

# Bybanens betydning for stedsforståelse

Hverdagspraksis og stedskonstruksjoner på Nesttun i Bergen



**Masteroppgave i økonomisk geografi, regional utvikling og planlegging**

Institutt for geografi

Thomas Lønning Bjørnstad

UNIVERSITETET I BERGEN

03.09.18

## Sammendrag

Formålet med denne oppgaven er å undersøke hvordan utbyggingen av Bybanen på Nesttun i Bergen har hatt innflytelse utover det rent materielle, og tar utgangspunkt i teorier om hverdagsgeografi, sted, følelser og fenomenologi. Utbyggingen av Bybanen i Bergen startet for ti år siden, i 2008. Første delstrekning til Nesttun ble åpnet i 2010, og har vært i nærmest kontinuerlig utbygging siden. Bybanen har vært både omdiskutert og omfavnet siden starten, og det har derfor vært interessant å ha som utgangspunkt å undersøke hvordan Bybanen har påvirket hverdagen til dem som faktisk bruker den, og de som bor og lever der den har blitt bygget, og forsøke å finne ut om og hvordan Bybanen, noe immaterielt, kan ha agens.

Denne oppgaven har fokus på at det hverdagslige levde liv er viktig for å oppnå innsikt i hvordan sosial og kulturell geografi fungerer i praksis, og at det er her konsekvensene av politiske beslutninger og planprosesser finnes. Oppgaven har derfor utforsket hverdagspraksis og stedsforståelse på Nesttun, og hvilken rolle Bybanen spiller i å forme disse.

Oppgaven tar også for seg perspektiver både fra innsiden og utsiden, og informantene som har blitt intervjuet er derfor mennesker med en sosial tilknytning til Nesttun, og mennesker uten en åpenbar tilknytning til Nesttun.

## Forord

På mange måter er denne oppgaven kulminasjonen av mange års hardt arbeid, både i forbindelse med utdanning, og på et mer personlig plan. Det har vært en stor prøvelse og utfordring å ferdigstille den, og jeg har gått gjennom lange perioder med prøvelser. Det å endelig kunne holde det ferdige produktet i hendene er en stor seier for meg personlig. Oppgaven representerer både oppturer og nedturer, engasjement og fortvilelse.

Jeg har med denne oppgaven fått muligheten til å utfordre meg selv til mine faglige yttergrenser, og det har vært et privilegium. Jeg har lært utrolig mye om meg selv og fagfeltet, og skrevet om noe som i stor grad ikke finnes maken til.

Gjennom alle disse årene ved Universitetet i Bergen, kan jeg se tilbake på mange flotte stunder med medstudenter på feltkurs, det jeg mener er selve kjernen i geografi. Det å være ute i felt, blant folk – der man lærer mest om erfaringer og hverdagen. Men det aller viktigste har vært det sosiale, og de fantastiske menneskene jeg har møtt, og som har vært noen av mine beste venner gjennom alt sammen. Tusen takk til dere alle sammen!

Jeg vil også takke min veileder, Knut Hidle, for å ha hatt troen på meg og oppgaven hele tiden, og det har betydd utrolig mye å ha en så positiv og optimistisk veileder. Tusen hjertelig takk! Uten deg ville denne oppgaven aldri blitt ferdig.

Tusen takk til alle informantene mine. Gjennom arbeidet med oppgaven, har jeg møtt veldig mange forskjellige informanter. De har vært uvurderlige alle sammen.

Tusen takk til familien min som alltid har vært oppmuntrende, og bidratt med motivasjon og råd som jeg aldri hadde klart meg uten.

Tusen hjertelig takk til min fantastiske kjæreste og mor til min datter, Maria. Din støtte, omsorg og tålmodighet når alt var som verst kunne jeg aldri klart meg uten.

Sist, men ikke minst, vil jeg takke min nyfødte datter, Olivia. Du har inspirert meg utrolig mye til å skrive ferdig denne oppgaven, og betyr utrolig mye for meg.

# Innholdsfortegnelse

Sammendrag.....	i
Forord .....	ii
1. Introduksjon .....	1
1.1 Studieområdet .....	2
1.2 Byutvikling på skinner.....	4
1.3 Problemstilling .....	7
2 Rammeverk .....	10
2.1 Bybanen som <i>rolleinnhaver</i> i stedsforståelse.....	11
2.2 Stedsbegrepet .....	12
2.2.1 Location – Rammen .....	15
2.2.2 Locale – Sosial kontekst.....	16
2.2.3 Sense of place – Opplevelse .....	16
2.2.4 Stedsmyter og stedskonstruksjon.....	18
2.2.5 Hvorfor hverdagen betyr noe, og «non-places».....	20
2.3 Fenomenologi.....	24
2.4 Geographies of Emotion.....	29
2.3.1 Følelser og affekt .....	31
2.5 Semiotikk.....	34
2.6 Oppsummering .....	36
3 Metode .....	38
3.1 Kvalitativ metode.....	39
3.1.1 Intervju .....	39
3.1.2 Semi-strukturert intervju .....	40
3.1.3 Observasjon .....	41
3.1.4 Subjektivitet, intersubjektivitet og kritisk refleksivitet i kvalitativ metode .....	42
3.2 Dataproduksjon, erfaringer og utfordringer knyttet til feltarbeidet .....	43

3.3.1 Datakvalitet.....	44
3.3 Analyse av data, og analyseprosessen .....	46
3.3.1 Valg av informanter .....	47
3.4 Valg av problemstilling.....	47
4 De følelsesladede meningene .....	49
4.1 Innledning.....	49
4.2 Konstruksjonen av Nesttun og Bybanen .....	50
4.2.1 Outsiderens Nesttun .....	56
4.2.2 Insiderens Nesttun.....	61
4.2.3 Oppsummering.....	64
5 Fortellingen om hverdagen, Nesttun fra «utsiden og innsiden» .....	67
5.1 Innledning.....	67
5.1.1 Outsideren og hverdagen.....	68
5.1.2 Insidereren og hverdagen .....	73
5.1.3 Oppsummering .....	79
6 Konklusjon.....	82
6.1 Utredning av problemstillingene .....	83
Figurliste .....	i
Referanser .....	ii

## 1. Introduksjon

På midten av 80-tallet, vokste den nye kulturgeografien frem som et resultat av en rekke debatter ved britiske universiteter. Disse debattene dreide seg om fremtiden geografiens forskning rundt sosiale problemer, og hvordan det de anså som limet i samfunnet i form av verdier, idealer og oppfatninger, ikke fantes i samfunnsgeografisk forskning. Denne nye kulturgeografien geografien kan også ses på som en motreaksjon og en kritikk av kvantitative tilnærminger til samfunnsvitenskapelig og humanistisk forskning. Studiet av det hverdagslige kan sies å ha sitt moderne utspring i denne nye kulturgeografien. Denne motreaksjonen blir ofte, kanskje litt enkelt, beskrevet som en del av den kulturelle vendingen, som beskrives slik av Goodwin (2004: 69-70)

«Catch-all description given to a set of intellectual shifts which took place from the mid-1980s. These were not confined to geography, but were felt across the humanities and the social sciences, and even influenced debate within the natural sciences»

Noen vil kanskje hevde at samfunnet vårt har blitt studert ned til den minste detalj, men arbeid med det hverdagslige og mindre eksotiske har ikke eksistert veldig lenge. Hvordan vi forholder oss til hverdagen er gjerne noe som de færreste av oss tenker gjennom, og daglige rutiner har blitt til sakte men sikkert, uten å legges merke til. Hverdagslig praksis er såpass innarbeidet at det går på automatikk, den vanlige bussturen til jobb analyseres ikke i detalj, og bygningene rundt oss står der bare som en bakgrunn. På tross av dette er det vanskelig å se for seg hverdagen uten disse banale og «uviktige» hverdagslige rammene.

Viktigheten av å studere det hverdagslige har i stor grad blitt oversett i samfunnsvitenskapen til fordel for det som anses som mer nytt, spennende og eksotisk enn det å vente på bussen (Holloway & Hubbard, 2001). Geografifaget kan sies å ha oversett det som ligger til grunn for å studere samfunn, kultur og landskap, nemlig de hverdagslige fortellingene som finnes blant menneskene som lever i samfunnene og kulturene som blir studert (Horton & Kraftl, 2014 s. 184).

Denne oppgaven ønsker derfor å utforske det hverdagslige, og fokuserer derfor på narrativer og fortellinger fra hverdagen med Bybanen på Nesttun. Jeg ønsker med denne oppgaven å se bak de store fysiske endringene som har funnet sted på Nesttun i forbindelse med Bybaneutbyggingen, og se nærmere på hvordan disse endringene har påvirket stedsidentitet og sense of place. Informantene har derfor blitt spurt om å utforske sitt eget hverdagslige forhold til

sted, og om følelser og opplevelser knyttet til Bybanen har spilt, og fremdeles spiller en rolle i å forme deres stedsidentitet, og bidratt til en å forme *sense of place*. Et viktig grep i denne oppgaven er derfor å se på Bybanen som en rolleinnehaver i form av at dens materielle virkelighet inviterer til nysgjerrighet og meningsdannelse, i tillegg til at den manifesterer seg som en abstrakt idé i menneskers liv og hverdag og er en del av en bredere diskurs.

## 1.1 Studieområdet



Figur 1: Foto av Nesttun sentrum på 1960-tallet. (Hentet fra <http://bergen-sporveis-historie.origo.no>)

I enhver oppgave eller forskningsartikkel hvor geografi står sentralt, er det alltid nyttig å forsøke å definere hvilket område, eller geografisk nedslagsfelt, man ønsker å studere. Hensikten i dette tilfellet er å forsøke å sette scenen for resten av oppgaven, og den videre drøftingen. Det geografiske nedslagsfeltet for denne oppgaven vil være Nesttun. Nesttun er bydelssenter og et tettsted i Fana bydel i Bergen kommune.

Nesttun befinner seg 10 kilometer sør for Bergen sentrum, og fungerer i dag som bydelssenter i Fana bydel. Nesttun hadde tidligere funksjon som *kommunesenter* i det som frem til sammenslåingen med Bergen i 1972 var kjent som Fana kommune (Bergen kommune, Bergen byarkiv, 2013). Nesttun er spesielt interessant fordi det er ett av få bydelssentre i Bergen som har en lang og historisk utvikling som senter, og vokste ikke frem i etterkrigstiden (Bergen kommune, 2004).

Nesttun sentrum preges av et mer urbant utbyggingsmønster sammenlignet med andre bydelssentra i Bergensområdet som Loddefjord og Åsane, hvor store kjøpesentre dominerer landskapet. Dette urbane og bymessige preget har man i reguleringsplaner ønsket å beholde for Nesttun, og Bergen kommune har hatt som uttalt mål å videreutvikle og beholde dette særpreget. Hovedmålet i reguleringsplanen fra 2004 (Bergen kommune, s. 11) sier følgende:

«Nesttun skal videreutvikles med en bymessig utforming og med et bredt og variert tilbud innenfor handel, næringsliv, kultur, offentlig og privat tjenesteyting

og rekreasjon. Stedets identitet og historie skal ivaretas, samtidig som fornyelse og kreativitet skal danne grunnlag for ny aktivitet og utbygging»

Gjennom denne oppgaven vil det bli interessant å se om informantene mine kjenner seg igjen i denne målsettingen, og hvordan den har utartet seg i virkeligheten. Det blir også spennende å utforske om de som ferdes på Nesttun kjenner seg igjen i at Nesttun har en egen identitet, og om denne har blitt påvirket i noen grad av de store forandringene der. Etter at dette plandokumentet ble publisert, har det skjedd store endringer på stedet, og tidligere var det biltrafikk på to veier som skjærer gjennom Nesttun sentrum fra nord til sør.



Figur 2 Foto av Nesttun sentrum (hentet fra kart.gulesider.no)

I forberedelsene til Bybaneutbyggingen ble den østligste av disse, Østre Nesttungveg, bygget om til gågate. Dessuten ble det gjort store endringer i den gjenværende gjennomfartsåren, Nesttunvegen, for å prioritere myke trafikanter. Det har også blitt bygget leiligheter i sentrumsområdet som et ledd i den ønskede videreføringen av

de urbane trekkene ved Nesttun som bydelssenter, blant annet øst for gågaten i det som omtales som «Fondveggen» i reguleringsplanen til Bergen kommune (2004).

Det har de siste årene vært store endringer på Nesttun i samband med byggingen av Bybanen sørover mot Nesttun, Lagunen og senere Bergen lufthavn. Transport på skinner er ikke noe nytt fenomen på Nesttun, og mye av tettstedets vekst er som en direkte konsekvens av jernbanen (Bergen byarkiv, 2009). Fra 1883 og frem til 1965, og åpningen av Ulrikentunnelen (Bergen byarkiv, 2009a), var Nesttun et stoppested på Bergensbanen. I tillegg var første stasjon på Osbanen frem til 1935 (ibid.). I dag er dette et område med flere forskjellige funksjoner, og beskrives på denne måten av Bergen byarkiv (2009):

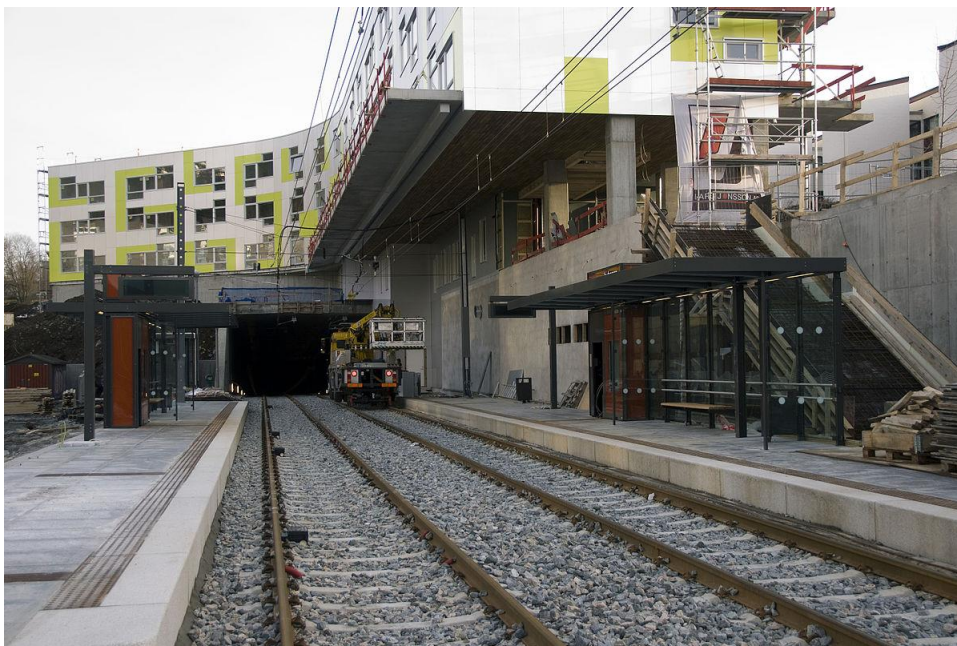
«Nesttun fremstår i 2009 igjen som et pulserende og ytterst trivelig bydelssentrum med et stort spekter av offentlige og private servicetilbud og tjenester innen de fleste bransjer og dessuten rikelig med parkeringsplasser under tak. «Nesttun promenade», som på folkemunne er blitt navnet på den nye gågaten gjennom sentrum, sammen med det oppgraderte torget, er viktige kjennetegn for det moderne Nesttun»



Nesttun sentrum er ikke veldig stort, og preges i stor grad av transportinfrastruktur i form av buss- og bybaneterminalen i den nordre enden av gågaten, bybanetraséen med skinner, master og kjøreledninger, som skjærer gjennom gågaten, samt Nesttunvegen som går parallelt med gågaten noen meter lenger vest. Området rundt Nesttun sentrum domineres av småhusbebyggelse, og de to vannene mot nord: Nesttunvannet og Litle Nesttunvannet. Til tross for en relativt begrenset geografisk utstrekning, finnes bibliotek, kjøpesenter, restauranter, matbutikker, kollektivterminal og gågate, noe som medfører at området daglig opplever et relativt stort antall besøkende som benytter seg av både servicetilbud, buss og bybane.

Kombinasjonen av disse egenskapene, gjør at Nesttun er godt egnet for å undersøke stedskonstruksjon. Jeg håper at nærheten til servicetilbud kombinert med en relativt lang og rik historie som tettsted medfører at det allerede eksisterer en form for stedsidentitet som vil komme frem i samtaler med informantene mine.

## 1.2 Byutvikling på skinner



Figur 3 Byggingen av Fantoft holdeplass, med tilhørende studentboliger ([https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Fantoft\\_holdeplass.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Fantoft_holdeplass.jpg)) Foto: Alasdair McLellan

Sentralt i denne oppgaven står Bybanen, og utbyggingen av den. Denne utbyggingen har ført med seg store endringer, både fysisk og i form av endring i busstilbud i områdene Bybane-utbyggingen berører. Jeg ønsker derfor å innlede denne oppgaven med en oversikt over hvordan utbyggingen artet seg frem til Nesttun holdeplass sto ferdig, samt en oversikt over

bakgrunnen til at Bybanen ble bygget i utgangspunktet. Dette vil forhåpentligvis tilføre bakgrunn og historisk kontekst.

I 2008 startet byggingen av Bybanen i Bergen, åtte år etter at den ble vedtatt bygget som en del av Bergensprogrammet, og enda flere år etter diskusjonen om dens utbygging startet (Bergen kommune, 2008). Bergen kommune (2008) begrunner vedtak og utbyggingen av Bybanen på følgende måte:

«Bilkøene sørover fra Bergen sentrum øker vesentlig i årene som kommer. Flere biler vil sloss om den samme plassen. Derfor må kollektivtrafikken gis en egen trasé slik at den er uavhengig av køene på veiene. Bybanen vil gi kapasitet til å transportere et stort antall mennesker mellom sentrum og Fana uavhengig av køproblemer på veinettet. De valgte løsninger på veinettet gjør at Bybanen kan etableres uten at kapasiteten i overordnet veinett reduseres.»

I denne uttalelsen er det de trafikale utfordringene som står i fokus, men de senere årene har miljøaspekter og større planleggingsutfordringer fått en mer sentral rolle i den kontinuerlige utbyggingen av banen, og annen transport- og arealplanlegging. Dette er noe som også eksemplifiseres av nasjonale målsettinger gjennom kommunal- og moderniseringsdepartementets «Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging» (2015a). Dette er et dokument som skal fornyes og utarbeides på nytt hvert fjerde år, og inneholder forventninger til hvordan kommuner og fylkeskommuner skal vektlegge planleggingen sin de neste fire årene (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2015b) Disse forventningene er som følger:

1. Gode og effektive planprosesser
2. Bærekraftig areal- og samfunnsutvikling
3. Attraktive og klimavennlige by- og tettstedsområder

Med utgangspunkt i Nasjonal transportplan 2014-2023, blir det nå også utarbeidet en såkalt «byvekstavtale» som sikter mot en «bedre samordning av virkemidlene i transportpolitikken» for å være bedre rustet til å løse transportutfordringer i byområdene rundt om i landet (Bergen kommune, 2017, s. 1). Partene i avtalen, Hordaland fylkeskommune, Bergen kommune og Staten, har som mål å få til en avtale som har som mål at all vekst i persontransport i storbyområdene skal komme via kollektivtransport, sykling og gåing (Statens vegvesen, 2017), og inkluderer blant annet utvidelsen av Bybanen til Fyllingsdalen som ett av sine

prosjekter, men også reguleringstiltak som strengere parkeringspolitikk og en ny og utvidet bompengefinansieringsmodell.

I tillegg til disse nasjonale forventningene, har Hordaland fylkeskommune egne klimamål som ble satt i «Klimaplan for Hordaland 2014-2030» (2014), som inneholder blant annet et mål om reduksjon av klimagassutslipp på 40% innen 2030 samt 30% reduksjon i klimagassutslipp fra transport (Hordaland fylkeskommune, 2014, s. 9). I denne planen nevnes kollektivtransport spesifikt, og punkt nummer 6 uttrykker følgende: «Innan 2025 skal kollektivsektoren så langt som råd nytte framdriftsteknologi som er basert på fornybar energi» (Hordaland fylkeskommune, 2014, s. 5).

Gjennom «Regional transportplan for Hordaland 2013-2024» (Hordaland fylkeskommune, 2012) uttrykker dessuten Hordaland fylkeskommune også et ønske om å redusere trafikkvolumet fra privatbiler i Bergensområdet med 8% innen 2024 gjennom å blant annet styrke kollektivtilbudet og øke andelen kollektivreiser fra 12 til 16%, hvor utbyggingen av Bybanen er et sentralt virkemiddel i for å nå dette målet.

Oppgavens fokus vil være på Nesttun sentrum og den umiddelbare nærhet. Flere aspekter ved oppgaven vil kun være gjeldende spesifikt for Nesttun, men det vil også finnes enkelte perspektiver som forhåpentligvis kan ha en overføringsverdi til andre steder og studier. Det kan hende at enkelte praksiser, fortolkninger og opplevelser kan vise seg å være gyldige for andre steder også, og innsikten som denne oppgaven forhåpentligvis produserer kan være nyttig i videre transport- og stedsforskning i andre sammenhenger.

Det er utfordrende å studere sted, og det å skulle studere alle stedene langs Bybanetraséen ville vært for tidkrevende til at det hadde fått plass i en oppgave som dette. Derfor har det vært essensielt å velge ett sted. Valget falt på Nesttun, et sted som ikke bare har sett store fysiske forandringer etter at Bybanen kom, men også mens den har vært der, dessuten har stedet en sentrumsdannelse med serviceinstitusjoner som bibliotek, kulturhus, butikker og kjøpesenter, i tillegg til en viss befolkningsmengde. Nesttuns rolle også endret seg fra endestopp til gjennomfartsåre etter hvert som Bybanen har blitt forlenget mot sør. Denne forandringen er, fysisk sett, stor og med dette i bakhodet kan det også tenkes at forandringen har påvirket oppfattelsen av Nesttun som sted? Det er også mulig å tenke seg at det har forandret atferdsmønsteret til de som tidligere har måttet bytte til buss på Nesttun terminal for å komme seg videre sørover. Brukte disse stedet i større grad enn nå, eller har stedet alltid blitt oppfattet som en «transittstasjon»? Dette er spennende, og det er rimelig å anta at dette til en viss grad vil kunne påvirke synet på Nesttun.

De fleste av oss vil nok tenke på sted som det fysiske, eller noe som har en beliggenhet, noe som språklig sett er logisk, dessuten kan man plassere dem på et kart; byen man vokste opp i, skolen man gikk på eller parken man spilte fotball i. En tanke som kan slå en, er at disse stedene gjerne ikke har samme betydning som for dem som faktisk har vokst opp i den byen, gått på den skolen eller spilt fotball i den parken. En by man aldri har vært i vil ikke ha samme meningsinnhold for deg som utenforstående. Med det sagt, kan det sannsynliggjøres at man som utenforstående vil kunne ha forestillinger som gir mening, og som gjør at et sted har mening selv om man er utenforstående. Dette betyr at steder som gjennom språket vanligvis ikke blir ansett som et sted kan få mening som et sted. Vil man for eksempel forstå et fly, en båt eller Bybanen som sted? Gjennom teori vil stedsbegrepet bli belyst og få en sentral rolle i denne oppgaven og knyttes til drøftingen av forståelsen av Bybanens rolle i stedsforståelse.

Infrastrukturen rundt Bybanen er veldig tydelig, og skiller seg markant fra annen kollektivtransport, som for eksempel buss. Denne veldig tydelige infrastrukturen har en stor «tilstedeværelse», med kontaktledning, skinner, holdeplasser og annen infrastruktur. Denne tilstedeværelsen har formet Nesttun fysisk, det har påvirket utformingen av blant annet gågaten i Nesttun sentrum, men har den også formet synet på Nesttun som sted? Hvilke meninger finnes om denne tilstedeværelsen? I denne oppgaven ønsker jeg også å utforske hvordan Bybanen har påvirket hverdagen til menneskene som ferdes på Nesttun. Hvilke konsekvenser har denne endringen hatt for hverdagslivet, og spiller Bybanen en rolle i dette hverdagslivet?

### 1.3 Problemstilling

Denne oppgaven har som mål å undersøke hvordan Bybanen påvirker hverdagen til de som er bosatt på og bruker Nesttun i hverdagen. I et forsøk på å oppnå dette målet, har jeg valgt å ta utgangspunkt i teoretisk arbeid rundt hverdagsgeografi, et felt innenfor kulturgeografien som fokuserer på det ordinære, vanlige og banale (Horton & Kraftl, 2014). Kombinert med hverdagsgeografien ønsker jeg å se på stedskonstruksjon, og hvordan Bybanen, Nesttun og hverdagspraksis spiller sammen og informerer hverandre. Denne innfallsvinkelen er veldig interessant fordi den tar for seg et aspekt ved Bybanen og sted som gjerne har blitt neglisjert, både av akademia og generelt i samfunnet (ibid.).

I lys av den dominante offentlige debatten, som kan virke å skygge for det mer hverdagslige, mener jeg det er spesielt interessant å forsøke å løfte frem fortellinger fra hverdagen med Bybanen, og opplevelsene av den.

Denne oppgaven er derfor et forsøk på å belyse et av de mer glemte, og gjerne mindre «glamorøse» aspektene ved Bybane-utbyggingen; den daglige bruken og opplevelsen. Jeg ønsker også å undersøke hvordan Bybanen kan ha en form for agens gjennom måten den forstås på gjennom sine materielle aspekter. Med materielle aspekter mener jeg her hvordan dens rute, avgangenes hyppighet og fysiske tilstedeværelse påvirker hvordan den oppleves og oppfattes. Her vil det være særlig interessant å se hvordan de ulike aspektene bidrar til å forme de ulike fortellingene om Bybanen og Nesttun.

På et helt grunnleggende nivå kan Bybanen betraktes som en transportform som frakter mennesker fra A til B, hvilket den faktisk er. Denne oppfattelsen av transport er derimot veldig snever, og plasserer bilen, trikken og flyet i et vakuum hvor påvirkningskraften til disse transportformene ikke strekker seg utover den fysiske tilstedeværelsen. Denne tilstedeværelsen kan i seg selv påvirke i form av for eksempel flystøy eller sjenerende bygningsmasse, men implikasjonene strekker seg lenger enn det. En flyplass assosieres med reise, næringsvirksomhet og kanskje flukt fra hverdagen. Dette kan ses på som symbolverdier, utover det rent konkrete og fysiske. Steder får mening gjennom en utveksling mellom menneske og omgivelser, det er et samspill hvor påvirkningen er gjensidig i en konstant prosess (Bærenholdt et. al, 2004, Seamon D. , 2018).

Bybanen strekker seg fra Bergen sentrum til Bergen lufthavn, og det å skulle ta for seg hele traséen vil være en altfor krevende øvelse for en oppgave av denne størrelsen. Jeg har derfor besluttet at jeg konsentrerer meg om kun Nesttun i denne omgang. Utgangspunktet for denne oppgaven er at Bybanen har medført en markant endring av det fysiske landskapet på Nesttun, og det vil derfor være en interessant øvelse å undersøke hvordan disse fysiske endringene har påvirket holdninger, hverdagspraksis og oppfattelse av ikke bare Bybanen i seg selv, men også Nesttun. Gjennom denne oppgaven vil Nesttun og Bybanen ofte omtales samlet. Dette grepet gjør jeg fordi de to på grunnleggende vis er koblet sammen. Bybanen er fysisk en del av Nesttun, og på grunn av dette assosieres stedet med Bybanen.

Dette vil jeg forsøke å gjøre gjennom å besvare følgende problemstilling:

*«Hvordan kan Bybanen være et meningsdannende element på Nesttun, og på hvilke måter, skaper Bybanen hverdagspraksis og stedskonstruksjon?»*

For å forsøke å forstå hvilken relasjon Bybanen, hverdagspraksis og stedskonstruksjoner har og svare på problemstillingen, stiller jeg i tillegg tre underproblemstillinger:

- i. Hvilke meninger finnes det om Bybanen og Nesttun, på hvilke måter påvirker disse meningene forestillinger om sted, og hvilke følelser vekker Bybanen og Nesttun hos de som bruker Bybanen og ferdes på Nesttun?

Bybanen har, som allerede nevnt, hatt en fysisk påvirkning på Nesttun. Jeg ønsker også å dykke dypere enn dette, og finne ut om, og på hvilke måter, Bybanen spiller en rolle i å danne meninger om Nesttun som sted i menneskers bevissthet. Kort fortalt vil dette bety at informantenes egne erfaringer og meninger vil bli i lagt særlig stor vekt, og gis en sentral rolle i oppgaven.

Stedskonstruksjon skjer ikke bare ved at vi bruker sansene våre og reflekterer over omverdenen vår, men også gjennom følelser. I et kontinuerlig spill, informeres våre følelser av omgivelsene våre, og omgivelsene våre får ny betydning for oss ettersom følelsene våre endrer seg (Davidson & Milligan, 2004). Jeg mener dette aspektet er spesielt spennende fordi det kan bidra til et litt annerledes og utradisjonelt syn på sted, og derfor avdekke sider ved stedskonstruksjon som kanskje ellers ikke ville blitt utforsket. Dessuten er det mulig at følelser og affekt har en slags påvirkningskraft på hvordan meninger dannes, og disse to er derfor tett knyttet til hverandre i problemstillingen. Jeg ønsker å utforske hvordan de første affektive reaksjonene, magefølelsen, til et sted påvirker den videre meningsdannelsesprosessen, og hvordan dette kommer til uttrykk.

- ii. Hvordan påvirker Bybanen hverdagspraksis på Nesttun, og hvorfor?

Hvor den foregående underproblemstillingen undersøker hvordan Bybanen spiller inn i stedskonstruksjon, ønsker jeg med denne underproblemstillingen å finne ut hvordan informantene mine sin hverdag påvirkes av Bybanen i dag. Dette gjelder ikke bare Bybanen i seg selv, men også de fysiske endringene på Nesttun og hvordan de forskjellige informantene forholder seg til disse i dagliglivet.

## 2 Rammeverk

Et sentralt grep i denne oppgaven er å gjøre Bybanen til en rolleinnhaver, altså gi den *agens*. Ved å gi Bybanen agens, fungerer dens rolle som en rød tråd hele gjennom hele oppgaven. Med agens mener jeg at Bybanen er med på å forme menneskers opplevelse av Bybanen, og spiller en stor rolle i hverdagen deres gjennom bruken av den, dens fysiske tilstedeværelse og representasjonen av Bybanen i de. Det følgende kapittelet vil ta for seg forskjellige teoretiske perspektiver, hvor alle disse perspektivene har som mål å belyse Bybanens *rolle* i stedsforståelse, og i hverdagen. Det disse perspektivene også har til felles er at de har et vitenskapsteoretisk utgangspunkt i humanistisk geografi, og det er dermed ikke nødvendigvis slik at Bybanen som rolleinnhaver kan forstås som en ikke-menneskelig aktør i aktør-nettverksteori. Målet med å belyse og gi Bybanen en rolle er å undersøke hvordan den forstås, og hvordan den er en del av våre liv. Fokuset vil derfor ikke ligge på å finne et stort nettverk av aktører som påvirker hverandre, og i motsetning til aktør-nettverksteori vil noe av analysen også bevege seg utover det rent deskriptive. Jeg mener at dette grepet er spennende fordi det gjør Bybanen til noe mer enn et materielt objekt. Det gjør at Bybanen kan ha en effekt lang utover sin fysiske tilstedeværelse, blant annet gjennom symbolikk og diskurs, men også på et mer grunnleggende og følelsesmessig nivå – for eksempel om Bybanen fremkaller glede, sinne, optimisme eller pessimisme.

