses a spoon becomes, in the eyes of the society that observes it, the communication of a conformity by him to certain usages (...) The spoon promotes a *certain way of eating* and *signifies that way of eating...and...signify even when they are not being used...* (Eco 1986b:59)

Et viktig spørsmål er hvor tvingende er materiellet. Legger materiellet deterministiske føringer på folk? Noen materielle omgivelser fremtrer klart som mer tvingende og deterministiske enn andre. Det er for eksempel få valgmuligheter når man kjører bil i de store trafikkmaskiner. Bilisten er henvist til å følge veibanen der den går. Havner man i feil fil eller glemmer en avkjøring på de store motorveiene, kan man risikere å måtte kjøre lang tid før man får kjørt av veien og snudd. Et sant mareritt. Jeg husker tydelig den årlige Osloturen til IKEA fra Sarpsborg da jeg var mindre. Min far husket aldri hvor avkjørselen til IKEA var, og resten av familien satt og speidet. Vi kjørte alltid forbi, hvorpå fire i kor skrek "der var det" - og vi snudde alltid på den samme plassen ti minutter unna. Du må følge strømmen videre, og prøve å kjøre av veien uten å være til bry for de andre. I en slik situasjon *tvinger* veien deg til å kjøre i gal retning av hva du ønsker. Veisystemet brukes korrekt, men du foretok et galt veivalg ved et tidligere tidspunkt. Veisystemet virker betydelig mindre tvingende når man er kjent med veien og området, og man er tilnærmet alene om å være på veien, for eksempel en søndagsmorgen. Når man er alene virker veibanen større og man får en bedre oversikt. Man kan bruke den tiden man trenger. I et slikt tilfelle kan veisystemet heller virke befriende. Det ligger en "frihet" i å kunne sette seg i bilen og kjøre dit man vil på kort tid. Per Otnes skriver:

Det er kanskje det mest fantastiske salgs-slagord for privatbilen at den lar seg selge, ikke bare som uavhengighet men som **frihet**. Fart, joda, det lar seg forstå (unntatt bilkø) men frihet, "frihet"! Som bilfører

begrenser friheten seg til å vri på et ratt – høyre, venstre eller rett fram på hvert hjørne – å "stå på" en pedal eller la være – og ellers et meget lite repertoar av knapper, pedaler, håndtak og instrumenter. Ellers er alt stilltiende, men materielt påtvunget, strengt forbudt og slett ikke fritt. Enkle ting som å reise seg og strekke på seg må man la helt være mens man kjører. Ikke engang et øyeblikks uoppmerksomhet er mulig (Otnes, Per 1992:13).

Bilen kan kanskje i beste fall sees som en *mulighet* for å kjøre dit man vil. Man *kan* reise fra A til B. "I bil slipper vi å passe rutetider, det er sant. Men friheten til å kjøre "når det passer" er stor for dem med mye fri tid, liten eller ingen for dem som har sin tid bundet på jobben – eller i kø til og fra den" (Otnes 1992:12).

Johansens poeng litt ovenfor er likevel at vårt samfunn så å si er blottet for materie og er gjennomsyret av materiell. Materiellet stiller så stramme krav at det kreative hos oss blir borte. Materiellet kan, på de ene siden, sies å bli standardisert, som vel er noe annet enn design. På den andre siden kan det hevdes at ethvert nytt design, etter en stund blir så vanlig og kjent for folk flest at det på en måte blir standardisert. Johansens poeng er uansett at man følger slavisk "bruksanvisningene" til de ulike materiell. Vi blir dermed passive konsumenter av materiellet, og skaper ikke noe i de omgivelser vi virker.

Revolverdreiemaskinen, bilen eller vaskemaskinen ser ikke forskjell på verken Per, Pål eller Espen Askeladd. Materiellet krever uniform betjening uansett hvem man måtte være. Det krever likhet. Selv om man fortsatt kan snakke om forskjellige bruksstiler...er dette kun ørsmå og underordnede krusninger på overflaten av den materielle likestillingen (Johansen 1992:133).

Å leve i en verden er å leve blant materiell. Det er her vi legger vårt erfaringsgrunnlag og hvor våre ferdigheter utvikles. Fra et slikt perspektiv kan det sies at våre liv i økende grad består i å ta slike ferdiglagde materiell korrekt i bruk.

Materiell–strukturer

Materiellet har en bestemt hensikt og er ikke plassert tilfeldig omkring. Materiell henger sammen med annet materiell og danner større helheter. Transportsystemet kan også her tjene som eksempel. Veisystemet er laget slik at de ulike veier flettes sammen ved rundkjøringer, avkjørsler, parkeringsplasser, lysreguleringer, tunneller og broer. Det er laget med tanke på at man skal kunne kjøre fra A til B på en mest mulig smertefri måte. Veisystemet er flettet sammen med øvrige trafikksystemer som tog og fly. De ulike trafikksystemene danner ulike *materiell-strukturer* som flettes sammen og igjen danner enda større strukturer (Østerberg 1993). Trafikksystemet flettes igjen sammen med andre strukturer i samfunnet, som for eksempel ulik vare- og tjenesteproduksjon. Tradisjonell produksjon av ulike produkter legges ofte i nær tilknytning til hvilken type transport som kreves for å spre produktene. Ulike næringer er avhengige av at deres produkter kan sendes raskt, eller de er avhengige av å motta ulike varer raskt. Det er i forhold til flyplassen skjedd en tilvekst av nye virksomheter, som er avhengig av å være lokalisert nærme flyplassen. Posten og selskaper som driver med forsendelser av frakt har for eksempel etablert seg med store lokaler i nær tilknytning til flyplassen.

Ved Oslo Lufthavn er ankomsten fra selve flyet videre til ankomsthallen i de fleste tilfeller organisert slik at man med rulletrapp beveger seg et nivå opp, rett etter man er steget ut av flyet. Man beveger seg på nivået over den korridoren man bruker når man går ut til flyet ved avreise. Man kommer så opp på nivået over avgangsterminalene, og det er mulig å se ned på de som skal ut og fly. Det er ingenting som forteller deg hvilken vei du skal gå i det du kommer fra flybroen til selve terminalen. Man er overlatt til andre passasjerer som har klart å orientere seg hvor man er på flyplassen, og som kanskje har vært der før. Jeg har snakket med arkitekter som mener dette er en litt klønete konstruksjon. Den mest nærliggende løsningen på problemet er å bruke skilt og piler, men det kunne også vært løst ved å konstruere en svak helning nedover den veien man

ønsket å lede passasjerbevegelsen. Dette ville signalisert den retningen man skulle gå. Eller er dette, som nevnt innledningsvis, nettopp hva Knut Kjelstadli kritiserer når han hevder at fysiske planleggere og arkitekter overvurderer hvor tungt det materielle miljøet former menneskelivet (Kjelstadli 1993:35).

Ankomsthallen befinner seg på det siste og laveste nivået. Det er her man henter sin bagasje og man går gjennom toll- og passkontroll. Man må med andre ord fra man går ut av flyet bevege seg fra midtnivå til øverste nivå, og deretter til nederste nivå. Alle forflytningene opp og ned er i hovedsak med rulletrapper, og på øverste nivå er det ved lengre strekninger mulig å bruke rullefortau. Passasjerbevegelsen blir da slik at man må ta rulletrapp en etasje opp, gå eller i noen tilfeller bruke rullefortau, og til slutt bevege seg ned to etasjer for å komme til bagasje- og ankomsthallen. Man blir ledet gjennom tunneller og sluser til selve ankomstområdet. Avstanden fra ankomstgaten ytterst på terminalene til selve ankomstområdet er 400 meter. Er man uheldig og ankommer ytterst på innenlandsterminalen og skal videre med et fly som befinner seg ytterst på utenlandsterminalen, eller omvendt, er avstanden 800 meter, altså et godt stykke å gå. Det er lange avstander, og lite informasjon om hvor man skal gå og lignende (Er vi i transithallen? Er vi nødt å sjekke inn på nytt?). Rulletrapper og rullefortau starter automatisk ved hjelp av elektroniske følere og går i én retning. Det blir med andre ord umulig å bevege seg *motstrøms*, i tilfelle man har glemt noe i flyet, mistet noe på veien eller lignende. Rulletrappene er raske og kan ved trengsel være vanskelig å stige på og av. Jeg har sett eldre mennesker som har hatt store ubehag ved påstigning av rulletrappene, og eldre som har ramlet i rulletrappen. Det at noen blir skremt av rulletrapper kan nesten virke komisk for mennesker som er vant med å bruke rulletrapper. Materiellet *krever* at du bruker rulletrappen og beveger deg i den anviste retningen. Det er den eneste veien man kan bevege seg.

Prosjekt, faktisitet og situasjon

Østerbergs begreper om *prosjekt*, *faktisitet* og *situasjon* kan være med å klargjøre hvordan våre møter med det fysiske miljøet, som for eksempel flyplassen, varierer med tid på døgnet, hvilke gjøremål vi har og kjennskap til lokale forhold.

Prosjekt er menneskelig virksomhet. Dette være seg om virksomheten er vane eller planlagt. Det er uansett et utkast eller en mulighet til å forandre omverdenen. Prosjektet etterlater seg spor som er enestående i sitt slag, for eksempel store kunstverk, eller mer dagligdagse handlinger som for eksempel å bære ut søppel. Prosjektet er et svar på omgivelsenes henvendelse og er ikke på noen måte tilfeldig. Ønsker jeg å bruke flytransport er det fordi det finnes fly, flyplasser, rullebaner, flyvende personell o.s.v. *Situasjonen* er møtet mellom et prosjekt og omgivelsene. Situasjonen avhenger av prosjektet, og omvendt.

Prosjekt og situasjon danner hverandre gjensidig. Det er bare ut fra bestemte, særskilte prosjekter at omgivelsene viser seg som de eller de bestemte, særskilte situasjonene – for bilføreren fremtrer bylandskapet med visse muligheter og hindringer, for syklisten med andre, og for fotgjengeren med atter andre (Østerberg 1990:67).

Det er gjennom våre prosjekter vi opplever omverdenen, og dermed gjør omverdenen til en situasjon.

Flyselskapene opplever et økende antall såkalte "vanskelige" passasjerer. Passasjerer som drikker for mye alkohol og blir brysomme, bryter røykeforbud eller som også i noen tilfeller går til fysisk angrep på flypersonell. Dette kan godt tenkes å være et resultat av at flyselskapene effektiviserer og økonomiserer ved å plassere så mange seter inn i flyene som mulig. Man sitter som "sild i tønne". Vår habitus tilsier at vi trenger et visst armslag, et armslag som er kulturelt betinget. Når dette armslaget blir for lite føler vi de andres nærvær som

påtrengende og tyngende. Trengsel og overbefolkning er *faktisitetserfaringer* som får oss til å føle oss overflødige. Man kan føle en fiendtlig stemning blant passasjerene. De fleste av oss som har prøvd å spise et måltid mat på et fly vet hvilken balanse og kroppsbeherskelse som kreves.

Umberto Eco har beskrevet dette i essayet "How to eat in Flight" (Eco 1998).

A simple journey by air a few years ago (round trip to Amsterdam) cost me in the end two Brooks Brothers neckties, two Burberry shirts, two pairs of Bardelli slacks, a tweed jacket bought in Bond Street, and a Krizia waistcoat. All international flights observe the commendable ritual of serving a meal. But, as everyone knows, the seats are narrow, the tray likewise, and the ride is sometimes bumpy (Eco 1998:13).

Bevegelse i rommet som ren transport, hvor man ønsker man var fremme, hvor det begynner å krible i beina og det nesten blir uutholdelig, da melder feltets *faktisitet* seg. Trangere seter, mindre armslag, ingen mulighet for de som ønsker å ta seg en røyk, dårlig luft og støy kan få folk til å gjøre ting de kanskje under andre omstendigheter ikke ville gjort.

Noen flyselskaper har riktignok i konkurransen om passasjerene begynt å annonsere for bedre seter og bedre bein plass. "Reis med oss, og ta med deg dine bein". Annonsene retter seg først og fremst mot de forretningsreisende. Det koster mer penger å få plass til beina sine. En del flyselskaper har innført en klasse mellom den tradisjonelle økonomi- og businessklassen. Dette vil være en klasse hvor man har tilgang til de samme romslige setene som finnes på businessklasse, men hvor servicenivået ellers er det samme som man finner på økonomiklasse.

Våre evner og ferdigheter er ikke fastlåst en gang for alle. Det er rom for å forandre ferdighetene. Det vil ikke si at det er *bare* "øving som gjør mester", men innenfor mange områder kan man tilegne seg tilstrekkelig kunnskap.

I vår tekniske hverdag har vi akkurat nok kunnskap til å kunne gjennomføre de oppgaver som møter oss i vår daglige livsførsel. Men vi

er hjelpeløse overfor det minste uhell eller den minste uforutsette hendelse, enten strømbrudd eller en defekt vaskemaskin. Vi nøyer oss med denne type bruksforståelse og kan gjøre det (Johansen 1992:133).

Man er ikke avhengig av et spesielt talent eller uvanlige begavelser for å ta seg frem på en flyplass. Det er i stor grad bare reising som gir deg kompetanse i å beherske flyplasser og forstå dens koder og språk. Folk som reiser mye og tilbringer store deler av dagene i slike moderne miljøer vil da også tolke og forstå disse miljøene bedre enn andre. De er bedre utrustet til å manøvrere i slike miljøer. Det er ikke slik at alle fortolker og forstår det samme ved sine omgivelser. Man trenger en type kunnskap og en viss trening i å "lese" og forstå slike miljøer.

Flyplasser er trafikknutepunkter og en arenaer for slike møter mellom prosjekt og omgivelser. Aktørene er der med sine ulike prosjekter. Noen er der for å ta avskjed med noen, andre for å møte noen som har vært på reise, noen er der for å reise på ferie, mens andre er på forretningsreise. Noen jobber der og tilbringer store deler av dagene der. Noen forretningsreisende er der nesten daglig, og kjenner flyplassen ut og inn, mens andre er der for første gang. Prosjektene er mange og arter seg derfor ulikt. På flyplasser er det som ellers i trafikken, og store deler av resten av samfunnet, *rushperioder* (Østerberg 1998:60). Fortetningen av mennesker er høy og de ulike prosjektene går på en måte på tvers av hverandre. De andres nærvær og prosjekter tar opp plass og er i veien for ditt prosjekt. I tillegg til de andres prosjekter stiller den fysiske utformingen av plassen krav til de ulike prosjektene. Lange køer og en stresset atmosfære setter våre ferdigheter og evner på prøve. Våre omgivelser *krever* av oss. Den reisevante som kjenner flyplassen og dens rutiner vil antakelig oppleve en slik situasjon som lettere å bære enn en som er der for første gang og føler seg rådvill. De som liker å fly føler flyplassen som frihet og de nyter å være der. Den førstegangsreisende vil kanskje føle seg ubekvem, og overlatt til seg selv. Vi er alle utstyrt med visse evner og ferdigheter. Mine ferdigheter og evner som "reisende" kan overskrides. Det er når våre ferdigheter i en situasjon ikke overskrides vi føler det Østerberg kaller *faktisitet* (Østerberg 1990:66-68). Det er når vi som reisende ikke vet hvor vi skal gå, hva "gate, seating, no-show,

check-in, lounge, boarding-pass” betyr, eller vi ikke vet hvilken kø vi skal stå i, at vi kjenner kroppens faktisitet. Vi føler oss utilpass med situasjonen. Slik vil de ulike menneskene føle faktisiteten ved forskjellige anledninger. En stresset dag på flyplassen kan være et mareritt for den førstegangsreisende, mens den reisevante på den andre siden manøvrer seg med letthet gjennom de ulike hindringene. Man overskrider det sosio - materielle feltets faktisitet, og man er godt *situert*. Materiellet vil altså ha ulik betydning for de ulike aktører.

Dyktighet på et område er ensbetydende med erfaring av velformet handlingssituasjon, den dyktige kjenner seg vel til pass, og har, med Marx’ uttrykk, *tilegnet seg* et utsnitt av verden, gjort det til sitt eget og i og med det avdekket visse sider ved verden (Østerberg 1990:68).

Å føle seg vel med situasjonen og omgivelsene blir avgjørende med tanke på å være godt situert. Usikkerhet og uvitenhet i forhold til prosjektet bidrar til at man føler seg malsituert. Språket spiller en vesentlig rolle i hvor godt man føler man behersker situasjonen. Språket ditt *avslører* deg. Forskjellige dialekter verdsettes på forskjellig måte (Thompson, John B. 1984). Thompson beskriver en analyse av Bourdieu hvor ”sentrum” utøver makt ved at for eksempel offentlige dokumenter er skrevet på en type språk, eller ved at ulike skriftspråk og dialekter ikke er offisielt anerkjent. ”Sentrum” legger i dette tilfellet premissene for hvilket språk som gjelder ved å bare anerkjenne ett språk⁷. Min erfaring er at det ikke er riktig som Kjetil Jakobsen skriver i innledende essay til Bokklubben Kulturbibliotekets utgave av Pierre Bourdieus ”Distinksjonen”.

Han var født i 1930 i en landsby sørvest i Frankrike, nær spanskegrensen. I dette området taler man en dialekt som for andre franskmenn virker komisk (Østfolds- og Hedmarks-dialekt pleide ha en liknende effekt i Norge, men her rører vi ved en viktig kulturell forskjell. I Frankrike har ingen dialekter status, for å bli tatt på alvor må man tale normalisert) (Bourdieu 2002:xviii).

⁷ Dialekten avslører også den unge sosiologstudenten fra Østfold, som sosialiseres raskt og skjønner at ”bilær” og ”båtær” i en rekke situasjoner i hovedstaden blir ”feil”, om man prøver å gi et annet inntrykk enn den enfoldige ”Raymon ne`ænte Frekstad”.

Østfolds-dialekten *har fortsatt* i en del sammenhenger en stigmatiserende effekt (Selv om toleransen i forhold til dialekter har økt i det norske samfunnet de siste årene). Dialekt avslører hvor man kommer fra, og noen dialekter er høyere ansett enn andre.

A language offers many different ways of saying things. (...) In a society divided into classes, variations in accent, syntax and vocabulary are socially marked (as distinguished or vulgar) and mark the speaker who employ them (Thompson 1984:51).

Det er også i et slikt perspektiv avslørende i hvilken grad man behersker utenlandske språk, som for eksempel engelsk og fransk. Flyplasser og reising mer generelt krever i mange tilfeller at man behersker et annet språk enn norsk, oftest engelsk.

Det er derfor avgjørende å kunne beherske engelsk og det særegne språket som brukes på flyplasser for å føle seg godt situert. Å blottlegge sine språkmangler og uvitenhet om denne flyplass-sjargongen bidrar til at man føler seg malsituert og uvel med situasjonen. Det er ubehagelig å være den som ikke forstår det "alle" andre forstår.

Makt

"Arkitekturen og arkitekter er mer maktfull enn noe annet jeg umiddelbart kan tenke på" skriver, som nevnt, John Pløger (Pløger 2003:14). Arkitekturen er noe vi ikke unnslipper. Arkitekturen møter oss og er noe vi i høy grad må innrette oss etter. Arkitekturen foreslår bruksmåter som i mer eller mindre grad er determinerende for våre handlinger. Arkitekturens former kan være undertrykkende, men også befriende. Arkitekturens maktfullhet viser seg i Oslo Lufthavns tilfelle spesielt ved to måter. Den første ved at sikkerhetsnivået er høyt og at flyplassens brukere kontinuerlig overvåkes. Det foregår en

disiplinering av brukerne hvor arkitekturen er en medaktør i denne disiplineringen. For det andre er arkitekturen med på å signalisere noen verdier. Flyplassen fremstår som et bygg som er tilpasset en type mennesker, og hvor noen andre ikke har like muligheter til bruk av bygget. Flyplassens estetikk, dens fysiske utforming av brukerløsninger og image, bidrar til at flyplassen ikke er "ment" for alle, men i hovedsak er de raske og vellykkedes tumleclass⁸.

Disiplinering

Det første skiltet som møter deg når du ankommer Oslo Lufthavn forteller at du er velkommen til Oslo Lufthavn og at lufthavnen er et overvåket sted.

Østerberg (1998) lister opp fire sedimenter som Oslo består av, hvor det ene er det disiplinære. Det disiplinære sedimentet hos Østerberg består av staten, markedet og undersåtten. Staten er den mektigste ved at markedet er regulert av staten gjennom subsidier, bevilgninger og monopol. Undersåtten er nederst og "...gjenstand for *disiplinære* virkemidler" (Østerberg 1998:53). Staten disiplinere sine undersåtter på ulike vis. Overvåking av hva undersåttene foretar seg i sine virksomheter blir i et slikt perspektiv viktig. Brede gater og åpne torg gir mulighet for oppsyn. Det er øvrigheten gjennom for eksempel politi, skole og kirke som utøver kontrollen med undersåttene. Ny teknologi gir nye muligheter, og i mer moderne samfunn er det naturlig å nevne overvåkingskameraer. Ved å bruke mange kameraer utplassert på forskjellige steder kan man sitte på *ett* eller få steder og se hva som foregår. Det kreves spesialisert personell som har kompetanse innenfor både installering av slike kameraer og trening i å bruke slik overvåking. Michel Foucault beskrev dette ved hjelp av det Panoptiske tårn, et system opprinnelig for å regulere fengsler. Det panoptiske systemet er et observasjonssystem som gjennom et sentralisert blikk virker disiplinerende på de som utsettes for systemet. Den som observeres ser ikke den som observerer. Det blir derfor et asymmetrisk forhold hvor den som observerer ikke alltid trenger å være tilstede, fordi den observerte ikke vet

⁸ Dette vil bli mer utførlig beskrevet senere i teksten.

om den som observerer er tilstede eller ikke. Det er Øyet som ser uten å bli sett (Foucault 1979:171). Virkningen av Panoptikon blir derfor:

At den innsatte stadig skal vite sig synbar- for dermed fungerer makten automatisk. Bevokningens virkninger er permanente, selv om den som handling betraktet ikke pågår uavbrutt. Maktens fullkommenhet gjør at det nærmest blir overflødig å bruke den. Dette arkitektoniske apparat skal bli en maskin som skaper og oppebærer et herredømme som er uavhengig av den som utøver det. Kort sagt: Hovedhensikten med *Panoptikon* er å skape en situasjon hvor de innsatte selv danner grunnlaget for herredømme, de lever under. (Foucault 1977:180-181 *her i* Tonboe 1993:447).

Panoptikon blir et system som disiplinere de innsatte. "Alt er velordnet og fredelig uten synlig eller hørlig tvang eller vold" (Tonboe 1993:447).

Gardermoen er utstyrt med en rekke kameraer på ulike steder. Det sies at kameraene skal dekke alle områder på selve flyoppstillingsplassene og i terminalbygningen. Det er altså både reisende og ansatte som blir overvåket gjennom disse kameraene. For ansatte og reisende virker det disiplinere å vite at man er overvåket. Det er i en slik situasjon likegyldig om det *faktisk* finnes kameraer eller at det ikke er noen som overvåker hvert steg man tar. Hensikten er oppnådd når passasjerene og de ansatte hele tiden opptrer som om de ble overvåket.

