

Veien til byen

– En sosiologisk studie av trikken som stedsmarkør

Martin Nerhagen



Masteroppgave i sosiologi, Institutt for sosiologi og
samfunnsgeografi

UNIVERSITETET I OSLO

14 september 2007

Forord

Jeg vil rette en stor takk til de ansatte i OsloTrikken som har vært behjelpelige med svar på tekniske spørsmål. Dette gjelde spesielt min kontaktperson i OsloTrikken Helge Gidske Naper, som utlyste dette prosjektet, skaffet meg en kontor plass på OsloTrikken, og hjalp meg i gang med de første skrittene. Deretter tok Merete Godø over Helges rolle, bidro med solide kunnskaper om trikk og kollektivtransport, og leste korrektur. Takk også til Ivar Kufås for gode innspill og korrekturlesing.

Jeg vil takke min veileder Oddrun Sæter for hjelp til å holde meg på rett spor gjennom hele skriveprosessen, slik at jeg ikke kjørte feil vei i penseovergangene. Også for gode tips til angrepsvinkler på trikkens fenomenologiske univers.

Takk til alle informantene som hadde tid og lyst til å stille til intervju.

Og sist, men ikke minst vil jeg takke min kjære Bettina som har gjort det vanskelig for meg underveis ved å konstant stille meg kritiske spørsmål, noe som gjorde at jeg var nødt til å tenke meg om både to og tre ganger.

Sammendrag

4. september 2002 vedtok styret i Oslo Sporveier nedleggelse av Kjelsåstrikken, og at passasjerene på strekningen i stedet skulle klare seg med matebusser frem til T-baneringen åpner sommeren 2006.

Dette var resultat av at trikkelinjen Storo–Kjelsås hadde et vedlikeholdsetterslep som gjorde videre drift sikkerhetsmessig uforsvarlig og som ville gi store utgifter å få rettet opp. I lokalbefolkningen haglet protestene, og det ble opprettet en aksjonsgruppe med formål å forhindre nedleggelse, *Folkeaksjonen for Kjelsåstrikken*. Nøyaktig to år etter nedleggelsen, 22. november 2004, ble trikkelinjen gjenåpnet, til stor begeistring for de fleste innbyggerne på Grefsen og Kjelsås.

Jeg stiller følgende to overordnede spørsmål i denne studien:

- Hvorfor kjempet lokalbefolkningen på Kjelsås og Grefsen så hardt for trikkelinjen?
- Hvilke ulike funksjoner har Kjelsåstrikken og trikken i Oslo for øvrig for brukerne?

Oslo har hatt trikk siden slutten på 1800-tallet, og noe som er med på å markere begynnelsen på byens moderne historie. Den relativt lange historien skiller trikken fra buss og T-bane i Oslo. Den er en markør for urbanitet og storby. Oslo trikken er først og fremst konsentrert rundt bykjernen, men linjenettet strekker seg også til byens utkanter.

Jeg har i denne studien et fenomenologisk utgangspunkt, og datamaterialet er samlet inn ved hjelp av intervjuer med ni informanter fra lokalbefolkningen på Kjelsås – først og fremst deltakere i aksjonen – og ansatte i Trikken. Beskrivelse fra intervjuene brukes som en ramme rundt hverdagslivets levde rom.

Studien er sammensatt av flere teoretiske perspektiver, men tar hovedsakelig utgangspunkt en kombinasjon av samfunnsgeografen E. Relphs begrep *stedsidentitet*, Dag Østerbergs begrep *sosiomaterie*, og Doreen Masseys teori om *grenser*.

Disse munner ut i en analyse som dreier seg om samspillet mellom materiell og sted, hvilken sosial betydning trikken som artefakt har for et steds selvbilde, og hvilke identiteter dette skaper hos brukerne av stedet. Et sentralt funn i denne forbindelse er at nedleggelsen av trikken skapte et gap – både geografisk og mentalt

– mellom de aktuelle stedene og det som anses som sentrum av Oslo. Disse funnene knyttes videre opp i en undersøkelse av økologiske effekter i forhold til transport, der kollektivtransport – først og fremst trikk – settes opp mot privat transport.

Deretter settes fokus på selve debatten som foregikk rundt kollektivspørsmålet i Oslo. Dette ses i lys av ulike perspektiver på makt, men hvor dette også bindes til stedsidentitet. Politikk og hverdagsliv var vevd tett sammen i denne saken.

Til slutt veves funnene i studien inn i en diskusjon om trikkens funksjonelle, estetiske og emosjonelle egenskaper. Flere europeiske byer har de siste årene opplevd en trikkerenessanse, noe som også har fått konsekvenser for hvordan det tenkes og planlegges rundt Oslo trikken.

Sentrale funn i denne studien er at trikken som kollektivt fremkomstmiddel spiller en viktig dagligdags og praktisk rolle i folks liv, men har også emosjonelle, sosiale og metaforiske betydninger. Den er markør for urbanitet, har et poetisk og lokalpatriotisk tilsnitt, fungerer som møteplass, og står som et markant symbol på miljøvennlighet.

Innhold

Kapittel 1	
Barndommens trikk	7
Kjelsås og Grefsen	8
Forskningsspørsmål og disposisjon	10
Oppgavens oppbygging.....	11
Kapittel 2	
Begrepsavklaringer og foreliggende litteratur	13
Steders identitet.....	13
Steders dynamikk.....	15
Lokalsamfunnets motstandsdyktighet.....	16
Sosio-materiell fortetning.....	16
Trikkens symbolikk.....	17
Estetisering	18
Kapittel 3	
Metode	20
Om utvalget	20
Intervjuene	21
Intervjuguidene.....	22
Etikk og anonymisering.....	23
Intervjupersonene.....	24
Annen innhenting av data.....	25
Passasjertellinger.....	26
Forskningens kvalitet	26
Troverdighet	27
Bekreftbarhet	27
Overførbarhet	27
Analysemetode.....	28
Kapittel 4	
Tilbudet på Kjelsåslinjen	29
Oslotrikken	29
Mobilitet og bærekraft	32
Passasjerutviklingen.....	33
Årsaker til økte passasjertall.....	36
Misnøye med kollektivtilbudet.....	38

Kapittel 5	
Kjelsåstrikken og stedsidentitet	40
Hva er et sted?.....	40
Rammer, aktiviteter, mening	41
Velforeninger og naboskap.....	42
Materiell og emosjon	43
Grenser	44
Sted eller beliggenhet?.....	45
Grenseløshet	46
Kollektiv bevissthet.....	47
Insidens og outsidens	48
Historie og identitet.....	49
Stedsfortellinger	50
I gråsonen mellom det urbane og det grigrendte.....	52
Osloregionen.....	53
Grend eller drabantby?.....	54
Harryfaktor	56
Legitim kultur.....	57
Paradokset.....	57
Kontinuitet.....	58
Trikken som møteplass?	59
Skueplass	60
Gjenkjenning	61
Intimsone	61
Institusjoner.....	63
Poesi og hverdagsliv	66
Nostalgi.....	67
Metaforer og flanørisme	68
«Byens sjel».....	69
Spor i byen.....	70
Følelser og framskritt.....	70
Kapittel 6	
Transport og miljø	73
Privat eller kollektivt?	73
Frihet	74
Forurensing.....	75
Bruk av rom og tid	78
Paternalisme og borgerrettigheter	79
Kapittel 7	
Debatt og aksjonisme på bydelsnivå	81
To typer prosesser	81
Aktørene i debatten	82
Folkeaksjonen for Kjelsåstrikken – en vellykket aksjon.....	83
Aksjonene	84
Aksjoners mål.....	84
Makt og interesser	85

Protestbevegelser.....	86
Et amerikansk bilbykonsept?.....	87
Individualisme og bensinpriser	88
Sporveisstyret og Oslo Kommune	88
Utdrag fra mediedebatten	89
Besparelser og bussdrift.....	90
Endelig nedleggelse	91
Folkeaksjonen i media	92
Gjenåpning.....	93

Kapittel 8

Mellom estetikk og funksjonalitet.....	94
Strøkgater	94
By i endring	96
Overvåking, konsum og gentrifisering	96
Estetisk forbruk.....	98
Inspirasjon fra Europa.....	99
Trikken, et kulturelt symbol?.....	100
Tjenesteproduksjon	100
Et mobilt stedssymbol.....	102
Kollektivtransport som utjevningstrategi?	102
Stedsstatus	103
Trikken i klassesamfunnet	104
Kvaliteten på kollektivtilbudet	106
Binder byen sammen.....	107
Økologisk mote	108
Forbruk.....	108

Kapittel 9

Trikkebyen Oslo	110
Trikken er tilbake, men hva nå?.....	113

Litteratur.....	114
-----------------	-----

Barndommens trikk

Jeg har et minne der jeg som fire-fem-åring, sammen med faren min gikk opp trappene fra den dunkle undergrunnen på Jernbanetorget i Oslo. Vi hadde tatt t-banen til sentrum, noe som var temmelig fascinerende for en pøse som hadde startet sin oppvekst i mer landlige omgivelser. Vi steg opp i dagslyset, og ut i byens larm og kaos. Det var voldsomt, fantastisk og skremmende på en gang. Husene gikk nesten helt opp til himmelen, og gatene var et virvar av folk og trafikk. Asfalt og eksos, lukter og synsinntrykk banket seg inn, og i ettertid ser jeg at det var ideen by som materialiserte seg for meg. Det var et imponerende skue for et barnesinn. I midten av dette bildet var trikken, som dundret bortover Fred Olsens gate. Bildet svidde seg inn i minnet: Midt i byen, en blå koloss som verken var buss eller tog, som hadde en helt egen lyd og slo gnister gatelangs. Og den gikk på skinner. Sporene i gaten fortalte at her går trikken. *Hvor kom den fra, og hvor skulle den hen?* Interessert som jeg den gang var i gjenstander i kategorien «motoriserte fremkomstmidler», følte jeg en sterk dragningskraft mot dette underlige og mektige kjøretøyet. Om jeg fikk overtalt min far til å ta meg med på en trikketur husker jeg ikke, men når jeg senere tenkte på Oslo som sted, tenkte jeg ofte samtidig på trikken, og at den var grunnleggende for «min Oslo-stemning».

Senere har jeg kjørt trikk utallige ganger, som de fleste andre som bor i Oslo. Den opprinnelige fascinasjonen har forsvunnet, slik den gjerne gradvis gjør et sted på veien fra barndom til voksenliv. Nå er trikken først og fremst en nyttig arbeidshest som gjør hverdagen enklere for meg når jeg flytter meg rundt i byen. Sett fra et praktisk ståsted kan jeg like effektivt forflytte meg fra byens a til å med buss eller T-bane. Likevel er det noe med trikken som fremdeles appellerer til meg, den er en «feelgood»-farkost som gir mening til byfølelsen.

Trikken i Oslo har eksistert så lenge at den har blitt en minnebærer for byen, noe filmopptak, bilder og dokumenter er et vitnesbyrd på. Den er minner om et sted, samtidig som den har tilpasset seg så mye at dens funksjoner sammenfaller med mordene urbane livsstiler.

Trikkens primære egenskap er den funksjonelle; at den kan frakte relativt mange mennesker på en gang, relativt raskt gjennom byen. Men den har også en annen side: Den har sjel og ansikt. Den er en kjempe som krever respekt og oppmerksomhet. Men hvorfor er det slik? Er det ren nostalgi som gir trikken denne statusen? Mange har klaget over at trikken er upraktisk, tar for mye plass i trafikken, og avgir en mengde støy. Har den fått et ufortjent godt rykte?

Kjelsås og Grefsen

Kjelsåstrikken ble lagt ned 22. november 2002, og gjenåpnet 22 november 2004. Denne studien skal i hovedsak handle om denne nedleggelsen, og hvilken betydning dette hadde for beboerne på Kjelsås og Grefsen. Innledningsvis vil det være nødvendig å tegne et lite bakteppe. En kort beskrivelse av det fysiske landskapet kan hjelpe leseren til å danne seg et mentalt kart som kan være til hjelp underveis der det er relatert til det jeg diskuterer. Områdets historikk er også i korte trekk vevet inn i denne beskrivelsen.

Kjelsås tilhører bydel Nordre Aker i Oslo kommune. Stedet ses ofte i sammenheng med Grefsen, og sammen dekker de et område som strekker seg fra Storo i sør til Maridalsvannet og Nordmarka i nord, fra Kringsjø i vest til Kjelsås i øst. Den viktigste gjennomfartsåren er Grefsenveien, som også trikkelinjen er lagt på. Rekkehus, villaer og tomannsboliger dominerer bebyggelsen, i tillegg finnes noe blokkbebyggelse. Bydel Nordre Aker har ca. 42 000 innbyggere og er geografisk sett den største bydelen i Oslo. Tidligere besto bydelen bare av Kjelsås og Grefsen, men den ble slått sammen med bydel Sogn i 2004. Befolkningen øker i bydelen, og den sterkeste veksten finnes nå i aldersgruppen 13–15 år. Befolkningen over 80 år holder seg også per i dag på et høyt nivå.¹

Kjelsås var tidligere skogs- og jordbruksområde, og hadde fra midten av 1800-tallet noe industri. På denne tiden var bebyggelsen fortsatt beskjeden, den besto for det meste av arbeiderboliger knyttet til industrien.² Fra 1901 var det skinneforbindelse mellom sentrum og Storo. Kjelsåsbanen ble satt i drift i 1934, og denne var en forlengelse av banen som gikk til Storo. Den store boligutbyggingen på Kjelsås fant sted først etter andre verdenskrig. Trikkelinjen ble altså oppført før den

¹ http://www.bydel-nordre-aker.oslo.kommune.no/om_bydelen/befolkningen [lesedato: 9.10.06].