«Amid the Ridley Scott images of world cities, the writing about skyscraper fortresses, the Baudrillard visions of hyperspace ... most people still live in places like Harlesden or West Brom[wich]. Much of life for many people ... still consists of waiting in a bus shelter with your shopping for a bus that never comes (Massey 1994: 163)»

«At first sight, everyday life may not appear to be a subject worthy of academic investigation. When we think about what we do in everyday life, we tend to think of mundane, routine activities (often seen as chores) which we all appear to do. Indeed, because of its routine nature, not many of us think about our everyday lives much at all (Eyles, 1989, s. 102)»

Sitatene over illustrerer essensen av det hverdagslige, og den store kontrasten til det storslåtte. Det er kjedelig, men det er en stor og viktig del av samfunnet. I dette kapittelet vil jeg diskutere teori som kan være med på å belyse problemstillingene mine, og illustrere hvorfor det hverdagslige kan være interessant, og kaste et litt annerledes lys over Bybanen. Jeg vil

først og fremst ta for meg hvordan hverdagen gir oss et innblikk i det dagligdagse, det som ofte blir oversett som uinteressant. Som Horton & Kraftl (2014) sier, har det hverdagslige blitt valgt vekk som forskningsfokus i kulturgeografien, eksemplifisert med venting på buss; det lite spektakulære og vanlige. Ettersom fokuset i denne oppgaven ligger på nettopp de «vanlige» og «uinteressante» hverdagslige rutinene og opplevelsene, har jeg lagt særlig vekt på det som Horton og Kraftl (2014, s. 182) karakteriserer som «everyday geographies», eller «hverdagsgeografi».

Videre vil jeg også ha fokus på hvordan mennesker beveger seg i, bruker, opplever og praktiserer sted. I tillegg vil jeg også komme innom hvordan følelsene våre påvirkes av og påvirker omgivelsene våre, og former våre forhold til og opplevelser av sted, for å bedre kunne forstå hvordan daglig praksis oppstår. Dette danner grunnlaget for analysen, hvor jeg skal forsøke å belyse om Bybanen har formet bildet av Nesttun, og om den har bidratt til å endre det som ellers ville blitt karakterisert som vanlige og uinteressante stedspraksiser.

Før man tar fatt på forskning der menneskers subjektive tolkning av omverdenen står sentralt, er det vanskelig å ikke tenke på hvor mange komplekse og mangfoldige virkelighetsoppfattelser det finnes. Til og med innenfor en kjernefamilie, hvor familiemedlemmene har delt hverdagen sin i mange år, vil man finne et bredt spekter av meninger og fortolkninger av omverdenen. Eksempelvis vil ikke et sted være det samme for to personer, det kan ha to helt forskjellige betydninger og representere en forskjellig virkelighet, alt ettersom hvilke spørsmål man stiller og i hvilken kontekst man stiller dem. Derfor er det viktig å anerkjenne at kompleksiteten dette representerer krever årvåkenhet og oppmerksomhet for å kunne viderefremmes på en tilfredsstillende måte – det finnes mange fallgruver.

## 2.1 Bybanen som *rolleinnhaver* i stedsforståelse

Som denne oppgavens problemstilling viser til, er Bybanen en viktig del av den oppgaven. Jeg ønsker i dette delkapittelet å drøfte hvordan og hvorfor Bybanen har fått såpass stor plass, og tydeliggjøre dens plass i meningsdannelse.

Det kan argumenteres for at Bybanen har en fysisk stor tilstedeværelse i hverdagen til mange bergensere. For det første er vognene lange og tunge, dessuten er de mye større enn bybussene byens befolkning har vært vant til å se på veiene. For det andre så kan man se at den er der selv når vognene er et helt annet sted; skinner, master og holdeplasser gjør at man blir minnet på Bybanens eksistens – noe som er en markant forskjell fra busser som deler veiene med



tusenvis av biler, i motsetning til Bybanen som er adskilt fra resten av trafikken langs store deler av traséen. Bybanen har altså en tilstedeværelse hele døgnet, og sentrum av Nesttun er kanskje ett av de stedene Bybanen passerer som er aller mest påvirket av denne tilstedeværelsen. Traséen passerer rett gjennom handlegaten, en gågate trafikkert av fotgjengere. Dette vil kunne ha en effekt på hvordan man beveger seg gjennom gaten, og det påvirker også hvordan gaten ser ut, med master, skinner og holdeplass – og vognene som passerer hvert 5. minutt i rushtiden. Summen av dette gjør at jeg mener at Bybanen kan forstås som å ha en *agens* i stedsforståelse og stedskonstruksjon på Nesttun.

Når man tenker på Nesttun, vil Bybanen i mange tilfeller være en av de tingene som dukker opp raskest. Bybanen har også tatt stor plass i lokalmedia i Bergen i mange år, og det kan gjerne argumenteres for at den har blitt en del av byens identitet. Denne tilstedeværelsen i media kan også tenkes å spille en rolle i hvordan forskjellige meninger om Bybanen formes.

Et interessant spørsmål er derfor hvordan denne fysiske tilstedeværelsen kan spille en rolle i stedsforståelse. Kan Bybanen ha en form for *agens* i dannelsen av stedsforståelse? Dette er ikke et spørsmål som er enkelt å svare på, og eventuelle svar vil ikke alltid kunne være gjeldende andre steder og i andre kontekster. De svarene som fremkommer i denne oppgaven vil derfor være empiriske funn, og ikke *teoretiske svar*. En skal altså være forsiktig med å lete etter kausalitet i dette spørsmålet, men jeg ønsker likevel å undersøke om Bybanen med sin markante fysiske tilstedeværelse kan være en faktor i stedsforståelse. Rolleinnhaver er derfor et begrep som vil bli brukt i denne oppgaven, men da som en mulig faktor i en spesifikk kontekst og opp mot andre teoretiske tilnærminger. Det vil også være aktuelt å drøfte hvorvidt Bybanen spiller en rolle i å gjøre Nesttun mer tilgjengelig, og om den bidrar til at Nesttun kan være et mer aktuelt sted å besøke eller jobbe. Disse perspektivene kan etter min mening være nyttig i fremtidig forskning og planlegging innenfor transport, ettersom slike følelsesmessige erfaringer og perspektiver kan gi innsikt og kunnskap som man kan benytte om man ønsker å finne helhetlige løsninger på fremtidens byutviklings- og transportutfordringer.

## 2.2 Stedsbegrepet

Hvorfor er sted så viktig, hvorfor er det et sentralt begrep i en globalisert verden hvor vi knyttes stadig nærmere hverandre, og forskjeller mellom forskjellige steder stadig viskes ut? Studiet av sted er en av hovedingrediensene i geografi, og i denne oppgaven står *stedet*, Nesttun, sentralt. Gjennom bruken av stedsbegrepet vil jeg forsøke å analysere hvordan Nesttun konstrueres og forstås av dem som ferdes der, samt hvordan Bybanens materielle virkelighet bidrar til å forme stedsidentitet.

I denne oppgaven er de hverdagslige opplevelsene og inntrykkene vesentlige, og her spiller stedsbegrepet også en stor rolle; man beveger seg hele tiden beveger gjennom rom, og befinner seg på forskjellige steder, ofte steder som Augé (1995, s. 2) anser som «non-places». Disse «non-places» vil jeg komme tilbake til senere, men dette er steder som står sentralt i hverdagen vår. Disse er gjerne steder som vi gjerne ikke tenker så mye over, men som i det store bildet egentlig er viktigere i livene våre enn de fleste vil tro. Jeg ønsker derfor å utforske relasjonen mellom sted, rom og hverdagsgeografi i dette kapittelet.

Et sted formes med tiden, både ved naturens gang og menneskers handlinger, kultur og tradisjon, og et sted kan være spesifikt, som et gatehjørne eller New York (Berg & Dale, 2004). Steder er i konstant endring, og blir kontinuerlig tilført nye meninger gjennom prosesser som for eksempel globalisering, via migrasjonstrender, globale produkter og Internett. Stedsbegrepet er en kompleks affære og det finnes ikke en enkelt samlebetegnelse for hva sted er. Det anvendes på veldig mange forskjellige måter, men i dagligtale, hvor stedsbegrepet benyttes av de aller fleste på en regelmessig basis, anses bruken av begrepet som helt uproblematisk, og levnes liten ettertanke – til tross for denne nokså uklare definisjonen (Berg & Dale, 2004).

Med alt dette i bakhodet, fremstår studiet av sted nærmest som en umulig oppgave. Hvordan skal man finne frem til det «unike» som gjør et sted til nettopp det stedet? Hvordan kan denne oppgaven utforske hvordan noe så spesifikt som Bybanen har påvirket et så lite sted som Nesttun?

Skal man derimot studere sted vitenskapelig, som med de fleste andre emner, behøves en helt annen tankegang ettersom det finnes et stort utvalg av forskjellige definisjoner (Berg & Dale, 2004). På grunn av denne kompleksiteten, og for å avklare begrepet i denne oppgaven, er det nødvendig å gjennomgå flere av de mest vanlige teoriene knyttet til sted. Det er også viktig å diskutere de forskjellige stedsbegrepene fordi det eksisterer en kontinuerlig debatt omkring dem, og mange av dem, om ikke alle, er viktige i geografifaget (Horton & Kraftl, 2014).

Det finnes flere mulige innfallsvinkler når en skal studere sted, men et utgangspunkt er Agnews (1987) tre hovedforståelser av sted som består av følgende elementer: «location», «sense of place» og «locale». Ved hjelp av denne tredelingen ønsker Agnew å komme frem til en form for bred forståelse for konseptet «sted». Slik han ser det, er alle tre begrepene knyttet sammen ved at alle locales, der hvor noe hender, er alltid knyttet til et konkret geografisk område, eller location. Til slutt argumenterer han for at sense of place kan ses på som den følelsesmessige strukturen knyttet til et sted (ibid.).

Alle disse tre begrepene er vesentlige for forståelsen av sted. Med det mener jeg at det kan argumenteres for at alle har en innvirkning på hvordan man oppfatter et sted; det som hender, hender på et sted – og opplevelsen av dette, på stedet, blir formet av både det som hender og stedet hvor det hender. Med dette som utgangspunkt, vil denne oppgavens fokus ha hovedtyngde på sense of place. Analysen vil derfor i all hovedsak drøfte og være forankret i teorier om sted som «sense of place», ettersom et hovedmål vil være å utforske forskjellige meninger, tanker og følelser i forhold til Nesttun og Bybanen – mer konkret: den subjektive opplevelsen av sted.

Det er derimot viktig å ikke glemme, som jeg vil komme tilbake til senere, at «sense of place» ikke eksisterer i noe form for vakuum, uten påvirkningskraft fra andre teoretiske tilnærminger til sted. Sense of place eksisterer i samspill med omgivelsene, og da også nødvendigvis teoretisk. Disse teoretiske tilnærmingene vil jeg også komme tilbake til senere i oppgaven.

Dette fokuset på sted kommer i tillegg til *Bybanen som rolleinnehaver*, men kan også ses i sammenheng med hverandre. Dette er nødvendig fordi stedet Nesttun og Bybanen ikke kan ses på uavhengig av hverandre i denne oppgaven, men den ene informerer den andre, og vice versa. Man kan se på dette filosofisk: Bybanen eksisterer ikke i *nåtiden* uten Nesttun, selv om man alltid kan se på bilder og lese historiske kilder for å finne Bybanen uten Nesttun, og Nesttun eksisterer ikke i *nåtiden* uten Bybanen. Det er derimot viktig å påpeke at erindringer og minner fra en tid uten Bybanen nødvendigvis vil påvirke hvordan mennesker tenker på og opplever både Nesttun og Bybanen. Vi har alle våre minner fra et sted, noen sterkere enn andre, og disse kan også ha formet vårt syn på et sted. Dette vil være viktig å huske på videre i drøftingen.

De forskjellige forståelsene av sted har blitt vektlagt forskjellig i de forskjellige disiplinene innenfor samfunnsgeografien, men som Duncan og Ley (1993) sier, så er det derimot viktig å presisere at alle disse forståelsene av sted ikke kan ses på som totalt uavhengige av hverandre, og han eksemplifiserer dette ved å si at:

«A key tenet in the present definition is that the local social worlds of place (locale) cannot be understood apart from the objective macro-order of location and the subjective territorial identity of sense of place. They are all related; if ultimately locale is the most central element sociologically it must be grounded geographically. In other words, locale is the core geo-sociological element in place, but it is structured by the pressures of location and gives rise to its own sense of place that may in certain circumstances extend beyond the locality» (Duncan & Ley, 1993, s. 263)

«Sense of place» blir påvirket av de fysiske forutsetningene på et sted – og vice versa, så selv om hoveddelen av oppgavens forståelse av sted tar utgangspunkt i at sted er sosialt konstruert, er det fremdeles nødvendig å diskutere og drøfte stedsbegrepet i bredere form fordi denne forståelsen av sted kun er en liten del av den vitenskapelige diskusjonen rundt og forståelsen av stedsbegrepet.

Hovedproblemstillingen i denne oppgaven krever en utforsking av sted, og hvordan stedskonstruksjon foregår. Dette vil derfor innebære at målet med å utforske Agnews (1987) tredeling av stedsbegrepet i denne oppgaven, er å illustrere hvordan de forskjellige aspektene ved sted passer inn i prosessen med å danne en stedsidentitet. Dette er nødvendig for at jeg skal kunne danne meg et bilde av hvordan de forskjellige stedsforståelsene kommer til uttrykk på Nesttun, og de følgende underkapitlene vil derfor ta for seg hovedtrekkene til det tredelte stedsbegrepet.

### 2.2.1 Location – Rammen

Det som kanskje kan sies å være den mest grunnleggende definisjonen på sted er «location». Grunnleggende fordi det er en den oppfatningen av sted som lettest finnes igjen i språk og dagligtale. I følge Berg og Dale (2004) legger denne forståelsen av sted vekt på ytre, objektive, fysiske og materielle betingelsene for det sosiale og økonomiske liv – på mange måter et perspektiv *utenfra*, og det er denne definisjonen som kan sies å være et punkt på kartet i form av for eksempel koordinater, og er det som Simonsen (1996) omtaler som *rom som materialstruktur*. Entrikin (1991) argumenterer for at dette kan ses på som en *desentrert* forståelse av sted, hvor målet er å finne og måle det «objektive», som for eksempel lokaliseringsfaktorer i økonomisk geografi. Location kan altså anses som et utgangspunkt for denne oppgaven. Location er det fysiske stedet Nesttun, og det er selvfølgelig viktig for oppgaven. Det fysiske danner det levde livs rammer, og dermed også denne oppgavens rammer. Jeg ønsker i så måte ikke eksplisitt å studere selve stedet, men hvordan livene på stedet leves, og hvordan stedets fysiske egenskaper informerer livene som leves der, og hvordan stedet påvirker stedsforståelse.

Stedsbegrepet «location» har tradisjonelt sett vært svært dominant innenfor regionalforskning fordi det gir anledning til å benytte seg av en meget *beskrivende* måte å forske på og fortelle om sted (Berg & Dale, 2004). Denne tilnærmingen gjør det mulig å forske på et sted uten å være der selv gjennom bruk av sekundære kilder, og benyttes som regel som en innledning, heller enn en analyse i seg selv, da understøttet av mer dyptgående analyser som inkluderer flere andre aspekter ved stedsbegrepet (ibid.).

Ut ifra Duncan og Ley (1993) sin forståelse er «location» utgangspunktet, eller «noder» hvor menneskelig aktivitet finner sted, som for eksempel en skole, et busstopp eller et marked. Med dette som utgangspunkt for «location», kan en si at både locale og sense of place er avhengige av location for å i det hele tatt kunne eksistere som konsepter.

Men er det egentlig så enkelt å definere et sted? For denne oppgaven vil det være vesentlig å forstå hva som menes med Nesttun sentrum. Det kan være veldig vanskelig å definere dette, og folk kan ha flere forskjellige forståelser av hva som er, og hva som ikke er Nesttun sentrum. Nettopp dette er grunnlaget for noe av kritikken rettet mot denne definisjonen; en bastant og tilsynelatende objektiv fremgangsmåte (Horton & Kraftl, 2014). Man kan derfor si at det å definere et gitt punkt på et kart med hundre prosent nøyaktighet er ingen enkel oppgave.

### 2.2.2 Locale – Sosial kontekst

Når vi ser oss rundt ser vi fysiske strukturer – veier, fortau, butikker. Innenfor og mellom disse fysiske strukturene og offentlige stedene beveger vi oss hver dag, knytter kontakt med folk, drikker kaffe og spiser lunsj. Det fysiske og sosiale er uløselig knyttet, og Agnew (1987) forstår «locale» som den fysiske eller materielle settingen som sosiale relasjoner oppstår eller foregår i. Berg og Dale (2004, s. 44) beskriver «locale» som «det romlige med utgangspunkt i anvendelse og praksis».

I denne oppgavens kontekst er «locale» et aspekt som vil danne et slags bakteppe eller bakgrunn for hverdagspraksis og opplevelser knyttet til Bybanen og Nesttun, men vil også kunne være en bidragsyter i dannelsen av disse.

I den materielle settingen lever vi våre liv og disse stedene har som regel alltid en fysisk og spesifikk form, med mindre man snakker om en fantasiverden i en roman eller et spill. For å illustrere dette kan vi ta frem eksemplene fra tidligere i kapittelet. En by man har vokst opp i er bygget opp av bygninger, torg og veier, skolen består av vegger og tak mens parken er en samling trær, gress og busker – alle ting man kan berøre, se og føle. Forståelsen av «locale» tilfører disse stedene en mening, ettersom bygningene, torgene eller veiene ikke bare forstås som det fysiske, men de fysiske stedene som brukes av mennesker – der hvor sosiale hendelser hender. Det er kombinasjonen av det fysiske og det sosiale.

### 2.2.3 Sense of place – Opplevelse

Der hvor «location» er tettere knyttet opp mot noe håndgripelig og fysisk, beveger «sense of place» seg mer i retning av det abstrakte og subjektive. «Sense of place» ønsker ikke å si så

mye om hvordan et sted ser ut, selv om det naturligvis kan ha påvirkning på en persons «sense of place». «Sense of place» ønsker å uttrykke noe om hvordan vi mennesker knytter oss til et sted, hvilke elementer i våre omgivelser er det som gjør at vi danner oss et overordnet bilde av det stedet? Hvordan påvirkes vi av hvordan vi beveger oss gjennom rom og relaterer oss til andre mennesker? Hvordan påvirkes vi av arkitektur og natur? Dette er viktige spørsmål som beskriver noen av elementene som danner det som kalles for «sense of place».

Det har blitt gjort mange forsøk på å finne frem til de ulike måtene mennesker og steder hører sammen på, og hvordan de informerer hverandre. Hvorfor er dette viktig for oppgaven? Det er et spørsmål som nødvendigvis kan besvares på forskjellige måter, men en viktig årsak er at oppgavens mål er å forsøke å kunne formidle hva det er som, fra informantene sitt ståsted, gjør Nesttun til Nesttun. For å kunne si noe om hvordan Nesttun som sted oppfattes, er det nødvendig å forsøke å forstå hvordan denne prosessen foregår, og hvordan steder gis mening. Sagt på en litt annen måte: Hva er det som gjør Nesttun til Nesttun?

Sense of place kan også sies å være et noe vagt begrep, et syn som uttrykkes av Shamai (1991, s. 347) på følgende måte:

*«Those holding non-positivistic views try to emphasize the difficulties in dealing with the concept of a sense of place»*

Det å skulle måle noe som er så subjektivt og flyktig som sense of place er en stor oppgave, men det er mulig å prøve å forklare noen sider ved begrepet. Sense of place er ikke bare en følelse av tilhørighet, men også en måte for mennesker å relatere til omgivelsene sine, og handler ikke kun om relasjoner mellom mennesker men også mellom mennesker og det fysiske og opplevelser som gjør at man knytter minner til ting – ikke bare det visuelle men også lukter og lyder spiller inn her (Shamai, 1991). Variablene er mange og utfordrende å forske på, dessuten avhenger de som oftest også av en persons subjektivitet. Derfor kan en også si at en persons «sense of place» ikke er nøytral, men farget av hans eller hennes persepsjon på samfunnet, noe som fører oss til en av hovedutfordringene ved begrepet; dets stedsavhengighet.

Ettersom sense of place knyttes til subjektive og individuelle opplevelser, er disse opplevelsene også knyttet til spesielle steder, noe som kan vanskeliggjøre en generalisering fra sted til sted, og derfor en slags «enhetlig» teoretisk tilnærming til «sense of place» (Shamai, 1991).

I følge Bærenholdt et. al (2004) skapes steder gjennom interaksjon mellom mening og omverdenen – ikke bare i form av det fysiske landskapet men også meningene som kan knyttes til det. Her finner vi altså kjernen av sense of place, nemlig den sosiale konstruksjonen og omgivelsene. Denne interaksjonen gjør at de fysiske stedene ikke bare er fysiske, men de får en slags symbolsk verdi. Vi knytter meninger til gater, hus og parker – som for seg selv er nettopp bare det. Gjennom denne interaksjonen med stedene, og andre mennesker får noe så enkelt som en benk, noe som i utgangspunktet bare er en samling materialer, mening. Kanskje var benken der hvor man for første gang kysset kjæresten sin, eller der man satt da man fikk vite resultatet fra en viktig eksamen? Sammen skaper disse elementene noe som er større enn bare det fysiske.

#### 2.2.4 Stedsmyter og stedskonstruksjon

I denne oppgaven, ønsker jeg å utforske og drøfte hvilke faktorer som gjør at meninger om sted dannes. Jeg vil se hvordan de materielle, sosiale og kulturelle sidene ved et sted spiller sammen, og undersøke hvordan menneskers hverdag formes og påvirkes av dette samspillet. Er det slik at idéen om Bybanen har påvirket hvordan mennesker som har et eksisterende forhold til Nesttun i såpass stor grad at deres oppfatning, eller for den saks skyld den kollektive oppfatningen, har endret seg drastisk? Ved første øyekast kan det kanskje virke innlysende at en slik stor fysisk endring, og en såpass dominerende materiell tilstedeværelse, som den Bybanen faktisk har, vil ha en eller annen form for effekt. Det er dette jeg ønsker å utforske og drøfte i denne oppgaven, og for at jeg skal kunne gjøre dette, må jeg nødvendigvis basere min analyse på teorier som utforsker nettopp dette.

Hva er det som gjør at vi danner oss meninger om et sted? De dukker ikke opp fra intet, og jeg ønsker gjennom min problemstilling å finne ut hvordan Bybanen påvirker stedskonstruksjon. Men hva er det som informerer våre meninger om noe? Disse meningene oppstår veldig sjelden, eller kanskje aldri, i et vakuum, selv om vi kanskje liker å tro at våre meninger dannes uten ekstern påvirkning. For å hjelpe til med å finne ut av hvor disse meningene kommer fra, kan man som en fortsettelse av «sense of place» sin abstrakte tolkning av sted forsøke å integrere såkalte «stedsmyter».

I følge Rob Shields (1991) dreier stedsmyter seg om at sted er en *prosess* som han kaller for *sosial romliggjøring*, og denne prosessen produserer det han kaller for «merkelapper». Prosessen baserer seg på at individer gir et sted mening, meninger som kan være uavhengige fra virkeligheten, altså *stereotypier*, med andre ord er blir steder produsert, de blir ikke til ut av intet. Etter hvert som disse merkelappene og stereotypiene produseres og reproduseres vil

de spres og ender opp som det Shields (1991) omtaler som «core images», altså *grunnleggende forestillinger* om et sted. Hvilke konsekvenser har dette for folks oppfattelse av et sted? Steder vil da kunne ende opp med å få knyttet til seg forestillinger og stereotyper som oppfattes som sanne, men som ikke har rot i virkeligheten.

Det er viktig å understreke at man bør huske på at disse forestillingene kan ta form både som både *individuelle* og *kollektive*, og kan derfor forekomme i mange forskjellige former (Shields, 1991). Disse stedsmytene er altså både til hjelp for meg som forsker, men også en utfordring. Den største utfordringen vil være å fremstille utsagn som nettopp det, og ikke en slags universell sannhet. Det er viktig å understreke at problemstillingen min forsøker å ta dette i betraktning, og tar hensyn til at stedskonstruksjoner i aller høyeste grad påvirkes både på individuelt og kollektivt nivå av disse forestillingene.

Selv om man skulle tro at stedsmyter ofte kan være seiglivede og vanskelige å forandre på, mener Shields (1991) at noe av det mest grunnleggende for teorien rundt stedsmyter er at steder kan forandres og forestillingene rundt sted er flytende. Dette innebærer derfor at det er mulig for et sted å ha flere og varierte forestillinger knyttet til seg, alt ettersom hvem du spør, dessuten vil det variere hvor utbredt en bestemt forestilling om et sted er og hvor sterk den er.

Stedsmyter oppstår ikke i et vakuum, og som en kontrast til denne fremtidsrettede *prosessen* som omtales av Shields (1991), kan vi undersøke hvordan oppfattelsen av steder oppstår gjennom en sammenkopling av *sted* og *fortid*, og sentrale begreper her er fortid, historie, minner og kollektive minner (Valestrand & Gerrard, 2013). I følge Valestrand og Gerrard (2013) innebærer en forståelse for folk og steders identitetskonstruksjoner å forsøke å finne ut hvilke spor fra fortiden som blir anvendt i stedskonstruksjon i nåtiden. Disse sporene omfatter både det fysiske, som assosiasjoner til bestemte steder, monumenter eller bygninger, og det immaterielle, som referanser til historiske hendelser i et steds fortid.

Ettersom denne oppgaven tar for seg individuelle fortellinger og representasjoner av sted, vil stedsmyter kunne være et nyttig verktøy i arbeidet med å identifisere både like og ulike oppfatninger av Nesttun som sted. Gjennom refleksjon, kan det være interessant å finne ut om det eksisterer en slags kollektiv fortelling om Nesttun, eller om det er store variasjoner i hvordan stedet fremstilles. Dessuten vil det være høyst interessant undersøke om Nesttuns fortid og utvikling har bidratt til dannelsen av stedsmyter, og om Bybanen er en del av dette.



### 2.2.5 Hvorfor hverdagen betyr noe, og «non-places»

Som nevnt innledningsvis i kapittel 2, har jeg valgt å legge store deler av fokuset mitt på hverdagsgeografi, og hverdagspraksis. Derfor faller det naturlig å inkludere en diskusjon rundt de stedene i livene våre som kanskje ikke får mest oppmerksomhet, eller er de mest minneverdige, men som kan vise seg å være nyttige for å forstå hvordan stedsforståelse dannes. Steder vi ikke tenker over spiller en mye større rolle i livene våre enn vi gjerne reflekterer over, og jeg mener at det derfor vil være interessant å gi disse stedene litt større plass – de tar tross alt stor plass i livene våre, ofte ut av ren nødvendighet. Kanskje kan større innsikt i de hverdagslige stedene føre til en bredere diskusjon rundt temaet, og gjøre dem litt mer interessante, slik at de kan tilføre noe mer til livene våre.

Gjennom problemstillingen min, ønsker jeg å undersøke hvordan disse «glemte» stedene tar plass i livene våre, og om de kanskje er viktigere enn mange av oss innser. Faktum er at vi besøker steder som vi omtrent ikke ofrer en tanke, enten det er på vei til jobb, skole, fritidsreiser eller gjerne et legebesøk. Vi beveger oss ikke gjennom et vakuum bestående av «ingenting», men en materiell virkelighet som er verdt å undersøke nærmere, og finne frem til om og hvorfor disse stedene er av betydning for mennesker.

Hverdagslivet er gjerne ikke det mest glamorøse studieområdet. Det er ikke en eksotisk verden, fylt med nye og spennende oppdagelser. Men hvorfor er det da viktig å fordype seg i hverdagen? Vil man kunne finne noe interessant der, som man ikke vil kunne finne andre, mer innlysende spennende steder? Jeg ønsker å fremheve at hverdagen er samfunnets fundament. Det er i hverdagens rom og på hverdagens steder de fleste mennesker og hendelser befinner seg. Av den grunn finnes det utallige årsaker til å ville studere den «kjedelige» hverdagen. Horton og Kraftl nevner syv forskjellige grunner til «Why everyday life matters» (2014, s. 184):

- Hverdagslivet er oversett. Horton og Kraftl (ibid.) presenterer argumentet om at hverdagen har blitt oversett, til fordel for det mer spektakulære. Dette har medført at tre viktige elementer av hverdagslivet har blitt oversett: Hverdagslige rom, hverdagslig praksis og hverdagslige hendelser.
- Hverdagslivet er viktig for å forstå hvordan sosial og kulturell geografi fungerer i det daglige. Horton og Kraftl (ibid.) argumenterer for at de «små» bestanddelene av hverdagen har havnet i skyggen av «større» eller «viktigere» emner, som eksempelvis økonomi, landskap og kulturell produksjon. De sier videre at det i større grad

argumenteres for at denne historiske tendensen til å overse hverdagslivet har ført til en mangel på kunnskap om hvordan for eksempel økonomi «hender» og hva det betyr i praksis.

- Hverdagslige rom kan være ekskluderende og problematiske. Det krever innsikt om man skal klare å finne ut om og hvorfor det er tilfellet, og ikke minst for å finne ut hva man kan gjøre for å endre på det. Gjennom studiet av hverdagen, kan man utforske hvordan rom som kan virke innbydende eller vanlige for noen, kan være det helt motsatte for andre, og assosieres med frykt eller angst (Horton & Kraftl, 2014). Horton og Kraftl argumenterer for at det er viktig å anerkjenne at mennesker med forskjellig identitet kan oppfatte kulturelle rom på helt forskjellige måter, og at de kan ha en ekskluderende effekt.

Selv om det her er fokus på mennesker med forskjellig identitet, ønsker jeg også å argumentere for at dette kan være gjeldende for mennesker som på mange måter ikke skiller seg nevneverdig fra andre identitetsmessig, men som kan ha utfordringer basert på andre faktorer. Et godt eksempel fra hverdagen er om man har barn, eller er gravid. For barnefamilier vil steder som for mange andre oppfattes som helt trygge kunne anses som det motsatte. En kan tenke at det finnes farer for barna sine, og da vil man assosiere dette stedet med frykt. For denne oppgavens del vil dette være høyst aktuelt, spesielt med tanke på farer, eller oppfattede farer som Bybanen fører med seg i form for eksempel en påkjørsel.