Terminalbygningen er utformet slik at man må gå gjennom "sluser" for å komme til avgangsområdet. Først må man til innsjekkingsskrankene. Her må man legitimere seg for flyselskapene. Flyselskapene må betale bøter om det viser seg at passasjerer med deres fly ankommer et land uten pass. Alle passasjerene og ansatte må gjennom en sikkerhetssjekk for å komme ut i selve avgangsområdet. Før var det vanlig at man bare sjekket utenlandsreisende, men økt oppmerksomhet omkring terror har ført til at myndighetene også har internasjonale krav om å sjekke innenlandsreisende og ansatte. I sikkerhetssjekken må alle gå gjennom en metalldetektor. Alle gjenstander av metall må fjernes før man kan passere. Håndbagasjen sendes gjennom en røntgenscanner for å sjekke innholdet. Til sist må boardingkortet sjekkes om

man skal utenlands. Dører ut til *gatene* og til andre områder på flyplassen er stengt for personer uten nøkkelkort. Er man først kommet ut i avgangsterminalen for utenlandsreisende kommer man seg verken tilbake eller ut noen steder. Man er henvist til å oppholde seg i denne "hermetisk" lukkede tarmen. Terminalen for avgang er utformet slik at man føres med *passasjerstrømmen*. Man følger strømmen gjennom de nevnte slusene, og man har ingen andre steder å gå. Det er for eksempel få muligheter til å sette seg ned mellom innsjekkingsskranken og sikkerhetssjekken. Her skal man være i bevegelse og *flyte* med passasjerstrømmen. Arkitekturen og utformingen "tvinger" menneskene til å handle på en bestemt måte. Prøver man å bevege seg utenfor strømmen, møter man stengte dører eller vektere som gir inntrykk av "her skal ikke du være". Når man beveger seg i en slik regulert strøm føler man ufrihet i situasjonen, det vil si at man føler situasjonens faktisitet. Man kan ikke bevege seg fritt. Overalt finnes kameraer og representanter for øvrigheten som har som oppgave å regulere og koordinere menneskenes bevegelser, slik at de standardiseres og normaliseres. Man blir rettleidet slik at man følger strømmen.

Økt fokus på sikkerhet er ønskelig for å redusere faren for terrorhandlinger. På den annen side er den massive økningen i overvåking problematisk. Man ønsker ikke et samfunn hvor man overvåkes i alle situasjoner. Hvilken pris man er villig til å betale for økt sikkerhet, er et tilbakevendende dilemma.

Kapittel 4. Tyngsler og avlastning

Mange av de reisende på flyplassen vil erfare å bli slitne eller at deres ferdigheter ikke strekker til. De vil føle tyngsels erfaringer i forhold til det sosio-materiellet handlingsfeltet som flyplassen representerer. Mange vil på den andre siden føle at de mestrer miljøet og at reisen kan virke befriende. Det vil være muligheter for avlastning for de reisende på flyplassen⁹.

Tyngsels erfaringer

Tyngsler eller tyngde er erfaringer alle mennesker har gjort. Det er påkjenninger som er felles for alle som beveger seg i et høyt fortettet sosio-materielt miljø. Påkjenningene erfares av alle samfunnslag, men graden av slike påkjenninger er ikke likt fordelt mellom samfunnslagene.

Tyngsler er faktiskitetserfaringer. Å være vil alltid innebære å stå overfor en verden skapt av andre. En verden som ikke kan unnslipest, som vi må ta innover oss og som virker inn på våre handlinger og valg. Situasjonene vi befinner oss i gir i ulik grad mulighet for handlinger. Vår frihet er å være i situasjonene og få bekreftelse på mulighetene for ulike valg. Mulighetene for valg i situasjonene avhenger derfor av hvem vi er og hvilke grenser som er opptrukket, både som normer og som fysisk miljø. "Disse grenser er *faktisiteten* ved vår tilværelse, det som vår frihet og vår virksomhet overskrider når den retter seg mot en oppgave eller svarer på en fare i verden" (Østerberg 1998:27). Samfunnets normer og det materielle miljøet setter naturligvis grenser for hva som kan gjøres. Vår egen utrustning som for eksempel evner, ferdigheter og sosial status er også faktorer som skaper ulik grad av faktiskitetserfaringer.

⁹ Kapitlet bygger på min artikkel "Tyngsler og avlastning ved Oslo Lufthavn – Gardermoen" (1999).

Faktisiteten gjør seg gjeldende når man står overfor situasjoner som setter begrensninger på mulighetene for å velge og handle som man vil. "En fri lykkelig handling merker ikke kroppens faktisitet, denne bare overskrides. Den mislykkede eller tvungne handling merker faktisiteten, som ved sykdom, tretthet og slit, eller ved underkuelsen" (Østerberg 1998:28).

Rushtrafikk

Østerberg tar for seg rushtrafikk som egen erfaring av tyngsel. Alle kjenner slitet ved å reise både med kollektivtransport og med bil. En stappfull buss uten sitteplass hvor man kjenner de andres påtrengende nærvær føles som et slit. Her føler man at hver og en av de andre er en for mye. Det føles også slitsomt å stå oppreist i en slingrende T-banevogn hvor man står tett i tett med de andre. Temperamentet stiger når områder føles som trange. Det er trengsel og man får følelse av at det hersker en amper og fiendtlig stemning. Noen tar opp sin plass med den største selvfølgelighet, mens andre føler de er forpliktet til å unnskyldes at de er til. Noen er fullstendig nærværende, mens andre sitter i egne tanker. Man tenker på noe annet for å slippe å ta innover seg tyngselen ved en slik opplevelse. Bilister er fri for opplevelsen av de andre kroppenes umiddelbare påtrengende nærvær. Det er likevel trangt om plassen. Det føles lite lystbetont å stå i kø med bil etter bil foran seg.

Flyplasser har sine rushperioder. Det er betydelig mer trafikk fredag og søndag kveld enn resten av uka. Rushperiodene er også i stor grad bestemt av høytider. Dagene før og etter jul og påske er perioder med mange reisende. Tid på dagen spiller også en rolle. Det er langt flere folk på morgenen og ettermiddagen enn resten av døgnet. Fortetningen på flyplassen er i slike perioder høy. Man føler at uansett hvor man befinner seg på flyplassen er det mennesker. Toalettene er trange, ingen sitteplasser er å oppdrive, på de ulike restauranter er alle bord og stoler opptatt og så videre. Man tenker kanskje at man skulle ha reist tidligere eller en annen dag – "du skulle ikke vært her!" (Østerberg 1998:66). Andre viser oppgitthet over myndighetene fordi "de ikke bygde en flyplass som er i stand til å håndtere slike store mengder passasjerer."

Man føler en oppgitthet over situasjonen. Man er sperret inne på dette området og det er ikke noe sted man kan "rømme bort", det er folk og sperrer overalt.

Fortetningen bli betraktelig høyere på dager som er preget av forsinkelser og liten regularitet. Slik blir de andre reisende et påtrengende element og reisen blir et *slit*. De andres nærvær virker tyngende. Det er fullt av mennesker overalt. Man prøver å finne seg et hjørne eller en plass ved en vegg, som kan gjøres til "sitt område". I ethvert samfunn er det en slags grense for hvor stort armslag man trenger. Det er en del av vår habitus. Uten et slikt armslag føler vi oss hemmet. De andre kommer oss for nær. Vi ønsker å komme oss bort! Ventetid er dødtid, og virker meningsløs. Det virker også som en nervepåkjenning at det er manglende informasjon fra myndigheter og flyselskaper, eller uvisshet om når man kan reise. Man kjenner følelsen av avmakt. Alle er fremmede for hverandre, og alle har som mål å komme seg bort. Man føler vemmelighet over situasjonen. Man er innesperret i denne "hermetiske" tarmen hvor det ikke er noen steder å gjøre av seg, og i uvisshet om hvor lenge.

Køer

Kødannelse oppstår når det er knapphet i fortetningen. Noen kødannelse er organiserte, de er et resultat av planlagt kødannelse og forholdene er lagt til rette for dette. Man installerer et kølapp-system, det er gjerdet som skiller, vektere eller annet spesialisert personell som holder orden på køene. Andre kødannelse er mer spontane. Østerberg skriver "køtid er ventetid, ventetid er dødtid" (Østerberg 1998:69). I køen fratras man de personlige egenskaper, og alle er et nummer i rekken. Alle er til overs, og hver og en hadde helst sett at alle de andre ikke var tilstede. Det er å foretrekke at de andre forsvinner fra køen. "Det er i min interesse at du forsvinner". Kø er det motsatte av fellesskap. Det hersker derfor ofte en amper stemning i slike køer. I tilfeller hvor det er et begrenset antall av det godet man ønsker, kan en slik fiendtlig stemning føre til regelrett slåssing. Man går til kamp for å realisere det man er kommet for. Østerberg nevner drosjekø som et eksempel på en slik fiendtlig kø.(Østerberg 1998:69)

Køer dannes i stor grad på et fortettet område som en flyplass. En flyplass som Gardermoen er utformet med tanke på sirkulasjon av mennesker. Noen ankommer, mens andre flyr av gårde. Det er en strøm som til visse tider er tykkere, men som hele tiden skal *inn* og *ut* av systemet. Når omstendigheter gjør det slik at man ikke kommer seg ut av systemet oppstår spesielt store kødannelser. Det er ofte kø foran innsjekkingssranken. Man kikker over området for å finne den korteste køen. Man oppfatter ofte ikke at det er kø fordi hele området er fylt av mennesker, og man ser bare en masse. En følelse av oppgitthet veller fram ved det første møtet med flyplassen. Videre er det i rushperioder ofte kø ved sikkerhetsjekken. Man går rett fra en kø til en annen. Følelsen av å være et nummer i rekken fullbyrdes ved at sikkerhetsvakten myndig uttaler "Neste!" Køer kan sies å være en selvfølgelig del av flyplassens rutiner. Reiser man i rushperioden er det ofte køer overalt. Det er kø ved innsjekking, ved sikkerhetssjekken, ved informasjonsskranker, ved kiosker og restauranter, og når man skal gå om bord i flyene. Man merker tyngselen ved å stå oppreist i kø, på et hardt underlag, over lang tid. Kroppen trenger hvile og man ser etter en plass hvor man kan sitte. Om flere reiser sammen kan man bytte på å stå i noen av køene.

Kø oppfattes umiddelbart som fravær av fellesskap, men det kan også tenkes at køer forvandles til et fellesskap. I en situasjon hvor det er kanselleringer og store forsinkelser kan det for eksempel tenkes at en kø foran informasjonssranken til SAS, forvandles til et slikt umiddelbart fellesskap. Alle i køen er opptatt av om de for eksempel får dekket hotellutgifter. Køen blir i et slikt tilfelle en flokk som har noe til felles i det at flyet deres ikke går. Dette kan utløse prat og diskusjon, og et brudd på den anonymiteten som ellers kjennetegner passasjerenes forhold til hverandre. Man føler at man har "en sak" til felles, "vi" mot flyselskapet.

Støy

"Støy er meningsløs lyd, mens tale og musikk er lyd som oppbærer en mening eller et prosjekt" (Østerberg 1998:70). Flystøy er selvfølgelig vanlig på en

flyplass. Inne i terminalen er det liten støy fra flyene fordi det er godt isolert. Utenfor terminalen er flystøyen plagsom og kan til tider være en påkjenning. Det er nødvendig med hørselsvern eller beskyttelse mot støyen.

Stillhet er fravær av lyd, både meningsløs lyd og meningsbærende lyd. Gardermoen proklamerer å være en "stille flyplass". Høytaleranlegget er konstruert slik at annonseringer av ombordstigning, ny avgangstid og lignende blir sendt ut i det området hvor flyet står, og ikke over hele flyplassen. Dette er gjort for å prøve og redusere belastende støy. Det kan være slitsomt å høre alle annonseringer selv om dette er en meningsbærende lyd. Men, man vet jo aldri – "gjelder dette oss?" Det forsterker den usikkerhet og frykt mange føler. Om arkitekturen i Barcelona lufthavn skriver Manuel Castells:

No cover up of the fear and anxiety people feel in an airport... In the middle of the cold beauty of this airport passengers have to face their terrible truth: they are alone, in the middle of the space of flows, they may lose their connection, they are suspended in the emptiness of transition. They are literally in the hands of Iberia Airlines. And there is no escape (Castells, Manuel 1996:421).

På et så høyt fortettet område vil det også være kjente lyder som skrangling i kopper og glass, eller mennesker som prater. Dette er lyder som vitner om at det foregår hverdagslig virksomhet. En mur av lyd eller en summing ligger som et bakgrunnsteppe, og virker som kjente lyder på de fleste mennesker. Slik bakgrunnstøy kan også være et belastende element. Man merker ikke summingen umiddelbart, men så fort summingen forsvinner kjenner man hvordan stillheten virker. "Å, så deilig" sier man når for eksempel en vifte blir slått av, uten at man la merke til lyden fra begynnelsen.

Mulighet for avlastning

Materien er ikke bare tyngende, den gir også passasjerene mulighet for avlastning. Avlastningen er faktisitetens motstykke. Avlastningen er en frihetserfaring. Det er når faktisiteten overskrides vi merker frihet.

Avlastning fra fysisk slit

En reise kan altså virke strevsom. Kjør, de andres påtrengende nærvær, støy og lignende virker tyngende. Oslo Lufthavn – Gardermoen er utformet på ulike vis for å dempe slike erfaringer av tyngsel ved flyreiser. Reisen skal gjøres så lite tyngende og strevsom som mulig¹⁰. Teknologiske fremskritt gir ofte nye muligheter til å forme vårt fysiske miljø for å minske graden av tyngsler. Det er mulig å bygge i høyden og å bruke heis, slik at man slipper å gå i trapper. Videre utvikles "kollektive goder" som for eksempel vanntilførsel og strømforsyning, slik at ulike gjøremål blir lettere å utføre. På flyplassen finnes rullebånd i utenlands- og innenlandsterminalen. Dette er innrettet for at man skal slippe å gå. Det er ca. 400 meter fra sikkerhetsjekken til de *gatene* som ligger lengst bort. Rullebåndene er installert med tanke på at det er slitsomt å gå bortimot en halv kilometer til *gaten*. Det er også heiser og rulletrapper slik at man kan komme seg til og fra de ulike plan uten å måtte gå trapper, og det er sitteplasser ved *gatene* hvor man kan sitte og slappe av til flyavgang. Ulike kunstverk er plassert på forskjellige steder, for eksempel "lyddusjer"¹¹. De ser ut som store paraplyer, og når man står rett under hører man ulike lyder. Lydene er for eksempel fuglekvitter, barnelatter, en sildrende bekk, musikk og lignende. Intensjonen er at slike kjente lyder skal virke avslappende og trygge. Dusjen er innrettet slik at man må stå rett under den for å høre lyden, og de som ikke er rett under den hører ingen lyder. Det finnes rom man kan låne som er lydtette, hvor man kan slappe av uten forstyrrende lyder. Det finnes også bønnenrom hvor man kan være i fred. Flyplassen har også egen prest som man kan ta

¹⁰ Se også "Den friksjonsløse reisen" under.

¹¹ Kunstnerisk utsmykning er mer utførlig utdypet senere i oppgaven.

kontakt med, og som kan bistå ved situasjoner som for mange kan være vanskelige. Det er også laget små lekeavdelinger for barn, slik at foreldrene "får fri" en liten stund. Alle disse rommene eller avdelingene er konstruert for å redusere erfaringen av tyngsel ved reisen.

Tematiserte miljø

Det er også ulike kafeer og butikker i terminalbygningen. Kafeene og restaurantene er mange og ulike. Gottdiener beskriver restauranter som tematiserte miljø (Gottdiener 1997). De ulike kafeene og restaurantene på flyplassen kan sees som slike tematiserte miljøer innenfor det overliggende tematiserte miljøet – flyplassen. Kafeene er tematiserte ved at de har spesielle kjennetegn som faller inn under ett tema. Det finnes for eksempel en sportsbar hvor interiøret og dekoren viser til ulike idrettsgrener. Det er flagg, vimpler, sportsutstyr, kjente idrettsmenn og lignende som pryder vegger og tak. Sportssendinger blir sendt på en tv, og man har tilgang til alle sportskanaler. Det er også en egen Internett-kafé, hvor det er plassert en rekke datamaskiner som kan koble seg opp mot Internett. Her kan man få ladet sin bærbare pc og lese tidsskrifter som omhandler Internett og data. Slike kafeer og restauranter kan virke som lommer for avlastning. Røykere kunne tidligere gå til ulike steder for å røyke. Slike steder finnes ikke lenger. Er man først kommet inn i terminalen finnes det ikke lenger noen mulighet for å ta seg en sigarett. De ulike temaene ved de ulike kafeene og restaurantene appellerer til ulike grupper blant de reisende. Det kan virke avlastende og befriende å komme til et sted man er "trygg", og hvor man er i kjente omgivelser. Butikker kan også virke avlastende, om man ser shopping som en slags atspredelse. Tax-free priser på ulike varer kan gjøre shoppingen mer fornøylelig.

Avlastning fra konfrontasjon

De andres påtrengende nærvær er beskrevet ovenfor. Likevel trenger mennesker interaksjon med andre. Konfrontasjonen er et møte mellom to friheter, hvor det ideelt søkes at de to frihetene bekreftes, og ikke hvor den ene friheten underlegger seg den andre. Konfrontasjonen fordrer at vi engasjerer oss, og møter den andre med argumenter, og at vi er med på å bekrefte den andres frihet. Konfrontasjoner kan derfor være tyngende. Konfrontasjonen med

ansatte på flyplassen, ved innsjekking og lignende, kan sees som et tyngende element ved reisen. En reise innebærer også ofte en følelse av "uro". En slik følelse kan for eksempel være et utslag av en viss utrygghet, og uvitenhet om hva som venter "rundt neste sving". Reisen kan i tillegg være forbundet med en viss fare, flykatastrofer og terrorhandlinger skjer jo fra tid til annen. Det kan også være at man er uvant med å reise. Man kjenner for eksempel ikke alle de ulike begrepene de ansatte bruker. De ansatte er på den annen side trent og opplært i hvordan en reise kan oppleves som utrygg, slik at de for eksempel skal tilstrebe å bruke språk som er lett å forstå. Nye elektroniske innsjekkingsmuligheter gjør også at slike konfrontasjoner med de ansatte blir færre.

Det kan også være slik at man gjennom massen kan gjemme seg bort. Man er *anonym* for de andre, en i mengden. Man er en reisende blant flere, og man kjenner ingen. Man er bare et element i den tallrike strømmen. Det er for eksempel mulig å reise jorden rundt uten å konfronteres med noen andre. Moteindustrien bidrar for eksempel til at de fleste i stor grad kler seg likt. Man er like, og gjennom denne uniformeringen forsvinner de særegne trekk. Man blir en i massen.

Avlastning kan også skje ved at en kobler seg fra de andre og seg selv, ved at man inntar et arkitektonisk eller estetisk blick på sosiomaterien (Østerberg 1998:92). Man kan betrakte det arkitektoniske ved flyplassen, lese dens ulike temaer og man kan betrakte de ulike kunstverk som finnes der. Materien virker da befriende. Gardermoen flyplass er en luftig og åpen flyplass hvor man har brukt mye tre og glass. Dette gjør også terminalbygningen lys. Valg av materiell og utforming gir også uttrykk for en slags "renhet". Man føler bygget som "rent". Runde former i taket, på stolpene og på interiøret virker "friere" og luftigere. Slik kan begynnelsen på feriereisen virke som en del av "ferieopplevelsen". Kunst og utsmykning er ment som avlastning, men kan også tenkes som provokasjon. Utsmykningen kan virke provoserende når ditt fly ikke går som planlagt. "Det hjelper lite med en fin flyplass når primæroppgaven, å frakte passasjerer, ikke fungerer".

Lounge

Det er de ulike flyselskapene som eier og driver de fleste *lounge*. Oslo lufthavn har flere lounges tilhørende flyselskapene og en tilhører lufthavnen. Lufthavnenes lounge er forbeholdt personer som er der i forbindelse med oppdrag for nasjonen Norge. Det er her statsmenn og kongelige oppholder seg. Flyselskapenes lounge er for de som betaler mye for sine billetter, og er trofaste kunder. Loungeene er steder hvor man kan spise og drikke, slappe av eller ordne praktiske ting som gjelder reisen. SAS beskriver sitt loungekonsept slik:

I motsetning til andre flyselskaper, satser SAS på å forsterke den skandinaviske følelse av rene og enkle linjer. Derfor er våre lounge lysere. Det satses på sten, lyse treslag og naturlige materialer. De nyeste loungeene er utstyrt med PC-er med Microsoft Office, som er tilknyttet Internett. Det unike ved SAS Scandinavian Lounge er vårt "Scandinavian Living Room" – konsept. I internasjonal sammenheng er skandinavene kjent for sin gjestfrihet. Derfor har vi utviklet vår service ut fra nøkkelordene individuell, personlig og uformell: som hjemme hos gode venner. Spesielt våre mest frekvente reisende har behov for et "hjem" underveis. Derfor er SAS Scandinavian Lounge utformet med en egen kjøkkendel, peis, bibliotek og med arbeidsplasser (SAS News 5/2000:8).

Noen lounge er forbeholdt personer med såkalt V.I.P.–status (altså en Very Important Person). Det er personer med spesielle billetter som har adgang til loungeene.

SAS har tilpasset sin lounge policy til Star Alliance policy. Man må vise en dagsaktuell billett i Business Class med SAS, en Star Alliance-partner eller en av SAS' flypartnere. EuroBonus Gullmedlemmer har adgang til

SAS Business og SAS Scandinavian Lounge hvis de har dagsaktuell billett (uavhengig av hvilken klasse man reiser på) med SAS, en Star Alliance-partner eller en annen av SAS' flypartnere (SAS News 5/2000:8).

Det er de rike og mektige som gjemmer seg bort i loungene hos de ulike flyselskapene. Her er de blant likesinnede. Her kan de slappe av i mer "private" omgivelser. Dette ligner mer på en privat sfære hvor det blir tatt hensyn til individuelle ønsker og behov. Her er det for eksempel sofagrupper hvor man kan slappe av, og hvor man slipper unna trengselen som preger det offentlige fortettede området. De rike og mektige får spesiell oppvarming, og kan sitte å vente til deres fly skal gå. Her er det ingen regler om at man skal være i *gaten* en halvtime før og lignende. Spesielle kort og avtaler sørger for at de får en mest mulig smidig og komfortabel reise. De betaler en høyere pris for billetten for å slippe unna slit og trengsel.

Ved inngangen til loungene er det personell som sjekker om man er berettiget til et opphold der. Loungene er for flyselskapets trofaste kunder og de som betaler mye for sine billetter. Massen er ikke velkommen inn til det lukkede selskap. Den luksuriøse innredning og eksklusiviteten signaliserer dessuten raskt for den uvedkommende massen at den ikke passer inn. "Dette er ikke for oss"

Kapittel 5. Arkitektur

Debatten mellom arkitekter og samfunnsforskere har i hovedsak gått på hvorvidt "form follows function", eller "function follows form". Denne debatten kan også sees i lys av problemstillingen rundt spenningsforholdet mellom aktør og struktur, som ble beskrevet tidligere. Hvor avgjørende er det bygde miljøet i organiseringen av samfunnslivet?

Flyplassens arkitektur

Arkitektene og byplanleggerne har gjerne hatt en sterk tro på at det bygde miljø i stor grad er bestemmende for det levde liv. Man har hatt en tro på at man kan styre det sosiale liv gjennom form og design.