² http://www.historielaget-gkn.no/historisk_tvverrsnitt.php#DelavOslo [lesedato: 9.10.06].

store utbyggingen. Traseen ble lagt i Grefsenveien, som foreløpig ikke var opparbeidet, og store deler av strekningen var først dominert av trikkelinjen (Fossum 2004:186). Først tidlig på 1950-tallet ble Grefsenveien bygget ut med kapasitet for bilkjøring (Fossum 2004:182).

Tar man trikken fra Storo til Kjelsås vil man oppleve en moderat stigning på strekningen mellom Storo og Disen. Villabebyggelse dominerer begge sider av veien, sørsiden gir også utsikt til noe grøntareal i området rundt Disen. Trikkelinjen går inn i et par kurver oppover Grefsenåsen, og flater ut ved Glads vei. Den kjører videre over Grefsenplataet og videre til «Ender'n», der trikken snur i en vendesløyfe.

Langs veien ligger tomannsboliger oppført på 50-tallet og enkelte forretninger og kafeer. Enkelte steder ligger bebyggelsen tett inntil trikketraseen. Mange av tomtene er opparbeidet til små hager, og avgrenses med gjerder. De fleste tomtene er i moderat størrelse, det er kun et fåtall av de private tomtene i området som har et areal på over 1000 kvadratmeter. Økende utbygging har ført til at bebyggelsen fortettes, og store tomter deles (Geiran 2004:79). Imidlertid finnes det en liten variasjon mellom bebyggelsen i Disen- og Grefsenområdet, og Nydalen og Kjelsås. De førstnevnte områdene var ved nybyggingen på begynnelsen av 1900-tallet preget av småborgerskap, og hadde dermed flere midler til rådighet. Dermed kunne de bygge større hus på større tomter. De to sistnevnte var i større grad preget av arbeidermiljøer, der kårene var trangere. Bedriftene oppførte ofte arbeiderboliger til sine ansatte, der flere familier bodde sammen i hvert hus. Det sosiale gapet var aldri så stort at det oppsto et markant skille mellom disse stedene. Likevel finnes det små fysiske avtrykk av dette i dag, der villabebyggelsen på Grefsen har noen flere innslag av store tomter enn det Kjelsås har. Kjelsås er noe mer preget av rekkehus- og blokkbebyggelse (Geiran 2004:172).

Kjelsås huser blant annet Teknisk Museum og Frysja kunstnersenter, som holder til i lokalene til gamle Mustads Fabrikker. Den gamle trikkehallen som ligger ved vendesløyfa er i dag kulturhus for ungdom. Den ble oppført i 1934, samme år som Kjelsåsbanen ble satt i drift.



Kart over Kjelsås og Grefsen

Forskningsspørsmål og disposisjon

Jeg ønsker med denne studien å kartlegge de formelle og uformelle prosessene som fant sted både før, under og etter nedleggelsen av Kjelsåstrikken, med henblikk på hvordan trikken er med på å forme et steds identitet. Dette har dannet utgangspunkt for følgende to forskningsspørsmål:

- Hvorfor kjempet lokalbefolkningen på Kjelsås og Grefsen så hardt for trikkelinjen?

- Hvilke ulike funksjoner har Kjelsåstrikken og trikken i Oslo for øvrig for brukerne?

Det kan synes som disse spørsmålene er hverdagslige og lokalt konsentrerte, noe de og til en viss grad er. På samme tid inviterer de til å fokusere på samspillet og utvekslingene mellom et lokalt samfunn og et større, mer mangfoldig bysamfunn. Derfor henger de sammen, og vil bli besvart sammen. I tillegg skaper spørsmålenes konkrete utgangspunkt en viss fleksibilitet i forhold til å undersøke materien som befinner seg mellom hverdagslige og institusjonelle nivåer, de legger et grunnlag for abstraksjon fra det trivielle.

I tillegg til de overordnede spørsmålene vil jeg forsøke å besvare fem sekundære spørsmål. Jeg har valgt å betegne dem på denne måten fordi de er organisert slik at de i hovedsak følger analysekapitlene og gangen i oppgaven suksessivt:

- På hvilken måte kan man si at trikken er med på skape stedstilhørighet?
- Hvilke utfordringer har trikken i forhold til sted og miljø?
- Hvilken betydning hadde den lokale motstanden for nedleggelsen og gjenåpningen av Kjelsåstrikken?
- Hvordan kan trikken sies å ha en estetisk dimensjon?
- I hvilken grad kan trikken i Oslo sies å virke sosialt utjevne?

Oppgavens oppbygging

Det påfølgende kapittelet, kapittel 2, tar for seg litteratur og klargjøring av sentrale begreper som har vært relevante for denne oppgaven. Deretter følger et metodekapittel hvor jeg gir en beskrivelse av datamaterialet som har vært benyttet, hvordan dette har blitt systematisert, redegjørelse av forskningens kvalitet og en kort beskrivelse av analysemetode.

For å gi de overordnede spørsmålene over en mest mulig fyldig besvarelse har jeg i kapittel 4 valgt å lage en fremstilling av Oslotrikken, kombinert med resultater fra passasjertellinger på Kjelsåslinjen. Dette har først og fremst funksjonen å skape et bakteppe for den videre fremstillingen.

Kapittel 5 huser hovedtyngden i studien, der det tas utgangspunkt i steders egenart og sosiale komponenter. Dette vil bli belyst ved hjelp av ulike teorier og innfallsvinkler som kretser rundt stedsidentitet, sosiomateriell, kultur, institusjoner,

og ikke minst hvilke materielle og emosjonelle roller trikken blir tildelt i denne sammenhengen.

I kapittel 6 blir stedsanalysen forsøkt vevet inn i problematikken rundt transport og de miljømessige konsekvensene som kommer ut av dette. Her trekkes spesielt fram etiske dilemmaer knyttet til transport, og trikkens ulike miljøfunksjoner blir belyst.

En viktig side ved nedleggelsen av Kjelsåstrikken er at det foregikk en offentlig debatt rundt den, og dette er utgangspunktet for kapittel 7. Kapitlet beskriver dannelsen og handlingene til den lokale aksjonsgruppa, og hvordan denne maktet å ta opp kampen med institusjonene som var ansvarlige for nedleggelsen.

Kapittel 8 er ment å fungere som en kulminasjon av de foregående kapitlene, og tanken bak er å forsøke å utvide trikkens horisont. Her beskrives diskursene som kan synes å prege tenkningen rundt dagens og fremtidens uttrykk og løsninger for kollektivtransporten, med særlig vekt på estetikk, funksjonalitet og sosial utjevning. Avslutningsvis vil jeg forsøke å nøste opp funnene i studien, jeg vil peke tilbake på forskningsspørsmålene og jeg vil legge frem noen tanker om trikkens funksjon i fremtidens bybilde.

Begrepsavklaringer og foreliggende litteratur

Mange har skrevet om å gå i byen, men færre har skrevet om å bli *transportert* rundt i byen. Denne studien har en fenomenologisk hoveddramme med det formål å undersøke trikkens betydning for et sted. Intervjuer med ulike informanter har gitt meg data som både peker i noenlunde samme retning, men også materiale med ulike meninger, som gir grunnlag for ulike fortolkninger. Spørsmålene jeg stiller innbyr derfor til en studie sammensatt av flere perspektiver.

Imidlertid er det et sett med perspektiver som er dominerende i tolkningen av datamaterialet. Hovedfokuset vil som nevnt være ulike betydninger av steder, der jeg benytter en rekke begreper egnet for denne typen studier. Begrepene er hentet fra den samfunnsgeografiske og sosiologiske litteraturen som tar for seg ulike identiteter, artefakters symbolikk, sosiomateriell og konstruksjoner av rom. Enkelte begreper er også hentet fra transportøkonomien.

Steders identitet

Det er med steder som med en babusjkadukke: De kan være store områder, som for eksempel Oslo sett som ett sted. I den andre enden av skalaen kan et sted også være en liten flekk under et tre – som ikke trenger å ha et offisielt navn – men som noen vet om, og har et forhold til. Midt i mellom disse er steder med ulike størrelser og betydninger, der de mindre stedene er pakket inn i de større osv. Et eksempel på et sted er en *møteplass*, som gjerne har noe ekstra tydelig ved seg, som er allment, og enkelt å oppsøke. Disse kan være bevisst konstruerte, som i et byrom, der parker, benker, statuer eller kafeer er viktige møteplasser. Men møteplasser forekommer også naturlig, som bestemte trær eller steiner og lignende, men må likevel konstrueres sosialt for å ha denne funksjonen. Hvordan et sted oppfattes avhenger av hvem som bruker stedet og hvordan stedet blir brukt.

Denne korte refleksjonen rundt sted leder fram til spørsmålet: *Hva har steder med trikk å gjøre?* Det kan argumenteres for at det er tilfelle på to punkter: For det

første er det umulig for en trikk å bevege seg der det ikke finnes skinner. Kjelsåstrikkens skinner har ligget i Grefsenveien i over 70 år, og er ikke bare en påminnelse om at det finnes et transporttilbud der; skinnene binder trikken fysisk til stedet. Skinnene kan selvsagt fjernes, og alle spor slettes, men så lenge de ligger der er de en del av stedets fysiske struktur.

For det andre er mennesker i de fleste tilfeller på en eller annen måte knyttet til steder. Det kan være både følelsesmessig, eller på et mer praktisk plan. Da det ble kjent at Kjelsåstrikken skulle legges ned, ble dette møtt med store protester. De fleste av de som protesterte var lokale beboere som var brukere av, og hadde eller har et forhold til stedene på Grefsen eller Kjelsås. Trikkens primære funksjon er å frakte mennesker til og fra steder, i Kjelsåstrikkens tilfelle noe som hadde foregått i nærmere 70 år. Dermed er den historisk knyttet til stedet, i tillegg til at navnet – *Kjelsåstrikken* – består av både stedsnavnet og betegnelsen på kjøretøyet. Slik blir de assosiativt knyttet sammen.

Både den fysiske og assosiative funksjonen trikken har for stedet er med på å forme dets innhold og mening. Dermed bør det la seg gjøre å undersøke om trikken har betydning for stedets identitet. *Stedsidentitet* er et mangefasettert begrep, og krever derfor en avklaring. En av de som har forsøkt å gi en forklaring på det er samfunnsgeografen E Relph. Han nevner tre grunnleggende komponenter for å kunne identifisere et steds identitet: *fysiske rammer, aktiviteter og mening* (1976:47). Eksempler på fysiske rammer kan være bygninger og infrastruktur. Imidlertid vil disse kun være død materie hvis de ikke fylles med menneskelige aktiviteter. Et steds identitet er ikke alene et produkt av det materielle, men må i tillegg fylles med mening. Relph mener at steders identitet også kan betraktes som *bilder* (image). Ulike steder har ulike identiteter som varierer med felles og individuelle bilder av det enkelte stedet: «The image of a place consists of all the elements associated with the experiences of individuals or groups and their intentions towards that place» (Relph 1976:56). Oppfatningen av et sted kan variere fra person til person, men også ha ulike betydninger for den enkelte avhengig av hvilke aktiviteter som blir utført på stedet. Bildene kan også være felles for en gruppe. Dette er knyttet til felles språk, symboler og opplevelser. Imidlertid finnes det ofte flere grupper som er knyttet til samme sted, og oppfatningen av stedet kan også variere disse i mellom.

Tross ulike meninger om hva et sted er, og hvordan det best kan beskrives, finnes det ofte noen oppfatninger det er en viss *intersubjektiv* enighet om: «Et steds identitet

representerer ... en oppfatning av stedet det er en viss allmen enighet om» (Carlsson 2001:19). Bildene og intersubjektiviteten henger nøye sammen idet de åpner opp for en diskusjon om hva et sted er, og hva det ikke er.

Steders dynamikk

Det er vanskelig å se mindre steder og deres tilhørende sosiale nettverk som isolerte fra andre steder. Man vil finne ulike politiske holdninger, et bredt spekter av livsstiler, og ulike tilganger til ressurser innenfor spesifikke samfunn, også ved å se på små samfunn, som bydeler eller nabolag. Moderniteten har for de fleste gjort det enklere å holde kontakten med omverdenen slik at vi både kan forflytte oss fysisk med større hastighet, og får stadig bedre tilgang til informasjon. Dette gjør at vi får en større verden å definere oss i forhold til, noe som igjen påvirker stedene vi lever på.