- Hverdagslige konsekvenser som følge av problemer relatert til geografi kan avdekkes ved hjelp av dypdykk i hverdagen. Gjennom en utforsking av hvordan forholdet mellom sosiokulturelle, politiske, økonomiske og historiske problemer faktisk har virkelige konsekvenser i menneskers hverdag.
- Studiet av hverdagen kan føre til en anerkjennelse av den enorme kompleksiteten i sosial og kulturell praksis. Horton og Kraftl (ibid.) argumenterer for at sosiokulturell praksis ofte blir oversett, og det blir tatt for gitt at de «er der». De fremhever at enkle og dagligdagse ting som det å lage seg en kopp kaffe er et resultat av en lang kjede med hendelser, og koblinger mellom mennesker, steder og det immaterielle.
- Studiet av hverdagen kan være en kritikk av gjeldende akademiske interesser og diskurs. Hverdagen ses på som lite interessant innenfor geografifaget, og flere sider ved dagliglivet har blitt systematisk oversett.

- Studiet av hverdagen kan bidra til å avdekke begrensninger i metodikk, konsepter og representasjoner. Gjennom denne tilnærmingen, forsøker Horton og Kraftl (ibid.) å fremheve at den rådende metodikk, konsepter og representasjoner ikke er dekkende eller like nyttige om man ønsker å studere hverdagen, og at dette har ført til at flere geografer har forsøkt å utvikle og eksperimentere med nye konsepter. Blant disse konseptene finner man blant annet følelser og affekt, som står sentralt i denne oppgaven.

I hverdagen vår beveger vi oss gjennom rom, fra sted til sted, ofte uten å tenke over hvor vi er eller hvorfor vi er der. Disse stedene og rommene forstås gjerne som irrelevante, eller kjedelige. Man tenker gjerne ikke på bybaneholdeplassen og ventingen der som spesielt interessant, og slik har tankegangen lenge vært omkring hverdagen som forskningsfelt (Horton & Kraftl, 2014). Augé (1995) argumenterer for at det han kaller hverdagslige landskap er en av de viktigste bestanddelene som muliggjør en forståelse av samtidsgeografi, og at hverdagen vår fylles med det han kaller for «non-places» i stadig økende grad. «Non-places» kan forstås som steder som man ikke har særlig relasjon og tilknytning til, som tilsynelatende ikke har en egen identitet eller kapasitet til å forme ens egen identitet, og steder som ikke ser ut til å ha noen egenart eller historie (Horton & Kraftl, 2014). Burde da disse stedene som ofte blir glemt av både akademikere og planleggere få mer oppmerksomhet om de tilsynelatende ikke har noen form for påvirkning på oss? Kanskje oppfattes disse stedene som så uviktige at det ikke legges noen form for innsats i å gjøre dem mer interessante – noe som igjen gjør «konsensus» om at disse stedene ikke er interessante blir forsterket? Hvis «non-places» tar opp så mye av vår hverdag, vil et fokus på dem kanskje bidra til å gjøre hverdagene til mange mennesker litt bedre. Kanskje kan man fokusere på opprusting av torg, gågater og parker?

Ettersom disse stedene fyller opp store deler av våre liv, kan de derfor være et veldig godt utgangspunkt for å forstå, de ofte neglisjerte, detaljene som ligger bak oppfattelse av sted og hverdagspraksis og derfor forhåpentligvis bidra til interessante og spennende perspektiver fra Nesttun og Bybanen som tidligere ikke har blitt utforsket i stor grad tidligere. Det vil derfor være vesentlig å benytte «non-places» som et perspektiv videre i min analyse.

Det vi omtaler som «hverdagslig» kan defineres på flere forskjellige måter, og innebærer et vidt spekter av opplevelser, steder og ting vi tar for gitt. For å operasjonalisere «hverdagen» i denne oppgaven, er det nødvendig å finne frem til konsepter og begreper som kan brukes som holdepunkter senere i analysen. En begynnelse kan være Lefebvre (1988, s. 87) sine tanker

om hverdag, som forholder seg til en tre-delning av begrepet. Dette tredelte begrepet besto av følgende tanker:

- La vie quotidienne
- Le quotidien
- Quotidienneté

Lefebvre selv utdypet ikke disse ideene i stor grad, men de kan oversettes til norsk på følgende måte: «hverdagslivet», «det hverdagslige» og «hverdagslighet». Spørsmålet man står igjen med da er: Hvordan skiller man disse tankene fra hverandre? Selv forklarte han forskjellen på følgende måte (Lefebvre, 1988, s. 87):

«Let us simply say about daily life that it has always existed, but permeated with values, with myths. The word *everyday* designates the entry of daily life into modernity: the everyday is the object of programming, whose unfolding is imposed by the market, by the system of equivalences, by marketing and advertisements. As to the concept of «everydayness», it stresses the homogenous, the repetitive, the fragmentary in everyday life»

På overflaten kan dette virke noe løst, og kanskje uangripelig. Ved første øyekast kan det også se ut til at de fører tilbake til start, og kan tolkes i flere forskjellige retninger. Med dette mener jeg at, uten en videre utdyping eller drøfting, står man igjen med de samme spørsmålene som tidligere. Hva menes egentlig med «hverdagslivet», og hva er «hverdagslig»? Hva inneholder de forskjellige ordene? For seg selv kaster de ikke lys over hverdagens bestanddeler, og en videre utdypning er nødvendig for at jeg skal finne frem til de holdepunktene som er nødvendig for å kunne diskutere og analysere hverdagen til mine informanter. Seigworth (2000, s. 245) sine tanker kan derfor være behjelpelige med å komme nærmere noe håndfast. For Seigworth (2000) er «hverdagslivet» det konkrete og materielle livet som består av konkrete hendelser i livet, hendelser som også påvirkes av mennesker. Han argumenterer på følgende måte (Seigworth, 2000, s. 245):

As such, daily life is not some eternally or purely objective realm of «nature» at its most rawly physical but is always already a site where human practices and what is perceived as the materiality of an «outside world» are continually and simultaneously constituted/reconstituted

I praksis kan da «hverdagslivet» forstås som det faktiske levde livs hendelser, som hele tiden er i endring.

«Det hverdagslige» står ifølge Seigworth (2000) i kontrast til «hverdagslivet» ved at det er en representasjon av hvordan «hverdagslivet» fremstilles i samtiden, og er derfor et konsept som debatteres over og forskes på. Her finner vi de ideene om hva hverdagslivet er for noe, ikke hvordan det faktisk er. Dette er et vesentlig skille som er betydningsfullt for hvordan man som forsker videreformidler dataene og fortellingene fra forskningsarbeidet. Det vil være viktig å identifisere om de opplevelsene og stedene som fortelles om og beskrives er *faktiske* opplevelser, eller om det er gjenfortellinger og representasjoner av konsepter om *stedet* og *opplevelsene*.

### 2.3 Fenomenologi

Gjennom denne oppgaven ønsker jeg blant annet å undersøke hvordan mennesker samhandler med og oppfatter Bybanen og Nesttun, blant annet for å finne ut hvordan denne samhandlingen kan påvirke stedsoppfattelse og skape mening. Fenomenologien gir også spillerom for at Bybanen i seg selv kan ha agens gjennom beskrivelse og forståelse av menneskelig erfaring, hvor Bybanen kan spille en rolle.

For å nærme meg et svar, trenger jeg et redskap som kan hjelpe meg å undersøke dette. *Fenomenologi* er et slikt redskap som bidrar til å bygge en sti inn i en sammenvevd verden mellom det opplevde og omgivelsene våre og kan gi oss økt innsikt i dette forholdet. Jeg ønsker i denne oppgaven å fremstille *det levde liv*, og da er man nødt til å kunne forstå andre mennesker, og videreformidle deres fortellinger på en forståelsesfull måte. Essensen i denne oppgaven er ikke å komme frem til en objektiv sannhet, men å videreformidle enkeltmenneskers hverdager. For å forstå *andre* er man nødt til å gå utenfor ikke bare det subjektive, men også det objektive – fenomenologi er hverken eller, det er *direkte forståelse* og *dyptgående beskrivelse* i et forsøk på å vektlegge all menneskelig erfaring og opplevelse likt, istedenfor å prøve å presse det inn i en eller annen form for teoretisk ramme (Jackson, 1996). Jackson (1996, s. 2) beskriver dette veldig passende:

«The knowledge whereby one lives is not necessarily identical with the knowledge whereby one explains life».

Ut fra dette sitatet kan man komme til en viktig slutning, nemlig at det er et markant skille mellom det *levde liv*, og det *teoretiske levde liv*, og det er dette fenomenologien forsøker å formidle. For denne oppgaven er det viktig å skille mellom disse to, ettersom hovedmålet er å formidle det *levde liv*.

I hverdagen beveger vi oss gjennom rom, fra sted til sted og gjennom tid - hele tiden behandler det kroppslige, *den levde kroppen*, omgivelsene og skaper meningsfylte steder, helt ubevisst (Simonsen, 2012). Gjennom en konstant utveksling mellom omgivelsene og kroppen via berøring, hørsel og syn veves de to sammen (ibid.).

«Phenomenology is the scientific study of experience. It is an attempt to describe human consciousness in its lived immediacy, before it is subject to theoretical elaboration or conceptual systematizing [...] Rather than examine the epistemological status of beliefs it is more important to explore their existential uses and consequences. Our emphasis is thus shifted from what beliefs “mean” intrinsically to what they are made to mean, and what they accomplish for those who invoke and use them» (Jackson, 1996, ss. 2-6)

Slik defineres fenomenologi av antropologen Michael Jackson, og illustrerer hvordan opplevelser står i kontrast til forventninger. Som metode for arbeid i felt kan en fenomenologisk tilnærming mange ganger være praktisk å anvende fordi man da setter seg selv inn i en bestemt kontekst og blir selv en del av studiet, man erfarer altså ved å gjøre. Målet er i seg selv å forstå hvordan et sted hender ved selv å oppleve det i øyeblikket. I humanistisk geografisk tradisjon har det ofte vært normalt å utelukke fysiske egenskaper for forståelsen av sted, men man har istedenfor brukt de menneskelige erfaringene som det som skaper stedet. Mennesket kan trekke ut essensen fra et sted ved å gjennom syn, hørsel, lukt, smak og fysisk interaksjon med omgivelsene. Det underliggende mentale spiller også en stor rolle i hvordan man skaper et sted. Ved å bruke hukommelsen til å skape forestillinger og følelser, danner man seg et bilde av et sted, som kan være avgjørende for om man ønsker å komme tilbake til det samme stedet eller ikke. Alle disse elementene er i humanistisk geografi kalt for den levde verden, en verden som er i konstant forandring etter hvert som man danner seg disse bildene hver gang en beveger seg i tid og rom (Holloway & Hubbard, 2001).

Hvorfor er steder viktige for mennesker, og hvilke faktorer bidrar til å skape steder? Jeg ønsker å nærme meg et svar på hvordan landskapet og arkitekturen rundt oss påvirker hvordan steder skapes, og stedsforståelse oppstår. Noe av inspirasjonen i dette arbeidet har jeg funnet

hos David Seamon, som har vært opptatt av å finne ut hvorfor steder er viktige, og hvordan arkitektur og design av landskapet rundt oss kan være medvirkende i stedsforståelse (Seamon D. , Environment, 2000). Seamon (ibid.) definerer fenomenologi som utforsking og beskrivelse av fenomener som oppleves av mennesker, og mener at ethvert objekt, enhver hendelse eller situasjon som et menneske er i stand til å oppleve kan utforskes og studeres fenomenologisk.

Hva kan man da lære av fenomenologien om an kun skal beskrive opplevelser, og ikke forstå dem – og hva er det som gjør en opplevelse til spesiell? Seamon (ibid.) adresserer dette ved å si at hovedmålet til fenomenologi ikke kun er *beskrivende*, men at beskrivelsene er utgangspunktet for en større forståelse for de underliggende likhetene som definerer de forskjellige fenomenene. For Seamon (2000) betyr det at fenomenologi har ikke nødvendigvis bare begrenser seg til studier av isolerte fenomener og opplevelser, selv om det ofte er dette som er utgangspunktet, men et verktøy for å identifisere større strukturer, meninger og generaliserbare mønstre. Som et resultat av dette, mener Seamon (ibid.) at det finnes to antagelser som kan ses på som kjernen av fenomenologi. Den første dreier seg om *mennesket* og *omverdenen* som sammenkoblet og påvirker hverandre hele tiden, som Seamon (ibid.) mener er hovedfokuset i fenomenologi, og den andre antagelsen dreier seg om at dette skal forstås gjennom en radikal empirisme.

Deler av hans tidligere arbeid har vært medvirkende til å utvikle teorier for å forstå mennesker og steder. Blant annet hans «Triad of Environmental Experience» (1979; 2000), som ifølge ham inneholder de viktigste momentene som danner den «levde verden». Dette konseptet videreutviklet Seamon i sin bok «Life Takes Place» (2018) og inkluderte flere elementer. Han kaller denne videreutviklingen, eller rammeverket, for «The Dyad of Place». For Seamon (1979) var det viktig å få frem at menneskets eksistens blir tilfredsstillt ved at man har sterke bånd til stedet og lokaliteten man befinner seg på. Denne eksistensen utfordres derimot av globaliseringsprosessene som reduserer muligheten for at man skal oppnå en sterk tilknytning til et sted. Seamon argumenterer likevel for at man gjennom å bruke det dialektiske forholdet mellom *bevegelse gjennom rom og tid* og det å *bli værende* på et sted har en slags samlende effekt på den «levde verden». *Dialektisk* i denne sammenhengen betyr simpelthen at de to elementene er motsatt fra hverandre og at de skaper en indre konflikt. Denne konflikten skapes ifølge Seamon (ibid.) fordi mennesket alltid jakter det nye og ukjente. Definisjonen av «hjem» er ikke spesifikk og dette tillater mennesker, gjennom bevegelse gjennom tid og rom,

å forandre meninger om hva «hjem» betyr, i tillegg til tilknytningen til bestemte steder, noe som medfører at det som tidligere var ukjent kan bli kjent.

I sitt tidligste rammeverk startet Seamon (ibid.) med et triangel som beskrev det dialektiske forholdet mellom bevegelse gjennom rom og tid og det å bli værende på et sted, men beveget seg senere videre til følgende fem punkter i «The Dyad of Place» (2018):

**Movement/rest** – Fokuserer på forholdet mellom bevegelse og hvile, ofte i et dagligdags mønster som man ikke tenker spesielt over. Stedsopplevelse forstås her som en rekke endringer mellom bevegelse og hvile.

**Insideness and Outsideness** – «Insideness» forstås her som til hvilken grad en person føler seg som en del av et sted, eller «in place» (Seamon D. , 2018). Jo mer en person føler seg som en insider, desto tettere bånd vil denne personen ha til stedet.

Det motsatte av dette vil da være «outsideness». Oversetter man dette til norsk blir dette ganske selvforklarende. Man er *utenforstående*, eller føler seg *utenfor*. Dette kan bestå i å føle seg forskjellig, være adskilt eller at man føler seg fremmedgjort fra et sted (ibid.).

Skillet mellom insideness og outsideness er veldig stort, og kan føre til ekstremt forskjellige forhold til steder for forskjellige mennesker.

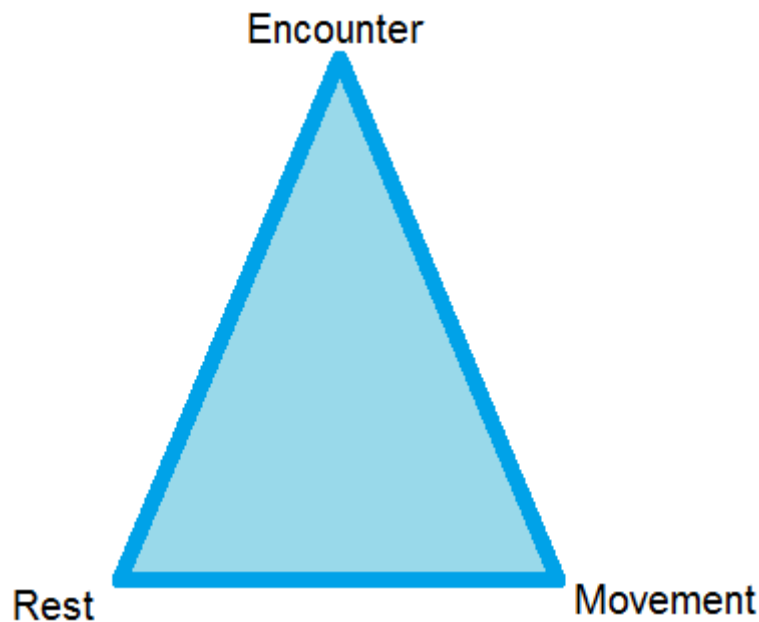
**The Ordinary and the Extra-Ordinary** – Dette punktet beskriver forholdet mellom det vanlige og det uvanlige. Her kan det vanlige også forstås som gjentakende handlinger og hendelser som ikke krever noe særlig innsats, og tas gjerne for gitt (ibid.). I motsetning til det vanlige, kan det uvanlige beskrives som situasjoner som er ekstraordinære (ibid.) eller hendelser som fanger oppmerksomheten mer enn hverdagens repetitive natur.

**Inward and Outward Aspects of Place** – Interne aspekter ved sted kan forstås som det «indre livet» til et sted, hendelser som ikke har noe å si for den utenforliggende verden (ibid.). Eksterne aspekter ved sted kan derfor forstås som det motsatte, ettersom de aller fleste steder i vår moderne vestlige verden ikke lever uten påvirkning utenfra. Seamon (ibid.) eksemplifiserer dette gjennom å bruke *hjemmet* som et eksempel. Hjemmet kan ses på som isolert fra den ytre verden, og her finner man en viss form for privatliv. Dette hjemmet krever derimot et forhold til den ytre verden fordi man trenger næring, og de fleste av oss behøver også interaksjon og sosiale bånd med andre mennesker.

Som tidligere nevnt, videreutviklet Seamon «The Dyad of Place» (Seamon D. , 1979) fra sitt tidligere arbeid med fenomenologi. Dette kalte han for «The Triad of Environmental



Experience», og jeg mener at dette er en god, om enn enkel, måte å forstå fenomenologi på en grunnleggende måte. «The Triad of Environmental Experience» ble fremstilt på følgende måte:



**Movement:** Fokuserer på hvordan man beveger seg gjennom rom på daglig basis

**Rest:** Menneskelig tilknytning til et sted, og i denne sammenhengen står hjemsted veldig sentralt.

**Encounter:** Hvordan folk legger merke til, og observerer den verden de begir seg med hver dag.

Figuren over viser hvordan alle disse elementene forbindes og sammen skaper en total opplevelse av et bestemt miljø. Den illustrerer at man ikke bare kan bruke tankene for å skape seg et miljø, men at man også må bruke kroppen til å fysisk gjøre seg et sted bevisst. Han prøver ved hjelp av figuren å vise hvordan rutiner og gjentakende bevegelser i kjente omgivelser kan virke koreograferende for hvordan et samfunn opptrer som helhet i noe han kaller en «menneskelig ballet».

Visuelt sett er det mulig å oppleve denne typen interaksjon mellom mennesker for eksempel i en gate eller på en allmenning (Holloway & Hubbard, 2001, ss. 78-80). Gjennom fysisk interaksjon er det mulig å se om forventninger og tidligere opplevelser sammenfaller med virkeligheten eller gir virkeligheten nytt innhold. All dette fører frem til det som kan kalles «stedsidentitet», «stedstilknytning eller *sense of place* (ibid.). Et sted man hører til, ikke bare

et fysisk rom men et sted som føles med hele kroppen og alle sansene (Holloway & Hubbard, 2001).

Fenomenologi kan brukes som en nøkkel for å bedre forstå menneskelige handlinger som knyttes til bestemte steder, noe som i aller høyeste grad er aktuelt i denne oppgaven på grunn av dens sterke tilknytning til nettopp Nesttun og mål om å undersøke hvordan de fysiske omgivelsene der har påvirket handlingsmønstrene til menneskene som beveger seg der.

## 2.4 Geographies of Emotion

Gjennom følelser ønsker jeg å belyse problemstillingen min litt annerledes, og på den måten bidra til å få et perspektiv på hvordan følelser kan spille en rolle i å danne vårt syn på *sted* og omverdenen vår. Kroppen er vårt første møte med omverdenen, og gjennom den tolker vi inntrykk og opplevelser. I følge Davidson og Milligan (2004, s. 523) kan kroppen i seg selv ses på som sted – stedet hvor følelsene våre produseres og oppleves:

«After all, our first and foremost, most immediate and intimately *felt* geography is the body, the site of emotional experience and expression *par excellence*. Emotions, to be sure, *take place* within and around this closest of spatial scales»

Kroppen er altså, på en mikroskala, et sted, og følelser hender på dette *stedet* som kroppen er. Omverdenen og kroppen påvirker hverandre. En solfylt dag vil kunne påvirke kroppen og følelsene våre, og omvendt vil omgivelsene våre føles som kjedelige eller triste om våre følelser omkring dem er negative (Davidson & Milligan, 2004). Dette er en kontinuerlig samhandling, og gjerne noe vi ikke tenker over. Det er heller ikke alltid like enkelt å kontrollere det. Nettopp dette gjør det veldig spennende, men også utfordrende å skulle studere følelser knyttet til sted.

Følelser er et litt vagt begrep, men med følelser mener jeg her både det *affektive*, altså de rå følelsene som ikke kan kommuniseres, og de *diskursive* følelsene – følelser som er kulturelt og språklig befestet. Dette skillet kommer jeg tilbake til senere i kapitlet.

Jeg mener også at det er viktig å belyse hvordan disse følelsene oppstår, og undersøke hvorvidt *Bybanen* og *Nesttun* kan anses som å ha en påvirkningskraft i forhold til hvordan og hvilke følelser som dannes. Følelser er også en stor del av vår hverdag, og kan påvirke oss på veldig mange forskjellige plan. Ved å inkludere dette aspektet i denne oppgaven, mener jeg at jeg kan fange opp en side ved folks hverdag som ikke alltid får så stor plass i geografi, noe jeg mener vil kunne bidra til økt innsikt i hverdagslivet, og være svært interessant.

De fleste av oss har følt hvordan det er å stå og vente på bussen eller toget i bitende kulde. Kanskje har man favorittsangen sin spillende gjennom hodetelefonene, eller kanskje man tenker på hvor godt det skal bli å komme inn i det varme *rommet* som ankommer straks. Uansett hvilke tanker og *følelser* man har mens man ventet så er det en stor del av hverdagen vår, og påvirker i større eller mindre grad vårt syn på omgivelsene.

Forholdet vårt til omverdenen påvirkes og styres i stor grad av våre egne og andres følelser. Eksempelvis kan en se for seg hvordan starten på dagen uten kaffe hadde utartet seg følelsesmessig for mange av oss. Mangelen på den essensielle starten på dagen, følelsen av den varme koppen og den fysiologiske reaksjonen man får fra koffeinen kick-starter dagen. På samme måte som vårt syn på verden blekner når depresjon tar overhånd, og selv aktiviteter og hendelser i hverdagen som tidligere ville påvirket humøret positivt, ikke får noen påvirkning i det hele tatt. Disse følelsene *hender* på et sted, nemlig kroppen vår, et sted vi ikke kan rømme fra, men alltid er tilstede i.

Følelsene er heller ikke begrenset til innsiden av hodet, men påvirker også dagliglivet, og rommet vi beveger oss gjennom. I en hverdagslig kontekst vil følelser påvirke vår oppfattelse og opplevelse av sted, og gjerne forandre seg fra dag til dag. Dager hvor man føler seg sliten vil omgivelsene kunne føre til irritasjon, og man vil ha et annet syn på stedet man befinner seg på. Følelseslivet er, på samme måte som *den levde kroppen*, sammenvevd med omgivelsene og er med på å forme vår forståelse for og hvilke meninger vil ilegge sted, men våre omgivelser og kultur bidrar også til å forme følelsene våre. Følelsene oppstår og kjennes i kroppen, men dannes som en følge av kultur og kontekst og formes over tid gjennom kulturelle konvensjoner (Sheller, 2004). Dette perspektivet som viser at våre *omgivelser* bestående av kultur og fysisk kontekst informerer kroppen vår er med på å informere min innfallsvinkel til problemstillingen i denne oppgaven. Jeg ønsker derfor å ta utgangspunkt i Shellers perspektiv (ibid.), og undersøke hvordan de *følelser* som dannes av stedet Nesttun, Bybanen og deres omgivelser kan bidra til en forståelse og opplevelse av dem.

Eksempler på bruken av følelser i studiet av sted finnes overalt. Flere av disse er veldig nyttige for å forstå omverdenen, og for å forstå marginaliserte grupper i samfunnet. Eksempelvis Butler og Parr (1999) sitt fokus på hvordan sykdom og funksjonshemminger endrer hvordan man forholder seg til omverdenen. Jeg ønsker med denne oppgaven å ta for meg hverdagslivet til en heterogen gruppe mennesker, noe jeg mener tilfører den noe ekstraordinært, til tross for at fokuset er på det «kjedelige» hverdagslige. Et paradoks når det kommer til følelser, er at de er ekstremt viktige i prosessen med å forme våre syn på steder, i

tillegg til at de bidrar til å forme stedene, men allikevel har de i stor grad blitt plassert i bakgrunnen, som illustrert av Davidson og Smith i *Emotional Geographies* (2009, s. 440):

«Emotional responses define places as much as people and yet they seem strangely absent from most geography texts, or at least their import is assumed in such a manner that they become part of the unnoticed background scenery rather than an intimate, indeed indispensable, component of every worldly performance»

### 2.3.1 Følelser og affekt

Stedene vi besøker og beveger oss gjennom har innflytelse og agens på flere forskjellige måter, også emosjonelt. Det er problematisk å skulle forsøke å fange opp hvilke følelser som knyttes til de hverdagslige stedene, som Nesttun i aller høyeste grad er for mange bergensere. Bybanen fremkaller også følelser fra hele spekteret. Disse følelsene kommer ofte frem i avisartikler, leserbrev og kommentarfelt. De som engasjerer seg for saker, være det seg Bybanen, global oppvarming eller fotball har mener og *føler* ofte veldig mye. I mine øyne fører dette til at en kanskje ikke hører de *dagligdagse* stemmene. Med de dagligdagse stemmene mener jeg de som ikke har kanaler hvor de kan dele meninger og følelser. Jeg ønsker gjennom denne oppgaven å løfte disse stemmene og følelsene opp og frem, og stiller spørsmålet «Hvilke følelser vekker Bybanen og Nesttun hos de som bruker Bybanen og ferdes på Nesttun?». For å kunne gjøre det, er jeg nødt til å finne verktøy og teori som kan hjelpe til med å gi mening til hvordan følelser kommer til uttrykk. Vanligvis uttrykkes følelser diskursivt gjennom ord, men disse ordene forteller ikke hele historien, og kan gjerne være påvirket av omgivelsene, kultur og ikke minst min egen subjektive fortolkning. Gjennom en videre utforskning av begrepene *affekt* og følelser, kan jeg nærme meg dette verktøyet.

De viktigste begrepene innenfor emosjonell geografi er *følelser*, og det som betegnes som *affekt*. Skillet mellom følelser og affekt er ikke like enkelt å synliggjøre, men det er nettopp derfor det er viktig å forsøke å reflektere rundt dette skillet. Bruken av følelser i forskning har blitt kritisert gjennom blant annet «non-representational theory», som har blitt utviklet av blant annet Nigel Thrift (2009; 2007). En del av kritikken retter seg mot at begrepene «følelser» og «affekt» ikke er godt nok definert, og det er derfor litt uklart hva disse begrepene betyr (Horton & Kraftl, 2014). Forståelig nok vil dette vanskeliggjør en analyse om en baserer seg på disse begrepene. Douglas Aoki (2004) argumenterer for at «følelser» og beskrivelsene av dem, i stor grad begrenses av vårt kulturelle ordforråd omkring dem. Aoki (2004) eksemplifiserer dette gjennom *kjærlighet*. I artikkelen «True Love Stories» (ibid.)

utforsker han forholdet mellom kjærlighet og språk – og at det er umulig å uttrykke med ord hva kjærlighet er uten å «resirkulere» gamle uttrykk, altså diskursivt.

Uklarheten og det diffuse skillet mellom de to begrepene er derfor viktig å forsøke å oppklare dersom jeg skal bruke begrepene i min analyse senere i oppgaven. Det finnes flere forskjellige måter å skille de to begrepene på. Begrepet *følelser* referer til følelser som anses som det vi er i stand til å reflektere over og formidle til omgivelsene våre (Horton & Kraftl, 2014).

Ettersom det er denne formen for følelser som kan kommuniseres, er de del av en diskurs som oppstår i samfunnet som en overføring av følelser til ord, ideer og representasjoner (Greco & Stenner, 2008).

*Affekt* er de følelsene som ikke kan kommuniseres (Horton & Kraftl, 2014). Affekt har sin opprinnelse innenfor psykologien, og har blitt beskrevet som instinkt, og «rå» følelser (Thien, 2005). «Rå følelser» kan være litt uangripelig, men disse rå følelsene kan utforskes videre i fire «modes of affect» (Dewsbury, 2009).

- Affekt som fenomen

«Affekt som fenomen» er kanskje den mest grunnleggende måten å forstå affekt, og relaterer til de rå følelsene som kommer til uttrykk i kroppen. Dewsbury (ibid.) anser affekt som fenomen som kroppens måte å relatere til omverdenens materialitet på, med andre ord sammenkoblingen av mentale og fysiologiske forhold, og hvordan kroppen vår uttrykker seg og reagerer i møte med omgivelsene våre. Gjennom en slik måte å forstå *affekt* kan man nærme seg en slags forståelse av fenomener før de har blitt tolket på en subjektiv måte (ibid.). Han eksemplifiserer dette ved hjelp av dans:

«[...] the movement of air, the pump of blood, the flow of adrenalin as the  
dancer and dance unfold.»

- Affekt som kraft

Der affekt som fenomen kommer til uttrykk fysisk, er kanskje «affekt som kraft» den rake motsetning, og kan gjerne ses på som uangripelig. Begrepet referer til noe som eksisterer rundt oss og som kan merkes på kroppen som affekt som fenomen, men som allikevel er «usynlig» (ibid.). Affekt som kraft flytter forståelsen av hva noe *betyr* til hva noe *gjør* med oss (ibid.), noe som er viktig om en ønsker å fange opp følelser uten at de er påvirket av fortolkning. Dette er en krevende øvelse, ettersom fortolkning og subjektivitet påvirker alt vi

gjør, men med affekt som kraft kan potensielt være veiledende for hvordan følelser blir formidlet.