Sociologer vil betvivle arkitekters, ingeniørers, geografers og planlæggeres "environmentalisme", ifølge hvilken vi kan designe det sociale ved at forme det rumlige, og indvende, at det sociale har sociale, ikke rumlige årsager. Omvendt vil "designerne" beklage denne sociologiske ignorans, dens mangel på forståelse for den sociale betydning af det "materiel", vi er omgivet af og omgiver os med. For sociologerne forsvinder det rumlige i det sociale, og for designerne det sociale i det rumlige, hvis man skal tro de modstående parter (Albertsen, Niels 1993:181).

Det har også vært en tendens til å hevde at et estetisk vakkert miljø bidrar til å skape en bedre moral blant befolkningen. Man har en antakelse om at:

Estetisk vakre bygde miljøer vil skape "snille mennesker", og stygge miljøer vil skape "stygge mennesker", fordi det bygde miljøes sosiale betydning skapes av den sansemessige omgangen med det (Pløger 2001:165).

Samfunnsforskere og spesielt sosiologer har ment dette er en overvurdering av det bygde miljøets påvirkning på menneskene, og at det bygde miljøet bare er én del av de påvirkninger som rettes mot oss mennesker. Det bygde miljøets innvirkning på oss mennesker er viktig, men det er nødvendig å prøve å unngå en "...økologisk determinisme" eller "rumfetichisme" (Tonboe 1993:2). På den annen side kan det kanskje hevdes at sosiologien som fag i stor grad har vært for *lite* opptatt av det "romlige" eller det "sosio-materielle" miljøets påvirkning på oss mennesker (Tonboe 1993:2-5).

Stedsforståelse

Arkitekten og filosofen Christian Norberg-Schulz har utviklet en teori om "stedet" hvor han vektlegger det han kaller *Genius Loci*. Norberg-Schulz startet å utvikle sin teori allerede på begynnelsen av 1960-tallet, først og fremst gjennom arbeidet med boken "*Intensions in Architecture*", som utkom allerede i 1963. Stedets *Genius Loci* beskriver Norberg-Schulz som "stedets ånd", eller stedsidentitet. Stedsidentiteten er noe vi utvikler fra tidlig barndom. Det er denne tidlige stedsforståelsen som gjør at vi gjenkjenner rom og steder, og "føler oss hjemme". Man må forstå stedets "ånd" for å være, med Østerbergs ord, godt *situert*. En slik stedsforståelse bygger på tre *værensaspekter*, som Norberg-Schulz kaller *erindring*, *orientering* og *identifikasjon*. *Erindring* er det viktigste aspektet:

Vi må kjenne og gjenkjenne de primære elementer som er stedets *kjennetegn* og *landemerker*. Det er disse som sammen forteller oss *hva* stedet "er". Et landskap erindres således fordi det omfatter "ting" som trer frem som distinkte identiteter (...) På det menneskelagde stedet er landemerkene først og fremst byggverk som rager opp, men de kan også være mindre bygninger som stikker seg ut takket være sin beliggenhet eller form (Norberg-Schulz 1994:11).

Orientering hviler på erindringen gjennom det å kjenne og gjenkjenne. Vi må vite *hvor* vi er for å finne frem. Resultatet av det motsatte, en desorientering og forvirring, er en psykisk tilstand som Norberg-Schulz kaller fremmedgjøring: "...stedstapet går sammen med den menneskelige fremmedgjøring som kjennetegner vår tid" (Norberg-Schulz 1994:9). Med ordet fremmedgjøring menes her "...et tap av tilhørighet, og tilhørighet til et sted i oppløsning er vanskelig" (Norberg-Schulz 1994:9). Det siste værensaspektet er *identifikasjon*. *Erindring* er også en viktig del av vår identifikasjon med omverdenen. Det er stedets karakteristikk som legges til grunn når vi identifiserer oss med steder. Det menneskelagde stedet må svare til det naturlige landskapet for at vi skal lykkes. "Det er således omverdenskapen som ligger til grunn når vi identifiserer oss selv ved å henvise til stedet. Dagens karakterløse omgivelser

gjør identifikasjonen vanskelig eller umulig, og er derfor en vesentlig side ved stedstapet” (Norberg-Schulz 1994:11) Vi må vite hvordan et sted er for å forstå dets identitet. Den er den umiddelbare erkjennelsen av steder som er avgjørende.

..stedsbrug for Norberg-Schulz (er) avhengig af om ”vi erkjenner stedet som helhet” (1993:8), det vil si, om vi kan orientere os, identifisere og erindrer landskapet, arkitekturen, formen og den rumlige organisering som en helhet” (Pløger 2001:459).

Denne ”stedets ånd” skapes ”...av den fenomenologiske omgangen med stedets arkitektoniske former, landskaper og i romlig situerte materielle objekter” (Pløger 2001:141). Om sin egen erfaring av stedets betydning skriver Norberg-Schulz:

Stedets betydning gikk opp for meg en tidlig morgen for mange år siden, da jeg sto i togkorridoren på vei mot Oslo, etter å ha tilbragt et helt år i Italia. Skogen i Østfold fór forbi; ganske alminnelige grantrær og skogbunn med lyng og mose. Plutselig følte jeg på hele kroppen hvordan det ville være å gå der nede mellom trærne: dette kjenner jeg, dette er en del av meg selv! (...) Opplevelsen på toget lærte meg at det vi er, er det vi er blitt kjent med fra barnsben av. Vi nordmenn er den tette skogen og den myke skogbunnen, den værbitte kysten med sjøsprøyt mot holmer og skjær, den åpne vidda og det brusende fossefallet. (Norberg-Schulz 1986:309)

Når denne stedsforståelsen og det å finne stedets Genius Loci er så sterk knyttet til tidlig barndomserfaring, vil det være naturlig å stille spørsmålet om det ikke er mulig for en ørkennomade fra Sudan å finne seg til rette i for eksempel Oslo? På dette svarer Norberg-Schulz at det er nettopp gjennom å få sansen for og utvikle en stedsforståelse, man kan tilegne seg andre steder. ”Da det norske sted gikk opp for meg den gang på toget, betydde det samtidig at jeg hadde fått en innfallsvinkel til andre steder” (Norberg-Schulz 1986:309). Genius Loci oppfattes fra gammelt av som noe man må forstå. Først når man forstår steder kan man finne seg til rette, skape en identitet og få fotfeste. Det er ikke tale om hva man finner pent eller stygt. Stedet er en objektiv størrelse, og det er

slik det er. Stedets ånd er altså noe som er uavhengig av de menneskene som fungerer på stedet.

Norberg-Schulz søker med sin teori å åpne for en mer komplett teori om arkitektur og byggekunst. Prosjektet består i å skape en helhetlig arkitektur tilpasset landskapet, og hvor den tradisjonelle byggeskikken på stedet ivaretas. Det er her vi skaper vår identitet, og hvor vi mennesker redde fra den fremmedgjøring som Norberg-Schulz mener hersker i vår tid. Det som ønskes bevart er altså stedets *genius loci*, og i dette ligger det

...implisitt at ethvert sted har en identitet som det er mennesket plikt å forstå å ta vare på. (...) Derfor er mennesket stedets "hyrde" snarere enn dets "herre" (Norberg-Schulz 1994:15).

Dagens byggeskikk opprører Norberg-Schulz ved at den bryter med denne stedsforståelsen. Den gode gamle "byggeskikken er en saga blott, og originalitet er ensbetydende med påfunn...(og)...den eneste motvekt mot denne "utviklingen" er gjenreisningen av arkitekturen som stedskunst" (Norberg-Schulz 1994:16). Det utvikler seg det Norberg-Schulz vil kalle identitetsløse steder og et stedstap.

Hvordan er identitetsløse steder og stedstap mulig¹²? Både Pløger (2001) og Bengtsson (1994) problematiserer dette på fruktbare måte. Begge stiller seg kritisk til Norberg-Schulz begrep om stedstap. Hvordan er det mulig at steder er uten identitet? Finnes det plasser som er uten egenskaper? "Stedstap er en konsekvens av manglende gjenkjenning og erindring av ting og form" (Pløger 2001:147). Familier og spesielt barn som flytter hyppig i barndommen vil, slik jeg leser Norberg-Schulz, miste sine røtter og være mer forvirret i forhold til sin egen identitet og stedsforståelse enn mer bofaste barn. Det kan være vanskelig å forstå identitet som ene og alene et resultat av steder. "Identitet er et sosialt fenomen, ikke et materielt. Her inngår erfaring, holdninger, verdier og normer" (Pløger 2001:148).

¹² Marc Augè (1995) beskriver det han kaller "ikke-steder" (fr:*non-Lieux*). Dette vil bli beskrevet mer utfyllende nedefor.

Bengtsson er kritisk til Norberg-Schulz, men lanserer en tolkning av begrepet "stedstap" som kanskje er mer presist i forhold til Norberg-Schulz tekster. Bengtssons tolkning går ut på at steder mister sin *historiske* identitet. Steder har fortsatt en identitet, men at de moderne "...platserna har förlorat eller håller på att förlora sin identitet både vad gäller avgränsning och karaktär" (Bengtsson 1994:28). Spørsmålet er om dette er et problem av vår tid? Steder har vel alltid skiftet identitet og karakter? Grünerløkka var for ikke så lenge siden et arbeiderstrøk, med billige bomuligheter. I dag er Grünerløkka blitt et sted hvor leilighetene er blitt relativt dyre, og hvor man i dag eier sine leiligheter, i motsetning til før hvor man stort sett leide. Grünerløkka er blitt et sted med mange unge beboere, og et sted med mange utesteder og restauranter. Arbeiderklassen er blitt erstattet av middelklassen, og "...det dreier seg fortrinnsvis om yngre velutdannede mennesker med god økonomi som tar over boligområder i indre bydeler som tidligere var befolket av lavere sosiale lag" (Hougen 1998:161). Er dette et skifte av Grünerløkkas identitet i Norberg-Schulz` forstand? Trolig ikke, fordi det som karakteriserer Grünerløkka er stedets arkitektur og landskapsmessige tilpasning. Stedet har gjennomgått en del endringer, først og fremst på det estetiske plan. Boliger, gater og parker er oppgradert. Det er skjedd en revitalisering av bydelen som et attraktivt boområde, men mye av den opprinnelige bygningsmassen står "nyoppusset" tilbake. Videre er Grünerløkka en del av Oslo, og det er antakelig Oslo som helhet som først og fremst interesserer Norberg-Schulz.

Norberg-Schulz mener man må ta utgangspunkt i stedets tradisjonelle byggeskikk. Det er i sammenheng med landskapet og den allerede eksisterende byggeskikken arkitekter må finne utgangspunktet for sine prosjekter. Norberg-Schulz kan her virke konservativ i sin argumentasjon.

Om platsen skall kunna leva vidare som det den är, behöver den vår omsorg och vård. Verklig platsförståelse innebär *respekt*, och att respektera vill säga att låta det som är *vara* (Norberg-Schulz, *her i* Bengtsson 1994:29).

Bengtsson hevder Norberg-Schulz er for opptatt av den gamle byggeskikken. Det er ikke alt det gamle som er bra. Bygg er ikke gode bare fordi de er gamle. Nye bygninger vil i et slikt perspektiv utgjøre en trussel mot det eksisterende bygde miljøet. Det gamle i dag har engang vært nytt, og det nye i dag vil engang bli gammelt. Det er ikke gammel og ny arkitektur som er avgjørende for om steder oppleves som gode eller dårlige (Bengtsson 1994:28-29).

Oslo Lufthavn var et nytt byggeprosjekt som skulle skapes i det arkitekten Nils-Ole Lund kaller "...et "tomrum" 50 km nord for Oslo..." (Lund, Nils-Ole 1999:20). Flyplassen skulle bygges i et småkupert kulturlandskap preget av jordbruk og skogdrift. Stortinget forutsatte en kvalitetssikring av arkitektur og design ved flyplassen. Flyplassen skulle representere "god norsk byggeskikk" – og den skulle være tuftet på norske verdier. Det ble etablert en designhåndbok for Oslo Lufthavn Gardermoen. Håndboken ble et styringsdokument for arkitektur og design på flyplassen. De ulike aktørene ved flyplassen måtte binde seg juridisk til å følge designhåndboken. I håndboken er den norske byggeskikken og det norske verdisynet presisert slik:

All design på Oslo Lufthavn er grunnlagt på et felles verdisyn og skal skape en helhetlig opplevelse av flyplassen. Flyplassen skal fremstå som et moderne høyteknologisk anlegg som samtidig er et eksempel på god norsk byggeskikk med utstrakt bruk av naturmaterialer. Det legges stor vekt på miljø og landskapstilpasning, og på at hele anlegget får fremragende estetiske kvaliteter." Videre hedder der, at "flyplassens design (skal) bidra til å gjøre oppholdet på flyplassen til en positiv opplevelse både for passasjerer og medarbeidere," og at løsningene skal være "enkle, nøkterne og naturnære" (Lund 1999:21).

Byggeprosjektets størrelse er selvfølgelig i konflikt med eksisterende bebyggelse i området, og den "stedlige" tilpasningen til det lokale området byr på problemer. Hvordan skal man, om man vil følge Norberg-Schulz teori, kunne bygge et slikt massivt bygg som en flyplass, i samsvar med den historiske byggeskikken på stedet? Videre er "god norsk byggeskikk" noe man gjerne assosierer med for eksempel tømmerhus og lafteteknikk, snarere enn moderne trafikknutepunkt. Den landskapsmessige tilpasningen av byggemassen er utført

ved at flyplassens bygninger, tatt i betraktning flyplassens krav til størrelse og utstrekning, er relativt lave. Man har unngått de virkelige høye bygningene, med unntak av tårnet. Det er tårnet sammen med terminalbygningen som utgjør de visuelle tyngdepunktene. Dette er signalbyggene man hele tiden orienterer seg mot. En tilpassing til den eksisterende byggeskikken byr, som nevnt på problemer i forhold til de plasskrav som stilles til en nasjonal hovedflyplass. Slik er da også blitt tilfelle. Noen trær står riktignok tilbake, men stedets historiske byggeskikk finner man lite av. Det er lite tilbake av den opprinnelige bebyggelsen. Folk og hus er flyttet vekk, og er blitt erstattet av en hel ny verden. En moderne verden er trådt frem, "...en rasjonell, effektiv verden der tilhører trafikken og den hurtige tid" (Lund 1999:22).

Lund påpeker at det er 2.premieforslaget fra arkitektkonkurransen fra Hurum som ligger til grunn for planleggingen av flyplassen på Gardermoen. "Det er derfor ikke "stedet", men ønsket om en funksjonsdygtig og økonomisk lufthavn der har vært avgjørende" (Lund 1999:22).

Ikke-sted

Den franske antropologen Marc Augé mener mennesker i fremtiden vil tilbringe store deler av sitt liv på ulike "transitt-steder", eller det han kaller *ikke-steder* (fr:*non-Lieux*. Augé, Marc 1995). Dette er et trekk ved vår samtid, en samtid han kaller *supermodernitet*. Kjentegn ved supermodernitet er en økende overflod av hendelser gjennom en akselerasjon av historien. I dag er alt historie så fort det er levd, eller "History is on our heels, following us like our shadows, like death" (Augé 1995:26-27).

Det er i dag så mye informasjon gjennom ulike medier at vi mennesker finner det vanskelig å finne en mening. Problemet, sier Augé er ikke at verden mangler mening eller at den har liten mening, men snarere at den massive informasjonsmengden vi mottar, bidrar til at vi ikke finner den mening med verden vi tilsynelatende søker. Dette er prisen vi betaler for denne overfloden

av hendelser (Augé 1995:29). Supermodernitet kjennetegnes også av "stedlig overflod", ved at tilgjengeligheten for mennesker til å reise har økt dramatisk, men også mulighetene gjennom medier som fjernsyn og Internett til å se direkteoverføring av hendelser på helt andre steder.

...rapid means of transport have brought any capital within a few hours` travel of any other. And in the privacy of our homes, finally, images of all sorts, relayed by satellites and caught by the aeriols that bristle on the roofs of our remotest hamlets, can give us an instant, sometimes simultaneous vision of an event on the other side of the planet (Augé 1995:31).

Når mye av vår tid tilbringes på det Augé kaller ikke-steder vil det kunne tenkes at mye av det som tidligere har vært viktige deler av vårt liv (for eksempel jobb) finner sted på disse ikke-stedene. Det er for eksempel lagt til rette for å kunne arbeide mens man er ute og reiser. Arbeidet er ikke lenger avgrenset til når man har stemplet seg inn og ut ved stemplingsuret. Togene er utstyrt med kontorvogner hvor det er lagt til rette for datamaskiner og ladepunkter for mobiltelefoner og lignende. Her finner man aviser og annet man måtte trenge i sitt arbeid. Fly er også blitt mer utstyrt på denne måten. Det er for noen helt avgjørende med slike hjelpemidler for å gjøre sin jobb. Man har ikke et fast kontor, og "Increasingly mobile telecomputing equipment will enhance this trend toward the office-on-the-run, in the most literal sense (Castells 1996:395). Man jobber på de stedene man befinner seg, og ofte er dette steder hva Augé kaller ikke-steder, som for eksempel flyplasser, togstasjoner, hoteller, transitt-haller, kjøpesentre.

A world where people are born in the clinic and die in hospital, where transit points and temporary abodes are proliferating under luxurious or inhuman conditions (...)where a dense network of means of transport which are also inhabited spaces is developing; where the habitué of supermarkets, slot machines and credit cards communicates wordlessly, through gestures, with an abstract, unmediated commerce; a world thus surrendered to solitary individuality, to the fleeting, the temporary and ephemeral... (Augé 1995:78)

Castells sier at majoriteten ikke jobber på denne måten, men at denne arbeidsformen sannsynligvis vil øke i omfang i tiden fremover. Telenors kontorbygg ved Fornebu er et eksempel på hvordan man også ved det man tenker som mer tradisjonelle kontorbygg fremmer et "office-on-the-run". De ansatte har ikke en egen kontorpult, men må ta en av plassene som er ledige når de kommer på morgenen. Slik vil de ansatte sirkulere mellom de ulike plassene, og de er ikke stasjonære på den måten de er ved mer tradisjonelle kontorlandskap. De ansatte er utstyrt med bærbar PC og mobiltelefon som kan plugges inn i kontakter ved de ulike deskene. Slik prøver man å skape et papirløst miljø. Gardermoen er også et sted for folk arbeider på bærbare datamaskiner. Det har blitt et vanlig syn på slike ikke-steder.

Døving (1993) operer med betegnelsen "Syden" som et *sted*, et sted turistene har en klar forestilling om. Han går bevisst utenom å avklare "Syden" som et begrep som kan gi forskjellig mening for ulike mennesker. "Syden" er et *imaginært* sted, et sted som er et resultat av fantasi. Det er et *sted for-de-andre* (turistene), som skiller seg klart fra stedet *for-innbyggerne*. Stedet for-de-andre gir i Sydens tilfelle konnotasjoner om et sted hvor solen alltid skinner på lange hvite strender, og hvor søppel og kloakk er ikkeeksisterende. Et par som kysser i Paris er et tegn som forsterker Paris som den evige "romantiske by", det er hva Paris er for turisten – et image som er skapt av Paris. Mennesker som bor i Paris kysser som alle andre steder, og for dem er kanskje opplevelsen av Paris også preget av lange reiser til og fra jobb, mye trafikk, høye priser på hus og andre varer og lignende. Paris er for en del av innbyggerne kanskje alt annet enn "romantisk" (Se Østerberg 1998:102-108, 124-131). Om "Syden" uttrykker Døving seg slik:

Syden er et land uten grenser, flagg og fotballag, og uten representant i noen overnasjonale organer(...) Syden er altså et sted med vidt forskjellige funksjoner og meningsinnhold for de innfødte og turistene. Forskjellen er faktisk så stor at de er på to forskjellige steder: De innfødte er i sine respektive nasjonalstater og turistene er i Syden (Døving 1993:8).

Slik kan også flyplassen sees som et *sted-for-passasjerene*, og et *sted-for-ansatte*. Flyplassen representerer noe helt annet for den reisende enn den gjør for de menneskene som jobber der. Den feriereisendes prosjekt er forbundet med frihet og rekreasjon, selv om opplevelsen av flyplassen til tider kan være preget av slit og stress. De ansattes prosjekt på flyplassen preges kanskje av tvang, bråk og støy, tunge løft, masete og stressede passasjerer og dårlig lønn.

Kapittel 6. Semiotikk

Det er tidligere belyst hvordan materiellet innehar kommunikative elementer. Semiotikk eller semiologi brukes som betegnelse på tegnlære eller det å tolke tegn. "Alle mennesker er semiotikere: Forståelse oppnås gjennom å tolke tegn og relasjoner mellom tegn" (Viken 1999:47).

Hva er semiotikk?

Det er vanlig å ta utgangspunkt i en av de to grunnleggerne, Ferdinand de Saussure eller Charles Saunders Peirce. Rundt 1900-tallet utviklet de hver sin teori om såkalt tegnlære samtidig, og uavhengig av hverandre. Saussure var professor i lingvistikk tilknyttet Lausanne. Han tok utgangspunkt i språket, og kalte sin lære semiologi. Pierce var filosof og befant seg i Chicago. Han kalte sin lære semiotikk, som i stor grad er blitt betegnelsen på faget (Gottdiener 1995). Semiotikk er en egen fagdisiplin, og blir på ingen måte dominerende i denne oppgaven, men semiotikken har vist seg nyttig i ulike samfunnsanalyser. Semiotikk kan være en stram metodisk tilnærming til ulike problemstillinger. Her bruker man semiotiske begreper og det finnes faktisk kvantitative semiotiske

metoder for tegnanalyse (Viken 1999). Ofte finner man semiotikk mer som en faglig vinkling eller en tilnærming, hvor de semiotiske begreper og analysemetoder ikke er like fremtredende. Innenfor fagfeltet finnes flere retninger, hvor de fleste har sine egne begreper eller like begreper, men med en ulik bruk og mening med begrepet. Det kan være forvirrende for en nybegynner som prøver å tilegne seg kunnskap om faget. Det kan likevel være nyttig å gjøre rede for noen av de mest sentrale begreper, og hva semiotikk som disiplin er opptatt av.

Semiotiske analyser tar altså utgangspunkt i *tegn*. En vid definisjon på begrepet tegn finner vi hos Thwaites, Davis & Mules (1994:7): "A sign is everything which produces meaning". I et slikt perspektiv kan et tegn være tilnærmet hva som helst bare det produserer mening hos de(n) som eksponeres for tegnet. Andre retninger innenfor semiotikken vil være mer restriktive med hva som kan betegnes som et tegn. Det er ikke slik at alle *må* produsere mening ved et tegn. Et tegn kan også produsere ulik mening hos de som eksponeres for tegnet. Den mening som oppstår hos den enkelte kalles *konnotasjon*, og trenger altså ikke være lik hos alle. Allikevel vil ofte én konnotasjon være den mest stabile, eller den fortolkningen som forekommer oftest. "The **denotations** of a sign are the most stable and apparently verifiable of its connotations" (Thwaites et.al:1994:58). Mark Gottdiener skriver om Roland Barthes og forholdet mellom konnotasjoner og denotasjoner: "Thus, the word "axe" *denotes* a particular tool for chopping wood. The possession of an axe in some cultures, however, may also *connote* a high social status" (Gottdiener 1995:15).