Begrepet *tid-rom-kompresjon* har tradisjonelt vært benyttet for å beskrive overvinnelsen av romlige barrierer i moderniteten. David Harvey (1989:240) skriver at teknologien har skapt «globale landsbyer» som har gjort at vi både kan forflytte oss raskere over større geografiske avstander, samt at telekommunikasjonene har økt informasjonshastigheten. I før-moderne tid hang kommunikasjon og transport over større avstander sammen, teknologien har skapt et skille mellom dem. Doreen Massey (1994:306) påpeker at tid-rom-kompresjonen har fått konsekvenser for hvordan vi oppfatter steder og hvilken mening vi legger i dem, i det de blir fragmenterte og uoversiktlige. Imidlertid avviser hun stedenes homogenitet og enhetsfølelse som idealiserte og kunstige. Steder har alltid vært preget av mangfold og motsigelser. Derfor kan steder heller betraktes som sosialt konstruerte og dynamiske, og ha mange betydninger og identiteter mener Massey. Likevel må stedene betraktes som unike fordi de bare kan forstås i lys av andre steder utenfor. Massey uttrykker skepsis ovenfor enkelte som mener at tid-rom-kompresjonen er kilde til usikkerhet og ustabilitet, og at dette fører til at behovet for fred, ro og trygge steder blir avgjørende for å bevare stabile identiteter. Hvordan kan det da ha seg at vi likevel har et behov for tilknytning til noe? spør Massey. Hun mener at noe av problemet ligger i at områder ofte blir definert av *grenser* (Massey 1997:312–313).

I stedet for å tenke seg steder som områder med grenser rundt seg, kan man altså tenke seg dem som artikulerede momenter i nettverk av samfunnsmessige relasjoner og betingelser, der en stor del av disse relasjonene, erfaringene og betingelsene blir konstruert over en mye større skala enn hva

vi i øyeblikket tilfeldigvis definerer som stedet, enten dette er en gate eller en region eller endog et kontinent (Massey 1997:316).

Definisjonen av et sted må stadig reforhandles. Et sted er ikke statisk, men heller en *prosess*, mener Massey. Derfor vil et sted til stadighet være gjenstand for en drakamp mellom forskjellige identiteter og et spill mellom stedet og omverdenen. «The identity of a place does not derive from some internalized history. It derives, in large part, precisely from the specificity of its interactions with ‘the outside’» (Massey 1994:169). Stedet er avhengig av omverdenen for å være bevisst sin egen identitet. Nedleggelsen og debatten om Kjelsåstrikken er et eksempel på en slik dialektikk, der lokalbefolkningens oppfatning av stedet – at trikken hadde stor betydning for nærmiljøet – ikke ble delt av sporveisstyret og Oslo kommune.

Lokalsamfunnets motstandsdyktighet

Manuel Castells (2004:9) beskriver hvordan *communities* eller lokalsamfunn formes av *resistance identity*. Denne identiteten er en form for kollektiv motstand mot undertrykkelse. Castells er enig med Massey i at steder ikke nødvendigvis har en distinkt og statisk identitet. Samtidig, sier han:

... people resist the process of individualization and social atomization, and tend to cluster in community organizations that, over time, generate a feeling of belonging, and ultimately, in many cases, a communal, cultural identity (Castells 2004:64).

Folk engasjerer seg i sitt nærmiljø og bygger sosiale nettverk. Forutsetningen for at dette skal finne sted, sier Castells, er imidlertid at folk slutter seg til urbane bevegelser med felles interesser (Castells 2004:64).

Sosio-materiell fortetning

Begrepet *sosio-materialitet* tar opp hvordan vi forholder oss til tingene rundt oss, den menneskeskapte omverden. Begrepet står sentralt hos Dag Østerberg som mener at fenomenet inntreffer i samspillet mellom menneske og materie:

En sosio-materiell tilnærming legger vekt på at menneskelivet er en materiell tilværelse i materielle omgivelser, den materielle virksomheten forandrer omgivelsene, som spor, eller tegn eller som redskap og andre formålstjenlige former. Materien – som kalles «natur» når den ikke bærer spor etter menneskers virksomhet – blir preget av samfunnslivet, den blir til *sosio-materie* [...] Omgivelsene fremstår som et *sosio-materielt handlingsfelt*, hvor sosio-materien på et vi henvender seg til menneskene i feltet, som svarer tilbake med sin atferd (Østerberg 1998:27).

I Oslo står bygninger forholdsvis tett, og folk lever nærme hverandre, dermed oppstår en materiell og sosial *fortetning*. Tusenvis av Oslos innbyggerne forholder

seg til kollektivtrafikken hver dag, og kanskje ikke alltid med overveldende begeistring. Rushtrafikkens store folketetthet kan gi en følelse av avmakt eller *tyngsel* (Østerberg 1998:60) når alle sitteplasser er opptatt og det knapt er plass til å stå. Kroppene våre kommer for tett på hverandre. På samme tid kan materien og fortetningen også gi rom for frihet eller *avlastning* (Østerberg 1998:84). Stor fortetning gir større muligheter til kollektive løft der enkeltmenneskets innsats blir minimal, mens utbyttet blir stort.

Essensen i Østerbergs tankegang er at våre liv, handlinger og identiteter formes av de materielle strukturene. Denne måten å betrakte rommet på skiller seg ut fra Relphs som i større grad vektlegger at stedet er avhengig av å bli fylt med innhold for å gi mening.

Trikkens symbolikk

Den første trikken ble satt på skinnene i Kristiania i 1875. Riktignok da som hestesporvogn, men grunnprinsippet er det samme som i dag: Transport av mennesker på skinner med lav friksjon. Slik har den som institusjon også blitt en del av det moderne Oslos historie, eller *fortellingene* om byen. Ivar Frønes mener at fortellinger kan knyttes til aktørenes forestillinger om sosiale forløp:

Sentralt i kulturelle mønster, og i vårt strategiske og kommunikative vokabular, er ideer om sosiale hendelsers organisering i tid og rom, og forestillinger om sosiale prosessers struktur. Våre symbolske forestillinger opptrer som sosiale prosessers ordnende prinsipp (Frønes 2001:90).

De ulike stadier i historien har fostret ulike kulturelle fortellinger, eksempelvis fortellingen om et før-bilistisk Kristiania der trikken ble et møtepunkt for klasseskillene, trikken som eneste tilgjengelige transportmiddel i byen under annen verdenskrig, eller som konkurrent til bilen under utviklingsoptimismen på 1960-tallet. Slik kan trikken sies å være et kulturelt symbol for byens historie.

Utgangspunktet for disse fortellingene og symbolene er satt sammen av *tegn*, som produserer ulike meninger (Thwaites 1994). Trikkeskinner er et eksempel på et slikt tegn som har en sterk symbolsk ladning. De markerer trikkens tilstedeværelse i byen, samtidig som de preger oppfatninger om steder.

I den transportøkonomiske litteraturen og i sporveisinstitusjonenes eget vokabular eksisterer det en utbredt oppfatning om at skinnegående transportmidler gjør at trafikantene under ellers like vilkår velger skinnegående transport framfor buss, et fenomen kalt *skinnefaktoren* (f.eks Norheim 1996). I en litteraturstudie fra

SINTEF blir denne definisjonen forsøkt utvidet med kvantitative kategorier som *reisekostnader* og *tid brukt på reisen*, og kvalitative faktorer som *komfort*, *punktlighet* og *trygghet*. Imidlertid er det ingen av disse faktorene som fanger opp hvordan skinnene også kan ha en symbolske betydninger, som for eksempel lokalpatriotisme, tilhørighet, stabilitet og urbanitet.

Fortellingene og symbolene er imidlertid ikke statiske, det pågår en kontinuerlig forhandling om hva de skal inneholde. Fortellingen om Kjelsås og Grefsen som trikkesteder fikk et annet innhold da Kjelsåstrikken ble lagt ned. Dette skjedde likevel ikke uten motstand, det oppsto en *konflikt* rundt stedsdefinisjonene. «Konflikten handler om hvilke symboler og tegn som skal representere de steder som omtales, og den handler om hvems blick og hvilke normer eller plasslover som skal gjelde for steder» (Sæter 2003:20).

Estetisering

Lash og Urry (1994) viser hvordan objekter i den postindustrielle og postmoderne perioden har fått tillagt ny mening. Produksjon og konsum skaper i dag først og fremst tegn, ikke materielle objekter. Tegnene bygges inn i de materielle objektene. Objektene tømmes for materielt innhold, og erstattes med «sign values». Dette gjelder for eksempel såkalte ikke-materielle varer som har en åpenbar estetisk funksjon, som populærmusikk og filmer, men det foregår parallelt en prosess der materielle objekter, som biler, bygninger, klær og interiør blir tillagt tegn; de blir *designet* for ulike formål. Disse produktene har altså ikke lenger bare sin bruksverdi, men blir i stadig større grad tilført tegnverdi. Dermed oppstår en estetisering, som finner sted både produksjonen, sirkulasjonen og i forbruket av slike varer (Lash og Urry 1994:15).

Også Featherstone har problematisert denne prosessen som en *estetisering av hverdagslivet* (Featherstone 1991). Han viderefører Marx' teori om varens fetisjisme, og mener at den økende strømmen av tegn og bilder i samtiden gjennomsyrrer hverdagen. I estetiseringen av hverdagslivet ligger en oppfatning om at det i postmodernismen ikke lenger eksisterer et markant skille mellom kunst og hverdagsliv. Dette resulterer i at objektene kan leses som *bilder* (image), og det paradoksale med denne transformasjonen er at det tilfører vårt såkalte materialistiske samfunn en ny dimensjon: varen eller objektet eksisterer som materiell, men er på

samme tid et tegn eller bilde skapt for å konumeres. Dette konsumet blir av visuell karakter. Slik blir objektets symbolske karakter like viktig som den funksjonelle.

Denne tegnøkonomien og estetiseringen får betydning for hvordan vi oppfatter rom og steder, i trikkens tilfelle for eksempel som et symbol, eller bilde på Oslo. I Europa har det de siste 10–15 årene pågått en trikkerenessanse der trikkenettet i flere byer er konstruert slik at det skal reflektere byens arkitektur og kulturelle arv. Trikkenes ruter er lagt opp slik at de går i nærheten av severdigheter som har betydning for de enkelte byenes identitet. I tillegg er selve kjøretøyene blitt designet for å «passe inn» på disse stedene. I byen Reims som ligger i Champagnedistriktet i Frankrike har man for eksempel gått inn for å anskaffe en trikkepark formet som et champagneglass i fronten. På denne måten blir satsningen på trikk ikke bare et symbol på miljøvennlighet, men også en *kulturstrategi*.

Slik tenkning har hittil ikke hatt særlig utbredelse i Oslo, men det foreligger planer om prosjekter som kan se ut til å være påvirket av denne bølgen. Dermed blir dette et viktig aspekt i den videre utviklingen av byen.

Metode

I det følgende gis en fremstilling av hvilke metoder som har blitt benyttet til innsamlingen av datamaterialet, samt hvilket analyseverktøy som er tatt i bruk for å analysere datamaterialet.

Datainnsamlingen i denne oppgaven har i hovedsak foregått ved hjelp av intervjuer med personer bosatt på Kjelsås. Kvale (1997:21) definerer et forskningsintervju som «et intervju som har som mål å innhente beskrivelser av den intervjuedes livsverden, med henblikk på fortolkning av de beskrevne fenomenene». Dette er også min motivasjon for å benytte intervjuformen. Intervjuformen har gitt meg andre typer data enn de jeg vil finne i for eksempel aviser og offentlige dokumenter. Ved å intervjuer har jeg fått innblikk i hva som gjør Kjelsås og Grefsen til et særegent område, hvordan arbeidet i Folkeaksjonen fungerte, og hvilken betydning trikken har for nærmiljøet. Informasjonen jeg fikk av informantene var avgjørende for å generere data som kunne hjelpe meg å svare på forskningsspørsmålene jeg stiller.

Om utvalget

Informantgruppen i denne studien er i all hovedsak hentet fra Folkeaksjonen for Kjelsåstrikken. Jeg visste at denne gruppen hadde markert seg tydelig i media etter nedleggelsen, og at de hadde gjort en innsats for å få trikken tilbake. Jeg antok at gruppen for det meste besto av lokale beboere – noe som har vist seg å stemme med fakta – og at de kunne gi gode beskrivelser både av Kjelsås som sted, og deres opplevelse av prosessen med Kjelsåstrikken.

Aksjonen er i dag av naturlige årsaker ikke aktiv, da dens eneste hensikt var å få gjenåpnet Kjelsåstrikken, men et av medlemmene har for meg fungert som en *nøkkelinformant*. Thagaard gir en beskrivelse av nøkkelinformanter:

Noen informanter er spesielt viktige fordi de er særlig kunnskapsrike og kan ha et reflektert forhold til de hendelsene som forskeren studerer. De personene som er særskilt viktige for forskeren kalles nøkkelinformanter (Thagaard 2002:46).

Vedkomne hadde vært involvert i aksjonsgruppas arbeid, og han bidro til å sette meg i kontakt med aktuelle informanter, slik Thagaard beskriver *snøballmetoden* (Thagaard 2002:54). Jeg fikk e-postadressen til fire potensielle informanter fra folkeaksjonen, og fikk respons fra tre av dem. En av disse ville ikke selv stille til intervju, men henviste meg videre til to andre mulige informanter. Jeg tok kontakt med disse, og begge var villige til å la seg intervju. Sted og tid for intervjuene tilpasset jeg etter informantenes ønsker, og jeg brukte velegnet opptaksutstyr, noe samtlige informanter var komfortable med. Jeg utarbeidet også et skriv som jeg ga informantene i forkant av intervjuet, med nødvendig informasjon om prosjektet og om de personvernshensyn jeg vil foreta.