- Affekt som teori

«Affekt som teori» forsøker å teoretisere affekt, og hvordan mennesker omgås med hverandre og omgivelsene (ibid.). «Affekt som teori» kan ses på som en fortsettelse av de foregående begrepene, og gjennom teoretisering ønsker man å fange opp affekt på det grunnleggende nivået: kroppen (ibid.). Som tidligere nevnt, er det krevende å overføre dette til forskning, men gjennom en antagelse om at kroppslig bevegelse (movement of the body) og mental bevegelse (movement of the mind) er det samme, kan man fange opp følelser gjennom observerbare kroppslige bevegelser (ibid.).

- Affekt som uttrykk

Tidligere i dette kapittelet har jeg diskutert hvor vanskelig det er å skille mellom affekt og følelser. Dette gjelder ikke bare på akademisk nivå, men i hverdagen til de aller fleste av oss. Det er ikke alltid like enkelt å uttrykke følelsene sine, enten det er sinne, glede eller kjærlighet. Begrepene sinne, glede og kjærlighet vil aldri kunne være i stand til å være dekkende for følelser, men er en representasjon av følelsene. Dette kan være en utfordring i analysen, og det er viktig for meg som forsker å huske på dette gjennom prosessen. Det som også er viktig å huske på er at det er måten man gjerne klossete og tankeløst uttrykker ordene og ikke ordene i seg selv som har størst betydning (ibid.). Det vil derfor være viktig å notere seg i feltarbeidet *hvordan* noe uttrykkes, og at dette reflekteres i videre analyse.

Som jeg har forsøkt å få frem i de foregående avsnittene, kan følelser være veldig mye forskjellig, og gjerne også uangripelig diffust. Hvordan kan man da omsette dette teoretiske rammeverket til praksis? Det er det vanskelige spørsmålet, og jeg ønsker derfor å diskutere dette avslutningsvis.

Ordet «følelser» i seg selv betyr kanskje ikke så mye. Det er gjerne noe vi anser som diskursivt, altså det språklige og begreper som «glad», «henrykt», «trist» og «vondt». Disse begrepene, og andre begreper knyttet til følelser, kan jeg forsøke å plukke opp i samtaler og intervjuer, og dermed forsøke å danne meg et bilde av hvilke følelser som knyttes til Bybanen og Nesttun spesifikt. Dette er en utfordrende oppgave, som krever en møysommelig

behandling av samtaler og intervjuer. Ettersom fokuset her er på det kvalitative, vil det ikke bli ført noen form for statistikk på dette, men det er noe jeg ønsker å ha fokus på.

På den andre siden har man også ordet «affekt». Affekt kommer gjerne ikke alltid til uttrykk bare som følelsesord, men gjerne i kombinasjon med andre ting. Selv om det er vanskelig å plukke opp det rent affektive, og det kan hende at det er her de «rå», og mest grunnleggende tankene og følelsene oppstår, og muligens også her de første frøene for fremtidige meninger om et sted plantes? Vi har alle gjerne kjent hvordan kroppen vår reagerer i møtet med noe som vi liker, eller ikke liker. Hele kroppen fylles med impulser, og er gjerne litt vanskelig å beskrive, selv om disse reaksjonene for en selv gjerne er lett gjenkjennelige. Jeg ønsker allikevel å forsøke å formidle dette, og det krever en analyse av ikke bare hva som sies, men hvordan det sies, og i hvilken kontekst.

## 2.5 Semiotikk

Til grunn for denne oppgaven ligger det et ønske om å utforske hva det er som gir et sted, i dette tilfellet Nesttun, mening. Med «mening» i denne konteksten menes ikke et generelt bilde av Nesttun som kan presenteres i et leksikon, men hvordan forskjellige mennesker opplever og erfarer Nesttun som sted. For å oppnå dette, ønsker jeg å finne ut av hvilke bestanddeler som kan bidra til å gi et sted mening. I en oppgave som omhandler stedsforståelse er det en nødvendighet å forsøke å oppnå innsikt i stedet, se bak språklige, visuelle og kroppslige symboler og tegn for å finne ut hvilke bestanddeler som kan gi et sted mening. En slik innfallsvinkel kan kalles for semiotikk, eller helt enkelt «the study of signs» (Chandler, 2007, s. 1). I oppgavens sammenheng vil det være interessant å se på for eksempel hva gågaten, holdeplasser eller bibliotek betyr som *symboler* og ikke bare som materiell virkelighet, og kanskje også knytte disse symbolene til følelser og affekt gjennom å utforske om og hvordan Nesttun og Bybanens forskjellige symboler har en følelsesmessig og affektiv påvirkningskraft. Det er også viktig å være klar over at disse symbolene vil være relevante innenfor en viss kulturell kontekst, og selv om Nesttun er et lite sted som er en del av en større enhet, vil ikke symbolene på Nesttun ha samme mening som for en person fra et annet sted i Bergen som for en som er «tilstede» i konteksten, har vokst opp på Nesttun og tilbringer mesteparten av tiden sin der.

Hvordan får et sted mening, og hvor kommer disse meningene fra? Gjennom semiotikk kan vi nærme oss et svar. Et sted inneholder utallige meninger som kan uttrykkes for eksempel visuelt gjennom arkitektur, skilt og mote eller språklig gjennom dagligtale, samtaler og

intervjuer – men uten et rammeverk er disse *tegnene* nærmest arbitrære. Tegn står ikke for seg selv – de representerer noe annet; meninger (Berg, Dale, Førde, & Kramvig, 2013). Tegnene betyr noe fordi de er et resultat av de kulturelle kontekster som produserer dem, noe som innebærer at et tegn som ved første øyekast er helt likt i forskjellige kulturer kan ha forskjellige meninger knyttet til det (ibid.).

I følge Aase og Fossåskaret (2007) forbindes tolkning av samfunnsvitenskapelige data med to store metodiske utfordringer. Realistisk sett er det ingen som har evne til å formidle *virkeligheten* – det er kun subjektive fortolkninger av hendelser gjennom bruk av språk, og som en konsekvens av dette kan ikke forskeren tolke selve virkeligheten, men en *versjon* av den (ibid.). De følgende avsnittene vil forsøke å belyse denne problemstillingen, og forsøke å kaste et blikk på utfordringer knyttet til tolkning av datainnsamlingen til denne oppgaven.

Tolkning av data i geografi, og andre disipliner som benytter seg av kvalitativ metode, kan være utfordrende. Det kan diskuteres om kvalitative undersøkelser kan være «objektive», men en kan si at informantene videreformidle erfaringer og meninger basert på og tolket gjennom sin egen virkelighet og vil være knyttet til enkeltpersoner og ikke en større gruppe mennesker. Denne virkeligheten samles deretter inn av forskeren gjennom intervjuer og samtaler, som igjen må tolkes ved hjelp av forskerens egen virkelighetsforståelse. Allerede her ser vi konturene av utfordringene som finnes i forhold til videreformidling; hvordan kan man formidle noe som i realiteten er veldig upresist, på en presis måte? I følge Aase og Fossåskaret (ibid.) kalles dette for «dobbel hermeneutikk», som enkelt fortalt betyr at forskerens rolle er å «tolke informantens tolkning av virkeligheten». I tillegg må forskeren tolke noe som i utgangspunktet ikke er en objektiv virkelighet, men skrift eller tale (ibid.). Informanten er heller ikke en kilde til «objektive data», men re-representerer virkeligheten, eller hendelser, via språk og konsepter (ibid.), han eller hun *skaper* sine egne meninger (Chandler, 2007). I praksis medfører dette at forskeren først må se «virkeligheten» gjennom informantens forklaringer og deretter tolke informantens re-presentasjoner av virkeligheten (Aase & Fossåskaret, 2007). Disse re-presentasjonene kaller Aase og Fossåskaret (ibid.) for *symboler*.

Som nevnt innledningsvis i dette kapitlet, uthever Aase og Fossåskaret to metodiske utfordringer i behandlingen av data i samfunnsvitenskapen. I denne oppgaven vil det være viktig for informantene å kunne snakke om tidligere erfaringer og opplevelser, og det kan være en utfordring. Aase og Fossåskaret (ibid.) omtaler det å snakke om *fortiden* som problematisk ettersom det er vanlig å fortolke fortiden relatert til nåtiden, og det er derfor nødvendig å være veldig på vakt i behandlingen og fortolkningen av slike data, og bør derfor



ikke benyttes til å forsøke å tegne et bilde av fortiden, men heller nåtiden. Et relevant eksempel er hvordan informantene husker tiden *før* Bybanen. Var «alt bedre før» fordi man er motstander av Bybanen, eller motsatt; var alt verre før fordi man er veldig for Bybanen? Svarene på dette vil påvirkes av individuelle erfaringer, opplevelser og meninger. Måten vi kan komme gjennom dette på er å se på *begreper* og *kategorier*. Kategorier er fysiske, begrepene er konstruert – begrepene er måten vi omtaler kategoriene, eller «*språklige merkelapper*» slik Aase og Fossåskaret uttrykker det (ibid.).

Jeg vil ikke kunne se virkeligheten, men kun re-representasjoner av den – altså videreformidle *subjektive* virkeligheter. Her vil det bli nødvendig å trø varsomt, og det er derfor viktig å reflektere over dette både før, under og etter feltarbeidet og være klar på at det som formidles hverken er objektivt eller en felles virkelighet. En interessant diskusjon er hvordan man kan videreformidle re-representasjoner av noe så diffust som affekt. I seg selv er affekt noe som i utgangspunktet er vanskelig å beskrive, det er kroppslige reaksjoner på omgivelsene rundt oss, vår bevegelse gjennom dem og hendelser i dem. Følelser, som er diskursive, er allerede kategorisert og begrepsfestet, men affekt er ikke like enkelt å kategorisere. Formidlingen av affekt er derfor en stor utfordring, men ved å benytte blant annet semiotikk som hjelpemiddel, håper jeg å kunne videreformidle de affektive reaksjonene på symboler i mine informanternes hverdag.

## 2.6 Oppsummering

I dette kapittelet har jeg utforsket flere forskjellige teoretiske perspektiver med den hensikt å klargjøre problemstillingen, og som gjerne kan bidra til å få økt forståelse for noen av aspektene rundt hverdagslige opplevelser, følelser, symboler og sanseintrykk og hvordan de sammen bidrar til en form for stedsforståelse, og bidrar i en meningsdannende prosess. Alle disse bestanddelene skal hjelpe meg i å videreformidle subjektive hverdagsopplevelser, følelser og meninger knyttet til Bybanen og Nesttun.

Kapittelet innledes med en drøfting av Bybanen som en rolleinnhaver i stedsforståelse. Pendlerhverdagen er reell for veldig mange, og en del av disse pendlerne bruker Bybanen flere dager i uken. Ved å gi Bybanen en form for agens, gis den etter min mening anses som en sentral rolleinnhaver og påvirkningskraft i. Det er også viktig å tenke på at det ikke bare er Bybanetoget i seg selv som er fremtredende på Nesttun, men også all infrastrukturen som hører til, og som berører andre som sjelden eller aldri benytter seg av Bybanen. Med andre ord berører den veldig mange menneskers liv, og det er derfor rimelig å anta at den vil kunne ha en form for påvirkning bevisst eller ubevisst, hos mange.

For å fange opp hvordan Bybanen oppleves og er meningsdannende, trenger man nødvendigvis flere forskjellige verktøy. I starten av kapitlet presenterte jeg flere forskjellige stedsbegreper, hvor noen av disse er sentrale redskaper i å forstå *stedsforståelse*. Her vil jeg trekke frem spesielt «Sense of place», «non-places» og hverdagslige steder. Hovedfokuset i denne oppgaven er i aller høyeste grad det hverdagslige, gjerne monotone, levde liv. Disse hverdagslige stedene tar opp store deler av våre liv, og som en konsekvens av dette er det viktig å kunne teoretisere disse glemte, men viktige aspektene ved livene til de aller fleste av oss, og mer spesifikt i denne konteksten: Bybanen og Nesttun. Dette er et spennende perspektiv som ofte glemmes, både av akademikere og oss selv, og nettopp derfor er det både viktig og spennende å utforske dette perspektivet. Videre kan «Sense of place» knyttes til de hverdagslige stedene, og bidra til å forstå hvordan mennesker relaterer til disse nevnte hverdagslige stedene, ikke bare mellom-menneskelige relasjoner, men også relasjoner mellom mennesker og det fysiske rom.

Ved å se menneskers *levde liv* fra et fenomenologisk perspektiv ønsker jeg å beskrive hverdagen til informantene mine. Fenomenologien forsøker å nærme seg en direkte forståelse og dyptgående beskrivelse, og det er mitt mål å kunne videreformidle faktiske erfaringer og opplevelser av Bybanen og Nesttun. Disse perspektivene vil nødvendigvis også

### 3 Metode

For å besvare oppgavens problemstilling må data samles inn, og det er viktig at en velger metode i forhold til problemstilling og forskningsspørsmål, metoden må kunne belyse disse. Målet med min masteroppgave er som tidligere nevnt å få større innsikt i individuelle perspektiver, og det er menneskelige erfaringer og opplevelser som er oppgavens hovedfokus, og som jeg ønsker å undersøke nærmere. I et forsøk på å operasjonalisere problemstillingen, har jeg benyttet meg av metoder som bidrar til dette. Med metoden ønsker jeg å vise hvordan jeg har forsøkt å overføre problemstillingen min i praksis. Dette har for meg vært en av hovedutfordringene, spesielt i en oppgave som dette som gjerne kan kategoriseres som teoritung. Hovedmålet mitt med den metodiske tilnærmingen har vært å designe den slik at den informasjonen informantene mine formidler skal fortelles så «naturlig» som mulig. Feltarbeidet har derfor hatt et stort fokus på de uformelle og hverdagslige samtaler, for å så kunne drøfte den informasjonen opp mot det teoretiske grunnlaget. Jeg ønsket også å supplere dette med de observasjonene jeg selv har gjort for å kunne tilføre mine perspektiver på hvordan Nesttun i samspill med Bybanen oppleves. Denne observasjonen har pågått over lengre tid, noe jeg mener har bidratt til at jeg har dannet meg et bilde av, eller i det minste et perspektiv på, hvordan menneskene som oppholder seg der bruker Nesttun og Bybanen, og mitt eget syn på Nesttun.

For å kunne nå ut til de menneskene som ferdes og bor på Nesttun, var det nødvendig å møte dem «der de er». Jeg ønsket å gripe tak i fortellinger og opplevelser, og det gjøres aller best gjennom samtaler og intervjuer. Med bakgrunn i dette, er hovedgrunnen til å benytte kvalitative metoder fordi denne typen metoder er best egnet til å komme i kontakt med mennesker og deres erfaringer og fortellinger (Winchester & Rofe, 2010), for senere å legge til rette for analyse av oppgavens problemstilling.

I denne oppgaven har det blitt benyttet kvalitative metoder som observasjon og semi-strukturerte intervju for å undersøke hvilke narrativer og stedskonstruksjoner som har oppstått som en følge av bybaneutbyggingen på Nesttun og Nesttuns historiske forankring. Det har også vært helt nødvendig å ha mer uformelle samtaler, ettersom mange av informantene har vært på vei til et sted, eller i bevegelse. Først og fremst har dette vært en fordel fordi samtaler har vært på Nesttun, i konteksten. Dette har i de fleste tilfellene bidratt til at samtaler flyter litt enklere fordi informantene har kunnet snakke om det de ser rundt seg. Det har ikke bare vært positivt, og den største ulempen med dette har vist seg å være at samtaler

ofte har vært korte, men jeg mener at fordelene veier opp for dette. I tillegg har jeg også hatt lengre og mer «formelle» semi-strukturerte intervjuer for å supplere disse samtalene.

### 3.1 Kvalitativ metode

Denne oppgaven har hatt som mål å fange det noe uangripelige som ligger bak opplevelser og meningsdannelse. Det finnes ingen «fasit» på dette, og har det heller ikke vært et mål å finne en fasit. Denne oppgaven tar utgangspunkt i å forsøke å fortelle og videreformidle. Fokuset mitt er altså en humanistisk tilnærming til menneskelig atferd. Clifford, French og Valentine (2010) så på menneskelig atferd som ikke bare *subjektiv*, i motsetning til den objektive positivismen, men kompleks og irrasjonell. Det er nettopp disse aspektene jeg ønsker å fange opp i datainnsamlingen, og derfor er det kvalitative metoder som passer best til mine behov.

Hvordan velger man ut hvilke metoder man skal benytte i en oppgave? I følge Clifford, French & Valentine (ibid.) har de ulike metodene sine egne styrker og svakheter og vil kunne resultere i helt forskjellig empirisk data. Det første spørsmålet man bør stille seg for å finne ut hvilke metoder man bør benytte til innsamlingen av data er «Hva vil jeg ha svar på?», deretter «hva slags informasjon trenger jeg?». Jeg ønsket i denne oppgaven å finne de erfaringer og opplevelser som former stedsopplevelse på Nesttun, og jeg behøvde derfor å «finne» opplevelser og erfaringer – og her egnet kvalitative metoder seg best. Man kan argumentere for at for å finne disse opplevelsene og erfaringene, må man oppsøke stedene og finne menneskene som oppholder seg der. Videre i kapittelet følger en beskrivelse av de spesifikke metodene som vil bli benyttet i datainnsamlingen.

#### 3.1.1 Intervju

En av de største styrkene til intervjuet som metode er at den kan benyttes til å fylle inn hull i kunnskapen om et gitt emne som for eksempel kvantitativt baserte metoder ikke klarer, i tillegg til at man kan avdekke forskjellige erfaringer og (Dunn, 2010)

Når man gjennomfører et intervju er det vesentlig å ha i bakhodet metodens potensielle feller. Järvinen (2005) omtaler intervjuet som «interaksjonistisk». Med dette mener hun at alle mennesker må forholde seg til den sosiale og fysiske omverdenen på grunnlag av den meningen omverdenen har ovenfor dem. Denne meningsdannelsen skjer ved sosial interaksjon, og i den sosial interaksjonen tolkes og omtolkes mening kontinuerlig. Kort fortalt vil dette si at mennesker tilpasser seg andre mennesker i sosiale sammenhenger. Det skjer en

konstant «utveksling av handlinger» for å kunne skjønne hva som kommer til å skje, omtrent som en tenniskamp hvor man hele tiden må reagere i forhold til hvordan motstanderen har slått ballen for å i det hele tatt henge med.

Selv om man ikke skal overdrive betydningen av dette, er det vesentlig å minne seg selv på at egne handlinger og ord vil påvirke hva slags svar man får i retur. Et annet viktig poeng som trekkes frem i samme artikkel er at intervjuet er et sosial møte og skjer i en spesifikk situasjon som foregår i en «spesifikk meningsstruktur og kan aldri tolkes som ‘objektive fakta’» (ibid., s. 28). Et intervju vil derfor alltid produsere *subjektive* erfaringer, men de vil også bli fortolket og gitt ny mening i den samme settingen. I denne oppgaven har samtalene foregått i felt på Nesttun, altså i oppgavens kontekst.

### 3.1.2 Semi-strukturert intervju

Den mest åpenbare måten å samle inn data på vil være å intervju en og en. I en slik setting er det ønskelig å oppnå en tillit mellom forsker og informant, og da vil ikke det strukturerte intervjus formelle karakter være å foretrekke. Samtidig er det viktig å beholde en viss struktur, og da vil ikke den ustrukturerte intervjuformen dekke dette behovet. I tillegg ser jeg et behov i oppgaven for at intervjuene skal bære preg av å være avslappede og ha rom for å dele.

Det bør være rom for at informantene kan snakke fritt og utbrodere, i tillegg til at jeg som forsker har mulighet til å forandre på spørsmål, og gjerne stille spørsmål som oppstår underveis i intervjuet. Det bør derimot ikke utarte seg som et ustrukturert intervju, ettersom jeg tross alt ønsker å få svar på noen konkrete spørsmål. Da står vi igjen med *semi-strukturert* intervju. Denne intervjuformen tillater informanten å fortelle om mer enn det forskeren spør om, men det holder seg også innenfor visse fastsatte rammer (Dunn, 2010). En fordel med at intervjuet er semi-strukturert er at forskeren har mulighet til å stille spørsmål i en hvilken som helst rekkefølge. Dette gir en frihet som innebærer at spørsmål kan stilles når man merker at informanten er mer komfortabel med situasjonen. Dette muliggjør at informanten er mer villig til å dele sin kunnskap.

Det semi-strukturerte intervjuet tenderer mot å ta form som en uformell samtale, men hvor forskeren skal ha fokus på å *høre etter* og et ansvar for å skape «[...] a comfortable environment for people to share» (Longhurst, 2010, s. 103). Å få til et slik miljø i en intervjusituasjon er utfordrende, men kan være utrolig nyttig om det fører til at informantene er i stand til å dele så mye som mulig. For denne oppgaven vil det være essensielt at

intervjusituasjonene er komfortable – stedsidentitet, opplevelser og minner er tett knyttet opp mot følelser, og det å sette ord på følelser er alltid en utfordrende øvelse. Oppgaven har derfor et fokus på vanlige samtaler, og det har derfor resultert i en rekke av disse til fordel for semi-strukturerte intervjuer. Dette er har også oppstått på grunn av oppgavens natur, hvor jeg har vært opptatt av å snakke med informantene i hverdagslige situasjoner, gjerne i «forbifarten».

Jeg forsøkte gjennom spørsmålene mine å operasjonalisere «følelser» ved å stille spørsmål som gikk både direkte på hvilke følelser informantene forbinder med for eksempel Bybanen, gågaten, biblioteket gjennom enkeltord. Eksempelvis «ro» i forbindelse med biblioteket, eller «uro» i forbindelse med Bybanen. Gjennom samtalene mine med informanter, er det ønskelig å stille spørsmål indirekte om følelser, eksempelvis ved å stille dem spørsmål om ting de liker eller misliker med for eksempel Bybanen eller gågaten. Slik vil det være mulig å kodifisere disse følelsene i ettertid, og danne seg et bilde av hvilke følelser de assosierer med disse tingene.

### 3.1.3 Observasjon

Observasjon er noe vi alle gjør til daglig, men er også en del av både kvantitativ og kvalitativ forskning. Mitt masterprosjekt vil ikke dreie seg om mine egne perspektiver, men andres. I lys av et slikt utsagn virker det kanskje rart at jeg vil inkludere deltakende observasjon som en av mine metoder. Det å være en deltakende observatør handler ikke kun om å observere – her er *deltakende* et nøkkelord. Når man deltar skal man oppleve og delta for å kunne fortelle om et fenomen etter å ha opplevd det selv. I mitt tilfelle var det svært nyttig å kunne fortelle og kommentere på den opplevde hverdagen til mine informanter. Det å kunne være deltaker i folks hverdagslige rutiner viste seg å være svært nyttig, og samtaler som gjerne oppsto i slike situasjoner var gjerne uformelle og «friere» enn under et intervju, og var en unik mulighet til å oppnå økt innsikt i folks hverdag. Gjennom deltakelsen vil man også ha en mulighet til å få en økt forståelse for de informantenes perspektiver ved at man får delta i deres hverdag, i enkelte tilfeller gjerne over tid. Dette er dessverre et aspekt som ikke er en del av min oppgave, men det hadde vært spennende å kunne følge opp noen av de samme informantene ved en senere anledning, og stille dem lignende spørsmål. Slik ville en kunne se om meninger omkring Nesttun har endret seg hos enkelte, eller om stedsmyter har fått enda mer fotfeste.

I løpet av feltarbeidet, har jeg vært på Nesttun og forsøkt å «oppleve» stedet gjennom forskjellige aktiviteter. Jeg har blant annet lest bøker på biblioteket, spist på kaféer, vandret gjennom gågaten, snakket med andre mennesker og ventet på Bybanen. Gjennom denne

deltakende observasjonen har jeg opplevd flere sider ved Nesttun sentrum, og har en forestilling om hvordan Nesttun er for en fra utsiden.

Observasjon er også viktig for å kunne utforske forholdet mellom det diskursive og ikke-diskursive ved Nesttun. Her er elementer som de sosiale og kulturelle rammene danner grunnlaget for diskursen vesentlige. Her kan man gjerne også argumenter for at de fysiske elementene er en del av dette grunnlaget fordi de er med på å informere omgivelsene, og kan bidra i meningsdannelse. Jeg anser derfor dette også som relevant for observasjonen.

Som utenforstående, har jeg hatt et annet utgangspunkt enn de som allerede har et eksisterende forhold til Nesttun, og mitt syn på stedet vil gjerne ikke være påvirket av de rådende oppfatningene som eksisterer blant disse menneskene. I så måte, har dette vært avgjørende i min måte å forstå Nesttun på, hvordan jeg forholder meg til hvordan informantene mine forstår Nesttun, og ikke minst har det bidratt til mine refleksjoner i analysen.

#### 3.1.4 Subjektivitet, intersubjektivitet og kritisk refleksivitet i kvalitativ metode

«Collecting and interpreting social information involves personal interactions. [...] Interactions between two or more individuals always occur in a societal context. Societal norms, expectations of individuals, and structures of power influence the nature of those interactions» (Dowling, 2010, s. 26)

Dette sitatet setter scenen for de iboende fordelene og utfordringene til kvalitative metoder. Intervjusituasjoner er ikke bare et formelt møte, men befinner seg i en sosial kontekst og er informert av den. Det er ikke bare våre omgivelser som påvirker våre interaksjoner med informanter i forskningssammenheng, vi blir også påvirket av våre egne erfaringer, og slik Dowling (ibid.) uttrykker det, tar vi med oss vår personlige bakgrunn og perspektiver i forskningen, noe som gjør det veldig vanskelig med en fullstendig avbalansert og objektiv tolkning. Dette kan gjerne bli pekt på som en svakhet ved kvalitative metoder, for hvordan kan man komme frem til et *rett svar* når man hele tiden snakker om individuelle erfaringer? For denne oppgaven sin del, har jeg ikke vært opptatt av å finne noe rett svar, men å drøfte og analysere det levde liv, slik det blir representert av mine informanter, noe som understrekes av Dowling (ibid.), som mener at hovedfokuset i kvalitative metoder er på subjektivitet og intersubjektivitet, nettopp fordi man har med sosiale interaksjoner å gjøre – det levde liv. Intersubjektivitet ses i denne konteksten på som en forståelse som skapes gjennom sosial

interaksjon med andre mennesker i bestemte sammenhenger, og dette er en vesentlig del av interaksjonen med informanter i eksempelvis en intervjusituasjon (ibid.).

### 3.2 Dataproduksjon, erfaringer og utfordringer knyttet til feltarbeidet

Alt arbeid i felt kan være utfordrende, og det å samle inn data i de mengder og av den kvalitet og type man ønsker er aldri enkelt. I mitt tilfelle var jeg nødt til å ha samtaler med, og intervjuer tilfeldige personer på gaten i Nesttun sentrum. Dette er et aspekt som etter min mening gir feltarbeidet en ekstra dimensjon, både på godt og vondt. Flere spørsmål preget hele prosessen. Hvordan avgrenser jeg Nesttun sentrum? Hvordan velger jeg informanter? Hvilke informanter skal jeg velge, og hvorfor?

Det å skulle avgrense feltområdet var innledningsvis en stor utfordring, men jeg valgte etter hvert å legge fokuset på området tilhørende gågaten fra Kulturhuset til bybanestoppet «Nesttun». I oppstarten av feltarbeidet, hadde jeg også et ønske om å komme i kontakt med forskjellige typer mennesker. Dette ønsket var basert på *nysgjerrighet*, så vel som å opparbeide et grunnlag for en mer mangfoldig og spennende drøfting. Nødvendigvis førte dette til at jeg måtte oppsøke flere personer enn det som kanskje ville vært nødvendig, men dette bidro også til et større utvalg av informanter.

Denne måten å drive feltarbeid på var for meg veldig ukjent og bød i starte på store utfordringer, spesielt i starten, med å gjennomføre dette på en naturlig måte. Det var flere tilfeller der jeg var nødt til å bruke tid til å forberede meg mentalt. Feltarbeidsprosessen har lært meg flere ting, og gjort at jeg har utviklet meg selv. Jeg har erfart at det ikke er like «farlig» å snakke med tilfeldige personer, og følelsen av å bli uglesett, eller bli sett på som en selger, var utfordrende å bli kvitt, men det å klare å komme i kontakt med og få flotte svar fra så mange forskjellige mennesker har vært en stor glede og opplevelse. Totalt sett har jeg vært i kontakt med tett oppunder 40 forskjellige informanter som i denne sammenhengen kan kategoriseres som «tilfeldige» i denne sammenhengen. Samtalene varierer i lengde fra ett minutt til fem minutter.

Ettersom det ofte er utfordrende å få til lengre samtaler med tilfeldig forbigående, ønsket jeg også å komme i kontakt med informanter som jeg kunne gjennomføre mer tradisjonelle intervjuer med. Det viste seg at dette var mer problematisk enn først antatt, men løsningen ble Facebook, og gruppen «Hjelp til alt mulig». Jeg la ut en melding på gruppen om at jeg ønsket å komme i kontakt med beboere og mennesker som hadde et daglig forhold til Nesttun, og ba dem kontakte meg via direkte melding. Dette viste seg å ha en effekt, og etter hvert fikk jeg



flere henvendelser enn jeg behøvde, og til slutt endte jeg opp med totalt seks forskjellige tradisjonelle intervjuer. Årsaken til at jeg stoppet her, var at jeg hadde fått nok intervjuer, og at det mot slutten ble veldig mange gjentakelser i intervjuene. Jeg var veldig opptatt av at disse intervjuene skulle gjennomføres på Nesttun ettersom jeg tenkte at dette ville gjøre det enklere å kjenne på følelser knyttet til stedet, samt at det gjerne ville muliggjøre vandring rundt, og mer naturlige samtaler. Dessverre lot det seg ikke gjøre å gjennomføre alle intervjuene på Nesttun, så ett av intervjuene foregikk via telefon, ett på arbeidsstedet til en av informantene, og et tredje hjemme hos den ene informanten.

Det fleste av informantene mine var veldig positive til oppgaven, spørsmålene og prosjektet, men det var en informant som var av den oppfatning at oppgaven «ikke hadde noen hensikt», og svarene jeg fikk av denne informanten bærer preg av å være kortfattet, og gjerne litt uinspirerte og konfronterende, men viste seg allikevel å være nyttige i arbeidet med analysen. Det er ikke alltid like enkelt å viderefordre til en informant hva hensikten til en oppgave er, men jeg tar selvkritikk til at denne informanten ikke fikk opplyst bedre hva oppgaven skulle brukes til, og hvorfor jeg stilte de spørsmålene jeg gjorde. Det kan også nevnes at dette var det første av de seks intervjuene, og jeg opplevde ingen lignende utfordringer senere.

En stor del av dataene i denne oppgaven stammer fra observasjoner jeg har gjort i løpet av feltarbeidet. Gjennom prosessen med observasjon og intervjuer, har jeg stilt meg flere spørsmål, og forsøkt å observere med utgangspunkt i disse. Hvordan beveger fotgjengere seg gjennom, på tvers av og langs med gågaten? Hvordan tilpasser de seg Bybanen som kjører gjennom? Hvor hviler blikket? Snakker man sammen med andre mennesker, eller er man oppslukt av mobiltelefon og musikk?