Tegnene møter oss i hverdagslivet hele tiden. Vi fortolker og gir tegnene mening. Denne fortolkningen kan være mer eller mindre bevisst. Ofte tolker vi og gir ulike tegn mening uten at vi registrer dette. Når vi ikke forstår tegnene forstår vi heller ikke det som skjer rundt oss. Vi klarer ikke å skape noen fornuftig mening. Dette merkes kanskje best når vi befinner oss i fremmede kulturer hvor de ulike tegnene er uforståelige for oss. Språket og skriften er annerledes, vi har ulike skikker og sosiale koder som vi ikke klarer å fortolke. Trafikkskilt er tegn som må fortolkes. Bilkjøring ville vært preget av fullstendig kaos dersom det ikke hadde vært noen form for standardisering av skiltene

mening verden over. Skilt som tegn søker derfor å skape én fortolkning av tegnet, slik at alle som blir eksponert for tegnet får den samme forståelsen. Når man møter tegnet "et trafikkskilt med tallet 60 i midten" ønsker man at de som blir eksponert for tegnet skal få den samme konnotasjonen, nemlig at høyeste tillatte hastighet er 60 km/t. Denotasjonen er altså den mest stabile meningen av et tegn, og i vårt tilfelle med trafikkskiltet er det uproblematisk å hevde at tegnets denotasjon er "høyeste tillatte hastighet er 60 km/t."

Det er videre avgjørende å se i hvilken situasjon tegnet virker. Tegnets *kontekstuelle* funksjon blir viktig. Et tegn kan skape en mening i en kontekst, mens det samme tegnet kan skape en annen mening innenfor en annen kontekst. Det samme, men altså ikke likt. Tegnet fortolkes annerledes innenfor de ulike kontekstene. Vi kjenner alle ulike situasjoner hvor vi fortolker et tegn (for eksempel et ord) i en annen og kanskje upassende betydning enn det adressaten intenderte. "A **text** is a combination of signs" (Thwaites et.al 1994:67). Det mest åpenbare er en setning, men også andre uttrykk kan sees som en "tekst". Et eksempel er moter og klær. Man kan "lese" klærne (tegnene) man bærer som en "tekst" som uttrykker noe om den personen som bærer klærne. Klærne fungerer som *representasjoner*. På denne måten kan vi se hva slags sosiale meninger som er involvert ved de klærne man har på seg. Siri Meyer skriver for eksempel om Anna:

Hun bruker et repertoar av sosiale tegn – klær – til å fortelle noe om seg selv. Tegnene er ikke rent "ytre" – noe som bare hører til "samfunnet". De er en del av hennes selvrefleksivitet – noe hun bruker på en personlig måte for å kunne fortelle hvem hun er. Og det hun viser frem, er ikke en indre "natur" med egenskaper som er gitt én gang for alle. Hun prøver seg frem og leker med ulike identitetsbilder (Meyer 2001:112).

Forbrukssamfunnet krever det Erling Dokk Holm kaller "semiotisk fingerspitzgefühl" (Dokk Holm 2001:125). Vi lever i tegnenes verden, og kompetanse i å lese disse tegnene blir avgjørende for å forstå verden rundt oss. Det er avgjørende for Anna i eksempelet ovenfor at *de andre* rundt henne er i stand til å danne seg en mening i forhold til hennes klesvalg. Det er de små distinksjonene og variasjonene blant tegnene, som krever en "semiotisk

fingerspitzgefühl". Dette gjelder i høy grad innenfor populær- og undergrunnskulturen. Betydningen av ulike tegn forandres *raskt*. Det utvikler seg det Dokk Holm kaller "Instant Identity ...en flytende, fleksibel, situasjonell og semiotisk orientert identitet" (Dokk Holm 2001:120).

Det er blitt vanlig å hevde at vi lever i et konsumsamfunn. I vårt moderne samfunn er konsum av varer og tjenester knyttet til fritid og atspredelse like fremtredende som konsum av rene nødvendighetsvarer. Produktenes nytte i tradisjonell forstand er ikke lenger avgjørende. Møter, markedsføring, trender, form og design er blitt like viktig som varens tradisjonelle nytteegenskaper. Det er skjedd en tiltagende "estetisering av hverdagslivet" (Featherstone 1992). Fra et slikt perspektiv blir det å besitte ulike produkter en del av folks identitetskonstruksjoner. Ulike produkter blir markører for å vise verden hvem og hva man er. Dette blir da særlig viktig i en verden hvor man ikke kjenner hverandre som "hele" mennesker, men hvor man bare møter hverandre i sammenhenger som i stor grad er definerte på forhånd, og hvor man ofte fremstår med bare én side av seg selv. Derfor er kunnskap om tegn og symboler blitt en sentral kilde til å forstå samfunnet rundt oss. Det mest iøynefallende for en slik analyse er kanskje undergrunn- og populærkulturen med dens mange symboler og interne koder (se for eksempel Fangen 1995, Hebdige 1979, Krogstad 1986).

Klær brukes altså som markører, og man kan for eksempel utfordre sosiale konvensjoner ved hvordan man velger klær. Både forretningsmannen Kjell Inge Røkke og RV-politikeren Erling Folkvord er i media beskrevet for sine uortodokse klesvalg. Kjell Inge Røkke for sine lukseriøse klær, og for ikke å bruke sokker i skoene. Erling Folkvord utfordret de sosiale kleskodene ved Stortinget da han bar det tradisjonelle plagget Busserull ved Kongens trontale. Media, politikere og folk stilte seg spørsmål om dette var et passende antrekk for en slik anledning, og om det ikke var forakt for nasjonalforsamlingen.

Semiotikken hjelper oss ofte å befri oss fra tanken om ulike ting som naturlige. Innholdet i setninger som "jeg tar på meg det første jeg finner i skapet" uttrykker også en mening, altså: denne personen bryr seg ikke om hva slags klær

han/hun går med. Dette kan uttrykke at personen for eksempel distanserer seg i forhold til slike "trivielle" ting, eller at han/hun stiller seg likegyldig til moteindustriens stadig skiftende trender. Klær er en *sosial konstruksjon* som er laget, først og fremst for å tildekke kroppen og beskyttelse mot vær og vind, men også noe som uttrykker en spesiell sosial mening, for eksempel som en del av en identitetskonstruksjon.

Tegnlæren har også vist seg anvendelig i analyser av urbane omgivelser og moderne fenomener som kjøpesenter, hoteller og flyplasser. Omgivelsene som for eksempel arkitektur og fasader, kan leses som tegn. Hver bygning kan sees som sin egen personlighet med sine egenskaper som buer, ornamenter og lignende. Disse egenskapene karakteriseres ofte som brautende, nøytrale, vulgære og/eller prangende. Dette er karakteristikk som er resultat av slik "lesning".

Et byggs materialer, størrelse, fasade og masse forteller oss noe utover det å ha rene fysiske egenskaper. Tre virker "lettere" enn betong, glass "åpner" rommet innenfra, men kan virke glatt og ugjennomtrengelig fra utsiden. Byggematerialene har innefor sine kontekster hver sin betydning. Dette er ikke så ofte gjort til et tema. Temaene har langt oftere vært hva som uttrykkes på overflaten og fasader. Her finner man for eksempel reklame, plakater, skilt, grafitti, design og andre ulike tegn som uttrykker mening.

John Pløger problematiserer forholdet rundt tegn og tekst på en viktig måte: "Semiologien går ut fra at byens materialiserte tegn alene får mening ved tegnets betydning i relasjon til andre tegn av samme kategori" (Pløger 2001:190). Semiologien tar utgangspunkt i tegnenes betydning i seg selv og i forhold til andre relaterte tegn. Dette gjøres uavhengig av hvilken kontekst de fungerer i, eller av hvem tegnene fortolkes. Tegnene må kun sees i sitt forhold til andre tegn. Det er her Pløger mener semiologien kommer til kort.

Semiotikken og semantikkens felt er den sosiale tolkning og forståelse, den diskursive praksis. Et tegn har ikke kun en representasjonsfunksjon,

men også en referentfunksjon og en betydningssammenheng som er sosial og ikke alene materiell. Lesningen av romlige tegn, og tilskrivningen av betydning og mening til disse, er med andre ord også en sosial handling. Stedet, situasjonen, den semiotiske kompetanse og andre sosio-romlige forhold har betydning for skapelsen av mening (Pløger 2001:190).

Pløgers prosjekt her er i hovedsak byer, og det er primært forståelsen av byen han er ute etter. Han skisserer to dimensjoner som gjør det fruktbart å bruke hans betraktninger på en slik materiell fortetning som flyplassen representerer. Hans to dimensjoner er med å forme vår forståelse av steder og byens sosiale mening. Den første dimensjonen er å forstå steder gjennom sine former og materialitetsforhold som kommunikasjonssystemer. "Det bygde miljø fungerer her som den sanselige og kroppsliggjorte erfaring" (Pløger 2001:190). Den andre dimensjonen er at materialitetens leselighet er avhengig "...av en rekke intersubjektive forhold, som for eksempel felles verdier og sosiale koder, et felles språk. I begge tilfeller handler det om måter å lese dens tekster på" (Pløger 2001:190-191)

Koden er derfor viktig i forståelsen av de ulike tegn. Koden blir nøkkelen til å forstå de ulike tegnene i forhold til hverandre. Man må dele en felles kode for å ha en fornuftig meningsutveksling. Dette gjelder selvfølgelig i forhold til språk og skrift, men også i forhold til ulike materielle tegn. Det er kompetansen innenfor den aktuelle koden som avgjør om man forstår samhandlingen. Ved bruk av for eksempel ironi som virkemiddel er det avgjørende at alle deler den samme koden. Kompetanse innenfor litteratur og skriftspråk bidrar til at mottakeren av budskapet skjønner når avsenderens innhold er ironisk. Når mottakeren ikke skjønner at innholdet er ironisk blir tolkningen det motsatte av avsenders intensjon. Når så mange av avgangselevne ved landets skoler strøk på en sidemåleksamen på 1990-tallet kan det skyldes at elevene og Kjartan Fløgstad ikke delte den felles litterære koden som var avgjørende for å forstå Fløgstads tekst. Eller det kan skyldes at elevene ikke forventet en ironisk tekst fra en "voksen mann". Ironi er "deres" språk.

Ulike budskap kan ha ulike målgrupper, og dermed vil koden skifte etter hvilken målgruppe budskapet har. Koden er ikke universell, den skifter innenfor de ulike kulturene. Det er derfor viktig å kjenne mottaker av budskapet. Den tiltenkte mottaker vil i stor grad være med å definere hva slags kode som brukes. Vil man nå ut til alle grupper i samfunnet må det brukes en kode som er akseptert og forstått av alle i samfunnet. Henvender man seg til ungdom kan koden være mer tilpasset denne gruppen, og i mange tilfeller inneholde elementer som ikke er allment forstått, som for eksempel ironi og "slang".

Semiotisk analyse av flyplassen

En semiotisk analyse av flyplassen kan ha fokus i minst to retninger. Flyplassen kan analyseres mer abstrakt som et globalt fenomen. Perspektivet er fokus på flyplassen som et bygg som uttrykker noe ved den tid vi lever i, og kan populært beskrives som en globalisert tid preget av effektivitet, mobilitet, dynamikk og frihet. Den andre analysen tar utgangspunkt i menneskers faktiske møte med dette globaliserte fenomenet. Jeg vil her forsøke å ta utgangspunkt i de nære og kroppslige erfaringene som preger menneskers møte med flyplassen. Den faktiske utformingen og lesbarheten av det materielle miljøet blir her gjenstand for nærmere undersøkelse. Forsøket går på å finne dette abstrakte globale fenomenets forankring i det lokale. Eller med andre ord "...det flyktiges møde med langsomheden og det særegne..."(Høyer, Steen A. B. 1999:11). Analysen vil ikke være skjematisk oppdelt etter en slik inndeling som nevnt ovenfor, men inndelingen viser hvilke veier en slik analyse kan ta, og det kan være nyttig å ha dette møtet mellom det globale og lokale i bakhodet.

1. Stedet og Byggmassen

En sosio-materiell fortetning som flyplassen er bygget av mer eller mindre tunge materialer som stein, betong og tre. Byggene fremtrer som massive, det vil si som ugjennomtrengelige og tyngende. Byggematerialer har hver sin betydning. Tre virker lettere enn mur, betong og stål. Bygg som ønsker å markere tyngde og ugjennomtrengelighet består derfor ofte av tunge og massive materialer, som betong og stein. Materialene og deres formål virker da som *markører*. En massiv bred steintrapp, som strekker seg opp til en høy inngangsport, signaliserer makt og ugjennomtrengelighet i større grad enn om den hadde vært bygd av tre. Materien viser motstandskraft ved dets materialer. Betong og stein er mindre gjennomtrengelige enn for eksempel tre. Byggets motstand gir også beskyttelse mot vær og vind. Materiellets motstand skiller seg fra materiellet som symbol. Hadde materiellet *kun* vært symbol eller markør kunne kulisser i papp og plastikk i prinsippet gjort samme nytten. Høyde symboliserer også tyngde gjennom at høye bygg har større masse. Høyde viser en overordnethet og forskjell i maktstyrke. Byggenes form og masse symboliserer i ulik grad makt og pondus.

Oslo Lufthavn – Gardermoen bygnings består i stor grad av betong, glass, stein, aluminium og tre. Flyplassen slik den fremtrer for den reisende, består i all hovedsak av kontrolltårnet, terminalbygningen og parkeringhuset eller biloppstillingsplassene (for de som bruker bil). Terminalbygningen består igjen av sentralbygningen, piren (transportåren hvor man beveger seg fra sentralbygningen ut til flyene) og jernbanestasjonen. Før man ankommer selve flyplassen er området preget av barskog, før landskapet nærmere terminalbygningen og selve flyplassområdet åpner seg. Bygningene ved selve ankomstsonen er bygget i terrenget og ingen av bygningene virker spesielt ruvende, med tanke på omfanget av flyplassen. Unntaket er kontrolltårnet som er høyt og slankt. Det står som et orienteringspunkt i landskapet. På toppen er det en kabin hvor flygelederne sitter plassert. Flygelederne og tårnet representerer "kontrollen" i et til tider kaotisk område. Her har man utsikt i alle retninger. Tårnkabinene fungerer som et "øye" som holder et overvåkende blikk

mot det som foregår nede på landjorden. Tårnet signaliserer autoritet og myndighet, og er flyplassens nervesenter. Det er her man har kontroll over luftrommet rundt flyplassen og de ulike flymanøvreringer på bakken.

Ved den store terminalbygningen er det først store glassflater som møter oss, sammen med betong- og stålkonstruksjoner. Glassflatene viser en ugjennomtrengelighet ved deres glatthet og blankhet. Glass er tungt og glassflatene er massive. Kjølige og moderne materialer, som ikke er utstyrt med noen form for ornamenter og utsmykninger. Rene og glatte flater er gjennomgående ved hele flyplassen. Når man kommer inn i Sentralbygningen blir man slått av rommets størrelse. Rommet er åpent og stort.

Taket i sentralbygningen er iøynefallende hvor enn man befinner seg, i eller utenfor bygget. Sentralbygningen er først og fremst et enormt åpent rom med en buet takkonstruksjonen. Taket ligger med et stigende forløp fra sør til nord. Det stiger *mot* flysiden. Det er buet og assosiasjonene går i retning av en vingebue eller et vindblaff i et tørkle. Taket holdes oppe av betongsøyler som støtter opp under en rekke buete enorme limtretragere. Materialvalgene som tre og betong signaliserer at man ikke er kommet hvor som helst, men at man er kommet til Norden og Norge. Det skal bringe tankene til norske tradisjoner innenfor treforedling og ingeniørkunst. Betongsøylene bringer tankene til "føttene" på borerigger. Rommet virker luftig og lett. Det er høyt under taket, og noen kan kanskje føle seg små og forlatte? Taket har spalter hvor dagslyset slippes inn. Dette, i tillegg til utstrakt bruk av glassvegger, fører til at lyset og stemningen skifter med tiden på døgnet og årstider. På dagtid er rommet i stor grad opplyst ved naturlig lys. Dette bidrar til at skillet mellom ute og inne er flytende, og viskes ut¹³. På kvelden og natten når det er mørkt ute, virker flyplassen som et opplyst glasshus. Opplevelsen av å være "inne" er mye sterkere enn ved dagslys.

Sentralbygningen rommer i første rekke flyselskapenes innsjekkingskranker, steder for salg av billetter, spisesteder og sikkerhetskontroll. De ulike virksomhetene er lokalisert som "rom-i-rommet", "rom" som ikke har egne tak

eller vegger. Alt er likevel romlig organisert som virksomheter. Innsjekking foregår for eksempel ved tre innsjekkingsøyer som er plassert under dette enorme taket. Det er dette enorme rommet Norberg-Schulz kaller "Storrommets Arkitektur":

Det er forholdet mellom nede og oppe som er årsak til storrommets dobbelte kvalitet. De enorme betongsøylenees samspill med limtredragernes kurve skaper dette "løftet" som er dets essens (...) Hva ville vel ikke gått tapt hvis det bærende hadde vært en "skog" av tynne søyler, og det bårne et flatt tak! Da ville rommet mistet "løftet", og ville ikke lenger kunnet gi den umiddelbare opplevelsen av et "storrom", det vil si, av en åpen verden som vi selv er delaktig i (...) Flyet har gitt oss storrommet. Tidligere var rommet et utsnitt mellom lier og høydedrag eller til nød en "uendelig" utstrekning på jorden, slik man opplever det i ørkenen eller på havet. I dag er vi der oppe, og opplever hva det vil si å sveve. En gammel drøm er gått i oppfyllelse! (Norberg-Schulz 1999:48).

I sentralbygningen er det oppført to selvstendige blokker. Disse serviceblokkene består i hovedsak av glass og stål. Her har de ulike virksomhetene på flyplassen sine kontorer og butikker. Her finnes flyselskapenes billettskranker, serveringssteder, butikker, business- og VIP-lounger og annen virksomhet. Serviceblokkene virker forstyrrende og trykkende. Serviceblokkene sammen med en felles sikkerhetskontroll for innenlands- og utenlandsreisende ligger som sperrer for det vidåpne utsyn man kunne hatt over det flate landskapet som åpner seg mot flysiden.

Den friksjonsløse reisen¹⁴

Vårt samfunn kjennetegnes i stor grad av ønsket om en *friksjonsfri* tilværelse for oss mennesker. Fysiske anstrengelser og slit ønskes redusert til et minimum.

¹³ Tilfredstiller nok ikke kravene til "god fortolkning", men at skillet mellom ute og inne er flytende kan illustreres med at jeg har sett noen hunder tisse på stolper i det man må kalle "inne".

¹⁴ Overskriften er hentet fra arkitektguiden v/N. Torp

Flyplasser er kanskje et av de fremste eksempler i vårt samfunn på steder hvor det tilstrebes en *lav grad av materialitet*.

Materialene tilstreber en lav grad av friksjon, og dette er fremhevet ved at de minste detaljer er slipte eller buede. De innvendige veggene, hjørnene og søylene er avrundete. Rekkverk er runde, og innsjekkingskrankene er avrundet i kantene. Treverket er oljet for å føles gode å berøre. De faste holdepunktene forsvinner ved avrundingene og ved byggets glatthet. Flatene er blankpolerte og glatte ved berøring, og man har ingen steder å gripe tak. Dette er en bevisst tanke fra arkitektene bak bygget. "Flyplassen skal appellere til synssansen, men må også føles god å ta på. De store betongsøylene i sentralbygningen er beskrevet med ekstreme krav til glatthet i overflaten for at de skal være gode å berøre" (Stokke 1999:29). Glattheten gir som sagt inntrykk av liten håndgripelighet. Lite rom for å gripe tak gir et inntrykk av *flyktighet*.

Æstetikken der er opstået i jettflyenes slipstrøm er global. Rummet er åbent og dynamisk – materialerne er aluminium, glas og højpolerde materialer uden stofflighed – en verden designet i selve flykonstruktionens billede. Let og lys – med forankring i de spejlets drømmeverden. En uforpligtigende mangel på materialitet – stof, nærvær og forankring – der placerer stilen i sin essens af flygtighed (Høyer 1999:10).

Den reisende befinner seg et sted hvor føttene ikke virker like godt plantet på jorden som ellers i samfunnet. Et sted mellom jordens trege materialitet og det globales abstrakte flyktighet.

Erling Dokk Holm mener mangelen på friksjon i en viss grad er blitt et problem. Han etterlyser mer friksjon. (Dokk Holm, Erling 2005). Han beskriver Torggata i Oslo, og mener at her i Torggata er det, etter hans oppfatning, at Oslo by er mest *by*. Han forteller om en gate hvor det er pulserende liv. Han skriver blant annet:

Torggata er full av friksjon, av mennesker, biler, sykler og tomater som gjør krav på den samme plassen. Det er flere handlende subjekter enn

det er komfortabel plass til. Hvis vi tenker som byplanleggerne, er dette et problem. Deres svar er å minske friksjonen. Myke, halvmyke og harde trafikanter må skilles. Det betyr brede fortau, gode sykkelstier og ordnede veitraseer med trafikklys og rundkjøringer. På denne måten blir det ingen konflikter, altså ingen ulykker, men heller ingen møter (Dokk Holm 2005:51).

Han etterlyser friksjon for at opplevelsen av byliv skal bli mer komplett. Men Torggata er jo regulert av byplanleggerne. Byplanleggerne har gjort grep med Torggata for å minske friksjonen. Gata er blant annet enveiskjørt, det er gangfelt, lyskryss og fysisk atskilt bane for syklistene. Det er etter min mening, som jeg har vist tidligere, slik at friksjonen øker etter *hvor høy fortetningen* av mennesker er. Gardermoen som er et nøye regulert område opplever også høyere grad av friksjon ved rushtider eller når omstendigheter gjør at flyene ikke går som planlagt. Østerbergs teori om det sosio-materielle og trege handlingsfeltet er gode verktøy for å analysere det Dokk Holm beskriver. Artikkelenes fokus er opptatt av "overflate" og flaneri, og tar ikke hensyn til prosjektets møte med situasjonen. Det yrende folkelivet og friksjonen kan nok være befriende for de unge, men kanskje mer en tyngselserfaring for gamle eller noen med et annet prosjekt enn for eksempel flaneri.

2. Fasadenes semiotikk

Bygningsmassen er overdekket av en fasade. Plakater, reklame, skilt, design og lignende fremstår som ulike tegn som uttrykker mening. De tegn som er lettest tilgjengelig er *ikonene*. Ikoner er tegn som gir en umiddelbar mening. Coca-cola flasken er kanskje det mest kjente eksempelet. Coca-cola flasken kan kanskje også sees som et *symbol*, "...en type tegn som står for en idé, men hvor det er lite ved selve tegnet som tilsier en slik betydning." (Viken 1999:49). Man kan hevde at Coca-cola flasken står som et symbol for en type livsstil, nemlig den amerikanske middelklasselivsstilen, hvor reklamen ofte er fokusert på familier på pikniktur, i bursdager, på turer til stranden eller grillfester i hagen.

Det er flytende overganger mellom de ulike kategoriene av tegn, og overgangene er ikke alltid like lett å få øye på.