Intervjuene

Jeg utførte intervjuene med medlemmene i Folkeaksjonen på deres arbeidsplasser, på serveringssteder, og i deres private hjem. Jeg oppdaget at intervjusituasjonen forandret seg med lokalitet. På arbeidsplassene var tonen oss i mellom ganske formell. Intervjuene jeg utførte privat forløp noe mer løssluppent. Begge typene situasjoner hadde imidlertid både sine fortrinn og ulemper for mitt formål. Det formelle miljøet med lite personlig særpreget på arbeidsplassene gav rom for å holde seg til tema. Innslagene fra det private liv var færre. Likevel opplevde jeg at samtalen kunne «stivne» noe i blant, og dette kan ha forringet kvaliteten på informasjonen noe. Utgangspunktet for intervjuet var at samtalen skulle holde seg innenfor tema, men hvis det dukket opp overraskende, uforutsett informasjon som kunne vise seg relevant for mitt formål, skulle informanten få assosiere videre på grunnlag av dette. Dette var noe som ikke alltid viste seg å være like enkelt i arbeidsplassintervjuene, i sammenheng med den litt formelle atmosfæren som oppsto.

De intervjuene jeg gjorde hjemme hos informantene opplevde jeg annerledes. Rammen var ofte mer fleksibel, noe som gav mulighet for å trenge dypere inn i temaet. Det kunne også synes at informantene slappet mer av og tok seg god tid til å svare. Imidlertid var miljøet mer personlig preget, noe som til tider førte til avbrytelser, i form av barn som kom inn i rommet og telefoner som ringte. Jeg hadde ønsket å ha en mest mulig nøytral oppfatning av informantenes privatliv. Dette ble vanskeligere da jeg som utenforstående tråkket inn i deres private sfære. Mulighetene

for at dette påvirket intervjuene er til stede, da avbrytelsene kan ha brutt konsentrasjon og assosiasjonsrekker, både hos meg og hos informantene.

En annen faktor å merke seg, er at personene jeg intervjuet på arbeidsplassene inntok en mer eller mindre profesjonell rolle. Dette kom i kontrast til intervjuene som ble foretatt i hjemmene. Det er vanskelig å gi nøyaktige årsaker til dette, men det kan tenkes at miljø og situasjon kan ha påvirket intervjuprosessen. Det må også tilføyes at noen av informantene hadde yrker som vanligvis krever høyere utdanning. Muligens var det dette som ga seg utslag i tidvis «profesjonelle» beskrivelser av temaet, der begreper som *identitet*, *dualistisk*, *premisser*, *lokalpatriotisme* ble benyttet. De hadde med andre ord et reflektert forhold til egen situasjon.

En av utfordringene ved å intervju personer om fortid er at hendelser som fant sted *da*, ofte kan ses i et annet lys *nå*: Slik jeg oppfattet min nøkkelinformant følte aksjonsgruppen på et tidspunkt at de var i en sterk konflikt med Sporveisstyret og den politiske ledelsen i Oslo kommune. Nå som trikken er tilbake på skinnene bærer de i følge min informant imidlertid ikke nag til noen tidligere motstandere. Imidlertid ligger ikke prosessen bak dette studiet langt tilbake i tid, og jeg håpet at informantene kunne huske detaljer fra ulike stadier i prosessen og hva slags følt konfliktnivå de til ulike tider hadde.

Beskrivelsen av Folkeaksjonen for Kjelsåstrikken er basert på informasjon jeg har fått gjennom intervjuene, i tillegg til et kortfattet manifest skrevet ved innstiftingen av aksjonen. Ideen her har vært å forsøke å skape et bilde av hva som ble gjort og hvordan denne gruppa ble organisert.

Intervjuguidene

Jeg utførte mange av intervjuene forholdsvis tidlig i skriveprosessen, og en av utfordringene jeg støtte på var å avgjøre hva slags informasjon jeg var ute etter i forhold til en senere analyse, og hvordan jeg hadde tenkt å bruke denne informasjonen. Under et prøveintervju oppdaget jeg at denne saken hadde flere stadier og vinklinger, slik at å ordne spørsmålene i undertemaer virket å være en plausibel fremgangsmåte. Kvale (1997:77) skiller mellom spørsmålenes *tematiske* og *dynamiske* dimensjon, der det tematiske representerer spørsmålenes relevans i forhold til studiens emner, og det dynamiske er spørsmålenes evne til å generere en samtale og holde denne i gang. På bakgrunn av at jeg la opp intervjuforløpet som et *halvstrukturert* intervju, var det viktig å finne en god balanse mellom spørsmålenes

dynamikk og tematikk. Spørsmålene i første halvdel av intervjuguiden var lagt opp slik at de skulle generere svar som senere i prosessen skulle kategoriseres. Denne delen var derfor noe mer strukturert. Andre halvdel besto av spørsmål som var mer egnet til frie assosiasjoner og spontanitet.

Etikk og anonymisering

Temaet for oppgaven har ikke for meg fremstått å innby til generering av spesielt sensitive data. Her tenker jeg spesielt på intime betroelser som kan brukes til å svarte informantenes omdømme. På den annen side gjelder det informantenes nærmiljø og nabolag, og det vil i forbindelse med dette kunne dukke opp sensitiv informasjon. En særlig utfordring for meg vil har vært at gruppen der jeg vil rekruttere informanter, omfatter et begrenset antall medlemmer som muligens lett vil kunne kjenne seg selv og andre igjen. Her er det min plikt å etter beste evne verne om deres integritet. Jeg viser her spesielt til punkt 8 om krav til å informere dem som utforskes, punkt 9 om krav om informert samtykke og punkt 14 om konfidensialitet i NESHS Forskningsetiske retningslinjer for samfunnsvitenskap, humaniora, juss og teologi. De personopplysningene jeg kommer i besittelse av har krevd at melding om prosjektet til NSD, i henhold til punkt 10 om konsesjon og meldeplikt.

I to av tilfellene ønsket imidlertid informantene spesifikt å få sitt fulle navn på trykk, i to andre tilfeller er informantene gjengitt kun med fornavn, etter eget ønske. De øvrige har etter eget ønske blitt tildelt fiktive navn. Informasjonssjefen i OsloTrikken har en offentlig stilling, og har uttalt seg på bedriftens vegne, slik at en anonymisering ikke ville være hensiktsmessig. Eventuelle sensitive uttalelser er ikke blitt benyttet i denne studien. Dette er for øvrig klargjort mellom meg og informasjonssjefen.

Når det gjelder data fra offentliggjorte dokumenter og internettsider anser jeg dette som frigitt for offentligheten og kan ikke se at verken personer eller institusjoner skulle kunne ta skade av denne informasjonen. Likevel har jeg generelt rettet meg etter kravene om akademisk redelighet som er uttrykt i punkt 27, og derunder punkt 29 om plagiat og punkt 29 om god henvisningsskikk.

Intervjupersonene

Arne Harstad, 61 år, Kjelsås. Leder for folkeaksjonen

Han vokste opp på Kjelsås, og er selvstendig næringsdrivende. I tillegg sitter han i en av de lokale velforeningene, og sitter i styret i den frivillige organisasjonen Sekretariatet for bytrafikk. Intervjuet fant sted hjemme hos ham. Han var den første av intervjupersonene jeg tok kontakt med, og som tipset meg om flere aktuelle intervjupersoner.

Tom Ole Bergerud, 46 år, Kjelsås

Vokste opp på Kjelsås, og har bodd der de siste 11 årene. Har også bodd på Grønland og Torshov. Han var også en av de mest sentrale personene i Folkeaksjonen. Han har bakgrunn som økonom, og hadde rollen som «tallknuser» for aksjonsgruppa. Til daglig er han økonomisjef i et entreprenørselskap. Intervjuet med Tom Ole gjorde jeg på en kafé på Grønland i Oslo.

«Rolf», 61 år, Øvre Grefsen

Har bodd på Kjelsås hele livet. Driver til daglig med salg av bildeler og er aktiv i en av velforeningene. Rolf kom med i aksjonsgruppa i april 2003, etter den endelige avgjørelsen av nedleggningen. Jeg intervjuet ham i stua i hans hjem.

«Stein», 62 år, Kjelsås

Bodde tidligere på Sandaker, men flyttet til Kjelsås for 23 år siden. Jobber som forsker og sitter i styret i Kjelsås Vel. Kommer opprinnelig fra en by på Sørlandet. Jeg intervjuet ham på hans arbeidsplass.

«Ingrid», 60 år, Grefsen

Født og oppvokst på Kjelsås. Hun flyttet ut, men kom tilbake i 1983, og har bodd der siden da. Ingrid jobber i kultursektoren. Intervjuet med henne gjorde jeg på hennes arbeidsplass.

«Turid», 57 år, Kjelsås

Bosatt på Kjelsås siden 1975 og politisk aktiv i et lokalt politisk parti. Hun var med i aksjonen fra starten av, og jobber som bibliotekar. I intervjuet, som jeg gjorde

hjemme hos henne, sa hun på et tidspunkt: «Det er veien til byen» med henvisning til trikken. Slik fikk jeg også ideen til tittelen på denne studien.

Kristin, 21 år, Grefsen

Har bodd på Grefsen i 18 år. Studerer til daglig ved BI, og jobber på Trikkehallen på Kjelsås ved siden av studiene. Hun har i tillegg sittet i ungdomsrådet. Jeg intervjuet Kristin på studieplassen.

Tori, 19 år, Kjelsås

Går siste året på Katta videregående, og jobber også på Trikkehallen ved siden av skolen. Hun har bodd både på Kjelsås og Grefsen, i til sammen 12 år. Jeg intervjuet Tori i kafeen på Trikkehallen.

Informasjonssjefen

Cato Asperud var informasjonssjef også da Kjelsåstrikken ble lagt ned, og hadde kontakt med folkeaksjonen. Jeg ønsket å gjøre et intervju med en person som sto utenfor, men likevel var berørt av trikkenedleggelsen, dette for å få et mer nøytralt syn på saken. Intervjuguiden for dette intervjuet var naturlig nok annerledes utformet enn den jeg brukte på de andre intervjuene. Den besto av spørsmål rundt planene for nedleggelsen og forholdet mellom Oslotrikken (da Sporvognsdivisjonen), Sporveien og folkeaksjonen. I tillegg var jeg ute etter informasjon om hvordan Trikken markedsfører seg, og om dette eventuelt hadde en tilknytning til sted.

Annen innhenting av data

Innhenting av data har, ved siden av intervjuene foregått ved uformelle samtaler med ansatte i Oslotrikken, interne rapporter fra Oslotrikken og Sporveien, bystyremeldinger fra Oslo kommune, samt nyhetsoppdrag som utgjorde dekningen av saken. Jeg har valgt å legge vekt på to lokalt orienterte aviser for å belyse debatten rundt nedleggelsene, Aften og Dagsavisen. Det er to hovedgrunner til at jeg ser på nyhetsdekningen: For det første gir avisene et godt utgangspunkt for å følge kontinuiteten i debatten. Tekstene er daterte, noe som gjør det mulig å se begivenhetene kronologisk. For det andre er det nettopp gjennom media som nyhetsformidler og diskusjonsforum at en slik sak kommer ut til folk flest.

For å finne denne informasjonen har jeg i hovedsak benyttet A-pressens arkiv. Disse dataene har for meg først og fremst vært til nytte som bakgrunnsmateriale i en kartlegging av nedlegelsesprosessen.

Oslotrikkens egne nettsider gir informasjon om rutetider og billetter, men også om hvilke mål og strategier selskapet har. Dette nettstedet har gitt meg verdifulle data, men har først og fremst fungert som en base for bakgrunnsinformasjon.

Passasjertellinger

I tillegg til intervju og dokumenter har jeg studert tallmateriale fra passasjertellinger som jeg har fått utlevert fra Oslo trikken. Passasjertellingene kom som store tabeller der påstigningene var registrert. I bearbeidelsen av dette materialet brukte jeg regneark for å summere passasjertallene, for å utføre enkle prosentueringer, og til å lage tabeller og diagrammer. Dette har jeg i hovedsak benyttet i et eget kapittel der jeg har sett på det reelle tilbudet på trikkelinjen mellom Kjelsås stasjon og Disen/Storo i perioden 2001–2006. Dette har gitt meg et godt utgangspunkt for å finne paralleller mellom passasjertall, og oppfatningen informantene hadde om nedleggelsen. Dessuten har tallmaterialet gitt et grunnlag for å se fra år til år hvordan passasjertallene har utviklet seg. I studien blir dette også satt i sammenheng med *selskapet Oslo trikkens* utvikling generelt.

Det altså hovedsakelig tre metodetilnæringer som blir benyttet i denne studien: statistikk, dokumenter og intervjuer. Vekten ligger som nevnt på de kvalitative dataene, men kvantitative data blir også benyttet. Denne kombinasjonen danner utgangspunkt for en *triangulering* (Thagaard 2002:17).

Forskningens kvalitet

Forskningens kvalitet innebærer en redegjørelse av prosjektets *troverdighet*, *bekreftbarhet* og *overførbarhet* (Thagaard 2002:169). Begrepene er knyttet til den kvalitative forskningen, og fungerer som en erstatning for *reliabilitet*, *validitet* og *generaliserbarhet* som har vært vanlig å benytte i kvantitative studier. Kvale (1997) argumenterer for en rekonseptualisering av de sistnevnte begrepene, som opprinnelig hadde en positivistisk gjenklang, «en hellig vitenskapelig treenighet» (Kvale 1997:160). Hvis de derimot presiseres tilstrekkelig kan de benyttes i kvalitativ forskning. I denne studien bruker jeg imidlertid de førstnevnte begrepene,

med det utgangspunkt at de vil være gangbare for mitt utgangspunkt, og at de anses som akseptable i den kvalitative forskningen.