Den kanskje største utfordringen med feltarbeidet var de store mengdene data som ble produsert, og som skulle kategoriseres eller «kodes». For å holde oversikt over hvilke emner og temaer som brukes, er det viktig å kategorisere intervjuene og samtalene på en god måte. Dette var noe jeg forsøkte å gjøre gjennom å fordele emnene i forskjellige avsnitt i et dokument, og gi dem forskjellige «koder» for å knytte dem til transkriberingen. På en slik måte kunne jeg for det første finne tilbake til de forskjellige emnene, men det gjorde det også mulig å se om det var noen emner som gikk igjen.

### 3.3.1 Datakvalitet

Valget av metode vil ha store utslag i kvaliteten i all forskning, og det er viktig å ha i tankene når før, samtidig og etter. På et grunnleggende nivå, finnes det to måter å forsikre seg om

dette; validitet og reliabilitet, eller *pålitelighet* (Grønmo, 2004). Pålitelighet handler i kvalitativ metode om hvordan man *kodifiserer* det som forskeren er interessert i (Perri & Bellamy, 2012). Denne kodifiseringen handler om at man knytter en bestemt kode til et bestemt tema, data eller svar i forskningen. Har man gjort dette riktig, vil samme type data resultere i samme kode. På denne måten kan man sammenligne forskning som er gjennomført til forskjellig tid, og på et annet sted. For min del, og denne oppgavens del, vil dette være vanskelig å gjennomføre ettersom det vil være ekstremt tidkrevende. Dessuten finnes det heller ingen andre tilsvarende data fra Nesttun. Det er derimot rimelig å anta at man vil kunne finne igjen de samme kodene et annet sted og til en annen tid. Dette bidrar dessverre til en svakhet i påliteligheten av de innsamlede dataene, men heldigvis finnes det andre måter å evaluere påliteligheten. Man kan også sjekke pålitelighet ved å stille samme spørsmål på forskjellige måter, og evaluerer om svarene man får samsvarer. Dette kalles ifølge Perri & Bellamy (ibid.) for «internal coherence», eller løst oversatt til norsk «intern sammenheng». Dette er noe jeg har forsøkt å ha fokus på gjennom hele feltarbeidet, og jeg har derfor variert spørsmålene mine litt fra informant til informant. Dette mener jeg har bidratt til en intern sammenheng i oppgaven, i tillegg til å gi meg bedre innsikt i hvordan man bør stille spørsmål.

I tillegg til pålitelighet har man også det som kalles for validitet. Validitet dreier seg om å finne ut hvor stor tillit man kan ha til den informasjonen jeg som forsker produserer, og hvor nært det er til «sannheten» (ibid.). I oppgaver som denne som dreier seg om konsepter som stedsopplevelse og følelser er det vanskelig å kunne måle validiteten til dataene som blir produsert. Tilnærmingen til validitet blir da til en prosess hvor man spørre seg selv hele tiden om de spørsmålene man stiller faktisk gjør at man får svar som er relevante til problemstillingen, og kan hjelpe til med å utforske litt uangripelige emner som stedsopplevelse og følelser (ibid.). Det finnes flere forskjellige måter å måle validitet, blant annet konstruksjons- og konklusjonsvaliditet. Hovedmålet med konstruksjonsvaliditet er å se om man gjennom feltarbeid og forskning klarer å finne frem til det man faktisk ønsker å forske på (ibid.). Som nevnt tidligere i forbindelse med pålitelighet, så har man som forsker et sett med koder som man bruker til å kategorisere dataene man samler inn. Gjennom å benytte seg av konstruksjonsvaliditet ønsker man å undersøke om man faktisk får data som kan brukes til å forstå og måle det man forsker på ved å benytte seg av denne kodifiseringen (ibid.). Gjennom hele feltarbeidet har jeg derfor forsøkt å forholde meg til dette, og operasjonalisert *kodene* i samtaler og intervjuer. Dette har vært en stor utfordring ettersom det er vanskelig å vite om jeg kunne gjort det annerledes.

Denne oppgavens kjerne handler i stor grad ikke om å komme med store konklusjoner, men om man ønsker å gjøre det kan man benytte seg av konklusjonsvaliditet. Gjennom konklusjonsvaliditet kan vi, gjennom argumentasjon og data, komme med konklusjoner omkring det vi forsker på (ibid.).

### 3.3 Analyse av data, og analyseprosessen

Da jeg startet arbeidet med teorien, startet også tankeprosessen i forhold til analysen. Hvordan skal jeg analysere de kvalitative dataene jeg samler inn? Hvilke spørsmål skal jeg stille informantene mine uten å få kun «ja/nei» svar? For å kunne løse disse utfordringene, fungerte det teoretiske grunnlaget som en rettleder. Ettersom denne oppgavens empiriske data er få og antall informanter ikke er veldig høyt, er kvaliteten på dataene desto viktigere. De innsamlede dataene består av semi-strukturerte intervjuer, samtaler og observasjon på Nesttun, hovedsakelig i gågaten, men også i områdene i umiddelbar nærhet. Observasjon har blitt brukt som en komplementær metode til intervjuene og samtalene. Intervjuene og samtalene som har blitt gjennomført har hatt sitt utspring i den foregående teorien, og målet har vært å finne frem til hvordan informantene mine konstruerer stedet Nesttun og Bybanen med nettopp denne teorien som utgangspunkt.

Det innsamlede datagrunnlaget skulle også kunne hjelpe meg i arbeidet med å belyse hovedproblemstillingen og de tre underproblemstillingene mine. Utfordringen med mitt innsamlede datamateriale, en utfordring som ganske sikkert ikke er unik for denne oppgaven, var at mengden var stor, og det var uoversiktlig. Innledningsvis transkriberte jeg det meste av det jeg så på som mest relevant. Dette var en helt essensiell prosess for å sortere datamaterialet, og gjøre nytte av det. Det var derimot ikke nok, og etter hvert måtte det sorteres mer nøye. Her var *koding* være til stor hjelp, og ifølge Cope (2010) er *koding* en utrolig viktig del av selve analysen, og ikke bare noe som står ved siden av. Kodingen har derfor vært noe jeg har gjort fortløpende, etter hvert som jeg har identifisert likhetstrekk i det transkriberte materialet. Jeg har deretter gitt forskjellige temaer en kode som kunne settes opp skjematisk, og dermed kunne jeg finne igjen temaer på en enklere måte for bruk i analysen på et senere tidspunkt.

### 3.3.1 Valg av informanter

I en kvalitativ oppgave som dette, er det problemstillingen og hva man ønsker å studere som avgjør hvilke metoder man ønsker å benytte, samt hvordan man går frem for å velge informanter. Jeg ønsket i denne oppgaven å intervju mennesker som oppholdt seg på Nesttun, både de med bånd til Nesttun, men også de uten. En generalisering, og dermed forsøke å finne et representativt utvalg, var aldri hensikten eller utgangspunktet for denne oppgaven. Mitt mål har hele tiden vært å kunne utforske forskjellige meninger, og deretter kunne analysere disse meningene sett fra mitt ståsted ved hjelp av teoretiske perspektiver innenfor humanistisk geografi. Selv om mine funn og erfaringer ikke har som hensikt å skulle være generaliserbare, kan de fremdeles være overførbare til andre lignende studier fordi mine erfaringer kan være nyttige for å unngå lignende utfordringer som kan dukke opp andre steder. Det kan også være nyttig for andre lignende studier å se på mine funn, for deretter å sammenligne disse med sine egne. Det er mulig at disse funnene vil kunne være noenlunde like, og over tid kan man sammenligne dem på en helt annen måte.

Jeg ønsket i utgangspunktet å intervju mennesker som hadde en eller annen form for tilknytning til Nesttun. Den beste måten å gjøre dette på var derfor å oppsøke dem som befant seg der. Dette var en stor utfordring, og det var flere av informantene som hadde reflektert lite omkring deres forhold til Bybanen og Nesttun.

Et ønske jeg hadde for feltarbeidet var å snakke med forskjellige mennesker for å få ulike perspektiver. Dette innebar at jeg gjorde et forsøk på å snakke med mennesker i forskjellige aldre, og både kvinner og menn. Dette var ikke noe som ble fulgt veldig strengt, og det var aldri intensjonen å bruke dette som en kvantitativ kilde til data. Dessuten viste dette seg å være en stor utfordring, ettersom min metode for å skaffe intervjuer og samtaler i all hovedsak involverte å ta direkte kontakt med mennesker på gaten, og jeg var veldig avhengig av at de jeg spurte sa ja til å snakke med meg der og da.

### 3.4 Valg av problemstilling

Etter en omfattende prosess med å finne tema til masteroppgaven, sto valg av problemstilling for tur. Problemstillingen er alltid en utfordring å finne frem til, om ikke den mest utfordrende delen av en oppgave, men den bør ikke ses på som fast og rigid, men heller som en pekepinn og ledetråd gjennom arbeidet med masteroppgaven. Den har endret seg flere ganger med bakgrunn i datainnsamling og analyse, men har hele tiden vært med på å gi oppgaven faste

rammer. Problemstillingen har gjennom hele prosessen også omhandlet det samme temaet, og har ikke endret seg vesentlig fra det utgangspunktet.

Jeg innledet prosessen med å finne frem til en problemstilling ved å stille meg selv et grunnleggende spørsmål: «Hva har det blitt skrevet for lite om når det kommer til Bybanen?». Svaret på dette er ganske tvetydig ettersom dette omfatter veldig mye, derfor måtte jeg ta et valg; hvilke aspekter ved Bybanen skulle jeg konsentrere meg om? Valget falt på det erfarings-, følelses- og opplevelsesmessige ved Bybanens tilstedeværelse og forandring av et sted, nærmere bestemt Nesttun. Bakgrunnen for valget av Nesttun som geografisk område bunner i at det er et sted med en viss utbredelse og tilstedeværelsen av en hel rekke service- og handelsfunksjoner – dessuten er det et sted med en relativt rik historie, noe som tilfører stedet en ekstra dimensjon. I sum virket Nesttun derfor som et spennende sted som utgangspunkt for oppgaven. Dessuten mener jeg at Nesttun som sted ikke er for stort for en oppgave som dette, og det er relativt sett enkelt å holde oversikt over hvis en sammenligner med eksempelvis Bergen sentrum.

## 4 De følelsesladede meningene

### 4.1 Innledning

I de foregående kapitlene har jeg forsøkt å presentere de teoretiske og metodologiske aspektene som kan knyttes til oppgavens problemstilling og tema. I de følgende kapitlene ønsker jeg å legge frem, diskutere og analysere informantene mine sin konstruksjon av Nesttun og opplevelse av Bybanen. Formålet med dette er å få en forståelse for hvordan de små, kanskje «kjedelige» tingene i hverdagen påvirker hvordan vi opplever et sted, samt å utforske hvordan Bybanen informerer dette gjennom både fysisk tilstedeværelse og *ideen om* Bybanen. Jeg ønsker å få frem fortellinger fra hverdagen, og hverdagslige mennesker. Med «hverdagen» mener jeg her opplevelser, følelser og minner knyttet til hendelser og steder i hverdagslivet som oppleves og gjenfortelles gjennom fortellinger og re-representasjoner av denne hverdagen. Med dette ønsker jeg å belyse Bybanen og Nesttun på en interessant måte, og få frem det jeg anser som gjerne litt glemte historier, og løfte disse frem. Selv om det gjerne er et lite bidrag, kan det kanskje hende at det kan bidra til diskusjonen rundt infrastrukturbygging, og hvilken effekt den har på omgivelsene, og de menneskene som ferdes der.

Dette første analysekapittelet vil ha fokus på hvordan informantene mine konstruerer Nesttun, og hvilke aspekter som gjør at de danner *sitt* bilde av stedet og hvordan de selv forstår det. En viktig bestanddel av hvordan man oppfatter, husker og fremstiller et sted, er de følelsesmessige båndene man knytter til det. Et spørsmål jeg selv stilte meg før feltarbeidet var: Hvordan oppstår disse langvarige emosjonelle tilknytningene, og hvorfor? Er det slik at affektive reaksjoner på hendelser er med på å danne et mer langvarig minne? Dette var for meg et interessant utgangspunkt, og noe jeg bar med meg gjennom feltarbeidet. For flere av mine informanter var det en enklere oppgave å snakke om minner som følelser – følelser knyttet til et sted, en hendelse eller en handling, noe jeg utforsker videre i analysen.

Målet med kapittelet er derfor å fremstille hvordan ulike mennesker oppfatter og danner meninger om Bybanen og Nesttun, og diskutere dette med bakgrunn i problemstillingen, og da særlig med fokus på den første underproblemstillingen som omhandler forestillinger omkring Bybanen. En annen årsak til dette, er den røde tråden i denne oppgaven, nemlig Bybanens agens. Gjennom en refleksjon rundt meninger om Bybanen og Nesttun, ønsker jeg å finne frem til om informantenes meninger, hverdagspraksis og stedsforståelse blir påvirket av Bybanen og diskursen rundt den.

Det er viktig å presisere at jeg vil fremheve relativt få perspektiver, og vil forsøke å fremstille dem slik de fortelles, og drøfte dette basert på de foregående teoretiske kapitlene.

Bybanen har preget landskapet på Nesttun i snart åtte år, og er et kjent innslag i bybildet. Siden den gang, har Bybanen blitt forlenget to ganger, og de store diskusjonene dreier seg nå om utbyggingen av Bybanen andre steder. Bybanen på Nesttun har etter hvert blitt en del av hverdagen, og denne oppgaven er et forsøk på å undersøke hvordan Bybanen påvirker nettopp hverdagen til beboere og besøkende på Nesttun. Dette kapittelet har som hensikt å presentere, utforske og analysere det innsamlede datamaterialet fra informantene mine. Jeg ønsker å i de følgende kapitlene å ta for meg de forskjellige aspektene ved problemstillingen min.

Meningen med dette er å få frem hvordan beboere og de som bruker Nesttun daglig identifiserer seg med, bruker og forholder seg til de fysiske endringene der. Jeg ønsker altså å finne ut om det Bybanens fysiske tilstedeværelse på noen måte kan ha en innflytelse og agens på det følelsesmessige. Ser man oppover gågaten på Nesttun er det umulig å unngå å se Bybanen, uansett om vognene er der eller ikke. Et nettverk av kabler strekker seg over bakken under, Bybanespoet slynger seg oppover og i enden ligger Bybanestoppet med tilhørende plattformer og skur. Noen har valgt å se på dette som en usynlig og bevegelig mur som deler gågaten i to, mens andre ser på det som Nesttuns tilkobling til resten av Bergen.

Gjennom samtaler med Bybanepassasjerer har et gjennomgående tema vært hvordan Bybanens fysiske tilstedeværelse har påvirket Nesttun, og hvordan det er å oppholde seg i gågaten. En del av svarene har konsentrert seg om at Bybanen har påvirket *atmosfæren*, og at den har tatt opp mye plass i «hjertet av Nesttun» som en informant uttrykker det. Det er tydelig at Bybanen har påvirket den fysiske utformingen av gågaten, og den ble til og med omtalt som den *tidligere* gågaten, noe som kanskje er et uttrykk for at Bybanen har tatt så mye plass at man ikke føler at gaten er tilrettelagt eller tilgjengelig for fotgjengere lenger.

## 4.2 Konstruksjonen av Nesttun og Bybanen

Feltarbeidet mitt har vist at informantene mine i stor grad koblet det fysiske Nesttun og minnene de har fra stedet, og at skillet mellom *location* og *locale* ikke er så veldig enkelt å finne igjen i språket til informantene. Det har heller ikke blitt gjort noe forsøk på forklare informantene om forskjellen på disse to begrepene. Denne beslutningen ble tatt fordi det kan oppfattes som noe ledende å gjøre det slik, og målet her var å få frem informantenes egne tanker, upåvirket av mitt teoretiske grunnlag. Nesttun sentrum ble definert på litt forskjellige måter, men det var noen avgrensede områder som ble trukket spesielt frem. Hvis man tar utgangspunkt i Duncan og Ley (1993) sin definisjon av *location*, hvor grunnlaget er noder for

menneskelig aktivitet, kan man se spesielt på Østre Nesttunvegen, altså gågaten, som den viktigste noden for aktivitet. Dette trakk også mine informanter frem som et viktig sted i deres beskrivelser av Nesttun sentrum. I mitt utvalg, har de fleste delt erfaringer som har hovedfokus på nettopp denne delen av Nesttun sentrum. Dette området var det knyttet mange følelser og meninger til. En viktig årsak til dette var de fysiske endringene som har formet gågaten slik den fremstår i dag. Informantene mine trakk også frem andre egenskaper ved gågaten, eksempelvis minner fra barndommen med is og samlinger av store folkemengder. Videre i kapittelet ønsker jeg å drøfte disse erfaringene, og forsøke å danne et bilde av hvordan Nesttun anses av de som ferdes der.

«Mennesker» og «følelser» er to av nøkkelordene i denne drøftingen, ettersom flere av mine informanter har veldig fokus på disse ordene i sine re-representasjoner av minner og opplevelser fra Nesttun. Hvorfor har det seg slik? Dette sammenfaller med Agnew (1987) sitt begrep «*locale*» – altså sted som der hvor det fysiske møter det sosiale. Gjennom mine samtaler med informantene, viser det seg at det ofte er møtene med andre mennesker som danner de minnene de husker best og lengst. Dette gjelder ikke bare verbale møter, men også fortellinger om dager de husker hvor det har vært mange mennesker tilstede, og at det har gjort veldig stort inntrykk. Et interessant aspekt ved dette som jeg ønsker å fremheve, er at flere informanter beskriver disse situasjonene med mange følelser, og da spesielt om de gjenforteller minner fra da de var yngre, og gjerne opplevelser fra de var barn. Dette gjelder både for det vi for enkelthets skyld kan kalle for positive og negative minner, som i større eller mindre grad har dannet deres bilde av Nesttun. En av mine informanter, en mann på 24 år som var oppvokst på Midtun like ved Nesttun, sa noe som jeg mener illustrerer dette poenget:

«Jeg husker at jeg i tidlig alder var litt redd for å dra til Nesttun i helgene fordi det var så mange folk der. Jeg er jo ikke redd nå lenger, men jeg kjenner alltid det jeg vil kalle for et lite stikk i meg når jeg tenker på det»

Selv om denne informanten i dag sier at han ikke kjenner på noen form for redsel lenger, fremkaller fremdeles Nesttun en slags kroppslig reaksjon i ham, eller en *affektiv* reaksjon, i motsetning til det diskursive uttrykket «redd». Jeg mener at dette tilfellet er veldig interessant fordi det viser hvor lenge helt grunnleggende reaksjoner kan vedvare i kroppen, selv om man på et intellektuelt nivå ikke opplever det som noe problem, og at disse reaksjonene kan være med på å forme en persons forhold til et sted i lang tid.



En av informantene mine, som selv var oppvokst på og bodde i nærheten av Nesttun, beskrev Nesttun sentrum på følgende måte:

«[...] men akkurat det er jo litt vanskelig å si. Når jeg tenker sentrum, så tenker jeg jo på der det er butikker og sånn. Gågaten er jo egentlig der det er mest folk, og inne på senteret da selvfølgelig»

I dette sitatet fremkommer det at det er vanskelig, selv for noen som er fra området, å definere akkurat hva som er sentrum. Det er gjerne heller ikke så vesentlig i denne sammenhengen, og det understreker gjerne litt av kritikken som har blitt rettet mot denne forståelsen av sted, nemlig at den forsøker å være objektiv, og gjerne er litt for bastant (Horton & Kraftl, 2014). Det er også i dette sitatet vanskelig å skille mellom location og locale, men denne informanten trekker frem steder der *det sosiale skjer*. Med andre ord er det heller rimelig å kategorisere dette utsagnet som locale etter Agnews (1987) definisjon, altså den fysiske settingen hvor sosiale relasjoner oppstår. Det overordnede inntrykket er altså at de jeg har snakket med har stort fokus på det den sosiale konteksten når de skal beskrive stedet Nesttun, og at stedet på mange måter er uløselig knyttet til den menneskelige aktiviteten som foregår der. Interessant nok, trekker den samme informanten opp Bybanen i videre samtale om hva som utgjør Nesttun sentrum.

«Der Bybanen går kan du kalle for sentrum, kan du ikke?»

Denne informanten var ikke alene om å uttrykke det på den måten. Men hva er det som gjør Bybanen så vesentlig i denne sammenhengen? Kanskje er det Bybanens materialitet, eller finnes det andre forklaringer? Etter hvert som jeg snakket med flere om dette, oppdaget jeg at det var flere årsaker til dette. Den kanskje aller viktigste var hvordan Bybanen ble beskrevet, eller hvilke *merkelapper* den ble gitt. Ofte ble Bybanen beskrevet i litt abstrakte ordelag, og det var ikke bare de fysiske egenskapene ved den som var det viktigste, men også de symbolske. Re-representasjonene av disse symbolene (Aase & Fossåskaret, 2007) ønsker jeg derfor å drøfte videre. For å gjøre dette enklere, har jeg tatt utgangspunkt i noen av symbolene og merkelappene som dukker opp hyppigst i samtalene mine. Blant disse finner vi merkelapper som relaterer til estetikk, bekvemmelighet, rekreasjon, politikk, pendling, moderne, hjem og arbeid. Dette er merkelapper som jeg har identifisert gjennom en kodifiseringsprosess som innebar en gjennomgang av alle samtalene. Jeg kan innlede dette med et sitat som utgangspunkt for videre drøfting:

«Jeg liker fargene, de er litt moderne. [Bybanen] fører jo med seg litt til Nesttun, om du skjønner?»

Informanten trekker frem hvordan det fysiske uttrykket til Bybanen påvirker hvordan Nesttun fremstår, og tilfører «noe» til stedet. En skal være forsiktig med å trekke konklusjoner ut fra hva denne informanten mener med dette, men noe som er «moderne» assosieres gjerne med teknologi og utvikling. For å kunne drøfte dette videre, ønsker jeg å trekke frem følgende sitat fra en av mine informanter, som uttrykker dette mer eksplisitt:

«Når jeg tenker på trikker, som Bybanen er, så tenker jeg på turer jeg har hatt til andre steder i utlandet. Jeg har besøkt store moderne byer, og nå har vi fått trikk på lille Nesttun også! Er det ikke fantastisk?»

Denne informanten assosierer det moderne med byen, og moderne byer med trikk. Bybanen blir for denne informanten da noe hun assosierer med det som er bymessig, og Nesttun blir gjerne da fra hennes ståsted «mer by» av Bybanens tilstedeværelse. Denne tilstedeværelsen er ikke bare fysisk, men påvirkes også av hennes eksisterende assosiasjoner til trikk og byer. Bybanen som symbol tilfører for henne et moderne og bymessig element til Nesttun, og hun setter dette i kontrast til det hun beskriver som «lille Nesttun». Jeg vil derfor argumentere for at hennes «sense of place» påvirkes i stor grad av Bybanens tilstedeværelse med bakgrunn i dette.

Sitatet avsluttes på en følelsesladet måte, og hun uttrykker at det er «fantastisk» at Nesttun har fått Bybane. Ut fra stemmen hennes på opptaket, preges hele samtalen av en slags oppstemthet og positivitet som informanten virker å føle i forhold til Bybanen. Dette er gjennomgående for flere av informantene som omtaler Bybanen på lignende måter, altså de som er av den oppfatning at Bybanen er med på å tilføre noe til Nesttun.

Flere emner dukket opp gjennom mine samtaler med informantene, men et som jeg mener er spesielt interessant å drøfte var at deres forestillinger knyttet til Nesttun hadde en sammenheng med opplevelser og minner. Dette aspektet var noe som ofte kom frem etter en liten stund, men viste seg ofte å være det som fikk frem de mest interessante og sterkeste beskrivelsene av stedet Nesttun, og hvor de plasserer seg selv i forhold til stedet, altså en slags sense of place. Her var det mange som så på forandringene på Nesttun som positivt, og følte en slags stolthet av utviklingen der. Det var derimot ikke alle som var like overbeviste, og jeg ønsker å trekke frem spesielt ett eksempel:

«Jeg husker Nesttun spesielt godt fra da jeg var liten. Da jeg var liten, var jeg alltid litt hit og dit, vilter kan du si. Men Nesttun var alltid litt spesielt syns jeg, vi dro sjelden inn til byen, og det var liksom Nesttun som var *byen* for meg. Jeg var alltid rolig på Nesttun, for det var så mye å se på. Alle menneskene, butikkene, luktene. Og på lørdager visste jeg at det nesten alltid ble en is om jeg var grei. Jeg husker fortsatt Nesttun som et fantastisk sted, men nå drar jeg ikke hit like ofte som jeg skulle ønske»

Denne informanten trekker frem barndomsminnene sine som de viktigste assosiasjonene til stedet Nesttun, og hans relasjon til Nesttun baserer seg fremdeles på en stedsmyte ved hjelp av merkelapper fra barndommen (Shields, 1991). Han har vokst opp med at Nesttun er et fascinerende sted, og dette har han båret med seg videre i livet.

Jeg spurte den samme informanten om hvorfor han skulle ønske han dro til Nesttun oftere, og da snakket han etter hvert om følelsene han knytter til Nesttun som vesentlige:

«Det er jo en slags følelse som sitter i meg når jeg tenker på Nesttun. Jeg blir glad. Smilet kommer snikende. Også tenker jeg på hvor godt det var med den isen på lørdager. Jeg husker jo aldri at det regnet, bare hvor spennende det var å være der»

Selv om språket hans her uttrykker glede og positivitet, bærer stemmen og måten han snakker på preg av noe annet. Som jeg har diskutert tidligere, er det vanskelig å oversette *affekt* språklig, og det har derfor vært viktig å notere hvordan informantene har uttrykt seg også. I notatene mine har jeg derfor skrevet at informanten virket å bli tankefull da jeg stilte ham spørsmålet ettersom ansiktsuttrykket hans fortalte en annen historie. Det, kombinert med hvordan stemmen hans høres ut, fører til at det kan tenkes at han også sitter med en følelse av at det er vemodig å tenke på Nesttun. Jeg ønsket å snakke med denne informanten igjen etter at jeg hadde gått gjennom den første samtalen i etterkant, og han endte opp med å bli en av få informanter jeg snakket med mer enn én gang.

Jeg ønsket å finne ut om han faktisk satt med en vemodighetsfølelse, og hva som kunne ligge bak dette. Nysgjerrigheten min ble også utløst av at han som regel utelukkende snakket om Nesttun i *fortiden*, og ikke hvordan det var nå. Stedet har tross alt gått gjennom store fysiske forandringer, så det faktum at han ikke nevnte dette, bidro til at nysgjerrigheten min ble vekket. Da vi møttes igjen, nevnte jeg ikke mine tanker om hvordan han uttrykket seg, i tilfelle min tolkning var feil. Jeg spurte han derfor hva han syns om Nesttun i dag, og om han kunne tenke seg å flytte tilbake:

«Jeg vet ikke helt. Det er ikke helt som det var før. Jeg vet ikke om det bare er på grunn av nostalgi, men jeg syns for eksempel ikke at Bybanen hører helt hjemme her»

Den siste setningen ble sagt med ikke spesielt høy, men en veldig bestemt stemme. Du kan høre at det er noe han ikke liker – Bybanen hører ikke hjemme i hans nostalgiske barndomsminner fra Nesttun. Den fremstår nærmest som symbolet for en slags ødeleggelse av disse barndomsminnene, noe som understrekes av hva han sa litt senere i samtalen:

«Nei...jeg vet ikke. De tvinger den bare på oss, også må vi bare godta det. Jeg syns det er helt uforståelig at de kan komme her og dure på sånn som det der»

Det kan virke som om det er selve idéen om Bybanen som er problemet, ikke dens konkrete fysiske tilstedeværelse. Denne fremstillingen er ikke unik, men deles av få andre av de jeg snakket med. En eldre mann uttrykker følgende om Bybanen:

«Jeg syns den er et uhyre. Den har spist opp gaten her, nær sagt ødelagt Nesttun for meg»

Han uttrykker, i likhet med den forrige informanten, at minnene hans om Nesttun er fylt med glede og positivitet. De store endringene som Bybanen har ført med seg, har gjort at han nå føler at det som var «hans Nesttun» har forsvunnet. Han påpeker også at boligutbyggingen i nærheten av Nesttun har vært med på å, slik han uttrykker det «ødelegge Nesttuns sjel». Jeg var nysgjerrig på hva som var årsaken til dette, og da kommer det frem at han mener at blokkbebyggelsen bryter med hvordan, slik han ser det, «...det skal se ut på Nesttun. Nesttun er småhus, ikke sånne betongklosser!». Selv om den første informanten ikke uttrykket seg på en spesielt aggressiv måte innledningsvis, var tonen litt annerledes ved andregangssamtale. Notatene mine inneholder informasjon om hvordan han fremsto generelt under samtalen, og hele fremtoningen hans bar preg på en affektiv reaksjon på Bybanen. Han hadde vanskelig for å sitte stille, og gestikulerte veldig med armene, i kombinasjon med en bestemt, og etter hvert ganske aggressiv stemme. Informant nummer to delte også denne aggresjonen, og begge to bar preg av sterkt engasjement for Nesttun, som tilsynelatende fikk utløp på en affektiv måte i samtalen med meg.

Deres sense of place, som har et nostalgisk opphav, har blitt forstyrret av de fysiske endringene på Nesttun. Tilsynelatende bærer informantene med seg en slags myte om hvordan stedet Nesttun skal være. Med Bybanens infrastruktur og påfølgende boligutbygging, har denne stedsmyten, og deres minner fra hvordan Nesttun «skal være» blitt endret på. Det kan virke som om de føler seg overkjørt, slik den første informanten uttrykker når han sier at

«Bybanen ble tvunget på dem». Det fremstår som at de har en følelse av å ha blitt skjøvet ut, ettersom begge informantene har et tidligere forhold til Nesttun. De har gått fra å føle seg inkludert – som en del av Nesttun – gjennom sine positive opplevelser, til å føle seg ekskludert som en følge av deres negative følelser, og slik de ser det, ødeleggelsen av «deres Nesttun» gjennom byggingen av Bybanen (Seamon D. , 2018).