Skilt av ulike typer bør være, og søker å være enkle å fortolke. Flyplasser er i ulik grad avhengig av skilting. Slike tegn er i stor grad blitt standardisert slik at de i stor grad er like på flyplasser verden rundt. Man skriver i mindre grad ord og bruker i stedet standardiserte tegn. Flyplasser over hele verden er fulle av slike tegn som forteller hva vi skal gjøre. Piler forteller oss hvor vi skal gå, en mann- eller damefigur signaliserer toaletter, spisebestikk forteller oss at vi er på rett vei om vi er sultne, og en rekke andre slike tegn finnes for heiser, trapper, tollklarering, passkontroll, røyking tillatt/forbudt, baggasjetraller og hvor vi kan ta tog, buss eller drosje, for å nevne noen. Et skilt litt utenom det vanlige er skiltet som viser en knelende person. Tegnet ønsker å vise oss at her finnes et religiøst rom hvor det er en prest tilstede.

Før de reisende kommer ut til landsiden må de gjennom tollområdet. Har de noe å fortolke går de gjennom "rød sone", og gjennom "grønn sone" om de ikke har noe som skal fortolles. Fargene rødt og grønt er kjent fra andre trafikkområder som bl.a. veisystemet og lysregulerte trafikkryss. Skiltene ved Gardermoen er lett gjenkjennelig. De er av samme design som skiltene man finner ved den nye t-banestasjonen ved Nationalteateret og ved jernbanestasjonen Oslo S. Skiltenes design er like ved flyplassen og langs hele flytogets kjørerekning. Dette er gjort for å gjøre det enklere å gjenkjenne skiltene gjennom hele reisen fra for eksempel Lysaker Stasjon til gate 53 for SK907 til New York. Det er en *ikonografi* som man ønsker skal være lett å gjenkjenne og lære. Verbal kommunikasjon og språk er redusert til et minimum. Det er fullt mulig å reise jorden rundt uten å føre en verbal kommunikasjon med noen. Flyselskapene reduserer den menneskelig kontakten av økonomiske effektivitetshensyn. Reisende kan benytte elektroniske billett kort hvor man slipper å stå i innsjekkingskøer, de møter rett i *gaten* hvor det bare er å følge de anvisninger skjermen viser. Reservasjoner, avbestillinger, ombookinger og bekreftelser kan skje gjennom Internett eller mobiltelefon. I de tilfeller hvor det brukes skrift er ofte budskapet presentert på to språk, det nasjonale og et internasjonalt språk, oftest engelsk.

Skiltenes farge er sort, og budskapet er presentert med en gul farge. Kontrasten er skarp, og lett gjenkjenkelig. Skiltene er for øvrig små og man må tett innpå for å kunne lese budskapet. Skiltenes manglende størrelse er først og fremst gjort for å fremheve det arkitektoniske ved flyplassen. Det er det arkitektoniske ved flyplassen som arkitektene ønsker at folk skal legge merke til. Arkitekturen skal ikke tildekkes av mange store skilt synes å være hovedbudskapet.

Fargene som er brukt i bygget er nøytrale. De ulike materialene er beholdt i henhold til sin opprinnelige karakter. Betongen er grå, treverket er oljet eller vokset, stålet er malt grått og gulvsteinene er i sin naturlige farge. Det bidrar til å gjøre et komplisert bygg oversiktlig. Menneskene og de ulike flyrelaterte virksomhetene fremheves derfor i forhold til byggets nøytrale farger. I stedet for å prioritere ornamenter og utsmykning har fokus vært på funksjonalitet og oversiktighet. Noen kunstverk er plassert på forskjellige steder, men de er også nøytrale og lavmælte i sin utforming. Byggets nøytrale farger retter oppmerksomheten mot de overordnede arkitektoniske grep som er gjort, først og fremst det enorme taket og størrelsen ved terminalbygningen.

Da flyplassen åpnet høsten 1998 var det mange av de reisende som klaget på for dårlig og lite skilting. Man fant ikke frem dit man skulle, og det var vanskelig å vite hvor man skulle henvende seg i ulike situasjoner. Arkitekten Gudmund Stokke mener på sin side det motsatte, og skriver: "Bevegelseslinjene i ekspedisjonsbygningen er enkle og oversiktlige. Den reisende vil i stor grad vite hvor han skal, og hvor han befinner seg i forhold til sitt mål" (Stokke 1999:29) Arkitekten Niels Torp kommenterer det samme slik:

From the start I wanted the layout to be very simple so you would never be in doubt of your way to the airside or the landside. In my view many airports are very confusing in this respect. I wanted it to be almost a building without signs with maximum sense of openness. (Torp, Niels *her i* Binney, Marcus 1999:168-169).

Overvurderte arkitektene den semiotiske kompetansen hos de reisende i forhold til arkitekturen? Når brukerne ikke forstår materiellets betydning skjer det en *fremmedgjøring* mellom materiellet og dets brukere (Østerberg 1993:133-135). Dette kan være et resultat av at utformerne av materiellet ikke kjenner brukerne – i dobbel forstand. På den ene siden: Det er i et spesialisert og yrkesdifferensiert samfunn vi lever, og det er naturlig at brukerne er ukjente for formgiverne. På den andre siden: Formgiverne og brukerne er ukjente i den betydning at formgiverne ikke har forstått hva brukerne ønsker, eller at formgiverne ikke har hatt tilstrekkelig kunnskap om den aktuelle kompetansen hos brukerne. Selv om brukerne ikke forstår formgivernes intensjoner behøver ikke materiellet være dårlig. "Dårlig kommunikasjon behøver derfor ikke alltid bety dårlig materiell, f.eks. dårlig arkitektur, men at mottakerne mangler forutsetning for å forstå det meddelte" (Østerberg 1993:135). Formgiverne bak flyplassen innhentet spesialkompetanse fra Kastrup i Danmark, samtidig som nøkkelpersoner har vært gjennom kompetanseoppbygging i forhold til flyplasser i USA, Storbritannia og Sverige (Stokke 1999:13). Flyplasser er store byggeprosjekt, og det er ofte slik at de ulike nasjonene ikke har spesialkompetanse i slike stor prosjekt. Det er naturlig at noen få firmaer spesialiserer seg på slike prosjekter. Arkitektfirmaet Fosters & Partners har vært med på byggingen av flere flyplasser rundt omkring i verden blant annet Stansted ved London, og den nye flyplassen i Hong Kong. Påstanden om flyplasser som en del av en "globalisert kultur" eller som "like over hele verden" kan sees i et slikt globalt perspektiv.

Anthony King lanserer en tanke om at slike "globaliserte" bygninger er et resultat av at arkitekter generelt finner inspirasjon og jobber utover nasjonale landegrenser. Dette gjelder i store deler hele vårt moderne bygde miljø, og kanskje spesielt ved slike store spesialiserte byggeprosjekter som en flyplass. "Architects and designers move more easily between New York, London and Bombay than between Bombay and the villages of Maharashtra" (King 1990:409). Kanskje er dette noe av grunnen til at flyplasser verden over ofte kan virke så like? I forlengelsen av dette kan man videre hevde at Norge er et lite land med en eller ingen virkelig storby. Det er mye land, og vi er få

mennesker. I forhold til andre byer i Europa og ellers i verden er Oslo en småby med en lav grad av fortetning. Man kan kanskje hevde at kompetansen i å lese slike moderne miljøers "tekst" er lavere hos den vanlige nordmann enn hos for eksempel hos den vanlige engelskmann.

I forhold til fortolkning av materiellet og overflatesemiotikken skiller Østerberg mellom henstilling og krav. Ved henstilling kaller man på den andres frihet. Den andre står fritt til akseptere eller avslå min henstilling. Han/hun kan også argumentere slik at jeg forandrer min mening og dermed henstilling. Ved krav kaller man ikke på den andres frihet, den andres svar på kravet er allerede bestemt. Den som fremsetter kravet godtar bare ett svar. Den som ikke aksepterer kravet sees som ulydig og obsternasig. "*Materiaen* krever ikke noe av oss" (Østerberg 1998:72). Uberørt natur er ubearbeidet materie, men de fleste av våre materielle omgivelser er bearbeidet av mennesker. Natur som bearbeidet materie vitner om menneskelig virksomhet, og utgjør det vi kaller kulturlandskap. Det er bearbeidet materie som stiller krav til oss om å bli fortolket. Østerberg nevner *reklamen* og plakatenes krav om lesning, som mas. Reklamen er et ufullstendig budskap ved at man ikke opplyser om selgerens tilsørte motiv. Plakaten og reklamen er mas fordi de gjør krav på å bli sett uten å ta hensyn til om noen ønsker å se. De forstyrrer oss i våre egentlige formål og de er repeterende til det uendelige, slik at det til slutt går oss på nervene. Det finnes heller ingen mulighet til å argumentere imot. Det er ingen til å ta imot dine argumenter. (Østerberg 1998:78).

Gardermoen er i liten grad preget av reklameskilt og plakater. Prangende neonlys og store reklameplakater finnes ikke. Gardermoen er myndighetenes ansvarsområde og de har dermed mulighet til å regulere slike forhold. Det er først og fremst arkitekturen og det funksjonelle som er prioritert. Markedsaktørene på flyplassen har et annet motiv, og ønsker i større grad å markedsføre seg selv med reklameplakater og store firmalogoer. På flyplassen holder myndighetene markedet i tøylene.

Lavmælt utsmykning

Flyplassen er nøytral i sine farger og utforming. Det er enkelhet og funksjon som har vært de ledende prinsipper for bygget. Flyplasser er urolige og sammensatte steder, og derfor er den kunstneriske utsmykningen blitt lavmælt i sitt uttrykk. Det er tydelig at meningen har vært at kunsten ikke skal gjøre flyplassen mer uoversiktlig og rotete for de reisende. Utsmykningen er diskret, og konkurrerer i liten grad med skilt, monitorer og anvisninger om publikums oppmerksomhet, men den er der for de som ser nøye etter.

Hva er kunst? En avgrensning av kunstfeltet byr raskt på problemer. Sosialantropologen Jorid Vaagland (1998) beskriver to hovedperspektiv som har vært gjeldende innen kunstteori siden begynnelsen av 1960-tallet. Det er det essensielle eller det funksjonelle perspektivet, og det institusjonelle perspektivet. Det essensielle eller funksjonelle perspektivet tar utgangspunkt i *kunstverkets iboende kvaliteter*. Kunstverkets kvaliteter er uavhengig av kontekst og publikum.

Det essensialistiske/funksjonelle perspektivet er knyttet til kunstens kjennetegn eller egenskaper og domineres av modernismens overbevisning om at formen er det sentrale og at det finnes et estetisk prinsipp som overskrider det idealskjønne og harmoniske og som retter seg mot noe annet og mer vesentlig. Kunstens overskridelse av grenser og normer er, hvis de skjer på riktig måte og på riktig tidspunkt, i et slikt perspektiv både et tegn på kvalitet og en nødvendig betingelse for kunst i sin alminnelighet. Det er den spesielle kunstoplevelsen som bekrefter kunstens eksistens som noe særskilt, betydningsfullt og sterkt (Vaagland, Jorid 1998:2).

Det *institusjonelle* perspektiv tar utgangspunkt i hva kunstverdenen selv oppfatter og behandler som kunst. Fokus rettes ikke på kunstverket og dets kvaliteter, men på de konvensjoner og normer som gjelder innenfor kunstverdenen. Man sier ingenting om selve kunstverket og dets kvaliteter. "Ting blir kunst ved å bli plassert i en institusjonell kontekst og ved å bli definert som kunst innenfor institusjonen" (Vaagland 1998:3). I et slikt perspektiv kan

”alt være kunst” så lenge det presenteres og behandles som kunst innenfor en gitt kontekst.

Oslo Lufthavn Gardermoen er en flyplass, ikke et galleri. Dette setter kravene til utsmykningen på andre prøver enn om det var tale om en galleriutstilling. Galleriets og museenes materielle og symbolske rammer *nøytraliserer* kunstverket ved at kunstverket blir *sett av de som ønsker å se*, og at verket blir betraktet isolert som et verk som står for seg selv. Om verket står for seg selv innenfor museer og gallerier er også gjenstand for diskusjon. Kunstverk refererer ofte til andre kunstverk, og kan derfor sies å være et uttrykk som står i en posisjon til andre uttrykk. Museer og gallerier *nøytraliserer* ved deres ”hvite vegger”. Kunst på hvite vegger er noe man kjenner, og man forventer at det er slik når man besøker museer eller gallerier. Publikum i museer og gallerier kjennetegnes også av deres atferd. Det er øyet som er det viktigste sansorgan, og *blikket* er fremtredende. ”Stillheten dyrkes, og gjenstandene skal som oftest ikke berøres. Tingene skal ikke brukes, det levende livet er stengt ute. Kunsten kommuniserer gjennom blikket” (Dahl, Janne Stang 1998:83). Den ”hvite boksen” fungerer annerledes som kontekst enn Oslo lufthavn.

Problemstillingen rundt kunstverkets *kontekstuelle* posisjon kan illustreres med et eksempel: Odd Nerdrum skulle i 1968 ha en utstilling i SAS Gallery i New York. Flyselskapet SAS hadde billettkontor på Fifth Avenue, og i tilknytning til billettkontoret var det etablert et kunstgalleri. Odd Nerdrum var invitert av BKS (Bildende Kunstneres Styre) til å holde en utstilling. BKS hadde myndighet i forhold til utvelgelse av bilder, mens SAS stilte sitt galleri til rådighet, samtidig som de stod for en del av de praktiske tingene i forhold til utstillingen. Odd Nerdrum var ankommet New York, men bildene lot vente på seg. Bildene ankom ikke New York før den samme dagen utstillingen skulle åpne. Åpningen fant sted og det manglet fortsatt noen bilder, deriblant *Antikrist* og *Amputasjon*. Disse bildene skulle henges opp dagen etter åpningsdagen, og da dukket problemene opp. Nerdrum oppdaget at noen bilder i utstillingen var erstattet av andre, og en del bilder var flyttet til andre steder. SAS nektet Nerdrum å stille ut *Antikrist* og *Amputasjon*, og dette ble av Nerdrum karakterisert som sensur.

Konflikten toppet seg da Nerdrum nektet å la seg sensurere, og hvor SAS` representant ble hissig og nærmest brølte at SAS først og fremst solgte flyreiser - og bildene *Amputasjon* og *Antikrist* var ikke akkurat salgsfremmende. Det endte med forhandlingsbrudd og utstillingen ble demontert dagen etter åpningen. "...og det var trolig siste kunstutstilling i billettutsalget til SAS i 555 Fifth Avenue i New York" (Meyer, Robert 1990).

Det er her tydelig at SAS Gallery ikke fungerer som den "hvite boksen". Nerdrums utstilling i SAS Gallery i New York har likhetstrekk med et eksempel Pløger nevner:

Når kjøpesenteret Paléet i Oslo har kjøpt inn og stilt ut Edvard Munchs maleri "Karl Johans Gate" i senteret, er det umulig å se dette maleriets estetiske kvalitet uavhengig av konteksten som er et konsumpsjonspalass. Man kan vanskelig vurdere verket i seg selv, men man må se det som en del av en kulturell-kommersiell økonomi. Senteret har ikke kjøpt dette kunstverk for kunstens egen skyld, men for markedets skyld og som del av sin imageproduksjon (Pløger 2001:114).

Det er i eksempelet "Nerdrum i New York" tydelig at SAS Gallery er en del av SAS` imageproduksjon, og et ledd i et forsøk på å selge flere flyreiser. SAS er ikke først og fremst opptatt av å vise norsk kunst til new yorkerne, men å styrke sin image som et flyselskap for den økonomiske og kulturelle elite. Målet er å selge flere flyreiser.

Kunst i offentlige rom skiller seg fra kunst i de tradisjonelle gallerier og museer ved at konteksten verket fungerer innenfor, spiller en mer fremtredende rolle i førstnevnte. Flyplasser fungerer ikke som denne hvite boksen. Det er først og fremst et urolig og sammensatt sted, hvor handlinger knyttet til *flyreise* er det sentrale. Det er sjelden de reisende tar seg tid til å betrakte de ulike kunstverkene på en mer inngående måte. Kunstverkene fungerer som *noe annet*, eller *noe i tillegg* som skal være med å berike opplevelsen av flyplassen. Fordi kunstverkene på Gardermoen er diskrete og lavmælte, skriker de ikke på noen måte etter de reisendes oppmerksomhet. Kunstverkene kan være

vanskelige å få øye på, og er beskjedne i sine uttrykk. Det er ofte de reisende nærmest snubler over de ulike kunstverkene ved ren tilfeldighet.

Denne lavmælte utsmykningen kan på en annen side tolkes dithen at kunsten er fortrent og gjemt bort, og at kunstneriske uttrykk vel mye har måttet vike plassen for kravet om et funksjonelt kommunikasjonssystem. Men denne lavmælte utsmykningen kan også tolkes dithen at utsmykningen er et resultat av en annen *sensibilitet* og bevissthet i forhold til flyplassen og stedet. Formgiverne har vært oppmerksomme på flyplassen som et sted preget av forventninger av ulike typer, og at flyplassen for mange er et sted som fremkaller en følelse av *uro*. Man ønsker derfor gjennom den kunstneriske utsmykningen å uttrykke ro, og har tydeligvis hele tiden hatt i bakhodet stedets primære funksjon – å frakte reisende.

Her finnes ingen *Amputasjon* eller *Antikrist*. De ulike kunstverkene er nøytrale i sin utforming. Det er ikke kunstverk som kan virke opprørende eller støtende på de reisende. Kunstverkene er forskjellige i sine uttrykk og materialer. Det spenner fra keramikkvaser til store skulpturer. Per Inge Bjørlo har utformet store skulpturer som utfordrer arkitekturen på stedet. Det er skulpturer i rustfritt stål med en betonggrå farge. Noen av skulpturene står for seg selv, mens andre griper inn i arkitekturen på en måte som bryter den opprinnelige arkitektoniske formen.

En søyle har est ut og mistet sin opprinnelige form. Bjørlo angriper søylen som bærende element og arkitektens plan for rommet. Formene i rustfritt stål går nesten i ett med betongsøylene når det gjelder gråtone – Bjørlo formelig fortsetter der arkitekten slapp. Han ”forstyrrer” rommet, skaper avbrekk og overraskende orienteringspunkter (Volle, Wenche 1998:28).

Dette er kunstverk som fungerer som en forlengelse av arkitektenes arbeid. Kunstnerne går inn og bearbeider de arkitektoniske formene og bryter med de linjer vi er vant med å se i arkitekturen. Skulpturene er glattslipte og innbyr ikke bare til betraktning, men også til *berøring*. De besøkende inviteres til en aktiv deltakelse som griper mer direkte inn i deres ulike situasjoner.

Ann Karin Rynander har laget et lydforfriskningsanlegg, "Human in motions" som består av 11 lyddusjer som er plassert på utvalgte plasser som for eksempel i pirene og i ankomsthallen. Lyddusjene presenterer de reisende for ulike lydbilder og stemninger. Det kan være vanskelig å få øye på dem og de minner om store paraplyer. Man er nødt til å stå rett under dusjen for å aktivere lydene, og de reisende blir ofte oppmerksomme på lydene ved at de tilfeldig går under dusjen. Lydene er konsentrert i "rommet" rett under dusjen, og er ikke hørbare for de som befinner seg utenfor dette svært avgrensede "rommet". Lyddusjene innbyr til deltagelse, slik Bjørlos skulpturer gjør. Man blir i større grad en *deltager* enn en tilskuer. Dusjene "byr opp til dans", og ber om deltagelse. Lydene i dusjene er blant annet fragmenter av samtaler, barnelatter, fnising, bekkesildring, musikk og mer fremmede abstrakte lyder. Lydene representerer for den ventende passasjer noe uventet og overraskende, som leder tankene en kort stund bort fra den konkrete situasjonen. Bruk av lyddusjene kan for de andre som befinner seg rundt fortone seg litt komisk. Man står rett opp og ned under denne "paraplyen" tilsynelatende uten å foreta seg noen verdens ting. Noen drar på smilebåndet ved synet av dusjerne, mens andre pirres til å prøve dusjene selv. Gjennom lyddusjene fremskaper Rynander "...en intim, underfundig og prosaisk situasjon" (Volle 1998:28). Lyddusjene fungerer som et avbrekk fra de vante passasjeropplevelser.

Avgangshallen og pirene er også dekorert med "gulvpoesi" som er nedfelt i gulvene. Det er korte tekster som er hentet fra norske og samiske ordtak, og blant annet Ibsen og Jan Erik Vold er representert. Sitatene er utformet på ulike språk og er derfor også tilgjengelig for andre enn nordmenn. Lyddusjene og de nedfelte sitatene er kunstneriske uttrykk som bidrar til å bekjempe passasjerenes kjedsomhet, et ikke ukjent fenomen på flyplassen.

Passasjerne som ankommer flyplassen med buss eller bil kan se Kåre Grovens store og karakteristiske skulptur "Utkast". Skulpturen er kjent fra Fornebu, der den stod og ønsket de reisende velkommen til flyplassen. Plasseringen i forhold til det nye terminalbygget på Gardermoen minner om plasseringen skulpturen hadde på Fornebu, men ved den nye flyplassen er det toget som er hovedfrakter av passasjerer til flyplassen, og det er bare de som ankommer

med buss eller bil som ønskes velkommen av skulpturen. Skulpturen bringer tankene til Fornebu, hvor dimensjonen på flyplassen var av en helt annen størrelse. Sammenlignet med Gardermoen var det en liten flyplass. For mange står nok skulpturen der som en påminnelse om tapet i kampen om den nye hovedflyplassens beliggenhet. Skulpturen skaper en historisk linje fra den gamle til den nye flyplassen. Tankene ledes nok ofte til en nostalgisk forestilling om Fornebu som den gode gamle flyplassen, hvor reisen var lettere og ukomplisert. Slik det ofte er med gamle plasser.

Markedsplassen

Flyplasser verden rundt er i stor grad blitt mer like store kjøpesenter. Her er det mulig å få tak i det man måtte begjære. Den sosio-materielle utformingen av flyplassen er derfor preget av varehandel og konsum. Dette gir seg uttrykk gjennom et konsum preget av luksus, og materiellet signaliserer hvem flyplassens *egentlige* passasjerer er. Flyreiser er en type konsum av *tjenester*, noe som gir seg fortøner seg annerledes enn mer tradisjonell varehandel.

1. Varehandel

De ulike flyplassene kjemper om de reisendes gunst. En helsides annonse i Lufthansa Magazine kan lokke med følgende overskrift: **”Dubai Duty Free...The Most Tempting Place On Earth.”** Annonser viser bilder av en duty-free butikk med et rikt utvalg, hvor en kvinnelig ansatt ønsker smilende

velkommen. Og butikken er nesten tom for mennesker. Teksten frister videre med følgende:

Welcome to dubai Duty free...test your willpower against a range of the most desirable goods in the world. Gold, perfumes, toys, electronics, clothing, cosmetics, music...almost everything in the world. Housed in a luxurious ultra-modern concourse that'll take your breath away. And to add to its charms, a chance to become a Millenium Millionaire with a grand \$1,000,000 prize. Or win a luxury car.

Discover the most spectacular shopping experience the world has to offer, at Dubai Duty Free.

Fly-Buy-Dubai.

Passasjerstrømmene er ofte utsatt for "forstyrrelser" gjennom ulike tilbud og fristelser for konsum. Helt fra passasjerene kommer inn i terminalbygningen til de er ute ved flyutgangen er det muligheter for handel. Arkitekten Brian Edwards karakteriserer dette som en manipulasjon av rom og tid.