Troverdighet

Troverdighet innebærer at det kan settes lit til det forskningsarbeidet som har blitt gjort. I denne studien er hovedmassen av data hentet inn ved hjelp av intervjuer, en samtale mellom intervjuer og intervjuperson. Denne interaksjonen innebærer å innta bestemte roller, men intervjueren har ikke dermed en objektiv posisjon i forhold til intervjupersonen. «Forskeren må argumentere for troverdighet ved å redegjøre hvordan dataene er blitt utviklet i løpet av forskningsprosessen» (Thagaard 2002:178). Dette medfører blant annet å eksplisitt skille mellom informantens utsagn og forskerens tolkninger, noe som kan være en utfordring, da en autentisk gjengivelse av intervjusituasjonen er umulig. Det ble brukt godt egnet opptaksutstyr i intervjuprosessen i denne studien, noe som fanger inn det meste av innholdet i det som blir sagt i løpet av samtalene. Denne metoden skaper større nøyaktighet i dataene enn kun forskerens egne notater.

Bekreftbarhet

Bekreftbarheten i et forskningsprosjekt hviler på forskerens egne tolkninger av dataene, og hvorvidt disse kan bekreftes av annen forskning (Thagaard 2002:180). Dette innebærer blant annet et kritisk syn på egne tolkninger. Bekreftbarhet kan også påvirkes av miljøet som studeres, og i hvilken grad forskeren har vært involvert i dette miljøet. I min skriveprosess har jeg hatt tilgang til kontor i Oslotrikkens administrasjonsbygning. Hyppig omgang med de ansatte der har vært en naturlig del av å sitte der. Flere personer i Oslotrikk har ofte stilt meg spørsmål om prosjektet mitt, og på bakgrunn av det har jeg mottatt både råd og aktuelt materiell. Jeg har derimot hatt lite kontakt med informantene fra Folkeaksjonen, det har for det meste vært begrenset til intervjuene.

Overførbarhet

Overførbarheten dreier seg om hvorvidt tolkningene og resultatene fra prosjektet kan ha relevans i andre sammenhenger (Thagaard 2002:184). Denne studien tar utgangspunkt i enkeltpersoners og en gruppes meninger om hvilke betydninger trikk

har for steder. Dette har gitt rom for ulike funn og tolkninger, som blir støttet av teorier fra blant annet litteraturen som tar for seg urbanitet, kultur og symbolsk økonomi. Disse har hjulpet meg å finne fram til de sentrale trekkene ved fenomenet som studeres. På det grunnlaget kan det antas at tolkningene og funnene fra denne studien vil ha relevans i studier der for eksempel dikotomiene urbant–ruralt eller estetikk–funksjonalitet står sentralt. I tillegg kan det medregnes at denne studien vil ha en overføringsverdi i form av *gjenkjennelse* for personer som ha kjennskap til disse feltene (jf Thagaard 2002:186–187).

Analysemetode

Studien har et fenomenologisk utgangspunkt, med trekk av diskursanalyse. Fokus settes på de intervjuedes livsverden. Et fenomenologisk perspektiv «er åpent for intervjupersonens erfaringer, fremhever presise beskrivelser, forsøker å se bort fra forhåndskunnskaper, og søker etter beskrivelsenes sentrale betydninger» (Kvale 1997:40). Forskerens oppgave er altså å ta fatt i informantenes subjektive opplevelser og forsøke å oppnå en forståelse av deres personlige erfaringer (Thagaard 2003:36). Jeg er altså ute etter å få en innsikt i og fortolke hvordan informantene ser på fenomenet trikk fra ulike vinkler.

Det subjektive utgangspunktet innebærer å se bort i fra den objektive eller reelle verden, kalt den fenomenologiske reduksjonen. Dette betyr en abstrahering fra de eksisterende objektene, og et fokus på idéverdenen (Alvesson og Sköldberg 1994:96).

Tilbudet på Kjelsåslinjen

Hovedpoenget med dette forkapittelet er å belyse en annen side ved stedet enn den rent meningsbærende. Dette er for å gi et bilde av den reelle kollektivsituasjonen over en femårs-periode, nedleggingsperioden inkludert. Første del av kapittelet er en presentasjon av Oslotrikken med vekt på faktaopplysninger rundt bedriftens og institusjonens utvikling de siste årene. Dette faller i tillegg sammen med perioden rundt nedleggelsen.

Andre del av kapittelet er basert på kvantitativt materiale, noe som i denne studien vil fungere som et grunnlag for analysen av intervjuene på Grefsen og Kjelsås. På denne måten får den dimensjonen ved trikk som dreier seg om den faktiske bruken av transportmiddelet bedre forklaringskraft. Denne dimensjonen avspeiler i tillegg dens mer kvalitative egenskaper, som at den er et komfortabelt og effektivt framkomstmiddel. Samtidig kan det skimtes en sammenheng mellom sted og tilbud i det passasjertallene kan tolkes som uttrykk for tilfredshet eller misnøye med det tilbudet som blir gitt. Et kollektivtilbud kan anses som et av et steds funksjoner, og på denne måten indirekte bidra til hvilke meninger som preger et sted.

Trikken er et fenomen som beveger seg i bestemte sykluser, dette kapittelet dreier seg i stor grad om hva disse syklusene består og har bestått i, og i mindre grad om sosiale prosesser som foregår i trikkens kontekst. Dette kapittelet er mer beskrivende enn fortolkende i sin form, likevel kan beskrivelsene fungere som et utgangspunkt og et supplement til de øvrige kapitlene.

Et annet argument for å vie et kapittel til en gjennomgang av passasjerutvikling, er at den kontinuerlige formingen av tilbudet skjer på grunnlag av faktorer som passasjertall og avgangsfrekvenser, samt at hovedtyngden av den litteraturen som er produsert på området i sin hovedform benytter seg av slike kvantitative data.

Oslotrikken

Trikken er med på å gi Oslo urban status, og er således også knyttet til Grefsen og Kjelsås. Men bak denne mer eller mindre uformelle og indirekte funksjonen står en

formell organisasjon som drifter og vedlikeholder kjøretøyene. Slik at Kjelsåstrikken, som noen av informantene så på som *stedets eiendom*, er direkte avhengig av at denne organisasjonen er i stand til å levere et tilbud, og drifte på en forsvarlig måte. Dermed er også denne organisasjonen knyttet til Kjelsås og Grefsen gjennom ansvaret for driften av trikkenettet i hele byen. Organisasjonen ble også rammet av nedleggelsen i 2002, og mistet noe av kundegrunnlaget.

Sporvognsdrift AS, heretter kalt *Oslo trikken*, ble etablert 1. juli 2003 etter å ha vært en divisjon i AS Oslo Sporveier. I årsrapporten for 2005 fremheves det at dette skillet innebar en mer kundeorientert markedsstrategi, der de ovennevnte faktorene inngikk. Det henvises også til Kollektivmeldingen fra 2004, der trikken nevnes som et prioritert satsningsområde. Med utgangspunkt i opprettelsen av eget selskap, er holdningen å skape et konkurransedyktig produkt. Dette var ikke realiteten på begynnelsen av årtusenskiftet.

Oslo trikken drives av Oslo Sporvognsdrift AS, som er et heleid datterselskap under det kommunalt eide Kollektivtransportproduksjon AS. Selskapet har, per februar 2007, 402 ansatte, omlag 125.000 reisende hver dag, og en årlig omsetning på ca 470 millioner kroner.

I følge Oslo trikkens egen årsrapport for 2005 har selskapet som helhet tatt flere steg i retning av å bli en fremgangsrik bedrift. Passasjertallene økte med sju prosent i 2005, sammenlignet med 2004, og satsningen på konseptet *Rullende fortau* nevnes her som en viktig årsak til dette. Rullende fortau ble iverksatt 2. oktober 2005, og betyr fem minutters avganger på sentrale strekninger, og ti minutters avganger på ytterstrekninger. I følge Oslo trikkens egen hjemmeside³ har passasjertallene steget med 27 prosent i 2006, tilsvarende 27 000 flere reiser pr. dag, sammenlignet med to år tidligere,⁴ altså fra da rullende fortau ble introdusert. Teksten på nettsiden viser ikke eksplisitt til at det er en direkte årsakssammenheng mellom tallene og konseptet, men de nevnes likevel i sammenheng på den måten at konseptet kan ha vært en av flere årsaker til økte passasjertall. I en rapport fra TØI (Longva, Norheim og Bekken 2003) vises det for øvrig til undersøkelser som sier at frekvens er den viktigste

3 Pr. 11.01.07 finnes to områder på internett som tilhører Oslo trikken: En egen adresse kun for trikk – www.trikken.no – og en side under Sporveiskonsernets nettside: www.sporveien.no.

4 Oslo trikken: <http://www.trikken.no/asp/hoved.asp?NyhetsId=582&sideId=2&nyId=2> [lesedato: 11.01.07].

faktoren i kollektivtransportens konkurranse med privatbilen. Sammenlignet med åtte europeiske kollektivbyer, kommer Oslo dårligst ut med en gjennomsnittlig rushtidsfrekvens på 17 minutter. Grunnlaget er avganger per linje.⁵ De fleste andre byene har maksimalt 10 minutter mellom avganger på hver enkelt linje. Med utgangspunkt i Rullende fortau, kan det med god grunn tenkes at Oslotrikken ville ha kommet langt bedre ut i en slik sammenligning hvis den hadde vært foretatt noen år senere. En voksende bilpark⁶ er et faktum som taler i mot økende passasjertall i kollektivtrafikken, likevel har trikken fått flere passasjerer. Støttet opp mot undersøkelsene om frekvens, er det rimelig å anta at Rullende fortau har bidratt til dette.

A/S Oslo Sporveiers årsrapport for 2005 nevner også styrket omdømme som følge av positiv mediaomtale, som en viktig årsak til suksessen for Oslotrikken. Bedret framkommelighet, innføring av sanntidsinformasjonssystem, økt fokus på trafikksikkerhet og miljø er også faktorer som inngår i denne satsningen. Av andre strategiske mål er blant annet konseptet *universell utforming*, som beskrives på Oslotrikkens egen hjemmeside. I dette ligger «... å utforme produkter, bygninger, transportmidler og omgivelser på en slik måte at de i så stor utstrekning som mulig kan brukes av alle mennesker, uten behov for spesiell tilpasning».⁷ I praksis betyr dette å konstruere holdeplasser og kjøretøyer slik at de enkelt kan brukes av for eksempel eldre mennesker, funksjonshemmede og folk med barnevogn. Ca 190 holdeplasser langs trikkelinjene i Oslo er allerede oppgradert til en slik standard. 45 prosent av holdeplassene har full standard, det vil si 30 cm høye plattformer. 16 prosent har 26 cm høye plattformer. I tillegg til at de nyeste trikkene har lavgulv, slik at det ikke blir noen høydeforskjell mellom holdeplass og kjøretøy. For øvrig jobbes det med komplett system som forventes ferdigstilt i løpet av de nærmeste årene.

⁵ Mange av trikketraseene i Oslo er felles for flere linjer, slik at faktiske passeringer ofte vil være flere.

⁶ Oslo har anno 2005 ca. 240 000 personbiler, noe som tilsvarer 444 biler pr. 1000 innbyggere. Kilde: SSB.

⁷ Oslotrikken:
<http://www.trikken.no/asp/Hoved.asp?SideID=5&Nivaa3Id=39&Prioritet=1&SamfunnsId=15>
[lesedato 11.01.07].

Mobilitet og bærekraft

Økt passasjertrafikk kan også ha sammenheng med en generell utvikling i geografisk mobilitet. Vi forflytter oss mer enn før. Dette har en sammenheng med tilgjengelighet på transport, ny teknologi, livsstiler, og forbedret økonomi. Rommet har blitt temmet, vi har brutt ned de romlige barrierer (Harvey 1989: 232).

Når det gjelder kollektivtransport på landsbasis i Norge, reiste 486 millioner passasjerer med tog, sporveier og forstadsbaner, buss og fly i 2005. Dette var en økning på nesten seks millioner fra året før.⁸ Som vist i tabell 1 (s. 35), opplevde også Kjelsåsstrikken økt passasjertrafikk fra 2005 til 2006.

Selvsagt kan også en økende miljøbevissthet være en medvirkende årsak til at flere velger kollektivt. Miljø er i ferd med å bli mote (Aftenposten 12.05.07), noe som kan tenkes å påvirke folks forflytningsmønstre. Brundtland-kommisjonens lansering av det omdiskuterte begrepet *bærekraftig utvikling* i 1987 innlemmet miljøvern – som er mer konservativt i sin betydning – i utviklingsdiskursen, som krever utnyttelse av naturens ressurser. Det oppsto altså en syntese mellom miljødebatten og utviklingsdebatten (Langhelle 1998:87). I begrepet ligger en optimisme, en tro på at det er mulig å forbruke og bevare på samme tid, hvis man benytter teknologien på rett måte. Bærekraftig utvikling har senere vist seg å være et levedyktig konsept fordi det har blitt satt på den internasjonale dagsorden, og skaper en global politisk utfordring (Langhelle 1998:112).

Skinnegående kollektivtrafikk kan sies å ha en rekke kvaliteter som peker i retning av bærekraftig utvikling, i alle fall i de tilfellene der kjøretøyene benytter elektrisitet som drivstoff, og der denne elektrisiteten stammer fra fornybare energikilder, som vannkraft. Også øvrig kollektivtrafikk, som buss, kan sammenlignet med privat biltransport sies å ha et element av bærekraftighet da gjennomsnittlig utslipp per reisende er mindre.