Det viste seg også å være en utfordring å få frem *hva* det var som gjorde Nesttun og Bybanen viktig for dem, selv om mange av informantene kunne svare at Nesttun og Bybanen faktisk var viktige i dagliglivet deres. Et gjennomgående perspektiv som understreker dette, er at de aller fleste brukte mye tid på og i nærheten av både Nesttun og Bybanen, men at de sjelden tenkte noe særlig over det. Etter hvert som jeg snakket med flere forskjellige mennesker på Nesttun, viste det seg at jeg grovt sett kunne dele informantene mine inn i to grupper, med utgangspunkt i Seamons (2018) «Dyad of Place» og hans konsept om «insideness» og «outsideness». Den første av disse to gruppene besto av de som ikke hadde en tilknytning til Nesttun gjennom familie eller venner, men jobbet eller gikk på skole i nærheten. Disse kan gjerne kalles for «outsiderne» ettersom mange av informantene mine følte seg adskilt, og ikke som en del av stedet. Den andre gruppen besto av de som hadde et tettere bånd til Nesttun. Disse hadde gjerne familie eller venner på Nesttun, og flere av dem bodde der selv. Informantene i denne gruppen kan derfor anses som å være «insiderne», ettersom de i stor grad hadde en følelse av at de hørte hjemme, og hadde en sterk tilknytning til stedet Nesttun. Videre i dette underkapittelet ønsker jeg å benytte meg av disse begrepene. Jeg ønsker å ta utgangspunkt i dem, i et forsøk på å drøfte hvorvidt det har noen form for påvirkning på deres sense of place, og hvilke forskjellige elementer som spiller en rolle for dens dannelse. Det er viktig å presisere at dette kun må ses på som en metodologisk kategorisering, og er et praktisk grep, ettersom det innad i de to gruppene finnes forskjellige meninger. Dessuten var finnes det også likhetstrekk mellom de to gruppene. Dette grepet må derfor ikke regnes som et forsøk på å fremstille et slags generalisert bilde, men det kan være et interessant utgangspunkt for videre forskning omkring emnet.

#### 4.2.1 Outsiderens Nesttun

For outsideren representerer Nesttun i stor grad «det kjedelige», det hverdagslige. Disse informantene ser på Nesttun som bakgrunn, et perspektiv som man finner igjen i hverdagsgeografi (Horton & Kraftl, 2014).

Mange av de jeg snakket med som jeg regner som outsiders, innledet veldig ofte samtalen med å uttrykke at de ikke tenker så veldig mye over hvordan de opplever Nesttun. Det tok derfor litt tid og tenking før informantene selv innså hvor mye tid de faktisk brukte på å vente på Bybanen, og på å gå gjennom gågaten. Dette er en refleksjon av det man finner igjen i hverdagsgeografi (ibid.), men jeg ønsket veldig gjerne å finne ut av hvorfor Nesttun ble oppfattet på denne måten av veldig mange. Hvilke faktorer var det som bidro til at stedet, som mange tross alt brukte store deler av hverdagen sin på, ikke førte til en større grad av refleksjon og ettertanke? En av mine informanter i begynnelsen av 30-årene uttrykket det slik (etter litt betenkningstid):

«Nesttun er jo bare reiseveien ... men jeg bruker jo mye tid her, uten å egentlig tenke så mye over det. Så Nesttun er jo *egentlig* veldig viktig?»

Denne informanten var ansatt i en av butikkene på Nesttun, men brukte veldig lite av fritiden sin der. For henne var det jobben som var viktig med Nesttun, og hennes stedsopplevelse var derfor i stor grad informert av dette. Det var jobben og transporten til og fra jobb som var de sentrale aspektene ved Nesttun for henne, men etter hvert kom det frem at det var flere ting hun satt pris på ved Nesttun:

«Jeg må jo bare si...jeg ble til og med invitert på kaffe på bakeriet her for rundt ett år siden av en av de eldre kundene våre. Da fikk jeg litt mer tid til å ta inn atmosfæren. Det husker jeg jo veldig godt. Jeg synes det er veldig rolig og fint her, også er det veldig mange hyggelige kunder innom.»

Informanten trekker her frem et minne som gjør at hun reflekterer litt mer over hvordan det er på Nesttun. Selv om hun tidligere har antydnet at Nesttun ikke er så veldig spesielt, snakker hun her i hvert fall om en opplevelse og et minne som er med på å danne hennes forestilling om Nesttun som et fredelig og fint sted. Selv om hun trekker frem dette minnet og denne opplevelsen av Nesttun, er det fremdeles det hverdagslige og kjedelige som for henne står igjen som det vesentlige. Hun sier videre:

«[...] men det er jo bare ett minne, da. Det er ikke så mye mer å si. Jeg synes det ser litt slitent og kjedelig ut her på senteret, og det er kanskje ikke det mest hyggelige stedet å være, ikke for meg i hvert fall»

Basert på hva denne informanten har sagt om Nesttun, fremstilles hennes forestilling av stedet som det Augé vil kalle for et «non-place» (1995). Hun har ikke noe særlig tilknytning til

stedet, og ser på det som et kjedelig sted, uten noen identitet. Hun har ingen tette bånd til Nesttun, og hennes forhold til stedet preges av «outsideness» (Seamon D. , 2018). Hun er altså på utsiden, adskilt fra de som er på innsiden. Hennes interaksjoner med omgivelsene og menneskene på Nesttun later til å være overfladiske og jobbrelaterte. Hennes forestilling av Nesttun blir derfor preget av dette, og hennes sense of place bærer preg av mangel på opplevelser av betydning for henne med omverdenen på Nesttun. Jeg ønsket også å snakke med denne informanten om hvordan Bybanen har påvirket hennes forestilling av Nesttun. I løpet av denne samtalen, uttrykte hun at hun sannsynligvis ikke ville jobbet på Nesttun om det ikke var for Bybanen:

«Jeg har ikke lappen, så for meg som bor på Sletten, ville det aldri vært aktuelt å jobbe så langt unna om det ikke var for Bybanen. Det hadde blitt for upraktisk. Nå kan jeg jo bare ta [Bybanen] rett ned»

Dette var et gjennomgående tema, spesielt blant de av informantene som ikke hadde annen tilknytning til Nesttun enn jobb. De fleste av informantene mine i denne kategorien behøvde ofte litt mer betenkningstid for å reflektere over hva Nesttun og Bybanen egentlig betyr for dem. Det er mulig at dette er fordi de føler seg presset til å gi meg et svar, men forskjellen var såpass stor fra de som hadde en tilknytning til Nesttun at det er rimelig å anta at det er fordi de ikke har reflektert så mye over det tidligere, i hvert fall ikke i like stor grad som de som har en tettere tilknytning til Nesttun. På overflaten kan det se ut til at det rett og slett ikke har vært så viktig å reflektere over dette, ettersom stedet Nesttun og Bybanen ofte har vært i bakgrunnen, og på veien til noe *annet*, som for eksempel jobb. Den interaksjonen de har med mennesker på Nesttun er ofte distansert. Med distansert mener jeg her at de forholder seg til Nesttun på en veldig praktisk måte, med fokus på transport til og fra, og eventuelle gjøremål. Den stedstilknytningen som oppstår bærer da preg av dette (Seamon D. , 1979, Holloway & Hubbard, 2001).

Som jeg har diskutert i kapittelet om fenomenologi og stedsbegrepet, er en av bestanddelene av en slags dannelse av «sense of place» at man beveger seg gjennom rom og sted over tid, og på en slik måte danner seg et bilde av et sted i hukommelsen (Holloway & Hubbard, 2001). For mine informanter som ikke har et veldig nært og allerede eksisterende forhold til Nesttun virker det som denne prosessen er litt annerledes enn hos «insiderne». I hvert fall er de bildene som fester seg i hukommelsen annerledes, og det er et større fokus på Nesttuns materielle kvaliteter kontra de immaterielle. Med dette mener jeg at det i større grad virker

som om bygninger, servicetilbud og offentlige plassers «førsteintrykk» og appell i større grad spiller en rolle i dannelsen av et bilde av stedet Nesttun enn det gjør hos «insiderne». Etter samtaler med flere av de som «kommer utenfra» har jeg fått inntrykk av at årsaken til dette er nettopp det at de står på utsiden og «kikker inn». Informantene har ikke knyttet minner, opplevelser eller erfaringer til stedet enda. Som jeg skal komme tilbake til, har minner fra barndommen vært vesentlige for «insiderne» sin «sense of place». Dette avgjør, eller i flere tilfeller *har avgjort*, hvilket syn disse informantene har på Nesttun, og at stedet spiller ofte rollen som *bakgrunn* for noe «viktigere». Som en av mine informanter sa da jeg spurte henne om forholdet hennes til Nesttun:

«Jeg er bare her for å møte en venninne. Har egentlig bare vært her en gang tidligere, så jeg har egentlig ikke noe forhold til stedet. Jeg synes det er kjekt med gågaten her, da. Også synes jeg det er overraskende lett å komme seg hit, man havner jo midt i gågaten med Bybanen. Det virker jo egentlig så langt vekk»

Nysgjerrigheten min ble vekket av at hun nevnte gågaten som noe «kjekt», og ønsket å utforske dette litt nærmere. Jeg spurte henne derfor også om hvorfor hun synes det var så bra med gågaten, og hva det var med den som gjorde den interessant. Som nevnt tidligere, var det to nøkkelord som gikk igjen i da informantene mine skulle snakke om gågaten, nemlig «mennesker» og «følelser». Denne informanten var ikke noe unntak, og det virket som om hennes «sense of place» var avhengig av dette, selv om hun ikke var i kontakt med andre enn venninnen sin:

«Jeg liker alltid å gå steder hvor det er litt liv. Det er så kjekt at det ikke er biler her også, så kan man sitte på en kafé uten at det bråker så mye. Jeg trenger egentlig ikke å snakke med andre enn de jeg er med, men jeg blir litt glad av det å bare kjenne på folkelivet, og nyte det. Det gir meg en form for ro»

En interessant oppdagelse jeg gjorde i forbindelse med samtalene mine med flere av informantene som kom utenfra var at flere av dem kom frem til at, selv om Nesttun og Bybanen er i bakgrunnen, er det viktig for dem at denne bakgrunnen ikke er kjedelig og uinteressant. Det var opptil flere som uttrykket et ønske om å gjøre Nesttun «mindre kjedelig» eller «mer spenstig». Antagelsen om at disse hverdagslige stedene ikke har noen betydning, som flere av informantene også mente, er kanskje ikke helt sann? Kanskje ønsker vi at selv de mest hverdagslige omgivelsene skal være innbydende og interessante. En informant innledet samtalen vår, etter spørsmål fra meg om hvor stor betydning han mente omgivelsene i hverdagen har, på en relativt avmålt måte:



«Jeg merker jo ikke så mye til det som er rundt meg når jeg pendler. Jeg har alltid musikk på, er i min egen verden»

Jeg fulgte opp dette med et spørsmål, som kanskje kan oppfattes noe ledende. Jeg sammenlignet de fysiske omgivelsene med været, og spurte om han ikke ble påvirket av om det strålende sol, eller ordentlig Bergensvær. Dette spørsmålet ble stilt i et forsøk på å fremkalle refleksjon hos informanten:

«Joda, det er jo alltid kjekt når det er sol ... Jeg kan jo sammenligne det litt med å ha et gammelt og slitt klasserom, kan jeg ikke? Det er jo alltid kjekkere å ha et nytt og flott klasserom»

Noen hadde også idéer til hva som burde gjøres, som for eksempel en kvinnelig informant i midten av 20-årene:

«Noe med mer farge, kanskje? Blomster? Eller kanskje til og med kunst på veggene. Det hadde vært kult!»

Denne informanten uttrykker altså et ønske om at det hun selv har karakterisert som «bakgrunn» skal være mer livlig, tiltalende og imøtekommende. Informanten har heller ingen andre koblinger til Nesttun utenom jobb, og uttrykker videre:

«Jeg jobber egentlig bare her, og bor på Kronstad. Kanskje hadde jeg vært her oftere om det var mer liv, og ikke like kjedelig. Jeg synes egentlig Bybanen gjør det til et litt kulere sted, da. Litt mer moderne.»

Denne informanten ser altså på Bybanen som et element som i hennes øyne gjør Nesttun litt mer attraktivt, men den alene er altså ikke «nok» for at hun skal velge Nesttun over andre steder. Perspektivet til denne informanten er veldig interessant fordi det kan ses på som «outsideren» sitt syn på Nesttun. Hun har ingen sosial kobling til Nesttun gjennom familie eller venner, og hennes «sense of place» informeres i aller høyeste grad av det. Dette er et syn som deles av flere av informantene mine med lignende bakgrunn. De ser på Nesttun som et grått og heller uinteressant sted, som ikke fanger opp deres interesser.

Flere av de samme personene likte også godt at Bybanen og holdeplassene var oransje-farget. Dette mente de ga mer liv og «sjel» til Nesttun, slik som disse informantene i slutten av 20-årene:

«Det er mye grå stein her, liksom. Når jeg tenker meg om, så lyser jo den oransje fargen opp gågaten litt, egentlig»

«Ja, jeg er helt enig. Vi burde egentlig hatt mer farge her. Spesielt om vinteren. Jeg hadde kanskje følt meg litt mer hjemme her, og gitt stedet litt mer «sjel» om du skjønner hva jeg mener?»

Denne gruppen informanter fortalte også i stor grad at de på forhånd hadde en forestilling av Nesttun som et kjedelig sted, noe mange av dem hadde blitt fortalt av jevnaldrende. Det var et sted de veldig sjelden hadde besøkt før de hadde fått jobb eller andre forpliktelser der som gjorde at de måtte besøke stedet. Det var ikke et sted de tidligere tenkte på som attraktivt, eller et sted de ønsket å besøke. Bybanen var i mange tilfeller det elementet som utgjorde forskjellen for mange av informantene uten tilknytning til Nesttun. Den gjorde Nesttun mer tilgjengelig, og bidro til at avstanden ikke lenger virket så stor. En fellesnevner for flere av informantene uten sterk tilknytning til Nesttun er at de sjelden uttrykker seg på en følelsesladd eller affektiv måte om stedet. De som gjør det, beskriver som regel bare kjedsomheten. Dette understrekes også av at flere av informantene uttrykker seg monotont, og uten særlig engasjement i samtalene. Dette er i og for seg også *affekt*, men det er vanskelig for meg å si om denne monotonien er et resultat av manglende engasjement for Nesttun, eller om det har andre årsaker.

Meningene til informantene uttrykkes i stor grad ved hjelp av merkelapper. Gjengangere her er ting som «hverdagslig», «farge», «kjedelig» og «moderne». Mange av informantene har ikke noen tilknytning til Nesttun utover jobb, eller av andre praktiske årsaker. Meningene deres bærer derfor preg av å beskrive det mer overfladiske, og det kan virke som det er førsteinntrykkene som har blitt gjenfortalt. De er opptatt av det fysiske uttrykket til Nesttun, og snakker veldig sjelden om noen form for tilknytning til stedet, eller minner de har knyttet til Nesttun. For mange av disse informantene er også Bybanen avgjørende i deres meninger knyttet til Nesttun. For det første så omtales den flere ganger som fargerik og moderne, og det kan for meg virke som dette er avgjørende for at flere av informantene sitter igjen med et positivt bilde av Nesttun. Vel så viktig for mange av disse informantene er det at Bybanen faktisk går til Nesttun. Uten den, ville flere av dem aldri vurdert å dra dit.

#### 4.2.2 Insiderens Nesttun

Det sies at det som oftest er meningene til dem som roper høyest og som har de sterkeste meningene som blir sett i media, og at de moderate og gjennomsnittlige stemmene drukner i

«støyen». Gjennom samtalene med informantene mine, kom det frem at flere har veldig lik oppfatning av Bybanen, og at det store flertallet er positive til den, spesielt de som hadde en eksisterende kobling til Nesttun gjennom familie eller venner. De av informantene mine som allerede hadde en sosial kobling til Nesttun hadde i stor grad et positivt syn på Nesttun, også etter at Bybanen dukket opp.

De fleste snakker om det fysiske stedet Nesttun uløselig knyttet til handlinger og aktiviteter. Gågaten er ikke bare steinheller, men det er også sosiale interaksjoner med familie og venner. Mange snakker også om Nesttun gjennom følelser, og knytter stedet til positive følelser som glede:

«Jeg klarer ikke helt å forklare det, men jeg blir glad av å være på Nesttun. Det er som om det er programmert – uansett om det regner eller er sol»

Eller som en av mine informanter i 40-årene sier:

«Hvis jeg skal være helt ærlig, så ser jo Nesttun ikke spesielt spenstig ut. Men jeg kommer jo alltid tilbake til de koselige kafeene på Nesttun. Det er noe med den uformelle atmosfæren. Jeg tenker på alle turene jeg har tatt hit med familien»

Dette sitatet er veldig beskrivende for hvordan flere av informantene mine som har en sterk tilknytning til området, ser på Nesttun. Selv om mange av disse insidene beskriver det *fysiske* stedet som grått og kjedelig, mener de fremdeles det er et sted som er verdt å komme tilbake til. Mange forbinder Nesttun med familielørdager, og avslappende atmosfære. Dette poenget understrekes av en annen informant som er på tur gjennom gågaten med familien sin en lørdag formiddag:

«Nesttun er egentlig et veldig bra sted å ta med familien, da. Spesielt når du har små barn som oss. Det er så stille, rolig. Ikke som å dra til sentrum eller Lagunen. Det er altfor mye folk der, og barna blir fort litt urolige»

Dette bildet på Nesttun er et fellestrekk for flere av de som har en sterk tilknytning til Nesttun, og spesielt de som har familiære bånd. Flere av de jeg snakket med, både med og uten familie, som har denne tilknytningen til Nesttun beskriver stedet som et bra sted å vokse opp på. Det finnes en slags felles oppfatning om at Nesttun og de nærliggende områdene har alt man trenger for en familie, og at det er et trygt sted å vokse opp på, og uttrykkes slik av en informant i begynnelsen 20-årene som selv ikke har barn:

«Om jeg har unger? Nei, men jeg vil egentlig at ungene mine skal vokse opp på Nesttun. Det er trygt, ikke sant. Du har fritidsaktiviteter og alt du trenger, egentlig. Jeg hadde jo en veldig bra oppvekst her, så ungene mine kan få det samme»

Dette er et markant trekk som jeg mener kan relateres til stedsmyter. Jeg sier dette fordi flere av informantene som deler denne oppfatningen om at Nesttun er et trygt og godt sted å vokse opp på ikke har førstehåndserfaring med dette, men «det er sånn det er». Det eksisterer derfor en slags kollektiv oppfatning, eller *myte* (Shields, 1991). Nesttun har altså fått flere merkelapper som har blitt konstruert over tid, og det finnes en grunnleggende forestilling om at det er et bra og trygt sted for barn å vokse opp. Om dette er sant er godt mulig, men poenget her i denne analysen er å vise at dette er en oppfatning som har spredt seg, og står sterkt på Nesttun, uavhengig av faktiske forhold. Dette illustreres veldig passende av en annen informant i slutten av tenårene:

«Altså, man hører jo fra alle at Nesttun er et bra sted for barn. Jeg syns jo det, men jeg har jo bodd her hele livet»

Denne informanten sier altså rett ut at det er noe han har hørt sagt fra flere andre, men at han selv kun har det ene referansepunktet.

Gjennom feltarbeidet og observasjon, fant jeg igjen denne avslappende og rolige atmosfæren i gågaten. Gågaten i seg selv ligger veldig skjermet til i forhold til støy, og da spesielt med tanke på trafikkstøy fra Nesttunvegen, og skaper derfor omgivelser som er rolige og familievennlige. Denne stillheten brytes kun av lyden fra mennesker, i tillegg til lyden fra Bybanen som kjører gjennom gågaten. Da kommer vi til et interessant spørsmål i diskusjonen rundt Nesttun; hvordan har Bybanens fysiske tilstedeværelse påvirket bruken av og synet på Nesttun? De fleste av mine informanter fremhever ikke dette aspektet i stor grad, i hvert fall ikke med negativt fortegn. Av informantene som har en eksisterende tilknytning til Nesttun, ser mange på Bybanen i gågaten som noe positivt. Noen uttrykker at de liker at den stopper midt i gaten, slik at det blir enkelt å komme seg dit man skal:

«Det gjør det jo veldig lett for meg å gå til både senteret og biblioteket. Jeg trenger jo bare å gå noen meter, så er jeg der. Det er spesielt kjekt når det regner, og det gjør det jo ganske ofte her»

Denne oppfatningen deles av flere av informantene. Det kan virke som denne positive holdningen til Bybanen gjennom gågaten har formet deres oppfatning av stedet. Det er flere

som uttrykker at dette har bidratt til at de oftere drar til Nesttun for å handle, og gjerne bare «en snartur» på grunn av denne økte tilgjengeligheten. En kvinnelig informant illustrerer det på følgende måte:

«Jeg bor rett i nærheten, men før Bybanen kom ville jeg som regel brukt bilen for å handle. Hvis jeg må ha noen få varer, skjer det fort at jeg stikker innom Nesttun for å handle, ofte på vei hjem fra jobb. Det er så fort gjort siden den stopper rett ved senteret»

En annen informant trekker også frem at han tidligere kun brukte bilen for å gjøre små innkjøp:

«Bussen var aldri aktuelt for å dra til Nesttun for sånne korte handleturer, men med Bybanen som stopper midt i gågaten så har det blitt mye enklere for meg å bare gå rett inn og ut igjen. Jeg slipper å tenke på parkering, ikke minst!»

Disse informantene danner et bilde av et Nesttun som har endret seg etter Bybanen ble bygget. De opplever nå Nesttun som mer tilgjengelig, og helhetsinntrykket som mer positivt. Selv om disse informantene allerede har et nært forhold til Nesttun, kan det se ut som at Bybanen fører til en oppfattet reduksjon i avstanden til Nesttun sentrum. Hvor det tidligere kun var aktuelt for noen å bruke bilen, har det nå blitt mye enklere å komme seg til Nesttun med Bybanen.

#### 4.2.3 Oppsummering

Gjennom dette første analysekapitlet har jeg forsøkt å fremheve de forskjellige oppfatningene og konstruksjonene av Nesttun som finnes blant mine informanter, og forsøkt å sette disse inn i en teoretisk kontekst i et forsøk på å synliggjøre hovedtrekkene.

Som et ledd i analysen har jeg også forsøkt å dele informantene mine inn i to kategorier, basert på deres allerede eksisterende tilhørighet til Nesttun. Dette gjorde jeg fordi dette var et klart skille som utkrystalliserte seg under feltarbeidet. Måten disse to gruppene informanter forholdt seg til Nesttun var såpass forskjellig, og jeg mener derfor det var et nødvendig trekk å skille dem.

Dette kapitlet har derfor bidratt til å kunne informere om og uttrykke hvordan Nesttun blir konstruert av mine informanter, og hvordan to forskjellige grupper innenfor mitt utvalg informanter danner seg et bilde av og et forhold til Nesttun.

Slik jeg diskuterer innledningsvis i kapitlet, fremstår skillet mellom de to stedsbegrepene *loaction* og *locale* som veldig diffust for informantene mine. Jeg gjorde ingen forsøk på å definere disse begrepene for informantene, og jeg kom frem til dette gjennom en analyse av språket de brukte, og hvordan de uttrykte seg. For mange var det fysiske og sosiale stedet Nesttun sentrum «det samme», og Nesttun sentrum ble definert som et sted hvor det er mennesker, eller en *node* for menneskelig aktivitet (Duncan & Ley, 1993). Det fysiske stedet Nesttun var konteksten for det sosiale stedet Nesttun. Her var det særlig Østre Nesttunveg, altså det som har blitt omtalt som *gågaten*, som de fleste knyttet sin definisjon av Nesttun sentrum til. Stedet Nesttun sentrum oppfattes altså av mine informanter som en slags sammensmelting av det fysiske *loaction* og det sosiale *locale*.

I det foregående kapitlet har jeg presentert og drøftet ulike meninger omkring Bybanen. Det dominerende temaet her har vært hvordan Bybanens fysiske tilstedeværelse har formet informantenes hverdag, og deres stedsoppfattelse. Her har det vært flere ulike meninger og oppfatninger, men jeg ønsker å oppsummere noen av dem her. For flere av mine informanter var det ikke bare de rent fysiske og konkrete elementene ved Bybanen som var viktige. Det er klart at Bybanevognene, skinnene og kjøreledningene var synlige, men for mange var det heller *symbolet* Bybanen som var det mest vesentlige. De to var i flere tilfeller uløselig knyttet sammen i informantenes språk. Etter min mening er det derfor vanskelig å diskutere disse to hver for seg. For mange tilfører disse symbolverdiene som Bybanen representerer noe helt annet enn bare dens fysiske tilstedeværelse. Dette kommer tydelig frem hos flere av informantene som i stor grad uttrykker seg på en følelsesladet måte i samtaler om Bybanen som symbol. For mange har disse symbolene også følelsesmessige kvaliteter, noe som kommer til syne særlig gjennom kroppsspråk.

Jeg drøfter blant annet hvordan en av informantene fremstiller Bybanen som et symbol på en moderne by basert på tidligere erfaringer fra storbyer som informanten karakteriserer som «moderne». Informanten snakker veldig lite om hvilke fysiske egenskaper ved Bybanen som tilfører dette «moderne» preget, men det er andre som gjør dette. En annen informant trekker nemlig frem *fargene* til Bybanen som moderne. Denne informanten snakker da om hvordan de fysiske egenskapene til Bybanen tilfører en symbolsk «moderne» verdi til Nesttun.

Det finnes liten tvil om at mange av informantene som til nå har blitt omtalt er positive til Bybanen. Måten de uttrykker seg på, både gjennom kroppsspråk og ord, bidrar til å danne dette bildet. De færreste av informantene mine hadde et negativt syn på Bybanen, men for

noen representerte symbolet Bybanen en slags forringelse av det Nesttun som de kjenner til. Disse informantene bar særlig preg av en følelsesmessig tilknytning til Nesttun. Disse informantene kan også karakteriseres som nostalgiske, ettersom mye av deres tilknytning til Nesttun baserer seg på minner fra barndommen. For dem har forandringene som Bybanen har medført bidratt til å «ødelegge» det Nesttun de kjenner, og idéen om Bybanen blir for dem noe utpreget negativt.

Bybanen har også ført med seg en del endringer i hvor tilgjengelig Nesttun sentrum er. Noen informanter trekker frem dette som viktig, og understreker at de nå tar korte turer innom Nesttun sentrum med Bybanen for å handle. Flere av disse gjorde dette med bil tidligere, men på grunn av den korte avstanden mellom holdeplass og butikker, ser de på Bybanen som en bekvemmelig måte å komme seg til Nesttun for å handle.

## 5 Fortellingen om hverdagen, Nesttun fra «utsiden og innsiden»

### 5.1 Innledning

I dette kapittelet ønsker jeg å gå nærmere inn i hverdagen til de som befinner seg på Nesttun og deres forhold til Bybanen. Jeg ønsker å drøfte de ulike stedene informantene mine ferdes på Nesttun, og hvordan de forholder seg til disse stedene, og undersøke hvorvidt disse stedene er «non-places», og hvorfor. Dette gjør jeg med inspirasjon fra hverdagsgeografi, ettersom et av målene med denne oppgavene er å studere den «kjedelige» hverdagen. Jeg ønsker å ha dette som utgangspunkt fordi jeg mener det er viktig å få frem de erfaringene og opplevelsene som, slik Horton og Kraftl (2014) uttrykker det, blir «tatt for gitt». Disse stemmene og erfaringene kan bidra til å avdekke oversette sider ved dagliglivet. Det kan argumenteres for at dette er viktig ettersom opplevelser i dagliglivet er, for å sette det på spissen, det endelige «resultatet» av planprosesser. Planlegging av offentlige rom, bygg og gater oppleves i hverdagen, og de erfaringer man kan hente fra dagliglivet kan være veldig nyttige i fremtidige planprosesser.

Dette kapittelets formål er å få frem hvilken betydning disse stedene egentlig har, spesifikt Nesttun sentrum, og om de faktisk *er* ubetydelige steder, eller om de spiller en form for rolle i hverdagen. Ofte tenker vi ikke over hvor vi ferdes når vi pendler, eller er på vei til en fritidsaktivitet. Målet er det viktigste i hodene våre, ikke reisen. Men hvordan reflekterer dette virkeligheten? Med dette som utgangspunkt, vil jeg også gå videre inn på hvordan disse «non-places» påvirker vår hverdag. Kan det ha noe for seg å gjøre disse stedene mer innbydende, kanskje til og med inspirerende? Humøret vårt påvirkes lett av været. Er det sol ute, er det lettere å forholde seg til omgivelsene på en fysisk måte. Regner det, er det lettere å føle seg deprimert, og tenke negativt. Men er det slik med de fysiske omgivelsene våre også? Se for deg at du går gjennom en gate som kun består av asfalt og grå betongbygninger. Et slik syn er nok til å få selv den mest positivt anlagte person til å føle seg deprimert. Fyll så dette området med arkitektur som inviterer til sosial interaksjon, planter som tilfører farge, og kunst som tilrettelegger for ettertanke. Hva skjer da med våre følelser og humør? Se også da for deg hvordan Bybanens fysiske tilstedeværelse gjennom farger, design, lyder, vibrasjoner og tilhørende infrastruktur påvirker et byrom, og deretter din oppfattelse av dette byrommet. Bybanen tilfører ikke bare stedet nye fysiske karakteristikk. Bybanen har da, på samme måte som en grå himmel eller asurblått hav, en innflytelse på hvordan man oppfatter og danner seg meninger om et sted.



Basert på mine observasjoner, har alle disse stedene kapasitet til å fremstå som «non-places» etter Augé (1995) sin definisjon. Førsteintrykket av gågaten på Nesttun er «uinspirerende». Området domineres av grå stein, og et flertall av bygninger med nedtonede flater og arkitektur. Gaten kan på mange måter minne om sentrumsområder i flere norske småbyer, og har lite særpreg. Allikevel er det et område som er veldig viktig i hverdagen til mange mennesker som handelssentrum og transportnode. Det er også viktig å understreke at dette ikke er sant for alle informantene. For flere av dem, har Nesttun en egenart og identitet, og er mer enn bare et hverdagslig og kjedelig sted.

I det forrige kapitlet ønsket jeg å få frem og drøfte hvordan ulike mennesker med ulik tilknytning til Nesttun danner meninger om stedet, og hvordan perspektivene til de som har et nært forhold til Nesttun er forskjellige fra perspektivene til de som ikke har dette samme forholdet. Denne innfallsvinkelen til analysen ønsker jeg å videreføre i dette kapitlet, og distinksjonen mellom «outsider» og «insider» brukes derfor også her. Bakgrunnen for dette er at det samme skillet mellom fortellingene gjør seg gjeldende. Jeg ønsker derimot på nytt å understreke at dette i all hovedsak er et praktisk grep, og at det på ingen måte kan oppfattes som en generalisering ettersom det finnes avvikende fortellinger og meninger innenfor begge gruppene.