They exploit space in the sense that passenger flows are interrupted by periodic banks of shops, bars, cafes, flower stalls, currency dealerships and car rental points – not just in the departure lounge but in the arrivals lounge as well. Every stage in the journey through the terminal is manipulated by commerce in one form or another. Even before reaching the check-in desks, passengers are being persuaded to part with their money, or are being exposed to sales advertising. They exploit time in the sense that airlines set extensive check-in times (up to two hours) to ensure that passengers are exposed to as much commercial distraction as possible. Boredom drives frustrated airline passengers into the shops and bars that predate upon their movements. Modern airports, especially in the UK and USA, exploit time and space to extract maximum commercial advantage from the traveller. (Edwards, Brian 1998:65-66).

Fristelsene og tilbudene er plassert strategisk langs passasjerstrømmen. *Kjøpemotstanden* må overvinnes på kort tid. "That all consumption takes time is in fact the bane of consumer society – and a major worry for the merchandisers of consumer goods" (Bauman, Zygmunt 1998:81). Neste gang man er på

flyplassen er det sannsynlig andre produkter som interesserer. Bauman hevder at i det postmoderne samfunn er vi alle konsumenter, og at "The consumer is a person on the move and bound to remain so" (Bauman 1998:85). Vi er konsumenter på en fundamental måte som skiller seg fra alle tidligere tidsepoker. Vi er ikke lenger produsenter, vi er konsumenter. "The way present-day society shapes its members is dictated first and foremost by the duty to play the role of the consumer" (Bauman 1998:80) Bauman hevder dagens konsumenter aldri får ro, fordi begjæret aldri blir tilfredsstillt. Begjæret hviler aldri.

Desire does not desire satisfaction. To the contrary, desire desires desire.(...) To increase their capacity for consumption, consumers must never be allowed to rest. They need to be kept forever awake and on the alert, constantly exposed to new temptations and so remain in a state of a never wilting excitation – and also, indeed, a state of perpetual suspicion and steady disaffection (Bauman 1998:83).

Dagens konsumenter står derfor aldri stille, men er hele tiden på søken etter tilfredstilte, som Bauman hevder de aldri vil finne. "To enjoy the best that this world has to offer, you may do all sorts of things except one: to declare, after Goethe's Faust: O moment, you are beautiful, last forever!" (Bauman 1998:85).

Gottdiener ser flyplasser, som nevnt ovenfor, som tematiserte miljø, og flyplasser i økende grad som kjøpesenter. Han trekker frem flyplassen i Pittsburgh i USA som et eksempel. Her har man bygd flyplass og kjøpesenter i tilknytning til hverandre. Intensjonen bak løsningen er å trekke til seg befolkningen i nærområdet fordi disse også kan sees som en potensiell kundegruppe på linje med de reisende. Han sammenligner priser på varene i butikkene på flyplassen, og prisene samsvarer med prisene man finner på varene i ordinære kjøpesenter og i byen. Flyplassen reklamerer med "...guaranteed street pricing. Therefore, the airport acts like a mall and attracts local shoppers who have no immediate interest in air transportation. Sales have been impressive..." (Gottdiener 1997:95-96).

Gardermoen kan også studeres fra et slikt perspektiv. Myndighetene på Gardermoen garanterer også at prisene hos de ulike butikkene og restaurantene ikke skal overstige de man har i Oslo, men hensikten er nok ikke at man først og fremst skal tiltrekke seg befolkningen rundt flyplassen. Dette er nok et resultat av politiske ønsker og et krav fra myndighetene. Oslo Lufthavns løfte om garanterte gatepriser på samme nivå som prisene i Oslo fremstår som en sannhet med modifikasjoner, fordi de fleste av Oslo Lufthavns butikker og restauranter ikke regnes som spesielt billig i Oslo. En baguett med ost og skinke og et glass juice koster ca. 65 kroner. Da kan det fort bli relativt dyrt for en familie å spise lunsj ved flyplassen.

Utstillingsvinduene til Ferner Jacobsen, Molstad og Gunnar Øye hevder en livsstil de fleste ikke har råd til eller passer til, og danner en motsetning til masseforbrukets butikker, som venter på de fleste som deres skjebne: RIMI, Brilleland, Dressmann, McDonalds. Dette masseforbruket finnes overalt i landet, det særegne ved sentrum er at dyre og billige butikker finnes side om side og får sin betydning fra hverandre (Østerberg 1998:123).

De dyre og billige butikkene finnes ikke side om side ved Oslo Lufthavn. Det er de eksklusive butikkene som dominerer, og det er luksuriøse artikler som pryder de ulike butikkens vinduer. Massesamfunnet kjennetegnes av ensartede preferanser. Alle vil ha de samme godene, men kjøpekraften er ulikt fordelt mellom samfunnsmedlemmene. Det er derfor mulig for noen å bo bedre, reise mer og bedre, kjøpe seg flottre klær og lignende. De mest ressurssterke utgjør samfunnet elite, som massesamfunnet beundrer på ulikt vis. (Østerberg 1998:39) De masseproduserende kjedene finnes ikke på flyplassen, og slik forsterkes inntrykket av at det er én spesiell livsstil, nemlig den de fleste av oss ikke har råd til som er den dominerende livsstilen på flyplassen. Det øvre bemidlede sosiale sjikt er de *egentlige* flypassasjerene. Butikkene og det bygde miljø virker som markører for et sjikt av befolkningen og en livsstil som er forbeholdt de mest bemidlede. To unntak fra de dyre butikkene og restaurantene kan nevnes: Storkiosk-kjedene 7-11 og Narvesen. Disse kjedene har filialer på flyplassen. Her er det mulig å få kaffe, kaker, pizza, pølser og

annen hurtigmat for en relativt beskjeden sum, sammenlignet med de andre serveringsstedene. Det er "folkets" spisested, men det er usunn mat.

Butikkene på flyplassen fremstår som eksklusive. Designklær, dyre klokker, smykker og juveler, røkelaks, tobakk og alkohol, elektroniske nyvinninger og lignende tilbys. Dette er varer som regnes som luksuriøse. "The businessman, the executive, fremstår som det egentlige mennesket i mye av Oslo-reklamen, og avkrever anerkjennelse", skriver Østerberg (Østerberg 1998:123). Dette gjelder også i høyeste grad reklamen for flyselskaper eller reklame i tilknytning til flytransport. De ulike flymagasinene er preget av annonser for dyre merkevarer. Menneskene i disse annonsene sitter ofte i flysete på businessklasse, i kontorvogner på tog, i lounges eller i ulike venterom, og er ofte beslipede menn. De er utstyrt med sammenleggbare datamaskiner, mobiltelefoner, personellplanleggere og andre teknologiske hjelpemidler. Inntrykket av flyplasser som elitens tumleplass forsterkes ytterligere gjennom slik reklame. Det er her de velbeslattede virker og handler.

Spørsmålet er om vi kan kalle Oslo Lufthavn et kjøpesenter, slik Gottdiener antyder om flyplasser. Ved Oslo Lufthavn er det relativt få butikker som ligger utenfor sikkerhetssjekken, det vil si på landsiden, slik at utvalget av butikker befolkningen i nærområdet rundt flyplassen kan benytte, er begrenset. Derfor ikke nærbefolkningen rundt lufthavnen regnet som noen viktig kjøpegruppe. De som skal ut og reise sees som den viktigste kundegruppen. De har litt tid til overs og kan tenkes å la seg friste av ulike varer. Døving peker på penger som noe de feriereisende bruker mer av enn vanlig – de sparer ikke. "Pengene har ingen betydning. Han er rik fordi han er på ferie og fordi han har tatt med seg mer penger enn det han ellers bruker" (Døving 1993:17), og "Det er viktig å ikke måtte spare når man er på ferie" (Døving 1993:17). Det er fristende for den som egentlig ikke har råd å handle luksusartikler og smake på de bemidledes livsstil. Hverdagen tillater ikke slike økonomiske utskielser. Terminalområdet etter sikkerhetssjekken utgjør en promenade hvor restauranter og butikker ligger på rad og rekke – vår tids vindusfri arkader? (Benjamin, Walter 1982). Strømmen av mennesker som skal ut til sine respektive fly må gå forbi dette området, og

de ulike butikkene håper noen svinger innom deres butikk. Butikkene krever jo mindre tid, innsikt og initiativ av kundene enn bysentrenes. Og kanskje kan man kjøpe seg en illusjon av trygghet, noe som kan dempe "the emptiness of transition"? (Castells 1996:421) Eller er det virkelig slik at reiser er preget av en følelse av tomhet? Nedim Karakayali (1996) mener snarere tvert om:

No travel is purely Euclidian; whether we want it or not. However automated or speedy our trip might be, there always happens something "on the road". Under the rigidly segmented space of our modern world, there is often a less visible, a supple line, which is full of potential cracks. A lot of things happens "on the road": we fall in love, we change our mind, we get lost, we get injured, and we die. Yes, the cracks can, literally speaking, be vital (Karakayali, Nedim 1996:19).

Kjøpesentre fungerer ikke bare som rene handlemaskiner. Mennesker er der med ulike prosjekter. De ulike prosjektene kan variere fra for eksempel at noen er der faktisk for å handle, andre er der for å slentre rundt eller flanere, andre bruker det som en dagligstue hvor man treffer andre, prater og drikker kaffe, mens ungdomsgrupper i noen tilfeller bruker kjøpesenteret som et sted man erter betjening og vakter (Krange, Olve & Strandbu, Åse 1996). Slike praksiser er ikke særlig sannsynlig på flyplassen, fordi befolkningen i nærområdet ikke kommer seg inn til butikkene. Det kan likevel tenkes at noen i nærområdet bruker de serveringsstedene som ligger utenfor sikkerhetssjekken. Gottdieners analyse av at flyplasser i økende grad vil ende opp som kjøpesenter, er også avhengig av nasjonale bestemmelser. Duty-free salg er ikke like utbredt i alle deler av verden, og det er lokale bestemmelser som er avgjørende. EU-området tillater ikke lenger duty-free salg for de reisende som reiser mellom land som er tilknyttet EU. Norge er ikke tilknyttet EU, så reisende til og fra Norge og EU-området har mulighet til å handle Duty-free varer. På den annen side legger ikke norske bestemmelser til rette for at flyplasser skal fungere som kjøpesenter for nærbefolkningen.

Oslo Sentralstasjon er et trafikknutepunkt som kanskje passer Gottdieners beskrivelse bedre. To ulike funksjonsområder er smeltet sammen. Byporten

kjøpesenter er lagt i tilknytning til stasjonens avgangshall, og det kan være vanskelig å trekke noen klar grense mellom stasjonsområdet og kjøpesenteret. Den opprinnelige stasjonshallen mot sjøsiden er også blitt en hall fylt av ulike butikker. Det er et betydelig antall passasjerer som strømmer gjennom stasjonen hver dag, og denne menneskestrømmen utgjør en betydelig kundegruppe. Samtidig ligger stasjonen i sentrum av byen slik at kundene som ellers er i sentrum like gjerne kan gå innom her.

I samtaler med representanter for flyplassen forteller de at passasjerene ved flyplassen klagde på for liten duty-free butikk og at utvalget av butikker og restauranter på flyplassen var for lite. De ønsket seg nok mer et "lite Dubai". Oslo Lufthavn bygde ut for å få plass til større duty-free butikk, flere spisesteder og butikker. Det er et nytt bygg som gradvis er blitt åpnet fra omkring januar 2002. Økningen i arealet til kommersielle formål var 2000 kvadratmeter og ligger i hovedsak i terminalen for de utenlandsreisende. Det er også de utenlandsreisende som nyter godt av *avgiftsfrie* varer. Det er ikke skatt på det som konsumeres, noe som forsterker følelsen av at man *må* jo kjøpe – det er jo så billig. Representanter for flyplassen forteller at også myndighetene på lufthavnen syntes utvalget av butikker og spisesteder var for lite, men de oppgir også økonomiske hensikter med utvidelsen. Shopping er blitt en stadig viktigere del av flyplassenes inntektskilde. De ulike offisielle nettstedene jeg har besøkt for en del av verdens flyplasser, har alle en hovedpeker til kategorien "shopping". Sammen med opplysninger om ankomster og avganger, rutetabeller og annen informasjon relatert til flytrafikk, finnes det altså også en peker til hva som finnes av muligheter for shopping. Dette er med på å gi en indikasjon på hvilken stor del av flyplassens virksomhet dette representerer. Kommersielle forhold rundt handel er blitt en fremtredende side ved flyplasser.

2. Tjenester

Forbrukssosiologien har i all hovedsak forholdt seg til forbruk av materielle varer. Forbruk av varer skiller seg fra forbruk av tjenester som for eksempel en

reise, ved at en reise i større grad er knyttet til forbruk av en tjeneste som strekker seg over et lengre tidsrom. Konsum knyttet til materielle varer kan også strekke seg over en viss tid, ved at du for eksempel tenker over hva de andre i husholdningen ønsker seg, et måltid må for eksempel komponeres på en spesiell måte, og maten må til slutt spises. Shopping er også rekreasjon hvor du for eksempel går rundt og kikker og handler i ditt eget tempo. Likevel vil en ferietur eller en flyreise innebære møte med flere servicepersoner og ulike steder, og ofte strekke seg over et lengre tidsrom. En ferietur med et charterselskap vil bestå av en rekke enkeltdeler som til sammen utgjør ferien. Ferien vil innebære møter med en rekke representanter fra selskapet, ulike materielle miljø som for eksempel hotellet, flyet eller ulik transport mellom steder, det menneskeskapte sosio-materiellet som stedets helhet representerer, lokalbefolkningen og de andre turistene på stedet. En pakketur inneholder flere faser, som for eksempel når man tidlig planlegger hvor man vil dra og sitter og blar i ulike feriekataloger, selve reisen og flyturen, ankomsten, oppholdet og hjemturen (Døving 1993). Ofte er en reise noe man gjør sammen med andre personer, som familie, kjæreste, venner eller kollegaer, og ofte plasseres man i en reisegruppe hvor man ikke på forhånd har noen kjennskap til de andre i gruppen. Urry skriver om ferieturer eller reising som konsum av en spesiell sosial erfaring:

One problem however with tourist services is that there is a rather unclear relationship between the objects and services purchased (ice creams, flights to Majorca, etc.) and a good holiday experience. This is partly because many of these services involve the production and consumption of a particular *social* experience which cannot be reduced to, say, the details of a restaurant menu (Urry 1995:131).

Resultatet av den sosiale erfaringen som konsumeres er for produsenten vanskelig å ha full kontroll over. En sur flyvertinne, dårlig mat, regnvær eller brysomme medreisende kan være med på å redusere inntrykket av en reiseopplevelse. Denne sosiale erfaringen man konsumerer er også avhengig av *de andre* på stedet. De andre virker som en "kulisse" som i stor grad er med på å bekrefte den forestillingen man har av stedet. Forestillingen man har av for

eksempel ferieturen til "Syden" inneholder ofte sol, strender, små intime restauranter, yrende natteliv, man har fri til å gjøre hva man vil, billig vin og mat, og denne forestillingen vil slå sprekker om det er gråvær, folketomt på strender, få restauranter og ikke noe natteliv.

Før demokratiseringen av reiselivet i den vestlige verden, gikk skillet i større grad mellom de som hadde mulighet for å reise og de som ikke hadde denne muligheten. I dag er distinksjonene i større grad knyttet til hva slags transport man benytter i tilknytning til ferien (fly, tog, båt, buss, bil), og *hvor* man reiser. Det er noen steder som har en høyere anseelse, og som det er mer sosialt riktig å ha vært enn andre steder. I sin oppgave om "Syden" skriver Døving om sitt møte med en akademisk fnysing eller skepsis til arbeidet han var i gang med.

Når jeg forteller om mitt felt blant mine antropologiske kolleger og det akademiske miljøet for øvrig, blir min feltbeskrivelse oppfattet ironisk. For akademikere er ikke Syden et *sted* eller en *kultur* å studere. Denne observasjonen tyder på et grunnleggende skille i Norge. Syden har rett og slett ingen sosial relevans og eksisterer ikke som kulturell kategori i akademiske miljøer, mens den er innforstått i andre deler av samfunnet (...). Min erfaring er at de som frekventerer Syden eller de som deltar er de som eliten kaller "massen" og som de fleste tilhører situasjonelt (derav begrepet masseturisme) (Døving 1993:7).

Flytransport er fortsatt elitens reisemåte, selv om det er skjedd en demokratisering av denne reisemåten. De store charterselskapene som Ving, Saga, Apollo eller Star Tour frakter de store massene fortrinnsvis til varmere og sydligere strøk. Disse reisene anses å ha lavere status enn reiser med rutefly, hvor man bor på hoteller som ikke er tilknyttet slike charterselskap. Charterturene er billige i forhold til å reise med rutefly og å bo på ordinære hotell. Det er "folkets" feriemåte. Likeledes er forholdet til *hvor* man reiser. Charterselskapene har startet reiser til for eksempel Cuba og til destinasjoner i Østen, steder som før var regnet som eksotiske. Reiser til disse steder er ikke lenger like høyt verdsatt når masseturismen har gjort sitt inntog. Døving nevner et eksempel om "...et "blandet" ekteskap der hun var akademiker og han var "mer folkelig anlagt". De planla huskjøp i utlandet. "De skulle kjøpe hus i

Syden”, pleide han å erte sin kone med, hvorpå hun repliserte; ”Nei, vi skal kjøpe hus i Toscana” (Døving 1993:7). Toscana er et sted som er høyere sosialt ansett enn det mer folkelige ”Syden”. Urry har et eksempel som også belyser situasjonen. Når det er mulig å få tak i billige charterreiser til ulike destinasjoner som før var regnet som eksotiske betyr det at ”...now that I can afford to come here I know that it will be ruined” (Urry 1995:136). Steder hvor det er lite andre turister og uberørte steder rangeres høyere enn feriesteder som er typiske chartermål.

”Jet-settet”, en betegnelse på det øvre bemidlede sosiale sjikt, stammer fra flyterminologien. ”Formodentlig bruker medlemmer av ”jet-settet” flyplasser ofte. Dette innebærer at de er rike, har dårlig tid og er regelmessige forbrukere av luksusvarer” (Hylland-Eriksen 1993:29). ”Jet-settet” som en sosial gruppe er av begrenset omfang i Norge. ”Jet-settet” er ikke noe fremtredende trekk ved de norske flyplasser. Det er likevel en forskjell i konsumet hos de reisende. Det er de bemidlede som er i sitt kjente miljø, blant de eksklusive restauranter og butikker. De rike er de som er godt *situert* i dette sosio-materielle feltet som denne markedsplassen utgjør. De fine matvarene, de dyre vinene og brennevinsproduktene er ikke for ”massen”. Man kjenner ikke produktene, og blottlegger sin uvitenhet ved å spørre noen om det ”alle” tilsynelatende vet.

Oslo Lufthavn er ansvarlig for både ruteflytrafikken og chartertrafikken. Før flyplassen åpnet var Gardermoen flyterminal forbeholdt chartertrafikk og militær flytrafikk. Fornebu Lufthavn var ansvarlig for ruteflytrafikken. Det er mulig det var mer homogene deltakertyper på de to forskjellige flyplassene før. Ved Oslo Lufthavn i dag er chartertrafikken side om side med ruteflytrafikken, noe som kanskje bidrar til et mer blandet register av deltakertyper. Vårt samfunn er i stor grad organisert rundt skillet mellom arbeid og fritid. De feriereisende er humørfylte og pratsomme. Du finner gjerne den feriereisende i Puben med en øl tidlig på morgenen. Den forretningsreisende er på jobb, og har kanskje et annet forhold til sine omgivelser enn den ferierende. De ulike prosjektene er svært forskjellige, det ene prosjektet er tilknyttet arbeid og det andre prosjektet tilknyttet fritid. Det drikkes øl tidlig om morgenen på flyplasser - det ville vært

utenkelig de fleste andre steder i vårt samfunn. Døving skriver også om denne observasjonen:

Det er dørene til flyplassens transitthall og ikke ankomsten til Syden som markerer terskelen til ferien. På flyplassen kan man se hvordan turistene møter seg selv og sin ferie. Klokken er seks om morgenen. Vi er et sted i det indre østlandet på et jorde. Det er en flyplass. Den heter Gardermoen. Vi har gått gjennom en sjekk.(....) Vi er i et fremmed land. Et annet land. Internasjonalt land. Nå er Turistene utenfor det samfunn de ellers lever i. Kodene er øyeblikkelig andre. Tempoet skifter. Det drikkes øl og drinker klokken 06.00 om morgenen, ikke fordi at Ola Nordmann skal være "full før Fornebu", men fordi han er et sted der ferien har begynt (Døving 1993:17).

Ferien markerer at man kan konsumere på en annen måte enn det man er vant til. Man har "lov" til å spise og drikke godt, slappe av uten dårlig samvittighet, og man kan gjøre ting på andre tider av døgnet enn det man er vant til fra hverdagslivet. Ferien bryter med det vante og rutinemessige, som kjennetegner hverdagen. Reiser er for mange forbundet med en viss "uro". Det kan godt tenkes at puben i slike tilfeller er et godt tilholdssted for best mulig å bøte på denne uro som reiser og flyplasser frembringer.

Kapittel 7. Universell utforming

Det er naturlig å tenke seg funksjonshemmede som en gruppe med en økt bevissthet i forhold til det sosio-materielle miljøet. Oslo Lufthavn har fått sterk kritikk fra funksjonshemmedes organisasjoner for ikke å ha tatt deres situasjon tilstrekkelig på alvor. Ved åpningen og perioden etter fantes ikke en ledsagertjeneste som kunne veilede funksjonshemmede ved reise og ankomst, men det som kanskje var mest skuffende var at den fysiske utformingen av

materiellet var så lite gjennomtenkt i forhold til løsninger for de ulike brukergruppene.

Norges Offentlige Utredninger (NOU) 2001:22, "Fra bruker til Borger" (Manneråk-utvalget) beskriver "en strategi for nedbygging av funksjonshemmende barrierer" (NOU 2001:22) Funksjonshemmede har i vårt samfunn ofte store problemer med å bevege seg fritt omkring. De møter hindringer i form av trapper, høye fortauskanter, perronger, smale passasjer, dårlig utformede informasjonstavler, trapper, dører og lignende. De befinner seg på sidelinjen i forhold til denne uniformeringen som materiellet krever.

NOU 2005:8 "Likeverd og tilgjengelighet" (Syse-utvalget) omhandler det samme temaet som NOU 2001:22, men her er de juridiske sidene fremhevet med tanke på et rettslig vern mot diskriminering på grunnlag av nedsatt funksjonsevne.

Begge utredningene tar for seg en rekke av samfunnets områder, hvor funksjonshemmede møter ulike typer barrierer, blant annet flytransport.

Utvalgene nevner spesielt en retning innenfor arkitekturen som vektlegger det man kaller *universell utforming*, eller "universal design" (NOU 2001:22 side 20). Innholdet i begrepet universell utforming ble beskrevet av arkitekten Michael Bednar på 1970-tallet. Ideen bak universell utforming er:

...en formgivings- og planleggingsstrategi som introduserer likestilling som et viktig element i fysisk utforming av samfunnet. Strategien angir at produkter, bygninger, utemiljøer og kommunikasjonsmidler skal være utformet slik at løsningene er anvendelige og brukbare for alle (NOU 2001:22).