Transport er en av samfunnets største miljøutfordringer. Carlo Aall og Jon Teigland peker på reiselivet, eller *fritidsmobiliteten* som det aller største problemet vi står ovenfor. De mener derfor man må strebe etter å utvikle et *bærekraftig reiseliv*, og at dette bør være en viktig karakteristikk ved Lokal Agenda 21 (Aall og Teigland 2002:332–233). Det bør altså tilrettelegges for lokale økologiske reisemetoder, som for eksempel tilrettelegging for økt bruk av sykkel (Aall og Teigland 2002:352).

⁸ Kilde: SSB.

Bærekraftighet i transport vil være særlig viktig med tanke på at behovet ser ut til å øke i de kommende år. I en artikkel i Aftenposten spår Jens A. Riisnes en total metning av det norske reisemarkedet innen ti år: «Han tror fremtidens mennesker i større grad vil kjøpe seg tid til å reise. Tid blir viktigere enn materielle statussymboler. Riisnes spår at en fjelltur til Himalaya vil gi høyere status i nabolaget enn ny bil» (Aftenposten 20.4.07). Her er det imidlertid snakk om tid som forbrukes på fritiden. I en lokal, hverdagslig sammenheng er imidlertid tidsbruk også avgjørende for de fleste. Når det oppstår problemer med å få utført alle daglige gjøremål, oppstår tidsklemma. Tiden blir en *knapphet* (Brusdal og Frønes 2003:472), og en mest mulig effektiv forflytning er avgjørende for å motarbeide tidsklemma. Denne samfunnsutviklingen sammenfaller med Oslotrikkens og Sporveiens investeringer i sanntidssystemet, slik at det er mulig å planlegge reisen på mest mulig måte. Dette gjelder også Rullende fortau-konseptet med femminutters avganger. Disse systemene skaper altså muligheter for å bruke mindre tid på forflytning og gir rom for mer tid til jobb, hjem eller fritid.

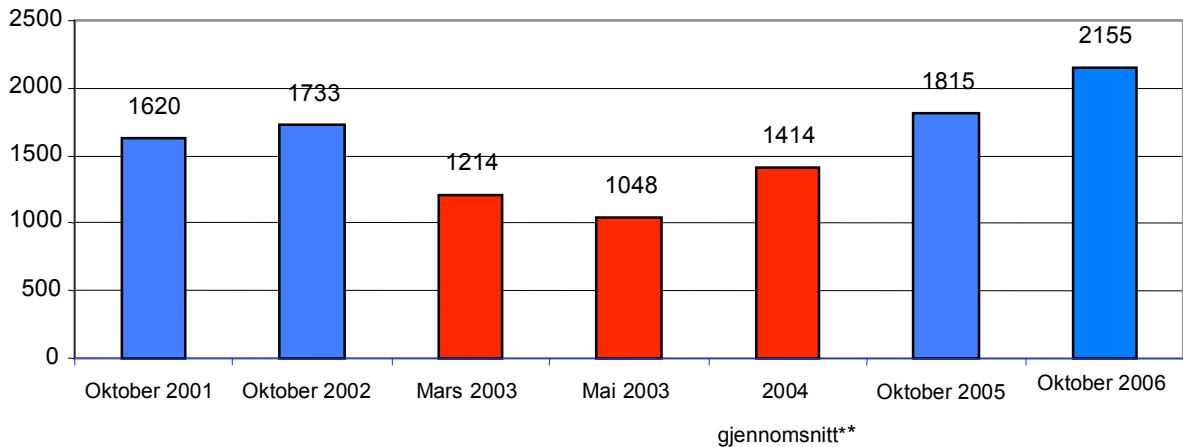
Passasjerutviklingen

I prosessen med å utforme en intern rapport om Kjelsåstrikken i forkant av denne studien på prosjekt for Oslotrikken, oppdaget jeg at tilbudet på denne linjen har vært varierende de fire–fem siste årene. Både passasjertall, frekvens og fremkommelighet har vært i endring. En viktig forutsetning for et kollektivtilbuds eksistens er at tilbudet fungerer, og at det blir benyttet av et tilstrekkelig antall passasjerer. Et kollektivtilbud kan gjerne betraktes som et velferdsgode, men er på samme tid et foretak som må forventes å være forholdsmessig innbringende, noe som i Oslos kollektivtrafikk i stor grad avhenger av billettinntekter. Nå var det ikke sviktende passasjergrunnlag som var den offisielle årsaken til at linjen ble lagt ned, men mangel på ressurser til vedlikehold av skinnegangen, samt en holdning fra Sporveisstyret om at buss var fremtidens transportmiddel i Oslo. Dette var imidlertid en argumentasjon som flere lokale beboere ikke kjøpte, det viser de mange leserinnleggene i lokalavisene fra den tiden. De viste at det var et sterkt ønske om å få beholde trikken.

Diagrammet under avslører at det erstattende busstilbudet var mindre populært enn det opprinnelige trikketilbudet, både i forkant av nedleggelsen, og i etterkant av

gjenåpningen. Tallene viser antall registrerte påstigninger, og kun retning *mot* sentrum. Det vil si at Kjelsås er første holdeplass. Grunnen til å ta med tall fra kun en retning er at påstigningene mellom Disen og Kjelsås enten har vært ubetydelige, eller at det har manglet datamateriale.

Tabell 4.1. Passasjerer på Kjelsåslinjen (trikk og buss). Absolutte tall i tusen.



Tallene for mars og mai 2003 er hentet fra egne tellinger utført på buss 55, som gikk mellom Storo og Kjelsås. 2004-tallene kommer fra bussens automatiske tellinger. Disse tallene er halvparten av oppgitt passasjerantall. Sommermånedene juli er her utelatt i gjennomsnittet for 2004, da passasjertallet for denne måneden var særlig lavt. I de øvrige månedene var tallene jevnere fordelt, og ved å utelate juli gis et riktigere bilde av situasjonen. Fra oktober 2002 til mars 2003 sank passasjertallene med 39,5 prosent på denne strekningen. Tallene fra 2001, 2002 og 2005 er hentet fra såkalte *Cowi-tellinger* som finner sted på samme tidspunkt hvert år. Det telles over en periode på tre dager, og denne metoden gjør at man kan skape seg et bilde av utviklingen fra år til år. Imidlertid registreres kun antall påstigende passasjerer, dermed gir ikke tallene informasjon om hvor mange som befinner seg på kollektivkjøretøyet til enhver tid eller hvor de gikk av. I oktober 2005, 11 måneder etter gjenåpningen av Kjelsåstrikken var passasjertallene høyere enn oktober 2002, og ingen av månedene i de to årene med buss kunne vise til lignende tall.

Et problem som oppstår under sammenligningen av disse tallene er at tellemetodene ikke har vært standardiserte. Det største avviket er tallene for 2004, som kommer fra automatiske tellinger. Dette vil i praksis si at en passasjer registreres når han eller hun kjøper eller stempler sin billett om bord på kjøretøyet. For

eksempel, ved overgang fra trikk til buss på Storo eller Disen er det stor sannsynlighet for at de fleste passasjerene enten allerede har løst billett, som har overgangsgyldighet, eller er brukere av månedskort eller andre langtidsbilletter. Disse vil da ikke bli registrert. Dette kan svekke nøyaktigheten i tallmaterialet jeg har benyttet. Tross dette er det disse tallene Sporveien har benyttet i sin statistikk, og av den grunn velger jeg å bruke tallene slik de står. Når det gjelder Cowi-tallene finner jeg ingen gode grunner til skepsis, da disse danner grunnlaget for Sporveiens offisielle passasjertall, og dermed bør stemme godt overens med fakta.

Passasjertall kan være en indikator for brukernes verdsetting av Sporveiens tilbud. Tallene kan være med på å gjenspeile hvordan det totale tilbudet var i enkelte perioder. Med totalt tilbud menes kvalitet på transportmiddel, reisetid og frekvens. Med frekvenser menes tidsrommet mellom hver avgang. Stangeby og Jansson (2001) fremhever høy frekvens som viktig for passasjerer.



Kjelsåslinjen før nedleggelse av trikken



Kjelsåslinjen med buss



Kjelsåslinjen etter gjenåpning av trikken

Årsaker til økte passasjertall

Oslotrikkens tilbud har i de senere år vært gjennom en forholdsvis omfattende endring. Når det gjelder Kjelsåslinjen spesielt virker det som tilbudet etter gjenåpningen i 2004 bar preg av en gjennomtenkt strategi for å få de passasjerene som sviktet under perioden med buss, tilbake i trikkevognene. En generell oppgradering av traseen har funnet sted, der særlig fornyelse av holdeplassene har vært i fokus. Dette har også blitt gjennomført på store deler av det øvrige linjenettet. I tillegg til prosjektet *Rullende fortau*, kan følgende faktorer ha vært avgjørende for den økte passasjertettheten på Kjelsåstrikken:



Grefsenveien uten kollektivfelt



Grefsenveien med kollektivfelt.

1. Kollektivfelt i Grefsenveien

Kollektivfeltet nederst i Grefsenveien inn mot Storokrysset ble opprettet 22. november 2004 med det formål å avvikle de store forsinkelsesproblemene denne strekningen var preget av. En måling fra desember 2001 viser at trikken på det meste brukte 10 minutter fra Disen til Storo i morgenrushet. Høyeste tidsbruk i morgenrushet i 2005 var henholdsvis fire–fem minutter for linje 11, og fem–seks minutter for linje 12. Det er tydelig at kollektivfeltet har gitt en del tidsbesparelse, men i følge trikkens rutehefter skal trikken bruke ca to minutter mellom Disen og Storo. Dermed er det fortsatt opptil fire minutters forsinkelse på strekningen. Tross det er det blitt mindre forsinkelse, noe som kan tenkes å ha styrket trikkens renommé i forhold til punktlighet.

2. Bytte av kollektivmiddel

I følge en TØI-rapport (Nossum 2004:6), vil passasjerer i mange tilfeller foretrekke å reise direkte framfor å bytte transportmiddel. Dette til tross for at å bytte kan innebære kortere samlet reisetid. Nossum deler ulempen ved bytte av transportmiddel i to: På den ene siden er det en motstand mot selve byttet. Her måles verdsettingen av byttet uten ventetid, altså direkte overgang fra et transportmiddel til et annet. Motstanden mot dette skyldes også usikkerhet rundt sitteplass på det neste transportmiddelet. På den andre siden kan ulempene måles i ventetid. Passasjerene har ingen valgmuligheter når det gjelder ventetiden på det andre kjøretøyet, i motsetning til det første kjøretøyet, der man kan bestemme ventetiden selv. Ventetiden mellom kjøretøyene kan oppleves som en ulempe, avhengig av hvor lang den er. Det er grunn til å tro at dette prinsippet bidro til en passasjerøkning da trikken ble gjenåpnet på Kjelsåslinjen, noe som igjen gjorde det mulig med direkte transport til sentrum.

3. Skinneeffektoren

Denne betegnelsen er hentet fra samferdselsrapporter, og jeg har ved flere anledninger hørt den brukt i sporveismiljøet. På hjemmesiden til HBF (Helgedagsbetjeningens Forening), som er en fagforening i Sporveiskonsernet i Oslo, blir den såkalte skinneeffekten omtalt slik: «Det er alment akseptert i kollektivtrafikkretser at det finnes en skinneeffekt, som innebærer at man får flere passasjerer på et skinnegående kommunikasjonsmiddel enn for en buss – når frekvens, kapasitet, pris og hastighet er like».⁹ En undersøkelse fra TØI viser at «trafikanterne har en generell preferanse for skinnegående transportmidler, både når det gjelder reisekomfort og ut fra en generell vurdering av transportmidlene» (Nordheim 1996). Her siktes det til skinneeffekten. De lave passasjertallene i 2003 og 2004 understøtter dette funnet, og kan være en del av forklaringen på hvorfor passasjertallene var høyere både i forkant av nedleggelsen og etter åpningen.

4. T-banen

Da Kjelsåstrikken var nedlagt, ble det naturligvis ikke foretatt tellinger på denne strekningen satt opp mot T-banen, som åpnet i 2003. Dermed blir det vanskelig å

⁹ URL: <http://www.helgedagsbetjeningen.no/artikkel/90-52-60.mhtml> [lesedato 15.12.2006].

undersøke om T-banen har hatt direkte konsekvens for økte passasjertall på Kjelsåstrikken. Imidlertid kan de økte passasjertallene for Kjelsåstrikken i 2005 tyde på at T-banen har bidratt til dette. Det kan for eksempel tenkes at den forkortede reisetiden mellom Storo og Majorstuen har ført til at flere passasjerer ønsker å kombinere trikk og T-bane på denne distansen. Samtidig kan de synkende tallene for Storo T-banestasjon være en effekt av *Rullende Fortau*. Hvis destinasjonen er den samme og trikken går hvert 5. minutt, og T-banen hvert 15. minutt¹⁰ er det sannsynlig at mange ville velge det første alternativet.

Misnøye med kollektivtilbudet

De lave passasjertallene fra perioden med nedleggelse kan tolkes som et uttrykk for misnøye med erstatningstilbudet blant befolkningen. Dette ble også bekreftet gjennom de intervjuene jeg gjorde på Kjelsås og Grefsen, som kan belyses med følgende utsagn:

– Bussstatningen fungerte dårlig, vi måtte alltid vente litt ved overgang.