### 5.1.1 Outsideren og hverdagen

Som jeg drøftet i kapittel 4, anser mange av informantene som jeg har valgt å kalle for outsiders, Nesttun som et uinteressant sted, og et sted som bare er på vei til noe annet, eller at de er på Nesttun av praktiske årsaker – som eksempelvis jobb eller skole. Gjennom samtalene mine med de samme menneskene, kommer det også frem at Bybanen for mange først og fremst er et praktisk fremkomstmiddel som frakter dem der de skal, og at det ikke er spesielt vesentlig at det er Nesttun de skal til. Dette førsteinntrykket fikk jeg i flere av samtalene, og en av informantene forklarer det på følgende måte:

«Jeg tenker ikke noe særlig over at det er *Nesttun* jeg skal til, altså. Jeg tenker mer på at jeg skal på jobb, eller hjem fra jobb så fort som mulig»

Denne informanten benyttet seg ikke av Bybanen ettersom hun kjørte bil til jobb, men en annen informant som jobber på Nesttun og bruker Bybanen forteller hvorfor han bruker Bybanen:

«For meg er det bare mest praktisk å bruke Bybanen til jobb, enkelt og greit»

Da jeg spurte han om det var noe spesielt ved Bybanen han ville trekke frem som positivt, trakk han fort frem praktiske årsaker som nærhet til holdeplass. For meg virket dette som en altfor enkel fremstilling, ettersom mange av dem jeg snakket med hadde gjort et valg når de dro til Nesttun og brukte Bybanen. Hadde de gjort et aktivt valg basert på faktorer som trakk dem mot Nesttun? Jeg ønsket å finne ut mer om hvilke motivasjoner informantene mine hadde, de befant seg tross alt på Nesttun. Hva var årsakene til at de jobbet der? Var det bare tilfeldig? For noen var det tilfeldigheter som spilte inn, og flere av dem som jobbet på Nesttun mente at årsaken til at de hadde takket ja til en jobb på Nesttun var fordi det var «det første og beste tilbudet», som en av informantene sier:

«Jeg er nyutdannet, og søkte jobb flere steder. Jobben jeg har nå var det beste tilbudet med tanke på hva jeg skulle jobbe med, og lønn. Det at det er på Nesttun er egentlig ikke så veldig viktig»

For denne informanten var det heller viktig at han hadde en god jobb, og det faktum at den befant seg på Nesttun var irrelevant. Dette skulle vise seg å ikke være hele sannheten, og etter hvert som jeg snakket med denne informanten, viste det seg at det for ham, i likhet med flere andre, var vesentlig at Bybanen har knyttet Nesttun tettere til andre deler av Bergen som ligger i nærheten av traséen. Jeg spurte denne samme informanten hvordan han pendlet til jobb:

«Jeg tar som regel Bybanen. Jeg har bil, men jeg synes det er greit å kunne ta Bybanen til jobb. Jeg sparer som regel penger på det, og tid ikke minst. Jeg slipper å stå fast i kø»

Jeg ønsket å spørre denne informanten litt videre om Bybanen hadde hatt noe å si for valg av jobb. Dette var vanskelig uten å stille et nokså ledende spørsmål, så svaret hans kan kanskje bære preg av det. Jeg spurte ham derfor om han i søknadsprosessen hadde tenkt over hvor arbeidsplassene var lokalisert. Han fortalte da at han hadde valgt bort steder som ikke var dekket av det han selv karakteriserte for «et bra kollektivtilbud»:

«Jeg søkte jo på steder som er..hva skal jeg si? Kjent for meg, da. Og ikke altfor langt borte, med bra kollektivtilbud. Så sann sett så har jo Bybanen vært viktig tidlig i prosessen»

Det denne informanten forteller bidrar til å danne en idé om at tilgjengelighet gjennom transport har en effekt på hverdagen vår. Utgangspunktet for informanten var at han ønsket et

arbeidssted i nærheten av et kollektivtilbud som han kunne benytte seg av til pendling. Det kan derfor argumenteres for at kollektivtilbudets innvirkning her er såpass stor at det har en form for agens. Det skulle vise seg at flere av informantene jeg snakket med videre ble styrt av tilgjengeligheten av transport på lignende måter. Det nevnes flere ganger at Nesttun oppleves som mer tilgjengelig på grunn av Bybanen, og at flere ikke ville vurdert Nesttun som arbeidssted om det ikke var for at de kunne pendlet med den. En av mine informanter i slutten av 20-årene uttrykker at hun bruker Bybanen til og fra jobb på følgende måte:

«Jeg tar den [Bybanen] frem og tilbake til jobb, ja. Jeg bor rett ved en holdeplass, så det er jo veldig praktisk sånn sett»

Dette synet deles av veldig mange av mine informanter, og er kanskje ikke spesielt overraskende eller merkverdig. For en på utsiden, kan Nesttun virke som et lite spektakulært og hverdagslig sted. Nettopp fordi Nesttun er, i likhet med veldig mange andre steder et hverdagslig sted, uten noen tilsynelatende åpenbar tiltrekningskraft, er det spesielt interessant å snakke med dem som ser på stedet fra utsiden. Disse menneskene ser gjerne stedet på en annen måte, og kan bidra til å kaste nytt lys over utfordringer som kanskje ikke er like synlige for dem med en sterkere tilknytning. Det denne informanten sier videre, bidrar til oppklare noe av årsaken til at hun har valgt å jobbe på Nesttun:

«Jeg tror ikke jeg hadde vurdert å jobbe på Nesttun om ikke Bybanen hadde gått der, altså»

Dette var et narrativ jeg ønsket å utforske videre, så jeg spurte den samme informanten om hun kunne fortelle meg mer om *hvorfor* hun mente dette:

«Den er der hele tiden. Også går den jo som oftest når den faktisk skal, og hele tiden. Synes den er mye mer komfortabel enn å ta bussen, egentlig»

Informanten påpeker her noe som ikke alltid ble trukket frem, nemlig selve opplevelsen av å ta Bybanen. Hun omtaler Bybanen som «mer komfortabel» enn bussen som en av grunnene til at hun har valgt Nesttun over andre arbeidssteder. For henne var det altså viktig at reisen til jobb var komfortabel. Dette mener jeg er en veldig interessant observasjon, som gjerne er litt vanskelig å fange opp, nemlig at det er viktig at vi trives i de hverdagslige omgivelsene våre. Selv om det ikke var veldig mange som uttrykket dette i samtaler om Bybanen, ønsker jeg å trekke frem noen av dem. Flere av de som mente at dette var viktig, understreker hvor viktig

det faktisk er, og sammenligner gjerne med opplevelser de har hatt med andre transportformer, fortrinnsvis buss. En informant omtaler det slik:

«Jeg synes det er så deilig å kunne ta Bybanen. Det er lite risting og svinging, og ikke så mye lyd. Det blir aldri like svett og varmt som det har vært på bussen, så jeg er veldig glad i å ta Bybanen til jobb!»

Denne informanten, i tillegg til flere andre, understreker en annen viktig faktor som øker komforten til Bybanen, nemlig at de slipper å stå i kø. En mannlig informant sier følgende om køer og Bybanen:

«Jeg tar Bybanen hovedsakelig fordi jeg slipper å stå i den forbanna køen hver dag. Vi suser forbi bilene, fantastisk!»

Svarene jeg fikk fra informantene som valgte Nesttun på grunn av Bybanen, førte til en videreutvikling av samtale mine i etterkant, og det skulle vise seg at det var flere av «outsiderne» som delte denne oppfatningen. Bybanen gjorde i mange tilfeller Nesttun mer tilgjengelig, og knyttet Nesttun og andre deler av Bergen sammen på en helt annen måte enn det de mente en bussrute langs samme trasé ville gjort. Flere uttrykker at Bybanen er veldig enkel å bruke og at den går veldig ofte. For mange er det også vesentlig at de slipper å stå i kø, og dette øker komforten for dem.

Gjennom slike samtaler har jeg fått innsikt i hvordan noen de som ikke har en eksisterende tilknytning til Nesttun forholder seg til Nesttun, og hverdagslivet der. Denne kunnskapen er vanskelig å fange opp uten å faktisk snakke med dem som har disse opplevelsene. Nettopp dette er en av årsakene til at det er viktig å forske på det hverdagslige, slik Horton og Kraftl (2014) understreker. Disse samtale er hverken om et spektakulært emne, eller en hendelse med verdensomfattende interesse, men der er allikevel viktige fordi de informerer oss om det virkelige liv, og den virkelige hverdagen.

Jeg ville forsøke å bygge videre på denne tanken om at Nesttun egentlig var, slik informantene uttrykker det, et «lite interessant» eller «kjedelig» sted. Hva var årsaken til dette? Hvilke kvaliteter ved Nesttun var det som førte til denne oppfatningen? Gjennom samtale informantene, var det flere som forklarte dette gjennom å fortelle om andres erfaringer, eller ting de hadde hørt fra andre. Fortellinger om et Nesttun uten noen som helst form for tiltrekningskraft, eller sjarm. Disse fortellingene inneholdt ofte ord, fraser og

setninger som kan karakteriseres som merkelapper, eller symboler (Aase & Fossåskaret, 2007).

Ved flere anledninger ute i felt, snakket jeg med informanter som omtalte Nesttun i veldig praktisk orienterte ordelag. Flere av disse informantene snakket veldig sjelden om Nesttun på en direkte negativ måte, men at de innledet samtalen med å male et direkte positivt bilde av Nesttun var sjeldent. En informant, som opprinnelig kommer fra Østlandet, ble spurt om hva han synes om Nesttun og uttrykker seg slik:

«Jeg vet ikke helt, altså. Hva skal jeg si? Jeg har vel egentlig ikke tenkt så mye over det. Det er vel et helt vanlig sted, og jeg har jobben min her. Det er jo sånn ... grå betong, eller hva man skal kalle det, overalt. Det er veldig likt mange andre steder. Hvis du står ved Bybanestoppet og ser nedover, ser alt helt grått ut, egentlig. Men jeg liker jo at Bybanestoppet har litt farge. Man blir ... litt glad av det, kanskje? Jeg vet ikke.»

Denne informanten snakker om at Nesttun bare er et arbeidssted for ham, og at han ikke har reflektert så mye over det. Det kan være flere årsaker til dette, men det er rimelig å knytte dette til «non-places» (Augé, 1995), et sted uten betydning. Han omtaler Nesttun som grått, og viser til den grå belegningssteinen som preger gågaten. Det interessant her er at han nevner Bybanestoppet, som i farge står i stor kontrast til resten av gaten.



*Figur 4 Østre Nesttunveg, med holdeplass for Bybane.  
Foto: Rune Jenssen (bilde hentet fra [http://bib.origo.no/-/image/show/2453672\\_-06-2013-183](http://bib.origo.no/-/image/show/2453672_-06-2013-183))*

Arkitekturen på holdeplassene preges av sterke farger, som man kan se ut fra Figur 4. Området rundt domineres av gråtoner, i form av stein og betong. Ser man på biblioteket (til venstre i bildet) går det nesten i ett med steinen rundt. Denne utstrakte bruken av gråtoner var noe av det første jeg la merke til i mine observasjoner. Bygningene på høyre siden av gaten har også et nokså uniformt uttrykk, uten noen som helst form for særpreg. Det gir et veldig rent inntrykk, men det kan vel ikke sies at disse omgivelsene har noen som helst form for oppløftende effekt, heller tvert imot. Designet av holdeplassene, og Bybanen i seg selv, tilfører en helt annen farge til omgivelsene, og som nevnt både tidligere i dette kapitlet og kapittel 4, trekkes disse fargene frem som et positivt innslag av flere informanter. Mer spesifikt trekkes de frem som et positivt innslag i *hverdagen*.

### 5.1.2 Insideren og hverdagen

I dette delkapitlet ønsker jeg å løfte frem samtaler jeg har hatt med informanter som har en tilknytning til Nesttun. Disse samtaleene har ofte startet med hverdagslige ting, men har også utviklet seg i andre retninger. Blant annet har sikkerhet rundt Bybanen i hverdagen blitt trukket fram flere ganger, og er ett av aspektene ved «insiderens» hverdag på Nesttun som jeg ønsker å diskutere her. Samtaleene med disse informantene har også vært preget av en form for usikkerhet rundt hva de faktisk mener om Bybanen, ettersom mange ser på den som en integrert del av Nesttun allerede, og reflekterer ikke over den i like stor grad som de har gjort tidligere. Dette nødvendiggjorde en viktig utvikling av både spørsmål og intervjueteknikk, og etter hvert kom det frem at Bybanen tok stor plass i folks liv, selv om den ofte ikke ble ofret en tanke. Dette gjaldt i stor grad både de som faktisk brukte Bybanen ofte, av og til og aldri.

I sterkt kontrast til dette, har en stor del av informantene, spesielt de som har barndomsminner fra Nesttun og et nostalgisk forhold til stedet, ofte kommet med svar som antyder at de ikke kjenner seg igjen i «dagens» Nesttun. Det har vært stadige og store endringer, deres tilknytning til stedet har blitt svakere og noen har til og med uttrykt at det har vært vanskelig å tilpasse seg «en ny hverdagspraksis». En mann i 60-årene uttrykker:

«Jeg har ingen spesielle favorittsteder lenger, hele miljøet har vært under stadig forandring, det er vanskelig å tilpasse seg».

Den samme personen var også veldig pessimistisk i forhold til Nesttuns fremtidige utvikling og potensiell avvikling som handelssentrum og sentrum i Fana bydel i konkurranse med kjøpesenteret Lagunen.

Ut fra disse svarene kan en danne seg et bilde av et sted i endring, som igjen fører til en endring i hverdagen. Tidligere erfaringer og minner fra stedet kan ikke lenger knyttes til fysiske aspekter og dermed ikke «gjenoppleves» gjennom å være på, høre, lukte og se de samme stedene. Følelsene som tidligere kunne knyttes til Nesttun kan ikke lenger forsterkes, og det kan etter hvert tenkes at disse vil forsvinne.

I løpet av feltarbeidet har det blitt gjennomført intervjuer med en rekke forskjellige mennesker i forskjellige faser av livet. Det har derfor dukket opp flere interessante temaer og problemstillinger. Et spesielt interessant aspekt var at svarene fra informantene mine ofte bar preg av hvilken livssituasjon de var i, og dette bidro til en økt variasjon i hvordan hverdagspraksis utøves på Nesttun, og hvilke deler av hverdagen de fremhever.

Innledningsvis ble informantene spurt om hva de synes om at gågaten på Nesttun var trafikkert av Bybanen opptil hvert femte minutt. Her dannet det seg et bilde av at det var flere som synes det var et velkomment innslag i bymiljøet på Nesttun. De mente det var en klar fordel at Bybanen stoppet såpass nært butikker og arbeidsplasser, og bidro til å gjøre Nesttun mer tilgjengelig. Dette er et tema som også ble drøftet i forrige kapittel, men er ikke bare relevant for hvordan Nesttun oppfattes, men også i forbindelse med hvordan stedet brukes. Den økte tilgjengeligheten til Nesttun sentrum for mange derfor medført en følelse av økt bekvemmelighet i hverdagen, men dette gjelder ikke for alle. Denne økte tilgjengeligheten gjelder også for andre steder, som har hatt en motsatt effekt på andre informanternes hverdag, noe jeg vil komme tilbake til senere i kapittelet.

Etter hvert som jeg intervjuet og snakket med flere informanter, var det særlig ett tema som til stadighet dukket opp, nemlig sikkerheten rundt Bybanen. Dette dreide seg mer spesifikt om at noen av informantene oppfattet Bybanen som en trussel i gågaten. Med trussel mente de her at den var såpass stillegående og stor, at de var redd for at spesielt barn, og deres egne barn, skulle bli påkjørt. Her ønsker jeg å trekke frem en av årsakene til at det er viktig å studere hverdagen. Det kan fint argumenteres for at gågaten på Nesttun er et inkluderende rom, og fullstendig uproblematisk. Bybanen kjører i ganghastighet, og vil for mange virke uproblematisk. At Bybanen og gågaten derfor kan ses på som usikker, vil derfor kunne virke banal. Ved hjelp av fortellinger fra hverdagen, kan man derfor få innsikt som man ellers ikke ville fått, slik at man kan avdekke at slike hverdagslige rom kan være ekskluderende og problematiske, slik Horton og Kraftl (2014) argumenterer for. Det er viktig å anerkjenne at mennesker er kan oppfatte rom forskjellig, uansett om dette oppfattes som reelt eller ikke.

En av informantene uttrykker det slik:

«Når jeg er her på lørdager med barna mine, er det alltid en tanke som ikke slipper helt tak. Man hører jo ikke noe, plutselig kan jo sønnen min være rett foran den! Et halvt sekunds uoppmerksomhet ... det er en helt forferdelig tanke!»

Dette temaet dukket opp i så stor grad blant mine informanter at jeg ønsket å utforske det videre. Førsteintrykket var at dette for mange hadde innflytelse på den romlige praksisen på Nesttun. Sikkerheten rundt Bybanen har vært et tema i den lokale pressen i Bergen, hvor det blant annet har blitt foreslått å sette opp gjerder langs traséen i gågaten (Nilsen, 2013). I et debattinnlegg i Fanaposten fra august 2013, foreslår Ingunn Nilsen at det bør settes opp gjerder, nettopp av samme årsak som informanten over skisserer. Nilsen argumenterer for at gågaten ikke lenger kan kalles en gågate på grunn av Bybanen, og uttaler «Små barn vil gå selv, og å kontrollere tre samtidig er tidvis umulig». Hvorvidt denne løsningen er fruktbar for Nesttun og gågaten er en annen diskusjon, men det illustrerer veldig godt den frykten som finnes blant småbarnsforeldre som har et forhold til Nesttun, og hvordan Bybanen i deres øyne forandrer deres hverdagspraksis. Faktum er at det aldri har vært noen ulykker på Nesttun som involverer Bybanen (se blant annet Holte, 2013 og Fosse & Olsvoll, 2013). Jeg ønsket derfor å stille noen oppfølgingsspørsmål for å finne ut av hvorfor denne forestillingen av gågaten som et farlig sted hadde oppstått. Da jeg stilte informanten ovenfor spørsmålet «Hva er det som gjør at du får disse tankene om utrygghet i gågaten?», svarte hun på følgende måte:

«Først og fremst er det nok fordi jeg er mor, og jeg kjenner flere mødre og fedre som har det på samme måte, uavhengig av om det er her i gågaten eller ikke. Vi engster oss jo litt for barna våre uansett»

Dette svaret er gjerne som forventet, men jeg ønsket å vite om det var andre årsaker til denne frykten. Ettersom det var flere som hadde svart at de følte at gågaten var utrygg, begynte det å danne seg et bilde av at det her kunne være en stedsmyte som eksisterte, og en kollektiv en sådan. Informanten forteller videre:

«Men det er jo andre ting også, som dødsulykken som var i nærheten for noen år siden. Jeg tenker jo over det, og har snakket med det om venner og familie. Det kan jo skje når som helst»

Dødsulykken som informanten her beskriver skjedde ved Mårdalen holdeplass, rett sør for Nesttun sentrum i 2013, og det virket som om denne hendelsen hadde gjort stort inntrykk på flere av informantene. Etter hvert som jeg utforsket sikkerhetsproblematikken i intervjuer og samtaler, fortalte en av informantene mine dette:



«Den dødsulykken satte en støkk i flere av oss, tror jeg. Når jeg er ute med barnet mitt på Nesttun, tenker jeg alltid litt ekstra over det... det er ikke noen god følelse å tenke at han plutselig kan bli truffet av Bybanen. Jeg syns egentlig det er litt rart at Bybanen går gjennom her når den kan være så farlig»

Denne tilnærmingen til Bybanen og gågaten dukket stadig opp i samtale mine, og de ble begge assosiert med veldig mye negativitet. Denne negativiteten har for mange av informantene formet deres måte å bruke gågaten på, og har bidratt til å forme en myte om at gågaten er farlig, og et sted man ikke ønsker å ta barna sine med til. Jeg omtaler det som en myte ettersom denne antagelsen om at gågaten og Bybanen er farlige stort sett ikke har rot i virkeligheten. Denne myten ser ut til å ha blitt påvirket av Bybanens påvirkningskraft på hverdagspraksis, både direkte og kanskje spesielt indirekte. Direkte gjennom dens fysiske tilstedeværelse på Nesttun, som oppfattes som et hinder for bevegelse. Den er stillegående og vanskelig å oppdage, og den oppleves som stor og «farlig». Jeg innledet med at denne myten kanskje har oppstått spesielt *indirekte*. Med dette mener jeg gjennom media, og samtaler informantene mine har hatt med andre om ulykker Bybanen har vært involvert i. Bybanen har her fått en slags «fienderolle» gjennom at den oppfattes som noe farlig, noe som skaper ulykker, til tross for at det aldri har vært ulykker som involverer Bybanen i gågaten eller Nesttun sentrum.

Jeg forsøkte også å utforske forholdet mellom gågaten og parallellgaten Nesttunvegen, som er en vei med buss- og biltrafikk. Interessant nok, var det flere av de samme informantene som så på gågaten som farlig som ikke hadde det samme forholdet til denne gaten, selv om det er mye mer trafikk her. Dette misforholdet kan det finnes mange årsaker til, og noen av informantene kom med sine svar på dette. Jeg ønsker å fremheve to av svarene her, ettersom de i stor grad er beskrivende for flere av svarene jeg fikk av fra andre informanter:

«Der [i Nesttunvegen] har man jo overganger. Jeg tenker at bilene stopper mye raskere enn Bybanen også»

«Man hører jo i det minste bilene! Det er og noe jeg, og barna mine, er mye mer vant til. Vi har jo ikke hatt Bybanen her så lenge, så kanskje det tar litt tid før vi venner oss til at den er her»

Som et ledd i bybaneutbyggingen ble sentrumsgaten på Nesttun omgjort fra en tungt trafikkert bilvei, til en gågate med fri ferdsel for fotgjengere. Flere av informantene som hadde bekymringer om sikkerheten i gågaten, stilte seg også kritiske til trasévalget, og at det innebar

en slags stenging og utilgjengeliggjøring av gågaten, som de hadde opplevd som en åpen og inviterende arena for folkeliv, boder og festivaler. Gågaten åpnet i november 2005, nesten fem år før Bybanens ankomst. Dette har naturligvis ført til at mange har blitt vant med en hverdag med en brei og åpen gågate, uten hindringer. Som en av informantene mine sier:

«Jeg var veldig motstander av at Bybanen skulle gå gjennom i utgangspunktet fordi jeg hadde sett hvor fint det hadde blitt der ute, og jeg hadde jo små unger da som likte å løpe rundt her ute. Det var stadig vekk masse arrangementer, boder og det var veldig hyggelig rett og slett.»

Slik noen av informantene uttrykker det, kan det virke som om oppfattelsen av gågaten har endret seg fra å være et sted man kan oppholde seg og oppleve noe, til en ren gjennomfartsåre, eller transportetappe, til tross for at det har dukket opp kaféer med uteservering langs gaten. Flere ga uttrykk for at de savnet mer målrettet planlegging og at de ønsket å være involvert i utviklingen av Nesttun, men de påpekte samtidig at det var utrolig mange forskjellige ønsker som kom frem i forhold til den fremtidige utviklingen til Nesttun.

De fleste av oss har daglige, ukentlige og månedlige rutiner. Vi drar på jobb, handler mat og drar på fritidsaktiviteter; vi beveger oss i rom, fra sted til sted, men hvorfor velger vi å handle på akkurat *den* butikken? Hvordan ender man opp på den samme quiz-kvelden på det samme utestedet? I denne oppgavens kontekst blir det da naturlig å stille spørsmålet «*Hvorfor velger du Nesttun?*», og ikke minst det motsatte – «*Hvorfor velger du ikke Nesttun?*».

Det er et kjent fenomen at mange velger å sette seg i bilen og kjøre til nærmeste kjøpesenter istedenfor å gå under åpen himmel i bysentra. Kjøpesentrene tilbyr ofte gode vilkår for bilen, med billig parkering under tak, og en varm og tørr handleopplevelse med et stort utvalg butikker på et relativt kompakt og lett tilgjengelig område. Handleopplevelsen, om man kan kalle det det, i bysentra rundt omkring i Norge omtales gjerne i sterk kontrast til kjøpesentrene. Her er det vanskeligere å finne parkering, som kan føre til redusert mobilitet og vilje til å dra til sentrum. Dessuten befinner man seg ofte ute i vær og vind, og i en by som Bergen vil det ofte bety regn.

Ut ifra de samtale jeg har hatt, fremstår det som om Nesttun er i en konkurransesituasjon, og må konkurrere om oppmerksomheten med Lagunen storsenter og Bergen sentrum. Denne konkurransen går ut på å tekkes de *lokale* innbyggerne, altså ikke de som bor i andre bydeler i Bergen. Bybanen frakter passasjerer til begge steder og har gjort tilgangen til disse stedene enklere for mange av beboerne på Nesttun og områdene rundt. Gjennom samtale mine med

flere av informantene, virker det som spesielt forlengelsen av Bybanen til Lagunen Storsenter har medført at mange nå drar dit istedenfor å handle på Nesttun. En informant beskriver det slik:

«Lagunen har masse butikker. Og vi bor jo i Bergen! Det regner ikke inne, vet du. For all del, det er koselig å gå ute på Nesttun når det ikke regner, men på Lagunen går man jo tørrskodd hele tiden»

Det var flere av informantene som ga uttrykk for at Lagunen med sin gratis parkering var veldig attraktivt, men Lagunens attraktivitet fremheves også av dem uten bil. Situasjonen beskrives slik av en informant:

«For meg er det egentlig et enkelt valg, spesielt nå som Bybanen går til Lagunen. Lagunen har flere butikker som jeg ser etter, og det er alltid tørt der. Man gjøre alt fra å kjøpe musikk, til å handle for hele uken der»

Dette understrekes av en annen informant, også han sa at han ikke brukte bil:

«Det er ikke snakk om å gidde å traske rundt i gågaten når jeg kan kjøpe alt jeg kunne tenke meg på Lagunen. Mye bedre mat har de og!»

Et interessant moment var at det var flere som sa at de nå dro til Bergen sentrum oftere enn før i helgene fordi det var enklere å reise med Bybanen sammenlignet med buss. Dette gjaldt både de som ikke bruker bil til daglig og de som oppga at de som regel bruker bil på hverdager. For den siste gruppen var det spesielt viktig at dette medførte at de slapp å ta *buss*. Denne oppfatningen gikk igjen hos flere av de som til daglig brukte bil, og kan illustreres godt med dette sitatet fra en av informantene:

«Jeg kan velge å komme meg kjapt til byen. Det hendte *aldri* at jeg tok bussen til byen, det skjedde ikke, altså. Så sånn sett så velger jeg oftere enn før å bruke kollektivtransport og la bilen stå»

Bybanen har for mange bidratt til endringer i hverdagen og hverdagspraksis. For noen av informantene har dette medført at de har valgt bort Nesttun. Som nevnt, har en av utfordringene til Nesttun vært økt konkurranse som en følge av en oppfattet nærhet til andre steder, men også parkeringsavgifter var et tema som gikk igjen. Rett etter at Bybanen kom til Nesttun ble parkeringsavgiften satt opp, og for mange bidro dette til at de heller valgte å gjøre handlingen sin på Lagunen, eller andre steder, til tross for at de gjennomgående er positive til Nesttun som sted, og handelssentrum. De aller fleste har et stort ønske om at Nesttun skal

kunne bli et mer levende sted. Slik de fleste beskriver situasjonen i dag, er det ikke så mange tilbud som trekker dem dit. Flere nevner at butikkutvalget på Nesttun senter er altfor lite variert, og slik de ser det, tilrettelagt for pensjonister. Dette bidrar til en praktisk orientert bruk av Nesttun sentrum, og i likhet med «outsiderne» benytter flere av «insiderne» ikke området til sosiale formål i utstrakt grad:

«Ja, jeg har følelsen av, i hvert fall da jeg gikk hjemme med ungene i 2008 cirka, at det bare var meg og pensjonistene»

Denne oppfatningen deles av flere informanter, og en mann midt i 20-årene opplever Nesttun sentrum slik:

«Jeg drar gjerne innom Nesttun for å handle av og til, men det er sjelden jeg går på kaféene der. Jeg har ikke så lyst til å sitte der sammen med alle pensjonistene, og drar heller til sentrum for å gjøre sånne ting»

De uttrykker at dette bidrar til et lite levende sentrum på ettermiddag og kveld, og de savner derfor et tilbud som bidrar til å holde Nesttun i gang også på kveldstid.

«En ting som har manglet her en periode er skikkelige spisesteder. Det har vært litt opp og ned. Det tror jeg er viktig å ha for Nesttun. Spisesteder utenom dagkafeer. Å ha noe på kveldstid»

Dette bidrar til en hverdagspraksis blant flere av mine informanter som er dominert av varehandel. Det interessante her, er at det har dukket opp flere kaféer langs gågaten, noen med uteservering. Mine egne observasjoner tilsier at disse stedene brukes flittig, og disse kaféene harmonerer ikke med informantene over sine utsagn om at disse domineres av pensjonister, heller tvert imot. En mulig årsak til dette, er at det finnes et bakeri inne på senteret som tilsynelatende benyttes av mange pensjonister, og at det derfor har oppstått en myte blant disse informantene om at hele området kun er tilrettelagt for dem.

### 5.1.3 Oppsummering

Hverdagen på Nesttun preges for mange av rutiner, enten de pendler frem og tilbake til jobb eller handler inn mat for uken. Det går klart frem at refleksjon rundt hva omgivelsene rundt betyr for informantene ikke står øverst på prioriteringslisten. Det har derfor vært en stor utfordring å få frem synspunktene til informantene som har deltatt, men det det jeg endte opp med var et godt utgangspunkt for videre diskusjon og drøfting.

Som et ledd i drøftingen har jeg forsøkt å presentere forskjellige hverdagslige opplevelser av Bybanen og Nesttun, og løftet frem både de som kan sies å «står på utsiden» som ikke har tilknytning til Nesttun og de «står på innsiden» og har en nærmere tilknytning til stedet, gjennom for eksempel oppvekst eller familie. Ved hjelp av dette praktiske grepet, har jeg forsøkt å få frem litt forskjellige perspektiver på hverdagen på Nesttun. Ved hjelp av denne drøftingen, har jeg diskutert og presentert ulike utfordringer fra hverdagen, som gjerne ellers ikke ville vært veldig synlige i skyggen av «større og viktigere» problematikk. Jeg er overbevist om at dette er viktig i et samfunn hvor det ofte er de som roper høyest som får mest oppmerksomhet, og som blir hørt.

I samtale med informantene mine, kommer det frem at de som ikke har noen særlig tilknytning til Nesttun, ser på stedet som uinteressant og «kjedelig». De omtaler sitt forhold til Nesttun på en veldig pragmatisk måte, og anser det som et sted for praktiske gjøremål. De jobber eller handler der. De benytter Nesttun i liten grad til sosiale formål, selv om det finnes unntak. Det kommer derimot frem hos mange av informantene at transport, både privat og kollektiv, har vært utslagsgivende for hvor de søker jobb, eller har valgt å jobbe. Jeg har derfor argumentert for at transporten her har en form for agens, eller er en rolleinneholder. Dette argumentet baserer jeg på at transportalternativer har påvirket informantene en så stor grad at det har vært utslagsgivende. Det har ikke bare vært et direkte valg av Nesttun og Bybanen i alle tilfeller, men indirekte ved at noen har søkt på jobber i nærheten av robuste transportåre, som eksempelvis Bybanen. Andre har valgt Nesttun på grunn av Bybanen, og trekker særlig frem bekvemmelighet som årsaken til dette. Særlig viktig er det at de slipper å stå i kø, at det er billigere enn å bruke bil, samt at den har mange avganger.