I følge retningslinjene for universell utforming skal løsningene være brukbare og anvendelige for *alle*. Det legges vekt på at utformingen skal være på en slik måte at den bidrar til likestilling i forhold til bruk av det materielle miljøet, og at tilleggsløsninger for funksjonshemmede i størst mulig grad skal unngås. Ideen om universell utforming går lenger enn den tradisjonelle "tilrettelegging for funksjonshemmede". Bruk av spesielle hjelpemidler er i mange tilfeller umulig å

komme utenom, men i tilfeller hvor det er mulig å unngå hjelpemidler skal altså slike løsninger bestrebes.

Med universell utforming menes det forhold at produkter, bygninger og mennesker som mulig, uavhengig av brukernes ferdighetsnivå og uten at det forutsettes spesialtilpassede løsninger for enkelte. Universell utforming legger således opp til løsninger som tar høyde for en stor variasjon av brukerforutsetninger, og dette søkes oppnådd på det enkelte område ved én hovedløsning snarere enn alternative løsninger for ulike brukere. Undertiden brukes synonymt begreper som "utforming for alle" eller "inkluderende utforming". Begrepene betegner dels en formgivings- og planleggingsstrategi og dels en målsetning (NOU 2005:275).

The Centre for Universal Design ved North Carolina State University i USA har utviklet syv arbeidsregler som skal bidra til å skape en universiell utforming. Hver regel inneholder *prinsipp*, *definisjon* og *retningslinjer*. Reglens prinsipp er 1) Like muligheter for bruk, 2) Fleksibel i bruk, 3) Enkel og intuitiv i bruk, 4) Forståelig informasjon, 5) Toleranse for feil, 6) Lav fysisk anstrengelse og 7) Størrelse og plass for tilgang og bruk (NOU 2005:282). Reglene gir retningslinjer for hvordan det bygde miljøet bør være utformet. Det vektlegges at materiellet skal gi mennesker med *ulike* ferdigheter og preferanser like muligheter til å benytte materiellet. Reglene sier blant annet at utformingen skal være slik at den gir forståelig informasjon, den skal være enkel og intuitiv, ved at den "...skal være lett å forstå uten å ta hensyn til brukerens erfaring kunnskap, språkferdigheter eller konsentrasjonsnivå" (NOU 2001:22). Den universelle utformingen skal videre være av en slik karakter at den skal "kreve liten fysisk anstrengelse. Utformingen skal kunne brukes effektivt og bekvemt med et minimum av besvær" (NOU 2001:22).

SINTEF-forskerne Asbjørn Følstad, Petter Bae Brandtzæg og Geir Tymi er også opptatt av universell utforming, og da spesielt i forhold til byggingen av nytt operabygg i Bjørvika. Deres kronikk i Dagbladet 29. august 2001 omtaler det nye operabygget, men også bygninger mer generelt:

Universell utforming handler altså ikke om ramper og ekstraløsninger, men om å lage enhetlige løsninger myntet på alle såfremt det er teknisk og praktisk mulig. Samtidig skal det tas hensyn til andre viktige faktorer som estetikk, økonomi, sikkerhet m.m. Som eksempler på god tilgjengelighet kombinert med estetiske løsninger viser Norges Handicapforbund blant annet til Museet for samtidskunst i Barcelona og den norske ambassaden i Berlin, sistnevnte med Snøhetta som arkitekt (Følstad, Brandtzæg & Tymi 2001).

Ideen om Universell utforming erkjenner at folk er forskjellige. Mennesker med nedsatt funksjonsevne er de man først tenker seg, men andre har også behov for god tilgjengelighet som for eksempel barn, folk med barnevogner, eldre, folk med mye bagasje, eller sagt på en litt annen måte: Ulike faser i livet krever ulike løsninger. Oslo Lufthavn vil bli brukt av alle samfunnets grupper, og derfor burde utfordringen ha vært å skape et bygg som ivaretar disse behovene. "Det blir derfor viktig å ta utgangspunkt i alle og ikke "gjennomsnittsmennesket", en frisk og rask 30-40 – åring" (Følstad m.fl. 2001).

Det uttrykkes ofte i samfunnsdebatten at funksjonshemmede har "spesielle behov". Dette er med på å tilslore at behovene er systemskapte.

Utvalget finner grunn til å understreke at mennesker med funksjonsnedsettelse har akkurat de samme grunnleggende behov som andre – eksempelvis for å legge seg og stå opp, kle seg, spise, for transport og for kultur. Behovene er ikke spesielle, men løsningene for å dekke dem vil variere (NOU 2001:22 side 20).

Tradisjonelt er begrepet "funksjonshemmet" blitt oppfattet som en egenskap ved individet. Det er kan være på bakgrunn av sykdom, skade, lyte og lignende. I dag er det blitt vanligere å se på hele situasjonen eller konteksten som bidrar til den nedsatte funksjonsevnen. Det er *prosjektets møte med situasjonen* som bestemmer om man er funksjonshemmet. Det er få som vil være funksjonshemmet i *alle* situasjoner.

Det er, som nevnt ovenfor, rimelig å tenke seg at funksjonshemmede har en høy bevissthet i forhold til den materielle utformingen. Dette bekrefter i stor grad kriminologen Berit Vegheim, som også var med i Manneråk-utvalget. Hun er svaksynt og arbeidet da for Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon, og jobber nå som leder for Borgerrettighetsstiftelsen Stopp Diskrimineringen. Hun opplever for eksempel de nye informasjonstavlene som NSB og OSL har begynt å bruke som svært problematiske. Tavlene er ved motlys umulig å lese, og skriften er liten. Østerberg skriver om en *fremmedgjøring* mellom materiell og bruker. Det gjør seg gjeldende på to måter, ved (1) at formgiverne ikke kjenner brukerne, og (2) ved at "...formgiverne er også fremmede i den forstand at deres hensikter har vært andre enn brukernes, den verden de har skapt ut fra, har ikke vært de vordende brukernes verden" (Østerberg 1993:133). Formgiveren har ikke forstått eller mangler kompetanse om brukernes behov. Det er et misforhold mellom bruker og materiell. Berit Vegheim uttrykte i en samtale med meg at funksjonshemmede føler en fremmedgjøring i forhold til det materiellet de virker i. Hun uttrykte også en *økende* fremmedgjøring. Det blir vanskeligere og vanskeligere for funksjonshemmede å bevege seg fritt, og å utføre vanlige hverdagsaktiviteter. Den høye hverdagsrytmen og det spesialiserte materiellet bidrar videre til at ulike grupper faller utenom. En økende effektivisering bidrar til at mange tjenester, som før ble besørget av mennesker blir erstattet av maskiner og datateknologi. Vegheim forteller i en samtale: "Der hvor man for eksempel før bare kunne stille seg i en kø, og vente til det var din tur, er disse køene nå erstattet av automater, kølappsystemer og lignende som vanskeliggjør situasjonen for mange grupper". Når man opplever materiellet som fremmedgjort og lite tilpasset bidrar dette til en stigmatisering. Man er *malsituert*.

Tanken er at man ved universelle løsninger trekker oppmerksomheten bort fra den enkeltes funksjonsnivå, og med det reduserer den hjelpeløshet eller stigmatisering som mennesker vil kunne føle når de ikke er i stand til å beherske omgivelsene uten særskilt hjelp eller særskilte innretninger (NOU 2005:277).

Det oppleves som belastende og er stigmatiserende å stadig måtte be om hjelp, kreve spesielløsninger, lage kø – å *være til bry*. Å være den alle retter blikket mot.

Et underliggende formål med prinsippet om universell utforming er å motvirke at funksjonshemmede mennesker blir kategorisert som funksjonshemmede fordi de faller utenfor omgivelsenes normalløsninger. Således søker man gjennom prinsippet også å påvirke holdninger. I hvilken grad universelle løsninger faktisk fremmer et slikt psykososialt formål, er naturligvis vanskelig å forutse eller måle. Det krever tid å legge grunnlaget for holdningsendringer, og derfor trengs også tid for å kunne konstatere eventuelle endringer. Enkelte har imidlertid så vidt begynt å studere slike spørsmål. Læren om universell utforming søker også å inspirere til initiativ og kreativitet hos aktuelle ansvarssubjekter ved å bevisstgjøre fordelene ved løsninger som er tilrettelagt for alle. I denne sammenheng yter læren motstand mot at eventuelle lovpålagte minimumskrav ved bygging, design og så videre i praksis blir oppfattet som maksimumskrav (NOU 2005:277).

Oslo lufthavn presenterer seg slik i folderen "Passasjerinformasjon. Reisende med funksjonshemming". På side en lyder overskriften "Oslo lufthavn kan brukes av alle. (...) Oslo Lufthavn (OSL) er en moderne flyplass som er tilrettelagt for alle brukergrupper. Reisende som har funksjonshemming følger den vanlige passasjerstrømmen. Servicetilbudet er tilpasset passasjerenes ulike behov" (OSL 1998:1). Folderen gir videre en oversikt over hvilke tjenester, tilbud og tilrettelegginger som finnes på flyplassen. Dette innbefatter ledsagerordning (familie, venn eller lignende), assistanse (flyselskap eller Passasjerservice), tilrettelegging generelt (for eksempel toaletter, vaskekraner, rullefortau og lignende) og parkering. Det er videre egne avsnitt for synshemmede, hørselhemmede og døve, hjerte og lungesyke og rullestolbrukere og andre bevegelseshemmede.

I et brev til daværende samferdselsminister Jostein Fjærvoll uttrykker Vegheim seg slik i forhold til den nye hovedflyplassen¹⁵:

Flyplassen som skal være en av de mest moderne og funksjonelle, er blitt en av de mest funksjonshemmende og ekskluderende flyplasser i vår del av verden. Mange forhold har vært i fokus, det har vært innspill over lengre tid fra ulike organisasjoner og enkeltpersoner både når det gjelder inngangsdørsystemer, skilting, lysforhold og annet. Det blir derfor fullstendig uakseptabelt at vi skal oppleve å komme til en splitter ny flyplass som er så dårlig tilrettelagt for de ulike passasjergrupper.

¹⁵ Brevet er upublisert. Berit Vegheim har gitt sitt samtykke til min bruk.

Prinsippene om universell utforming er velkjente og trekkes stadig oftere fram i offentlige dokumenter som et godt styringsverktøy i planprosesser. Gardermoen tilfredsstillende på ingen måte de grunnleggende prinsipper for universell utforming. Tvert imot stiller flyplassen svært store krav til funksjonsevne, og istedet for å være tilgjengelig for flest mulig, bidrar den spesielle utformingen til å skape hjelpebehov.

Svaksynte er en av passasjergruppene som er blitt ignorert ved utformingen av flyplassen pga. skiltstandarder som er valgt ved Gardermoen. Høyhengende skilter/tavler, dårlig kontrast, små bokstaver og tall, dårlig og utflytende gjengivelse av bokstavene og plassering av all informasjon i et meget sterkt motlys er alt sammen med på å gjøre det umulig for svaksynte som ellers klarer seg selv, å fungere uten hjelp. Synshemmede er blitt lovet skjermer i øyehøyde i over ett år, og vi registrerer at vi ikke tilhører den kunde- og passasjergruppen som fortjener et fullverdig servicetilbud.

Igen vil jeg henlede oppmerksomheten på den definisjon av funksjonshemming som Regjeringen hevder å legge til grunn for sin politikk. I henhold til denne forståelsen av funksjonshemming-begrepet, er det uten tvil korrekt å si at Gardermoen er blitt et av de verste eksempler på hvordan et samfunn kan skape funksjonshemmende omgivelser. I mitt tilfelle kan dette best uttrykkes slik; *jeg er ikke funksjonshemmet som reisende på Arlanda, men på Gardermoen er jeg avgjort funksjonshemmet.* (Min uth. Vegheim, Berit 1999:3-4)

Det er de sosio-materielle feltene som Gardermoen og Arlanda representerer som enten får Vegheim til å føle seg funksjonshemmet eller ikke¹⁶. Gardermoen som et sosio-materielt felt ekskluderer i stor grad en gruppe mennesker, eller med Vegheims ord: "...vi registrer at vi ikke tilhører den kunde- og passasjergruppen som fortjener et fullverdig servicetilbud" (Vegheim 1999:3-4).

Slik blir ekskluderingen av en gruppe et uttrykk for makt, ved at man reduserer tilgangen til slike reiser for denne gruppen. "Det er lettere å bli hjemme enn å ta opp kampen å komme seg et sted". I brukernes møte med et sted som er lite tilgjengelig ligger en uttalt mening om at "her skal ikke jeg være. Dette stedet er ikke for meg".

¹⁶ Berit Vegheim etterlyser skjermer i øyehøyde. Dette er nå blitt installert. Hun uttrykker likevel: "Kan opplyse om at det tok 3 år å få en skjermstasjon i øyehøyde. Men flyplassen oppleves fortsatt som et mareritt for svaksynte pga. ekstremt dårlige lysforhold og mangel på kontraster og holdepunkter" (Privat e-post den 31/08-05).

Oddrun Sæter har skrevet om å være "Gammel i byen" (Sæter 1986). Rapporten tar blant annet for seg de hindringer og problemer eldre møter når de beveger seg i storbytrafikken. Sæter tar for seg "...gamle menneskers muligheter til å "være med", enten det er i trafikken, i byens liv og bevegelse for øvrig eller i samfunnslivet i sin alminnelighet" (Sæter 1986:1). Denne problemstillingen er beslektet med den som er beskrevet ovenfor i forbindelse med de funksjonshemmedes ferdsel på Oslo lufthavn. Det handler om å være med eller ikke. Når ikke forholdene ligger til rette er valget om ikke å delta ikke et reelt valg, men snarere en utstøtning av disse gruppene. Man er ikke invitert til deltakelse på lik linje med de andre i samfunnet. Reiser er et uttrykk for deltakelse i samfunnslivet.

Manifeste og latente verdier

Manneråk-utvalget finner det hensiktsmessig å bruke begrepene manifeste og latente verdier for å påpeke mangelen mellom de politiske målsettinger og den faktiske realiseringen av målet om full deltakelse i samfunnet. Med manifeste verdier mener man de verdier "...man bekjenner seg til, som trekkes frem i formålsparagrafer eller ytringer om verdier. De reflekterer måten en ønsker å presentere seg selv, sine hensikter, sine verdier eller sitt program på" (NOU 2001:22, side 27). De latente verdier er de "...mange verdier som ikke er uttalt, men som ikke desto mindre er sentrale for hva vi gjør i praksis – de er latente" (Ibid.) Et eksempel er når man er for behandlingssentre og rehabiliteringsboliger for rusmisbrukere, men man vil ikke ha disse boligene i nabolaget. Utvalget nevner et annet eksempel med reformen for utviklingshemmede på 1990-tallet. Noen nabolag protesterte mot at utviklingshemmede skulle flytte inn, mens de samtidig tok skarp avstand fra at de hadde noe imot utviklingshemmede. Man hadde bare ikke parkeringsplasser, det var uegnede uteområder eller "utviklingshemmede er helt greit, men hva blir det neste?"(Ibid.)

Det er likevel forhold en er seg lite bevisst som oftest er problemet. Ofte blir mangler ved bygg unnskyldt med at man ikke tenkte på det, eller at det er en tabbe.

Når et møtelokale er tilgjengelig på alle måter – utenom talerstolen, så er det sjelden vond vilje En tenkte bare ikke på at en av foredragsholderne kunne være rullestolbruker.(...) Problemet er imidlertid at når det blir system i tabbene, så er det ikke tabber. Det at en stadig glemmer å ta hensyn til bredden i den menneskelig variasjonen blir en del av vårt samfunns struktur. (ibid.)

Brosjyren "Reisende med funksjonshemming" gir et inntrykk av flyplassen som ikke samsvarer med det brukerne opplever. Flyplassen omtaler seg som "en flyplass for alle", men kritikken har vært sterk fra de reisende. NOU-rapporten "Fra bruker til borger" tar for seg flytransport, og skriver blant annet om Gardermoen:

...et eksempel på et nybygg som ikke fullt ut er planlagt etter prinsippene for universell utforming. (...) På Gardermoen må brukere av elektrisk rullestol skifte over til manuell stol ved innsjekking. Rutinen oppleves som uheldig, da det er disse brukerne som har mest smerter og behov for god sittekomfort. Ved større flyplasser i utlandet er det ofte vanlig at man kan sitte i egen stol frem til ombordstigning" (NOU 2001:22, side 99).

Teorien om universell utforming er et ambisiøst prosjekt. Målsetningen om et samfunn som tilbyr like muligheter til deltakelse for alle krever en del forutsetninger. Den praktiske utformingen er en side av saken, men det kreves i tillegg at man tenker annerledes, endrer holdninger og at det finnes vilje og politiske prioriteringer.

Avslutning

I skrivende stund har det i dag, i følge flyplassens egne tall, vært rundt 40 000 passasjerer innom Oslo Lufthavn - Gardermoen. Hver eneste dag, året rundt – 40 000 passasjerer, hver fall i gjennomsnitt. Det er som om alle i en middels stor norsk by, for eksempel Sarpsborg, skulle til flyplassen med sitt eget prosjekt.

I første del av oppgaven redegjorde jeg for litt tall fra flyplassen for å gi et lite inntrykk av antall reisende og hvordan den tallmessige fordelingen er blant de reisende. Jeg beskrev videre mitt utgangspunkt for å skrive om emnet og mitt arbeid ved flyplassen. Jeg konkluderte med at mitt arbeid ved flyplassen ikke representerte noe metodisk problem av avgjørende grad. Jeg diskuterte videre mer generelle metodiske utfordringer i forhold til fortolkning, deltagende observasjon og dermed problemstillingen rundt det å samtidig være deltaker og tilskuer.

Flyplassen kjennetegnes av en klarere orientering mot klokka enn ellers i samfunnet. Dette gjelder for passasjerene og for de kommersielle aktørene på flyplassen. Flyselskapene har rutetider og slot-tider å ta hensyn til. Tiden for passasjerene er alltid knapp. Dette gjelder i forhold til usikkerheten som er i forbindelse med at man ikke vet hvor lang tid de ulike gjøremålene tar. Man kikker til stadighet rastløst på klokka. Man er avhengig av om det er mange andre på flyplassen, og de andres prosjekt står i veien for ditt. Det er mulig å kjøpe seg tid gjennom dyrere billetter. Da er man ikke avhengig av en spesiell avgang, og det er mindre kø og lignende for de med kostbare billetter. Man kjøper seg fleksibilitet og tid.

Mennesker er der i forskjellige ærender, eller de er der med ulike prosjekter. Det er de ulike prosjektenes møter med flyplassen som materielt miljø, som bidrar til om man erfarer faktisiteten eller friheten. Flyplassens materiell stiller krav om en viss gjennomstrømning av passasjerer. Tenk om hele Sarpsborg, av en eller annen grunn, ikke kom seg *gjennom* flyplassen. Det ville vært mye folk på et lite avgrenset område. Slik er da også noen dager på flyplassen. Det sosio-materielle handlingsfeltet er ekstremt høyt fortettet. Flyplassens rushperioder er også preget av en høy fortetning. Ved slike anledninger er flyplassen i stor grad preget av tyngsels erfaringer. Å være passasjer på flyplassen er et slit.

Normale dager ved flyplassen preges i mindre grad av tyngsels erfaringer. Da er det muligheter for avlastning gjennom at man finner seg mer private "lommer" hvor det er mulig å slappe av. Avlastningsmulighetene er likevel knyttet til prosjektets møte med det sosio-materielle miljøet. Det er de "friske og raske" som kanskje føler friheten i forhold til flyplassen. Flyplassens materiell antyder at det finnes noen passasjerer som er de "egentlige" passasjerene. Flyplassens materiell antyder en gjennomstrømning av passasjerer i et bestemt tempo. Materiellet legger også stramme føringer i forhold til hvilke retninger gjennomstrømningen skal gå. Rulletrapper og stengte dører gjør det umulig å bevege seg motstrøms.

Flyplassen kjennetegnes av en orientering mot konsum. Passasjerstrømmene er utsatt for "forstyrrelser" gjennom ulike tilbud og fristelser. Passasjerene er på plassen for en liten stakkert stund, og det er derfor viktig at passasjerenes kjøpemotstand overvinnes. Det er luksusvarer som konsumeres, og butikkene er eksklusive. Det sosio-materielle handlingsfeltet som flyplassen representerer gir et inntrykk at det er tilpasset én type livsstil, en livsstil forbeholdt de bemidlede. Det er de som er de *egentlige* flypassasjerene. Det er de bemidledes livsstil som er dominerende. Livstilen manifesteres og forsterkes gjennom utstillingsvinduer, plakater, annonser og gjennom de andre reisende.

Flyplassens arkitektur er blitt beskrevet med utgangspunkt i mer generell arkitekturteori, hovedsakelig i forhold til Christian Norberg-Schulzs teorier, og fra arkitektene som hadde arbeidet med flyplassen. "Stedets ånd" kan være vanskelig å sette ord på. Dette er, som presisert tidligere, *min* fortolkning: "Stedets ånd" på flyplassen avspeiler en kommersiell kultur hvor *hurtighet* er et hovedinntrykk. Hurtigheten starter allerede på flytogets perrong på Oslo S og avsluttes i det flyet tar av på Gardermoen. Flytoget er av typen "høyhastighetstog" som lydløst sklir inn på perrongen, flyet er samfunnets raskeste kommunikasjonsmiddel - perfekt for mennesker i konstant tidsklemme. "Stedets ånd" gir videre inntrykk av kommersiell virksomhet, hvor det konsumeres det mange forbinder med luksus. "Stedets ånd" er på et vis "usolidarisk". Kontrasten er stor når man kommer fra Oslo S til flyplassen. Det finnes ikke tiggere og narkomane på flyplassen. Det er det øvre bemidlede sosiale sjikt som her er i sitt rette miljø.

Det er først og fremst kravet om en funksjonsdyktig flyplass, og ikke "stedstilpasning" som har vært avgjørende. Arkitekturen på flyplassen gjenspeiler den tid vi lever i, den er formet med ønsket om en "friksjonsfri" tilværelse. *Overflatene* er slipte og de buete formene er lite håndgripelige og gir et inntrykk av flyktighet. Den kunstneriske utsmykningen er lavmælt i sitt uttrykk og kjemper i liten grad om passasjerenes oppmerksomhet. Kunsten som sosio-materiell i høy grad en medaktør i feltet. Noen av kunstverkene ber passasjerene om aktiv deltakelse, og er ikke bare til betraktning. Dette virker som avbrekk fra den uroen og det fysiske slitet som mange opplever i forbindelse med flyplasser.

I forhold til teorien om Universell utforming er ikke Oslo Lufthavn inkluderende i sin utforming. Flyplassen diskriminerer grupper med nedsatt funksjonsevne, og det hadde ikke vært unaturlig å forvente at et bygg som er såpass nytt og som er Norges hovedflyplass, var mer inkluderende i forhold til sine passasjerer. Det sosio-materielle handlingsfeltet som flyplassen utgjør bidrar til om passasjerene føler seg funksjonshemmet eller ikke. Materiellet stiller stramme krav til én type handling, hvor den diskriminerende praksisen er nedfelt i flyplassens materielle

utforming. Østerberg skriver, som nevnt, om et misforhold mellom brukerne og formgiverne. "...formgiverne er også fremmede i den forstand at deres hensikter har vært andre enn brukernes, den verden de har skapt ut fra, har ikke vært de vordende brukernes verden" (Østerberg 1993:133). En del passasjerer ved flyplassen er dermed fremmedgjorte i forhold til det materiellet de møter.