(Turid, 57 år, Kjelsås)

– Det hadde vært bedre å satse på å få flere til å ta trikken enn å legge den ned fordi den ikke er lønnsom. Det var dumt at det i stedet ble satt opp en buss som forurensar mer...

(Tori, 19 år, Kjelsås)

– I rushtiden var det kaos. Da var det mye stønn og bær inne på den bussen: 'åh tenk om vi kunne fått Kjelsåstrikken tilbake. Holder ikke ut!' Så det var mye følelser knyttet til det ja.

(Ingrid, 60 år Kjelsås)

De tre sitatene gir informasjon om tre ulemper som kan knyttes til erstatningstilbudet med buss. Det første dreier seg om ulempen ventetid ved omstigning fra buss til trikk på Storo. Det andre gir informasjon om ulempen buss og forurensing, det tredje handler om en situasjon der kapasiteten på bussen blir sprengt, noe som i sin tur forringer reisekomforten. Disse gjenspeiler også de tre nevnte faktorene *kvalitet på transportmiddel, reisetid og frekvens*.

Trikkelinjen til Kjelsås har opplevd en økning i passasjertallene etter gjenåpning, noe som kan vise til en økt tilfredsstillelse med tilbudet. Mye tyder på at en generelt økt mobilitet, teknologi i form av sanntidsstyring, og universell utforming også er avgjørende faktorer for utviklingen av et konkurransedyktig transporttilbud.

¹⁰ Frekvensen for T-baneringen åpnet i august 2006.

Spørsmålet er om fraværet av slike faktorer kan forklare hvorfor det lokale engasjementet ble så stort da Kjelsåstrikken skulle legges ned.

Kjelsåstrikken og stedsidentitet

Trikkelinjen til Kjelsås har eksistert siden 1934, og den har dermed relativt sett en nokså lang historie. Nedleggelsen i 2002 markerte et brudd med denne historien. Skinnene ble riktignok ikke asfaltert hele veien, og flere av de jeg snakket med uttrykte at de så på dem som en lovnad om at trikken en dag skulle komme tilbake.

For å forsøke å finne et mulig svar på hvorfor det lokale engasjementet var så sterkt, både i tiden før og under nedleggelsen av Kjelsåstrikken, vil jeg se nærmere på Kjelsås' og Grefsens steds karakter, og hvilke refleksjoner informantene gjør rundt det. Kort sagt, hva har trikken med sted å gjøre?

Hva er et sted?

Da dette kapitlet dreier seg om hva som kjennetegner et sted, er det nødvendig å se nærmere på hva et sted egentlig er. Hva er viktigst for et sted; er det menneskene som er der, eller de fysiske omgivelsene?

The relationship between community and place is indeed a very powerful one in which each reinforces the identity of the other, and which the landscape is very much an expression of communally held beliefs and values and of interpersonal involvements (Relph 1976:34).

Relphs svar på dette er altså at både lokalsamfunn (community) og sted er like viktige, og utfyller hverandre gjensidig. Med *landscape* mener Relph her både bearbeidet og naturlig miljø, og han legger også vekt på at landskapet spiller en svært viktig rolle i stedsoppfatninger: «... the spirit of a place lies in its landscape» (Relph 1976:30). Slik er det fristende å spørre seg om landskapet for eksempel kan forklare forskjellen mellom nordmenn og dansker, og hadde dansker etter en tid blitt nordmenn og omvendt hvis vi hadde byttet plass? Dette blir selvsagt en fiktiv forestilling, men spørsmålet kan likevel stilles for å få frem Relphs poeng, at fysiske omgivelser, enten artefakter eller naturlige formasjoner, betyr noe for hvordan steder defineres (Relph 1976:31). Imidlertid kan en påstand som at dansker er gjestfrie fordi landskapet er flatt, være problematisk å få bekreftet.

Rammer, aktiviteter, mening

Både sosiale relasjoner og fysiske forhold spiller inn i stedsoppfatninger, men er det ut i fra dette mulig å snakke om bestemte *stedsidentiteter*? I så fall, er det stedet eller menneskene som former denne typen identitet?

Relphs tre komponenter *fysiske rammer*, *aktiviteter* og *mening* kan være til nytte i en analyse av et steds egenart og identitet. I følge Relph er et steds identitet et resultat av en sammenveving av disse komponentene (1976:48). De fysiske rammene gir informasjon om hvordan stedet er formet, hva det består av. Aktivitetene sier noe om hva som foregår der, gjøremål som blir utført. Disse to komponentene lar seg nokså enkelt identifisere ved objektive studier. For eksempel er området som er gjenstand for analyse i denne studien politisk sett en del av byen Oslo i den forstand at det er med på å utgjøre en bydel. Likevel er innslagene av typiske urbane komponenter færre enn i selve bykjernen av Oslo. Dette er selvsagt ikke enestående for Grefsen og Kjelsås, man vil kunne finne lignende områder i andre deler av Oslo, og likeledes i andre byer. Slik sett bærer stedet preg av typiske drabantbykjennetegn. Man finner færre butikker, trafikken er noe mindre, husene er lavere, og innslagene av spisesteder er få. Kort sagt er den materielle tettheten lavere. Men selve boligplanleggingen ligner ikke på den man finner på enkelte steder i Groruddalen, som Ammerud og Romsås, der høyblokkbebyggelsen er mer dominerende. I tillegg til å være et villa- og naturpreget sted, har området en naturlig fysisk innramming med Grefsenåsen i øst, marka i nord, elva mot vest, og ringveien i sør.

Hvilke aktiviteter blir utført her? Flere av beboerne organiserer seg i velforeninger, med de gjøremålene det innebærer, blant annet å organisere grillfester sommerstid for beboerne i sine respektive gater. Nærheten til marka gjør det enkelt å bedrive friluftsliv. På grunn av liten tetthet av næringsliv er store deler av området egnet til å *bo*, mindre egnet til handel.

Den tredje komponenten, *mening*, byr imidlertid på større utfordring å identifisere. Meningen som legges i steder skapes ikke av jord, stein eller bygninger, men av menneskelige intensjoner og erfaringer (Relph 1976:47).

Disse komponentene kan danne et utgangspunkt for å se nærmere på Kjelsås og Grefsens stedsidentitet, og for å se hvilken mening beboerne legger i stedet.

Velforeninger og naboskap

Flere av informantene var opptatt av den lokale historien, eller *fortellingene* om Kjelsås. De satte den i sammenheng med spørsmålet om naboskap, og var opptatt av å trekke linjer gjennom historien for å gi en forklaring på dette. Området har et rikt innslag av velforeninger, og informantene omtalte i flere tilfeller disse i sammenheng med naboskapet.

– Det har vært et godt naboskap på veldig store deler av Kjelsås, med Kjelsås vel som strøksforening, en god del av veiene er jo bygget opp av beboerne sjøl. De er veldig bratte og trange disse veiene, men det har jo vært nødvendig for folk å jobbe sammen. Så jeg tror at på mange måter har dette vært et tradisjonelt sett ganske godt naboskap, i hvert fall i området vårt har vi det. I hvert fall sånn på det formelle plan.

(Stein, 62 år, Kjelsås)

De fleste veiene i bydel Nordre Aker vedlikeholdes i dag av Oslo kommune, mens enkelte veier er opp til beboerne i samarbeid med vellene å vedlikeholde. Denne ordningen har røtter et stykke tilbake i tid da en stor del av veiene ble bygget av innbyggerne og velforeningene selv, ofte med pengebevilgninger fra fabrikkeneierne. Utviklingen av området var på denne måten avhengig av innbyggernes egen innsats (Fossum 2004: 180). Det er uvisst hvor mange veier dette opprinnelig dreide seg om, men hovedpoenget her er å forsøke å gi en skildring av et naboskap der samarbeid var nødvendig for å oppnå felles goder. *Samarbeid* ser altså ut til å ha vært en sentral aktivitet, som kilde til verdien godt naboskap. Velforeningenes utbredelse vitner også om tradisjoner for kollektive løft. Slik kan velforeningene sies å være en av de sentrale felles aktivitetene i området.

Flere av medlemmene i Folkeaksjonen var tilknyttet velforeningene, og det kan skimtes en sammenheng mellom det vellykkede aksjonsarbeidet og arbeidet i de enkelte velforeningene. Her må det nevnes at i intervjuprosessen for denne studien sto ikke denne mulige sammenhengen klart for meg, og det ble derfor ikke stilt direkte spørsmål rundt det. Imidlertid ble det i et av intervjuene nevnt at den planlagte nedleggelsen først ble tatt opp i intervjupersonens respektive velforening, og at disse oppgavene først på et senere stadium ble overlatt til Folkeaksjonen.

I løpet av Kjelsåstrikkens 70-årige historie har Kjelsås og Grefsen både blitt bygget ut og omformet. Likevel har trikkeskinnene blitt liggende i Grefsenveien, og trikken har beholdt sin status som en naturlig transportør inn og ut av området. På samme tid har den vært *synlig*, i den forstand at den både slutter seg til områdets bygningsmasse, og har dannet utgangspunktet for beboernes reisekultur. *Urbanitet* er

en av trikkens konnotasjoner, på samme tid som den har bidratt til å forme Kjelsås' og Grefsens identiteter som steder i grenselandet mellom storby og utmark.

Materiell og emosjon

Der bygging av boligblokker og rekkehus arkitektonisk sett, siden 50-tallet har forårsaket en bygningsmessig standardisering, der det opprinnelige særpreget etter hvert har blitt visket ut, kan trikken ha fungert som en brems på disse sosio-materielle effektene av områdets utvikling, både i kraft av sin historie og som stedsmarkør. En kvinnelig informant sier:

– Det [trikkelinjen] føles som noe fast som er der, det er ikke så lett å ta bort den trikken som det er å ta bort en buss. Det blir en slags sann eierskapsfølelse til den trikken som går der på skinnene. Jeg tror at den er med på å gjøre det stedet her til det det er. Når vi krysser ringveien har vi kommet hjem, det er vårt land.

(Turid, 57 år, Kjelsås)

I dette utsagnet blir det sagt minst tre ting som forbinder trikk og sted: For det første blir det forsøkt å gi en forklaring på hva en trikk *er*. Trikken kan kun kjøre på skinner, og dette gjør at den ikke kan fjernes fra skinnene. Skal trikken fjernes helt, må også skinnene bort. Det er altså fysisk sett vanskeligere å fjerne trikk enn buss. Samtidig kan dette tolkes som et mentalt bilde, der følelsen av fasthet eller trygghet gjør det vanskeligere å akseptere at en trikk blir borte. For det andre blir trikken sett på som en felles eiendom, som er med på å gi stedet mening og identitet. For det tredje blir denne identiteten knyttet til grenser, der Ringvei 3 markerer et skille mellom by og land. En trikk, eller alle andre transportmidler for den saks skyld, har en høy grad av materialitet, samtidig som det er umulig å komme utenom at de har sosiale funksjoner. Durkheim har gitt en karakteristikk av forholdet mellom det sosiale og det materielle i det offentlige rom:

Det er ikke riktig at samfunnet bare består av individer, samfunnet omfatter også de materielle ting, som spiller en viktig rolle i det felles liv. Den sosiale kjensgjerning materialiseres i blant i så høy grad at den blir en del av omverdenen. En bestemt type arkitektur, for eksempel, er et sosialt fenomen. Likefullt er den til dels legemliggjort i hus, i alle slags bygninger som når de først er bygget, får selvstendig virkelighet, uavhengig av individene. På samme måte er det med kommunikasjonsveiene og transportmidlene, med de instrumenter og maskiner som anvendes i industrien eller privatlivet ... (Durkheim 2000:193).

Et ankepunkt mot Durkheim her er hans påstand om at tingene nærmest lever sitt eget liv når de først har blitt realisert. Det er riktignok slik, som Durkheim skriver, at en tings eksistens ikke er direkte knyttet til menneskelig eksistens. En trikk kan – hypotetisk sett – eksistere selv om det ikke finnes mennesker, tross den noe absurde

situasjonen dette ville være. Likevel er tingene avhengig av å bli tillagt mening for å kunne ha en sosial funksjon. Tingene uttrykker dermed den mening de blir tillagt. Det materielle har i varierende grad en nytteverdi: en ting er skapt og formet for ett eller flere bestemte formål. På samme tid kan tingene tillegges emosjonelle verdier. For eksempel kan et smykke, et hus eller en båt ha affeksjonsverdi hvis de spiller en viktig rolle i personers liv, eller har vært i deres besittelse i lang tid. Ting kan altså ha en verdi for en eller få personer uten å nødvendigvis være interessant for andre personer. Dette dreier seg imidlertid som oftest om personlige eiendeler.

Et avgjørende moment med meningen rundt tingenes eksistens er at de er sosialt forankret, noe som gjør meningen med tingene mer eller mindre allmenn. Per Otnes har gitt en beskrivelse av denne gjensidigheten.

With no Personal Other present with whom to discuss and use them, our Products, our total environment – yes, even our entire physical world, would seem to blur, fade start to disappear. – The argument is frankly contrafactual since we so rarely, if at all, have such experiences, that is, encountering a product intended for our own exclusive use, unbeknownst to all, not to be mentioned to anyone else (Otnes 1997:47).