Informantene som har et eksisterende forhold til Nesttun er opptatt av noen av de samme tingene som «outsiderne». For deres hverdag, er Bybanens oppfattede bekvemmelighet en vesentlig faktor. De verdsetter at Bybanens holdeplasser på Nesttun ligger i umiddelbar nærhet til butikker og andre fasiliteter, men denne økte tilgjengeligheten har også sin bakside for Nesttun. Etersom Bybanen har knyttet Nesttun tettere til både Lagunen storsenter og Bergen sentrum, opplever Nesttun en økt konkurranse om informantenes tid og hverdag. For mange, oppleves det som mer bekvemmelig, spesielt med Bergensværet, å dra til Lagunen storsenter. Gratis parkering, større butikkutvalg og skjerming fra vær og vind trekkes her frem som vesentlig faktorer for dette valget. For dem som ikke har bil, har Lagunen blitt enda mer tilgjengelig og attraktivt enn tidligere. Til tross for dette, er det veldig mange som fortsatt har et ønske om å kunne benytte seg av Nesttun oftere, og etterspør et bredere utvalg av butikker

og spisesteder. Her trekkes spesielt tilbudet på kveldstid, eller mangel på sådan, som vesentlig.

I dette kapittelet har jeg også drøftet hvordan sikkerheten rundt Bybanen oppleves, og hvordan den for mange påvirker hverdagspraksis. Dette fremstår som litt overraskende, spesielt med tanke på at Bybanen aldri har vært involvert i ulykker på Nesttun. Det kan derfor virke som det har oppstått en myte om at Bybanen er en sikkerhetsrisiko, spesielt blant dem med barn. Ulykker andre steder trekkes frem som argument for dette, og mange går «rundt og venter på» at det skal skje noe på Nesttun. Flere av informantene som trekker frem sikkerhetsspørsmålet, ser derfor på Bybanen som et hinder for hverdagspraksis på Nesttun.

Fortellingene fra hverdagen blir ofte glemt, eller neglisjert. Dette er gjerne ikke bare fordi de ikke løftes frem, men fordi de som opplever og erfarer denne hverdagen ikke «roper høyt nok», eller oppfatter det slik at de ikke har noe å bidra med. Ved å ikke studere hverdagen, risikerer vi å gå glipp av verdifull innsikt i de hverdagslige rommene, hverdagslig praksis og hverdagslige hendelser. For geografer vil det derfor være vanskelig å virkelig forstå hvordan sosial og kulturell geografi fungerer i praksis. Dessuten er det disse menneskene som opplever konsekvensene av beslutninger som tas på et politisk nivå, og det kan argumenteres for at det burde være større interesse for å få frem hvordan disse beslutningene oppleves på et grunnleggende hverdagslig nivå. Gjennom å lytte til fortellingene fra hverdagen, kan vi oppnå større innsikt i om og hvordan forandringer i omgivelsene våre påvirker oss. Kanskje kan denne innsikten til og med informere beslutningstakere, slik at de beslutningene som tas i større grad kan baseres på det levde liv.

## 6 Konklusjon

I de foregående kapitlene har jeg drøftet samtalene jeg har hatt med mine informanter, med det formål å analysere dem. I dette kapitlet ønsker jeg belyse problemstillingene som innleder denne oppgaven ved hjelp av funnene fra drøftingen, og koble disse til det teoretiske grunnlaget for oppgaven.

Hovedmålet i denne oppgaven har vært å få innsikt i hvordan stedet Nesttun forstås i sammenheng med Bybanen, og hvordan menneskers hverdag har blitt påvirket av Bybanens utbygging og ankomst til Nesttun. Hvordan dens fysiske endringer har påvirket «sense of place» blant informantene mine, og hvordan deres følelser informerer denne. Det er viktig å understreke at eventuelle funn i denne oppgaven kun er basert på samtalene med mine informanter og det teoretiske grunnlaget til oppgaven.

Utgangspunktet for denne oppgaven er at hverdagen vår består av steder og rom som vi ikke tenker så mye over, men som er viktige både for individet, men også for at samfunnet vårt skal fungere. Horton og Kraftl (2014) argumenterer for at det hverdagslige blir oversett, og at vi derfor går glipp av veldig mye av den innsikten man behøver for å kunne si noe om hvordan «de store» og «viktige» temaene som økonomi, landskap og politikk påvirker oss.

De hverdagslige rommene, praksisene og hendelsene forsvinner i skyggen til disse temaene, selv om det er *her det meste skjer*. I samtale med flere av informantene mine, får jeg inntrykk av at mange føler at deres hverdag ikke er vesentlig, og de reflekterer sjelden over dens viktighet. Kanskje er dette som en følge av at det sjelden er denne typen kunnskap som fremheves som viktig. Det som fremkommer i de fleste tilfeller blant mine informanter er at de har en mening, men at den ligger godt gjemt. De hverdagslige rommene oppfattes som bakgrunn, sammen med den praksisen som foregår i de samme rommene.

De følgende underkapitlene vil ta for seg drøftingen av problemstillingene, sett opp mot det teoretiske rammeverket. Jeg ønsker også å komme med noen overordnede tanker om problemstillingene, sett i lys av empiri og teori. Jeg ønsker ikke å konkludere, men heller utforske og belyse problemstillingene ved hjelp av dette.

## 6.1 Utredning av problemstillingene

- i. Hvilke meninger finnes det om Bybanen og Nesttun, på hvilke måter påvirker disse meningene forestillinger om sted, og hvilke følelser vekker Bybanen og Nesttun hos de som bruker Bybanen og ferdes på Nesttun?

Denne problemstillingen var et viktig utgangspunkt for å utforske forholdet mellom det fysiske, sense of place og følelser. I de foregående kapitlene har det blitt gjort et forsøk på å analysere empirien, med inspirasjon fra teorigrunnet. Meningene knyttet til Bybanen og Nesttun er mange og varierte. Det er vanskelig å sette søkelyset på noe konkret, men gjennom drøftingen av empirien mener jeg at disse meningene kan ses i sammenheng med symboler og semiotikk. Det er her viktig å huske på at de fortellingene som viderefremmes av mine informanter gjennom språk kun er deres egne subjektive fortellinger og hverdag. Det er derfor en *re-representasjon* som formidles, slik Aase og Fossåskaret (2007) poengterer. Gjennom språket, formidles informantenes meninger som symboler eller merkelapper (Chandler, 2007). Disse er hverdagens ulike bestanddeler, og i denne konteksten har jeg forsøkt å finne de merkelappene som knyttes til Bybanen og Nesttun. Merkelappene har vært mange og varierte, og her trekkes det frem alt fra farger og storby, til politikk og nostalgi. Det viser seg at de informantene uten tilknytning til Nesttun ofte har meninger som kan virke mer overfladiske. Tilsynelatende har de ikke det erfaringsgrunnet som behøves for å danne seg en mening utover det mer fysiske, eller førsteinntrykket. De fremstiller Nesttun som et «non-place» (Augé, 1995), et sted uten særpreg og identitet. For dem var det Bybanen og førsteinntrykkene av Nesttun som informerte deres «sense of place» på grunn av mangel på minner og opplevelser. I motsetning til de med tilknytning til Nesttun, hadde ikke disse informantene et utpreget følelsesmessig forhold til stedet, og det kom til uttrykk at dette var viktig for flere for at de skulle knytte seg til og like et sted.

Meningene til disse informantene var også i stor grad preget av forestillinger de hadde på forhånd. Disse informantene hadde sjelden besøkt Nesttun tidligere, og de bar med seg både individuelle og kollektive stedsmyter (Shields, 1991) som et resultat av samtaler med venner og familie. Deres meninger om Nesttun var altså i stor grad informert av dette sammenlignet med de som hadde en sterkere tilknytning.

Det kan argumenteres for at mine informanter har et utpreget positivt forhold til Bybanen som et resultat av at deres meninger nettopp er basert på førsteinntrykk. Bybanen bidro også til



deres meninger knyttet til Nesttun, og for mange gjorde dette at Nesttun fremsto som mer positivt og moderne.

I motsetning til de informantene uten tilknytning til Nesttun, var følelser og minner mye viktigere i deres forestillinger omkring Nesttun og Bybanen. De knytter positive følelser til stedet, noe som kommer til syne affektivt i samtalene gjennom kroppsspråk og tonefall. Selv om det er flere som innrømmer at de syns Nesttun sentrum ikke er særlig spenstig *fysisk*, trekker de frem sterke minner som det viktigste. Minner sammen med familien virker særlig avgjørende for mange, særlig de fra barndommen. Dette bidrar til en slags «felles forståelse» om at Nesttun er et bra sted for barn og familier.

Selv om de fleste informantene uttrykker positive følelser knyttet til Nesttun og Bybanen, er det noen som føler stikk motsatt. For dem er det nostalgien som danner grunnlaget for deres «sense of place». Minner og opplevelser fra barndommen er det som «er» Nesttun, og de opplever at Bybanen og endringene den har ført med seg har ødelagt dette minnet. Denne nostalgien er så altoppslukende at selv fortellinger om positive minner preges av affektive trekk som et aggressivt toneleie.

## ii. Hvordan påvirker Bybanen hverdagspraksis på Nesttun, og hvorfor?

Et av hovedmålene med denne oppgaven har vært å utforske hverdagspraksis, og Bybanens påvirkning på denne. Noen vil gjerne hevde at hverdagen er kjedelig, og uinteressant å undersøke, men jeg har i denne oppgaven argumentert for at hverdagen er viktig og interessant fordi det er her mesteparten av tiden vår blir brukt, og det er i hverdagen resultatene av politiske beslutninger utspiller seg.

Jeg har hatt som utgangspunkt at Bybanen er en rolleinnhaver, både i konstruksjonen av sted og i hverdagen. Gjennom feltarbeidet har jeg undersøkt om dette stemmer overens med virkeligheten til informantene. Bybanen har stor innflytelse på deres hverdagspraksis, ettersom det i mange tilfeller er en av hovedårsakene til at de befinner seg på Nesttun i utgangspunktet. Flere av informantene uten nær tilknytning til Nesttun jobber der fordi de har vært på utkikk etter en jobb i nærheten av godt utbygd kollektivtransport, og mange ønsker heller ikke å stå i kø når de pendler. For dem er derfor Bybanen en stor del av deres hverdagspraksis i forbindelse med pendling til og fra jobb. Deres forhold til Nesttun er derfor i stor grad praktisk, ettersom de aller fleste ikke har noen tilknytning til Nesttun utenom jobb. Dette medfører derfor at Bybanen relativt sett spiller en langt større rolle for deres

hverdagspraksis på Nesttun enn den gjør for dem som har en sterkere tilknytning, og flere grunner til å være på Nesttun. Det er vanskelig å skulle konkludere med en slags universell hverdagspraksis for Nesttun, men jeg mener at det vil være rimelig å konkludere med, i hvert fall argumentere for, at disse perspektivene er interessante, og at det er formålstjenlig å vite hvordan pendlere forholder seg til omgivelsene, og hva det er som påvirker deres hverdag. Som jeg har argumentert for tidligere, er det i hverdagslivet politiske beslutninger merkes best. Dessuten er kunnskap om hverdagslivet også viktig å for at vi skal kunne få økt innsikt i, og forstå hvordan sosial og kulturell geografi fungerer i det levde liv, ikke bare teoretisk, som Horton og Kraftl også argumenterer for (2014).

For informantene som har en sterkere tilknytning til Nesttun, er bildet av deres hverdagspraksis litt mer komplisert og nyansert. Bybanen er for dem også en vesentlig faktor i hverdagspraksis, hvor en opplevd bekvemmelighet spiller en rolle for noen. Det er derimot andre sider ved Bybanen som påvirker deres hverdagspraksis, og dreier den bort fra Nesttun. Fordi Bybanen knytter Nesttun tettere til andre steder i Bergen, har den bidratt til at enkelte av informantene drar andre steder for å handle og spise. Dette mener jeg er en stor utfordring for Nesttun sentrum, noe jeg mener bidrar til å styrke argumentet om at kunnskap om hverdagen er viktig for å informere politiske beslutninger og planprosesser. Argumentene som trekkes frem av informantene er blant annet:

- Lagunen storsenter har et bredere utvalg av butikker og spisesteder, og det er derfor mer attraktivt å dra der enn til Nesttun
- Dårlig vær fører til at Nesttun velges bort til fordel for kjøpesentre
- Gratis parkering ved Lagunen storsenter er vesentlig for dem som bruker bil
- Mangel på tilbud kveldstid fører til at Nesttun velges bort til fordel for Bergen sentrum, og det er vesentlig lettere å komme seg dit nå enn før Bybanen

Det som overrasket meg mest i forbindelse med hverdagspraksis, er hvor påvirket mange av informantene er av tanker rundt sikkerhet i gågaten, eller en oppfattet mangel på sikkerhet. Som jeg har drøftet tidligere, har det aldri vært ulykker i gågaten som involverer Bybanen, men allikevel er det mange som oppfatter Bybanen som en trussel. Dette påvirker flere i negativ grad, og medfører at noen velger bort Nesttun sentrum, spesielt de som har barn. Det kan konkluderes med at for dem har Bybanen hatt en stor påvirkning på hverdagspraksis på Nesttun, og skremt dem bort. Dette er verdifull kunnskap, og er en av hovedårsakene til at det er viktig å studere hverdagen, og understreker Horton og Kraftl (2014) sitt argument om at det

krever innsikt i hverdagen for å vite om hverdagslige rom kan virke ekskluderende og problematiske. Dette er vesentlig for å kunne vite hvordan man kan skape inkluderende rom. Dette er viktig kunnskap som utfordrer vårt eget syn på rom og menneskene som bruker dem, Selv om gågaten kan oppfattes som sikker og uproblematisk, er den ikke det for alle.

## Figurliste

FIGUR 1: FOTO AV NESTTUN SENTRUM PÅ 1960-TALLET. (HENTET FRA <a href="http://BERGEN-SPORVEIS-HISTORIE.ORIGO.NO">HTTP://BERGEN-SPORVEIS-HISTORIE.ORIGO.NO</a> ).....	2
FIGUR 2 FOTO AV NESTTUN SENTRUM (HENTET FRA <a href="http://KART.GULESIDER.NO">KART.GULESIDER.NO</a> ).....	3
FIGUR 3 BYGGINGEN AV FANTOFT HOLDEPLASS, MED TILHØRENDE STUDENTBOLIGER ( <a href="https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Fantoft_holdeplass.jpg">HTTPS://COMMONS.WIKIMEDIA.ORG/WIKI/FILE:FANTOFT_HOLDEPLASS.JPG</a> ) FOTO: ALASDAIR MCLELLAN .....	4
FIGUR 4 ØSTRE NESTTUNVEG, MED HOLDEPLASS FOR BYBANE. FOTO: RUNE JENSSEN (BILDE HENTET FRA <a href="http://bib.origo.no/-/image/show/2453672_-06-2013-183">HTTP://BIB.ORIGO.NO/-/IMAGE/SHOW/2453672_-06-2013-183</a> ) .....	72

## Referanser

- Aase, T. H., & Fossåskaret, E. (2007). *Skapte virkeligheter: Kvalitativt orientert metode*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Agnew, J. A. (1987). *Place and Politics*. Winchester: Allen & Unwin, Inc.
- Andersen, E. E. (2013, November 9). *Bergens Tidende*. Hentet fra <http://www.bt.no/btmeneringer/debatt/Banen-ma-i-tunnel-248278b.html>
- Aoki, D. S. (2004, 2 1). True Love Stories. *Cultural Studies - Critical Methodologies*, ss. 97-111.
- Augé, M. (1995). *Non-places: Introduction to an anthropology of super-modernity*. London: Verso.
- Barthes, R. (1977). *Image Music Text*. London: Fontana Press.
- Berg, N. G., & Dale, B. (2004). Sted - begreper og teorier. I N. G. Berg, B. Dale, H. K. Lysgård, & A. Løfgren, *Mennesker, steder og regionale endringer* (ss. 39-60). Trondheim: Tapir Akademisk Forlag.
- Berg, N. G., Dale, B., Førde, A., & Kramvig, B. (2013). Introduksjon: Metodologiske utfordringer i stedsanalyser. I A. Førde, B. Kramvig, N. G. Berg, & B. Dale, *Å finne sted* (ss. 9-22). Trondheim: Akademika forlag.
- Bergen byarkiv. (2009, Januar 25). *Bergenbyarkiv.no*. Hentet fra <http://www.bergenbyarkiv.no/bergenbyleksikon/arkiv/1424266>
- Bergen byarkiv. (2009a, Januar 25). *Bergenbyarkiv.no*. Hentet fra <http://www.bergenbyarkiv.no/bergenbyleksikon/arkiv/1423718>
- Bergen kommune. (2004, Desember). *Docplayer: Reguleringsplan for Nesttun sentrum*. Bergen: Bergen kommune. Hentet fra Docplayer: <http://docplayer.me/50687805-Reguleringsplan-for-nesttun-sentrum.html>
- Bergen kommune. (2008). *Bergen kommune*. Hentet fra [https://www.bergen.kommune.no/bk/multimedia/archive/00011/Brosjyre\\_om\\_Bybane\\_n\\_11869a.pdf](https://www.bergen.kommune.no/bk/multimedia/archive/00011/Brosjyre_om_Bybane_n_11869a.pdf)

- Bergen kommune. (2017, Mai 16). *Bergen kommune*. Hentet fra [http://www3.bergen.kommune.no/BKSAK\\_filer/bksak/2017/BEBY/2017236072-6877085.pdf](http://www3.bergen.kommune.no/BKSAK_filer/bksak/2017/BEBY/2017236072-6877085.pdf)
- Bergen kommune, Bergen byarkiv. (2013, Mai 8). *Fana (bydel og tidligere kommune)*. Hentet fra Bergenbyarkiv.no: <http://www.bergenbyarkiv.no/bergenbyleksikon/arkiv/14353379?s=Fana%20bydel%20og%20tidligere%20kommune>
- Butler, R., & Parr, H. (1999). *Mind and Body Spaces: Geographies of Illness, Impairment and Disability*. London & New York: Routledge.
- Bærenholdt, J., Haldrup, M., Larsen, J., & Urry, J. (2004). *Performing tourist places*. Alershot: Ashgate Publishing Ltd.
- Bøe, E. B. (2014, April 22). *Bergens Tidende*. Hentet fra <http://www.bt.no/btmeninger/kronikk/Bybanen-er-bra-for-Bryggen-276140b.html>
- Chandler, D. (2007). *Semiotics: the basics*. London: Routledge.
- Clifford, N., French, S., & Valentine, G. (2010). Getting started in Geographical Research: how this book can help. I N. Clifford, S. French, & G. Valentine, *Key methods in Geography*. Thousand Oaks: SAGE.
- Cloke, P., Philo, C., & Sadler, D. (1991). *Approaching Human Geography. An Introduction to Contemporary Theoretical Debates*. London: Paul Chapman.
- Cope, M. (2010). Coding Qualitative Data. I I. Hay, *Qualitative Research Methods in Human Geography*. Oxford: Oxford University Press.
- Crang, M., & Thrift, N. J. (2000). *Thinking Space*. London: Routledge.
- Czarniawska, B. (2005). *Narratives in Social Science Research*. London: SAGE Publications Ltd.
- Davidson, J., & Milligan, C. (2004). Embodying emotion sensing space: introducing emotional geographies. *Social & Cultural Geography*, ss. 523-532.

- Davidson, J., & Smith, M. (2009). Emotional Geographies. I R. Kitchin, & N. Thrift, *International Encyclopedia of Human Geography* (ss. 440-446). Amsterdam: Elsevier Ltd.
- Dewsbury, J. (2009). Affect. I R. Kitchin, & N. Thrift, *International Encyclopedia of Human Geography* (ss. 20-24). Amsterdam: Elsevier Ltd. Hentet fra <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/B9780080449104009172>
- Dowling, R. (2010). Power, Subjectivity, and Ethics in Qualitative Research. I I. Hay, *Qualitative Research Methods in Human Geography* (ss. 26-39). Oxford: Oxford University Press.
- Duncan, J. S., & Ley, D. (1993). *Place/Culture/Representation*. Abingdon: Routledge.
- Dunn, K. (2010). "Doing" Qualitative Researchj in Human Geography. I I. Hay, *Qualitative research methods in Human Geography* (ss. 99-138). Don Mills: Oxford University Press Canada.
- Dwyer, C. (1999, Januar 1). Contradictions of community: questions of identity for young British Muslim women. *Environment and Planning A*, ss. 56-68.
- Entrikin, J. N. (1991). *The Betweenness of Place: Towards a Geography of Modernity*. Baltimore: The Johns Hopkins University Press.
- Eyles, J. (1989). The geography of everyday life. I D. Gregory, & R. Walford, *Horizons in Human Geography* (ss. 102-117). London: Macmillan.
- Fosse, C., & Olsvoll, I. L. (2013, Oktober 17). *Bergensavisen*. Hentet 4 13, 2018 fra Slik skjedde dødsulykken på Bybanen: <https://www.ba.no/nyheter/slik-skjedde-dodsulykken-pa-bybanen/s/1-41-6926443>
- Greco, M., & Stenner, P. (2008). Introduction: emotion and social science. I M. Greco, & P. Stenner, *Emotions: A social science reader* (ss. 1-24). London: Routledge.
- Grønmo, S. (2004). *Samfunnsvitenskaplige metoder*. Bergen: Fagbokforlaget.
- Hansen, F., & Simonsen, K. (2007). *Geografiens videnskapsteori*. Frederiksberg: Roskile Universitetsforlag.

- Hidle, K. (2004). *Migrasjon og stedsmyte - Sted, migrasjonserfaringer og romlige forståelser i Kristiansand*. Bergen: Universitetet i Bergen.
- Hjemdahl, K. M. (2003). History as a Cultural Playground. *Ethnologia Europea*, ss. 105-124.
- Holloway, L., & Hubbard, P. (2001). *People and place, the extraordinary geographies of everyday life*. Harlow: Prentice Hall.
- Holte, M. A. (2013, Oktober 19). *nrk.no*. Hentet fra 58 smell siden Bybanen åpnet: <https://www.nrk.no/hordaland/58-smell-pa-bybanen-siden-apningen-1.11307241>
- Hopen, H. (2014). *Vurdering av trafikk og tilgjengelighet med bybane i tunnel gjennom sentrum kombinert med alternativ 3 i Sandviken med forlengt Fløyfjellstunnel*. Norconsult. Bergen: Norconsult. Hentet fra [http://bergensprogrammet.no/wp-content/uploads/2014/01/Notat\\_trafikkvurderinger\\_alt2A\\_3B\\_20140318.pdf](http://bergensprogrammet.no/wp-content/uploads/2014/01/Notat_trafikkvurderinger_alt2A_3B_20140318.pdf)
- Hordaland fylkeskommune. (2009). *Fremtidig bybanenett i Bergensområdet*. Bergen: Hordaland fylkeskommune. Hentet fra [http://bergensprogrammet.no/wp-content/uploads/2014/11/ra5011567\\_bybanenett\\_sluttrapport\\_11\\_18-12-09\\_normal.pdf](http://bergensprogrammet.no/wp-content/uploads/2014/11/ra5011567_bybanenett_sluttrapport_11_18-12-09_normal.pdf)
- Hordaland fylkeskommune. (2012, Desember 12). *Hordaland fylkeskommune*. Hentet fra <http://www.hordaland.no/globalassets/for-hfk/veg-og-transport/regional-transportplan-hordaland-2013-2024n.pdf>
- Hordaland fylkeskommune. (2014, September). *Hordaland fylkeskommune*. Hentet fra [http://www.hordaland.no/globalassets/for-hfk/plan-og-planarbeid/regionale-planar/a4\\_klimaplan14-30\\_web-bokmerke-og-navigasjon.pdf](http://www.hordaland.no/globalassets/for-hfk/plan-og-planarbeid/regionale-planar/a4_klimaplan14-30_web-bokmerke-og-navigasjon.pdf)
- Hordaland fylkeskommune. (2017, Februar 2). *Hordaland fylkeskommune*. Hentet fra [http://www.hordaland.no/globalassets/for-hfk/plan-og-planarbeid/regionale-planar-under-arbeid/20\\_2\\_2017\\_avgrensa\\_hoyring.pdf](http://www.hordaland.no/globalassets/for-hfk/plan-og-planarbeid/regionale-planar-under-arbeid/20_2_2017_avgrensa_hoyring.pdf)
- Horton, J., & Kraftl, P. (2014). *Cultural Geographies: An introduction*. London: Routledge.
- Hrelja, R., Hansson, L., Richardson, T., Svensson, T., Lissandrello, E., Næss, P., . . . Longva, F. (2013). *Innovations for sustainable public transport: Experiences and challenges in the Scandinavian countries*. Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut. Hentet fra <https://www.vti.se/sv/sysblocksroot/forskningsomraden/planerings--och->



beslutsprocesser/nordisk-kollektivtrafik/workshop-2/innovations-for-public-transport.pdf

- Indahl, T. (2013, November 7). *Bergens Tidende*. Hentet fra <http://www.bt.no/btmeninger/kronikk/Historisk-sentrum-i-fare-248441b.html>
- Jackson, M. (1996). Introduction: Phenomenology, Radical Empiricism, and Anthropological Critique. I M. Jackson, *Things as they are. New Directions in Phenomenological Anthropology*. (ss. 1-50). Bloomington & Indianapolis: Indiana University Press.
- Järvinen, M. (2005). Interview i en interaktionistisk begrepsramme. I M. Järvinen, & N. Mik-Meyer, *Kvalitative Metoder I Et Interaktionistisk Perspektiv* (ss. 27-48). København: Hans Reitzek.
- Knudsen, K., & Nedkvitne, S. (2014, Oktober 21). *nrk.no*. Hentet fra Bybanen i Bergen følges av ulykker: <https://www.nrk.no/hordaland/kraftig-okning-i-antall-ulykker-pa-bybanen-1.11997352>
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet. (2015a, Juni 12). *Regjeringen.no*. Hentet fra [https://www.regjeringen.no/contentassets/2f826bdf1ef342d5a917699e8432ca11/nasjonale\\_forventninger\\_bm\\_ny.pdf](https://www.regjeringen.no/contentassets/2f826bdf1ef342d5a917699e8432ca11/nasjonale_forventninger_bm_ny.pdf)
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet. (2015b, Juni 12). *Regjeringen.no*. Hentet fra <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/nasjonale-forventninger-til-regional-og-kommunal-planlegging/id2416681/>
- Kvile, G. (2013, November 17). *Eierene vil ikke ha Bybanen inn i senteret*. Hentet fra Bergensavisen: <https://www.ba.no/nyheter/eierene-vil-ikke-ha-bybanen-inn-i-senteret/s/1-41-6988404>
- Lefebvre, H. (1988). Toward a Leftist cultural politics: remarks occasioned by the centenary of Marx's death. I C. Nelson, & L. Grossberg, *Marxism and the Interpretation of Culture* (ss. 75-88). Urbana, IL: University of Illinois Press.
- Loftsgarden, T., Aarhaug, J., & Hanssen, J. U. (2011). *Endringer i dagens skatte- og avgiftssystem som kan stimulere til miljøvennlig transport*. Transportøkonomisk institutt. Oslo: Transportøkonomisk institutt. Hentet fra <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=16855>

- Longhurst, R. (2010). Semi-structured Interviews and Focus Groups. I N. Clifford, S. French, & G. Valentine, *Key Methods in Geography* (ss. 103-115). London: SAGE Publications Ltd.
- Lysgård, H. K. (2007). Regioner som forestilte fellesskap - hvordan og hvorfor? *Heimen*(2), ss. 85-95.
- Nilsen, I. (2013, 08 13). Vil ha Bybane-gjerder i gågaten på Nesttun. Bergen, Hordaland, Norge. Hentet fra <https://www.fanaposten.no/nyheter/vil-ha-bybane-gjerder-i-gagaten-pa-nesttun/lgcmmh!8ef9e7b6833d4d03a9460775c0f02e43/>
- Perri, G., & Bellamy, C. (2012). *Principles of Methodology: Research Design in Social Science*. Sage.
- Sack, R. D. (1997). Relational Framework. I R. D. Sack, *Homo Geographicus* (ss. 27-126). Baltimore & London: John Hopkins University Press.
- Seamon, D. (1979). *A Geography of the Lifeworld: Movement, Rest and Encounter*. London: Croom Helm.
- Seamon, D. (2000). *Environment*. Hentet fra Environment and Architecture: [http://www.arch.ksu.edu/seamon/articles/2000\\_phenomenology\\_review.htm](http://www.arch.ksu.edu/seamon/articles/2000_phenomenology_review.htm)
- Seamon, D. (2018). *Life Takes Place*. New York: Routledge.
- Seigworth, G. (2000). Banality for cultural studies. *Cultural Studies*, 227-268.
- Shamai, S. (1991). Sense of place: an empirical measurement. *Geoforum*, ss. 347-358. Hentet fra <http://www.sciencedirect.com/science/journal/00167185/22/3>
- Sheller, M. (2004). Automotive Emotions: Feeling the Car. *Theory, Culture & Society*, ss. 221-242. Hentet fra <http://tcs.sagepub.com/content/21/4-5/221.refs.html>
- Shields, R. (1991). The true north strong and free. I R. Shields, *Places on the Margin: Alternative geographies of modernity* (ss. 162-206). London: Routledge.
- Simonsen, K. (1996, Desember 1). What kind of space in what kind of social theory? *Progress in Human Geography*, ss. 494-512.

- Simonsen, K. (2012). In quest of a new humanism: Embodiment, experience and phenomenology as critical geograpy. *Progress in Human Geography*, ss. 10-26. Hentet fra <http://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/0309132512467573>
- Statens vegvesen. (2017, Mai 11). *Statens vegvesen*. Hentet fra [http://www.vegvesen.no/\\_attachment/1855080/binary/1181755?fast\\_title=Forslag+til+byvekstavtale+med+Bergen+og+Hordaland+11.+mai+2017.pdf](http://www.vegvesen.no/_attachment/1855080/binary/1181755?fast_title=Forslag+til+byvekstavtale+med+Bergen+og+Hordaland+11.+mai+2017.pdf)
- Thien, D. (2005). After or beyond feeling? A consideration of affect and emotion in geography. *Area*, ss. 450-454. Hentet fra <http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/j.1475-4762.2005.00643a.x/full>
- Thrift, N. (2007). *Non-Representational Theories: Space/Politics/Affect*. London: Routledge.
- Thrift, N. (2009). Non-representational theory. I R. Johnston, D. Gregory, G. Pratt, & M. Watts, *The Dictionary of Human Geography*. Oxford: Blackwell.
- Valestrand, H., & Gerrard, S. (2013). Nåtidige stedskonstruksjoner, fortid og kollektive minner. I A. Førde, B. Kramvig, N. G. Berg, & B. Dale, *Å finne sted: Metodologiske perspektiver i stedsanalyser* (ss. 173-187). Trondheim: Akademika.
- Winchester, H. P., & Rofo, M. W. (2010). Qualitative Research and Its Place in Human Geography. I I. Hay, *Qualitative Research Methods in Human Geography* (ss. 3-25). Ontario: Oxford University Press.