Flyplassens manifeste verdier, som uttrykkes i brosjyrer og lignende, er at den skal være en flyplass for alle passasjerer. De latente verdiene er at den er for de "friske og raske 30-40 åringer" (Følstad m.fl 2001). Det er en plass som antyder at den er for én type passasjerer og én type livsstil. Den er for det øvre bemidlede sjikt av befolkningen.

En siste bemerkning

Sommeren 2005 var det i en del aviser en debatt i forhold til opprustningen av Karl Johans gate i Oslo. Erling Dokk Holm mente gaten nærmest hadde blitt "kitsch" i sitt estetiske uttrykk (Dokk Holm 2005a). Dagsavisen følger opp hvor arkitekt Øystein Grønning er enig med Dokk Holm, men legger til at "Nye Karl Johan er et hån mot rullestolbrukere, små barn, syklistene og andre myke trafikanter. Jeg er helt målløs, sier arkitekt Øystein Grønning" (Grønning, Øystein 2005). Kritikken går i hovedsak ut på at det estetiske uttrykket har gått på bekostning av en demokratisk tilgjengelighet i forhold til det offentlige rommet. Kritikken var rettet mot at man hadde brukt brostein som dekke. "Arkitektur handler om bruk! Og når man lar estetisk formalisme gå foran hensynet til dem som skal bruke området, så viser det en holdning til arkitektur som jeg synes er helt forkastelig" (Grønning 2005). Reportasjen fortsetter med Professor Thomas Thiis-Evensen som innrømmer mangler ved fugingen mellom brusteiner og kantstein. "Thiis-Evensen sier han har vært i dialog med Norges Handikapforbund underveis i planleggingsprosessen, og innrømmer at det har vært vanskelig å forene de funksjonshemmedes interesser med avgjørelsen å bruke brusteiner" (Dagsavisen 29/6 – 2005). Handikapforbundet

kommenterer at de ikke er fornøyd med resultatet ved for eksempel at det er trapper inn til butikkene og at det mangler ledelinjer langs fortauet for blinde og svaksynte.

Dagen etter følger Dagsavisen opp saken, og da er det Snøhettas arkitekter Ragnhild Momrak og Rainer Stange som har fått ordet. De forstår ikke kritikken og mener man må se de store linjene i geometrien og historien.

Så begynner de to arkitektene å forklare entusiastisk om gatas symmetri og det såkalte hengekøyperspektivet, og hvordan dette har lagt premissene for prosjektet. – Denne symmetrien og enkelheten i gatebelegget er elementer som gjør området veldig oversiktlig og lett å skjønne for fremmede som kommer til byen for første gang. Det er disse underliggende premissene som vi har brukt mange tusen arbeidstimer på å forstå” (Dagsavisen 30/6 – 2005).

Hva det er de fremmede skal forstå med området gir ikke reportasjen svar på, men det kunne vært interessant å vite. ”Ifølge Stange og Momrak gjorde denne stedsforståelsen at Snøhettas utkast skilte seg klart ut fra konkurrentene i arkitektkonkurransen” (Dagsavisen 30/6 – 2005). Reportasjen fortsetter med ”At veidekket skulle bestå av brustein ble avgjort allerede i Estetisk Plan, et bystyrevedtak som skriver seg helt tilbake til 1990, ifølge byrådsleder Erling Lae” (Dagsavisen 30/6 – 2005). Det ser for øvrig ut som de som ønsker deg en glattere og jevnere Karl Johan må belage seg på å vente litt. ” - Slitasjen på brusteinen er allerede i gang, og etter hvert blir dette glatt som ei barnerumpe! Sier Stange ifølge eksperter vil det imidlertid ta hele 6-8 år før brusteinsdekket blir slipt glatt” (Dagsavisen 30/6 – 2005).

Marit Hjeljord er produktdesigner og grafisk designer. Hun skriver i en kronikk i Morgenbladet følgende: ”Nye” Karl Johan har ikke reflektert inn at vi alle, i deler av vårt liv, er funksjonshemmede. Dette er ikke uventet i vår narssistiske kultur, der redselen for å bli gammel er fremtredende” (Hjeljord, Marit 2005:32). Fokuset i forhold til opprustningen ser ut til i hovedsak å ha dreid seg om det *estetiske*.

Hva er *viktigst*? Mitt standpunkt er at det må være mulig å gjøre valg i forhold til hva som er viktig. Noen ting er vel fortsatt viktigere enn andre. Jeg tenker videre

at det må være mulig å *kombinere* et inkluderende bymiljø og estetikk. Men om dette ikke lar seg kombinere mener jeg estetikken må vike. Jeg mener at det estetiske må vike for kravet om tilgjengelighet og et inkluderende bymiljø. Eksempelet er illustrerende i forhold til holdninger som eksisterer i forhold til vårt bygde miljø, og det illustrerer den manglende politiske viljen til å aktivt skape et inkluderende bymiljø.

"Alle kilder som er brukt i denne oppgaven er oppgitt"

Litteraturliste:

Albertsen, Niels 1993: "Byen, det sociale og retorikken. En retorisk rundtur i byens sociale rum" i (Red.) Christensen, Christa Lykke & Thau, Carsten 1993: *Omgang med tingene. Ti essays om tingenes tilstand*. Kulturstudier 17. Aarhus Universitetsforlag. Århus.

Aspen, Johnny & Pløger, John 1993: Refleksjoner omkring bylivets estetikk og konsum" i *Samtiden* nr.3 1993.

Augè, Marc 1995: *Non – Places: introduction to an anthropology of supermodernity*. Verso. London.

Aviaplan AS 1999: "ACT Tower" i *Byggekunst* nr.1 1999. 81. Årgang.

Barthes, Roland 1970: *Mytologier*. Bo Cavefors Bokförlag.

Bauman, Zygmunt 1998: *Globalization. The human consequences*. Polity Press. Oxford.

Bengtsson, Jan 1994: "Arkitektur och fenomenologi. Om Norberg-Schulz' platsfenomenologi" i *Nordisk Arkitekturforskning* nr. 1994:1.

Benjamin, Walter 1996: *Enkelriktad Gata*. Brutus Öslings Bokförlag Symposium. Stockholm.

Benjamin, Walter 1999: *The Arcades Project*. The Belknap Press of Harvard University Press. Massachusetts.

Bergström, Inger 1994: "Rummets kroppsspråk – Tanker om opplevelse, rörelse och form i arkitekturen" i *Nordisk Arkitekturforskning* 1994:3

Berman, Marshall 1987: *Allt som är fast förflyktigas: Modernism och modernitet*. Arkiv förlag. Lund.

Binney, Marcus 1999: *Airport Builders*. Academy Editions.

Botton, Alain de 2002: *The art of travel*. Penguin Books. London

Bourdieu, Pierre 2002: *Distinksjonen*. De norske Bokklubbene (Bokklubbens Kulturbibliotek).

Bourdieu, Pierre 1996. *Symbolisk makt*. Pax forlag a/s. Oslo.

- Bourdieu, Pierre 1990: "Kroppens sosiale persepsjon" i *Sosiologi i dag* nr.3/1990
- Bourdieu, Pierre 1988: *Homo Academicus*. Polity Press. Cambridge.
- Bourdieu, Pierre & Wacquant. Loïc J. D 1993: *Den kritiske ettertanke*. Samlaget. Oslo.
- Castells, Manuel 1996: *The Rise of the Network Society*. Westwood Press.
- Caygill, Howard 1998: *Walter Benjamin – The colour of experience*. Routledge. London
- Cerver, Asensio Francisco 1997: *Stations and terminals*. Hearst Books International. New York.
- Dahl, Janne Stang 1998: *300 tonn stein. Hovindbekken skulpturpark 1991-1997. Analyse av planprosessen*. Hovedoppgave i sosiologi vår 1998. Institutt for sosiologi og samfunnsgeografi. Universitetet i Oslo.
- DeCerteau, Michel 1984: *The practice of everyday life*. University of California Press. Berkeley.
- Dokk Holm, Erling 2005: "Friksjonen og byen" i *Magasinet* (Bilag til *Dagbladet lørdag*) 6/8 – 2005.
- Dokk Holm, Erling 2005a: "Ny gate, gammel gate" i *Morgenbladet* 24/7 2005.
- Dokk Holm, Erling 2001: "Den Prangende Smak" i (Red.) Dokk Holm, Erling & Meyer, Siri: *Varene tar makten*. Gyldendal akademisk. Oslo.
- Dokk Holm, Erling 2001: "Instant Identity" i (Red.) Dokk Holm, Erling & Meyer, Siri: *Varene tar makten*. Gyldendal akademisk. Oslo.
- Døving, Runar 1993: *Syden – fritidens land og dets folk*. Avhandling til cand.polit. grad i antropologi våren 1993. Institutt og museum for antropologi, Universitet i Oslo.
- Eco, Umberto 1998: *How to travel with a salmon & other essays*. Vintage.
- Eco, Umberto 1986: *Travels in Hyperreality*. Harcourt Brace.
- Eco, Umberto 1986b: "Function and sign: semiotics of architecture", i (ed) Gottdiener, Mark & Lagopoulos, Alexandros Ph.: *The City and The Sign: An introduction to urban semiotics*. Columbia University Press.
- Edwards, Brian 1998: *The Modern Terminal. New approaches to airport architecture*. E & FN Spon/Routledge. London.
- Elnan, Lars 1999: "Tyngsler og avlastning ved Oslo Lufthavn – Gardermoen" i *Sosiologisk Årbok* 1999.1

- Erlien, Gisle 1999: "Mål for arkitekturen" i *Byggekunst* nr.1 1999. 81 Årgang.
- Fangen, Katrine 1997: *Fra erfaringsnær til kritisk fortolkning som samfunnsvitenskapelig utfordring*. ISO-notat nr 10 1997. Institutt for sosiologi og samfunnsgeografi. Universitetet i Oslo.
- Fangen, Katrine 1995: *Skinheads i rødt, hvitt og blått : en sosiologisk studie fra "innsiden"*. Ungforsk. Rapport 4/95. Program for Ungdomsforskning. Oslo.
- Featherstone, Mike 1994: *Kultur, kropp och konsumtion*. Brutus Östlings Bokforlag Symposion. Stockholm/Stehag.
- Fløgstad, Kjartan 2000: "Osloprosessen" i *Sosiologisk Årbok* 200:2.
- Foucault, Michel 1979: "The Means of Correct Training", i (Red) Sheridan, Alan: *Discipline and Punish. The Birth of Prison*. Vintage Books.
- Frisby, David & Featherstone, Mike (ed) 1997: *Simmel on Culture*. Sage Publications. London.
- Følstad, Asbjørn; Brandtzæg, Petter Bae & Tymi, Geir 2001: "Design for alle" i *Dagbladet* 29/08 – 2001.
- Gottdiener, Mark & Lagopoulos, Alexandros Ph. (ed) 1986: *The City and The Sign: An introduction to urban semiotics*. Columbia University Press.
- Gottdiener, Mark 1995: *Postmodern semiotics: material culture and the forms of postmodern life*. Blackwell.
- Gottdiener, Mark 1997: *The Theming of America*. Westview Press.
- Greif, Martin 1979: *The Airport Book. From landing field to modern terminal*. Mayflower Books. New York
- Gunnarsjaa, Arne 2001: *Arkitekturhistorie. En kort innføring i byggekunst*. Abstrakt forlag a/s. Oslo.
- Hebdige, Dick 1979: *Subculture. The meaning of style*. Routledge. London.
- Hjeljord, Marit 2005: "Karl Johan - for alle borgere" i *Morgenbladet* 8 – 14. juli 2005.
- Hougen, Hanne Cecilie 1997: *Urbant hverdagsliv. En empirisk undersøkelse av sosiale felleskap og urbane opplevelser*. Hovedoppgave i sosiologi. Institutt for Sosiologi og Samfunnsgeografi. Universitetet i Oslo.
- Hougen, Hanne Cecilie 1998: "Storbyen og hverdagslivet" i *Sosiologisk årbok* 1998:2
- Hylland-Eriksen, Thomas 1993: "Flyplassens kultur" i *Samtiden* nr.4 1993.

- Høyer, Steen A. B. 1999: "Oslo Lufthavn på Gardermoen – eller gjæsten i Samsonites Norge" i *Byggekunst* nr. 6 1999. 81. Årgang.
- Johansen, Tom 1992: *Kulissenes regi. Mellom ting og tekster*. Universitetsforlaget. Oslo.
- Karakayali, Nedim 1996: "Different Spaces – Freedom, Mobility and Automobility" i *Sosiologisk Årbok* 1996.
- King, Anthony 1990: "Architecture, Capital and the Globalization of Culture" i *Theory, Culture & Society* vol.7. SAGE. London
- Kjelstadli, Knut 1993: "Mentalitet og materialitet i byer" i *Samtiden* nr. 3 1993.
- Kjelstadli, Knut 2000: "På vei mot det klasseløse samfunnet?" i *Sosiologisk Årbok* 2000:2.
- Krange, Olve & Strandbu, Åse 1996: *Kjøpesenteret. Handlemaskin og fornøyelsespark*. Pax Forlag a/s. Oslo
- Kristiansen, Søren & Krogstrup, Hanne Kathrine 1999: *Deltagende observation*. Hans Reitzels Forlag. København.
- Krogstad, Anne 1986: "Pønkere og Symbolendring" i *Tidsskrift for samfunnsforskning*. Institutt for samfunnsforskning, nr. 1986 ss. 449-527.
- Lash, Scott & Urry, John 1994: *Economies of Signs & Space*. Sage Publications. London.
- Lund, Nils – Ole 1999: "Oslo Lufthavn på Gardermoen" i *Byggekunst* nr.1 1999. 81. Årgang.
- Mathiesen, Thomas 1992: *Det uferdige*. Pax Forlag A/S. Oslo.
- Markus, Thomas A. 1993: *Buildings & Power. Freedom and Control in the Origin og Modern Building Types*. Routledge. London.
- Meyer, Robert 1990: "Odd Nerdrum i New York 1968" i *Samtiden* nr.2 1990.
- Meyer, Siri 2001: "Kledd for demokrati" i (Red.) Dokk Holm, Erling & Meyer, Siri: *Varene tar makten*. Gyldendal akademisk. Oslo.
- Miller, Daniel 1999: *A Theory of Shopping*. Polity Press. Oxford.
- Miller, Daniel (ed)1998: *Material cultures. Why some things matter*. UCL Press. London.
- Miller, Daniel 1992: *Material Culture and Mass Consumption*. Blackwell. Oxford.

- Norberg-Schulz, Christian 1999: "Storrommets Arkitektur" i *Byggekunst* nr. 1 1999, 81. Årgang.
- Norberg-Schulz, Christian 1997: *Øye og hånd. Essays og artikler*. Gyldendal. Oslo.
- Norberg-Schulz, Christian 1994: "Stedbruk" i *Nordisk Arkitekturforskning* nr.1994:1.
- Norberg-Schulz, Christian 1988: *Architecture: meaning and place*. Electa/Rizzoli. New York.
- Norberg-Schulz, Christian 1986: *Et sted å være. Essays og artikler*. Gyldendal Norsk Forlag. Oslo.
- Norberg-Schulz, Christian 1967: *Intensjoner i arkitekturen*. Universitetsforlaget. Oslo.
- NOU 2005:8 (Norges offentlig utredninger): *Likeverd og tilgjengelighet. Rettslig vern mot diskriminering på grunnlag av nedsatt funksjonsevne. Bedret tilgjengelighet for alle*. Statens forvaltningstjeneste. Oslo
- NOU 2001:22 (Norges offentlig utredninger): *Fra bruker til borger. En strategi for nedbygging av funksjonshemmende barrierer*. Statens forvaltningstjeneste. Oslo.
- Otnes, Per (ed) 1989: *The sociology of consumption*. Solum Forlag. Humanities Press.Oslo.
- Otnes, Per 1991: "Renesanse for Gemeinschaft?" i *Tidskrift for samfunnsforskning*. Årgang 32, s.291-311.
- Otnes, Per 1992: *Kan vi leve av å kjøre til hverandre?*. ISO Notatserie nr.16. UiO.
- Otnes, Per 1997: *Other – Wise. Alterity, materiality, mediation*. Scandinavian University Press. Oslo.
- Pløger, John 2001: *Byens Språk*. Spartacus Forlag. Oslo.
- Pløger, John 2003: "For en demokratisk arkitekturdiskurs" i *KonturTidsskrift* 7/8. 3. årgang, s.13-16.
- Schmedling, Olga 1998: "Samtidskunstens tidsrom" i (Red.) Sæter, Oddrun: *Kunstrommet, Byrommet, Maktrommet*. Norges Forskningsråd. KULTs skriftserie nr. 102.
- Sennett, Richard 1999: *Det fleksible menneske*. Forlaget Hovedland. Høbjerg.
- Simmel, Georg 1981: "Främlingen", i *Hur är samhället möjligt?* Bokförlaget Korpen. Göteborg.

- Simmel, Georg 1990: "Storbyene og åndslivet", i (Red) Østerberg, Dag: *Handling og samfunn. Sosiologisk teori i utvalg*. Pax forlag A/S. Oslo
- Simonsen, Kirsten 1993: *Byteori og hverdagspraksis*. Akademisk forlag.
- Skjervheim, Hans 1963: "Deltakar og tilskodar" i *Deltakar og tilskodar*. Hovedfagskompendium i sosiologisk forståelse og forklaring. Institutt for sosiologi og samfunnsgeografi. Universitetet i Oslo.
- Starheim, Øyvind 1997: *Å møte veggen – ein analyse av utereklamen som tekst og materiell*. Hovedoppgave til cand.polit. grad i sosiologi. Institutt for Sosiologi og Samfunnsgeografi. Universitetet i Oslo.
- Stokke, Gudmund (Aviaplan AS) 1999: "Helhetsplan" i *Byggekunst* nr.1 1999. 81. Årgang.
- Stokke, Gudmund (Aviaplan AS) 1999: "Terminalbygningen" i *Byggekunst* nr.1 1999. 81. Årgang.
- Sæter, Oddrun 2001: "Å erfare steder" i *Sosiologisk Årbok* 2001.1.
- Sæter, Oddrun (red) 1998: *Kunstrommet, Byrommet, Maktrommet*. Norges Forskningsråd. KULTs skriftserie nr. 102.
- Sæter, Oddrun 1998b: *Landskap og estetikk – et kulturelt perspektiv*. Byggforsk. Hydra notat nr.2 – 1998.
- Sæter, Oddrun 1994: *Rommets sosiologi – en skisse*. Byggforsk. Prosjektrapport 164 -1994.
- Sæter, Oddrun 1986: *Gammel i byen – om eldre i kollektivtrafikken og i byen Oslo*. Norsk gerontologisk institutt. Rapport nr.6 – 1986.
- Thagaard, Tove 1998: *Systematikk og innlevelse. En innføring i kvalitativ metode*. Fagbokforlaget. Bergen.
- Thompson, John B. 1984: *Studies in the Theory of Ideology*. Polity Press. Cambridge.
- Thwaites, Tony, Davis, Lloyd & Mules, Warwick 1994: *Tools for cultural studies. An introduction*. Macmillan education Australia Pty Ltd. South Yarra. Australia.
- Tonboe, Jens 1993: *Rommets Sociologi*. Akademisk Forlag A/S.
- Tostrup, Elisabeth 1999: *Architecture and rhetoric*. Andreas Papadakis Publisher. London
- Urry, John 1995: *Consuming Places*. Routledge. London

- Urry, John & Lash, Scott 1994: *Economies of Signs & Space*. Sage Publications. London.
- Veblen, Thorstein B. 1976: *Den arbeidsfrie klasse*. Gyldendal Norsk Forlag. Oslo.
- Vegheim, Berit 1999: Kopi av brev til samferdselsminister Jostein Fjærvoll, datert 15/09 – 1999. Upublisert.
- Vegheim, Berit 1999: "Gardermoen – flyplass med spesiell design" i *Notabene* nr.1/99.
- Vegheim, Berit 2001: "Diskriminering – et demokratisk problem" i *Dagbladet* 25/07 – 2001.
- Veiden, Pål 2001: "Hva gågata forteller" i *Samtiden* nr. 3 2001.
- Veijola, Soile & Jokinen, Eeva 1994: "The Body in Tourism" i *Theory, Culture & Society* vol. 11 1994. Sage. London.
- Viken, Arvid 1999: "Turisme som semiotisk praksis" i (Red) Jacobsen, Jens Kr. Steen & Viken, Arvid: *Turisme – Stedet i en bevegelig verden*. Universitetsforlaget. Oslo
- Volle, Wenche 1998: "Lavmælt utsmykning på Gardermoen" i *Vi ser på Kunst* nr.4 1998.
- Vaagland, Jorid 1998: "Noen relevante teoretiske perpektiver for studiet på kunstområdet" i (Red.) Sæter, Oddrun: *Kunstrommet, Byrommet, Maktrommet*. Norges Forskningsråd. KULTs skriftserie nr. 102.
- Weber, Max 1995: *Den Protestantiske Etikk og Kapitalismens Ånd*. Gyldendal. Oslo.
- Zukowsky, John (Ed.) 1996: *Bulding for Air Travel – Architecture and Design for Commercial Aviation*. Prestel. New York.
- Ørum, Tania 1993: "Nede blant tingene – om Nicholson Bakers roman "the Mezzanine" i (Red.) Christensen, Christa Lykke & Thau, Carsten 1993: *Omgang med tingene. Ti essays om tingenes tilstand*. Kulturstudier 17. Aarhus Universitetsforlag. Århus.
- Østerberg, Dag 2001: *Den sosiale realitet*. Sosiologisk Årbok. Oslo.
- Østerberg, Dag 1998: *Arkitektur og sosiologi i Oslo – en sosio-materiell fortolkning*. Pax forlag A/S. Oslo.
- Østerberg, Dag 1997: : *Fortolkende sosiologi II*. Universitetsforlaget A/S. Oslo.
- Østerberg, Dag 1993: : *Fortolkende sosiologi I*. Universitetsforlaget A/S. Oslo.

Østerberg, Dag 1993a: "Urbanitetens koder" i *Samtiden* nr.3 1993.

Østerberg, Dag 1990: "Det sosio-materielle handlingsfelt", i (Red) Deichman-Sørensen, Trine & Frønes, Ivar: *Kulturanalyse*. Gyldendal Norsk Forlag A/S.

Østerberg, Dag (red) 1990b: *Handling og samfunn. Sosiologisk teori i utvalg*. Pax Forlag a/s. Oslo

Østerberg, Dag 1975: *Essays i samfunnsteori*. Pax Forlag a/s. Oslo.

Diverse magasin, bøker, avisutklipp, lydspor etc.

The Concise Oxford Dictionary 1991. Oxford University Press.

Dagsavisen 30/6 – 2005: "Å ta byen tilbake".

Dagsavisen 29/6 – 2005: "En hån mot myke trafikanter".

Norsk Samfunnsleksikon 1993. Pax Forlag A/S. Oslo

OSL 1998: *Arkitektur og kunst*. Småtrykk utgitt av Oslo Lufthavn.

OSL 1998: *Norges nye hovedflyplass*. Småtrykk utgitt av Oslo Lufthavn.

OSL 1998. *Passasjerinformasjon. Reisende med funksjonshemming*. Småtrykk utgitt av Oslo Lufthavn

SAS News nr. 5/2000. Bilag til magasinet Scandinavian. Utgitt av SAS Markedskommunikasjon.

"Antall ord i denne oppgaven er 39 386 ord."