Som Otnes antyder, kan tingene ha forskjellige verdier og betydninger for oss, men de ville blitt meningsløse hvis verdiene og betydningene av dem var statiske og kun ment for en eller få personer. For å kunne se tingene fra flere sider må det eksistere en intersubjektivitet der tingenes mening stadig forhandles om og deles mellom individene.

Durkheims og Otnes' poenger understreker hvilken betydning Kjelsåstrikken har for brukerne av den, og hvordan dette også kan knyttes til stedets identitet. Trusselen om nedleggelse var også en trussel mot et felleskap, eller et sett delte verdier. I tillegg var trikken bundet til stedet både fysisk gjennom skinnene, og mentalt som en historisk og sosial artefakt som ga stedet liv og innhold.

Grenser

Også steder er et resultat av meningene de blir tillagt. Steder består ofte av en rekke materielle komponenter, som har ulike verdier og ulike formål. Disse er bestanddeler i utformingen av stedenes identitet. Imidlertid kan det her oppstå et problem med stedsdefinisjoner, hvis stedet det er snakk om, ikke avgrenses tydelig nok. Et sted ville ikke vært et sted hvis det ikke var avgrenset på en eller annen måte. Hvis jeg tar Kjelsåstrikken til endeholdeplassen, befinner jeg meg på Kjelsås. På samme tid er jeg i Oslo, og jeg står på norsk territorium. Ulike nivåer vil kreve ulike forklaringer.

Likevel foregår dette nokså implisitt i dette kapitlet, det er Kjelsåstrikken det er snakk om, og slik er betegnelsen *sted* i dette kapitlet ensbetydende med Kjelsås og Grefsen.

Selv om grenser kan være nødvendig for å angi hvilke steder det er snakk om, kan de ikke også virke hemmende og begrensende på hvordan vi oppfatter stedene?

En kvinne fra Kjelsås sa:

– Dette blir som en liten landsby, en liten bygd. Den har så tydelige grenser mot nabobydelene, og ingenting bak. Før vi ble slått sammen med Sogn var det elva som var grensa. På andre siden var det bommer, så alle visste hvor grensa gikk. Så var det ringveien på nedsiden og marka bak, så det ble den lille byen her. Det bærer stedet fortsatt preg av.

(Turid, 57 år, Kjelsås)

Sitatet vitner om klare formeninger om områdets fysiske avgrensinger og hvilke komponenter som utgjør disse grensene. Tidligere utgjorde Kjelsås og Grefsen en egen bydel som grenset mot Sogn bydel, da dannet Akerselva en naturlig grense mellom disse to bydelene. Nå er disse bydelene slått sammen, slik at elvas grensefunksjon nå kun er av fysisk art. Stedet gis også karakter som *landsby* og *liten by*, og dette er nettopp på grunn av de tydelige grensene.

Sted eller beliggenhet?

Grensene ringer inn stedet og gir en felles forståelse av når man befinner seg i området, og når man er utenfor det. Imidlertid kan ikke dette oppfattes som direkte tvingende grenser eller barrierer, kanskje med unntak av bommene. Disse grensene har en tydeligere funksjon som mentale barrierer. Elver kan forseres med broer, bommer kan ofte klatres over, marka har sine stier, og veier kan i de fleste tilfeller krysses. Det sistnevnte er trikken et eksempel på, som frakter passasjerer over «barrieren» Ringvei 3. Av den grunn kan det stilles spørsmål ved grensers innrammende funksjon; er steder avhengig av dem for å kunne gi en stedsfølelse? Relph skiller i en slik sammenheng mellom *location* (beliggenhet) og *place* (sted):

Most places are indeed located—but they do indicate that location or position is neither a necessary nor a sufficient condition of place, even if it is a very common condition. This is of considerable importance for it demonstrates that mobility or nomadism do not preclude an attachment to place (Relph 1976:29).

Beliggenheten forblir geografisk statisk og urokkelig. Beliggenhet er bestemt av det naturlige landskapets formasjoner. Et sted er på den andre siden mer forgjengelig, og Relph bruker nomadekulturen som eksempel på at steder kan forflyttes. Det er ikke nødvendigvis stedets beliggenhet som avgjør hvorvidt mennesker knytter bånd til

stedet. Mennesker som foretrekker å stadig flytte på seg blir ikke stedsløse eller hjemløse, dette har sammenheng med at de nye stedene kan ligne på de gamle eller at disse menneskene er åpne for nye inntrykk (Relph 1976:30). Stedet er med andre ord mer kulturelt betinget. I de fleste sammenhenger har steder imidlertid en beliggenhet, slik tilfellet er i denne studien. Men ved å teoretisk isolere beliggenhet og sted, er det også mulig å se at grensene lettere kan tilskrives beliggenheten enn stedet, da de er bundet til landskapets formasjoner.

Grenseløshet

Også Massey mener at det finnes alternative måter å se grenser og steder på:

[Steder trenger ikke] å ha grenser i betydningen skillelinjer som omgir enkle og inngjerdede områder. Det er selvfølgelig mulig at «grenselinjer» kan komme til å bli nødvendige i forbindelse med bestemte typer undersøkelser, men de er ikke nødvendige for å begrepsliggjøre steder som sådan. Avgrensning i denne betydning behøver ikke være noe som foretas ved en enkel motsetning til det som er utenfor; det kan delvis oppnås nettopp gjennom de særskilte forbindelsesleddene *til* dette «utenfor» som derfor i seg selv er noe som konstituerer stedet (Massey 1997: 317).

Steder kan betraktes som punkter i et større nettverk. Et sted kan kun forklares i lys av andre steder, gjennom samfunnsmessige relasjoner. Slik kan grenser bli overflødige. Men hvordan er dette mulig, mister ikke steder sin særegenhet hvis de ikke skilles fra andre steder? For å se forbi grensene er det nødvendig med en differensiering av tid-rom-kompresjonen, skriver Massey. Tid-rom-kompresjonen er uløselig knyttet til maktforhold og herredømme, der de med mest ressurser også er de som enklest kan foreta fysiske geografiske forflytninger. Dette kan eksemplifiseres gjennom bruk av privat transport. Ved å fremme sin egen bevegelighet med bil, svekker man den offentlige transportens driftgrunnlag, noe som igjen fører til et dårligere tilbud til de som er avhengig av kollektivtrafikk. Slik oppnår enkelte grupper indirekte makt over bevegelighet og kommunikasjon (Massey 1997:311). På dette punktet er Massey normativ, og mener at vi bør unngå å betrakte steder som statiske og endimensjonale, og heller forsøke å se det progressive og dynamiske ved dem. Hun har en kritisk holdning til å betrakte tid-rom-kompresjonen som kilde til usikkerhet og uro, og at forutsetningen for å ha en sterk stedsfølelse er at det er «et slags fristed fra alt ståket» (Massey 1997:312). I stedet bør vi prøve å se stedene som sammensatt av en rekke identiteter og meninger, med andre ord se dem som sammensatte og grenseløse. Stedene bevarer altså sin unikhhet ved å være åpne for relasjoner «utenfra», og ved å holde åpne grenser.

Denne synsvinkelen kan også være til hjelp i forståelsen av frustrasjonen rundt nedleggelsen av Kjelsåstrikken. Tid-rom-kompresjonen har gjort oss vant til relativt effektive geografiske forflytninger, og når et slikt tilbud forsvinner tvinges brukerne over på mindre effektive fremkomstmidler – som buss med overgang og venting, eller bruk av egen bil. Imidlertid var maktforholdene i dette tilfellet litt annerledes enn i Masseys eksempel med bilbruk, for det var ikke passasjersvikt som var årsaken til nedleggelsen, men vedlikeholdsmangel. Hvis det foreligger to alternativer før en reise: kollektivt eller privat, har mange en frihet til å velge mellom disse. Når kollektivtilbudet svekkes, vil det samme skje med valgfriheten, så lenge det vil være mer effektivt å ta seg fram privat. Dermed var det Sporveisstyret som tok herredømme over tid–rom-kompresjonen, det var de som hadde vedtatt nedleggelse, og erstattet trikketilbudet med et tilbud som fungerte dårligere for brukerne. Noe som blant annet førte til at eldre og bevegelseshemmede fikk problemer med å komme seg av og på bussen.

På et litt mer symbolsk plan kan Kjelsåstrikken gis funksjon som *grenseforserer*, og gir beboerne større mulighet til å holde kontakten med stedene utenfor, der Oslo sentrum kanskje er det viktigste. Den representerer en direkte kontakt med sentrum via skinnene, og at transporten kan foregå uten å bytte kjøretøy. På denne måten kan Kjelsåstrikken betraktes som en faktor som bidrar til stedets dynamikk, og dets flersidige identitet. Den gjør at beboerne kan se stedet både som unikt, som en bygd som har sine særpreg, på samme tid som det er en del av noe større.

Kollektiv bevissthet

– Vi har jo marka i nærheten, du har elva hvor du kan bade. Du kan gå tur langs elva. Det er jo mulig å sette på seg skiene utenfor døra hvis du vil. Man trenger ikke å gå så langt for å komme seg på ski. Det er jo en del eneboliger her, men også en del blokker. Det er liksom småbyen likevel, det er ingen høyblokker stort sett. Det blir nært og tett, du kjenner folk altså.

(Turid, 57 år, Kjelsås)

Kjelsås og Grefsen danner utgangspunktet for mange forskjellige aktiviteter, slik som beskrevet i sitatet. De naturlige omgivelsene – for eksempel elva som gjør at man ikke behøver å reise langt for å bade – gjør det mulig å tilbringe mye tid der. Nærheten til naturen ses på som en rekreasjonsressurs, og på den kulturelle siden er båndene tette. Fraværet av høyblokker anses for å være en viktig kvalitet som gjør det mulig å opprettholde disse båndene. Det oppstår altså et samspill mellom de

fysiske strukturene, det sosiale fellesskapet og beboernes individuelle oppfatninger, noe som danner utgangspunkt for en intersubjektiv oppfatning av stedet.

En utfordring ved identifiseringen av steders identitet er at de ofte blir brukt av mange personer, som vil ha ulike oppfatninger om hva slags verdi et sted har. Hvis 1000 personer er beboere eller brukere av et sted, vil man dermed kunne finne minst 1000 ulike meninger om stedet. Imidlertid finnes det vanligvis en rekke *felles forestillinger* som danner grunnlaget for stedets identitet. Dette har sammenheng med felles språk, symboler og erfaringer (Berger og Luckmann 1967). Slik kan det oppstå en kollektiv bevissthet rundt stedets egenart. Men likevel kan denne kollektive bevisstheten være sammensatt, og det er ikke gitt at stedene har én distinkt identitet. Dette beror på subjektens posisjon.

De sosiale prosessene som er involvert både i dannelsen og opprettholdelsen av identiteten, bestemmes av den sosiale strukturen. Omvendt vil de identitetene som skapes av samspillet mellom organisme, individuell bevissthet og sosial struktur virke inn på en gitt sosial struktur, opprettholde den, modifisere, eller rett og slett omforme den (Berger og Luckmann 1967:173).

Identitetsdannelsen inngår altså i et dialektisk forhold. Det er verken individene eller de sosiale strukturene som skaper de felles forestillingene. Forestillingene oppstår i *samspillet* mellom aktør og struktur, slik blir bildene og forestillingene intersubjektive. Dette kan forklare hvordan beboerne på Kjelsås og Grefsen følte at nedleggelsen av trikken var en inngripen i stedets egenart. Men hvis stedet har en eller flere særegne identiteter, er ikke det også en manifestasjon på at stedet er «lukket» med grenser?

Insideness og outsideness

Relph forklarer dette med begrepene *insideness* og *outsideness*, der det første viser til en identifikasjon med stedet, det andre representerer det fremmede blikket (Relph 1976:49). Dette kan eksemplifiseres ved at noen som bor et sted i de fleste tilfeller vil kjenne stedet bedre enn en som ikke bor der, besøker stedet, eller betrakter det utenfra. Poenget er at insideness og outsideness også har et vekselvirkende forhold, de er gjensidig avhengige for å gi mening. Innside eller utside beror på hvor «fokus» settes av den enkelte:

If our interest is focused on our home then everything beyond home is outside, if our concern is with our local district then everything beyond that district is outside, and so on. In short, as our intentions vary, so the boundary between inside and outside moves (Relph 1976:50).

Slik Relph beskriver det er altså grensene fleksible, og kan flyttes etter hvilket formål de skal tjene. De fleste jeg intervjuet var enige i at stedet har sin egenart med en miks av urban og mer rural kultur, og at området har en særegen *landscape*. Alle var svært fornøyde med at de valgte å bosette seg i akkurat dette området på grunn av omgivelsene, gode naboskap, og at stedet ligger på grensen mellom by og mark

Proessen med nedleggelsen av Kjelsåstrikken involverte imidlertid ulike aktører med ulike blikk og oppfatninger om stedet, der de viktigste var beboerne som kjente stedet og representerte «innenfra-blikket», og Oslo kommune og sporveisstyret som satt med «utenfra-blikket», og skulle vurdere og planlegge hvilke løsninger som ville fungere best for allmennheten.

– Mange hadde en ide om at vi skulle få moderne busser, vi fikk nok de mest utrangerte bussene som fantes. Det var ikke spesielt behagelig, det var fullt, det var mye venting for kommunikasjonen med trikken som da kjørte til byen. Folk opplevde at da de kom til Storo, så kjørte bussen i fra dem. Systemet i seg sjøl kunne sikkert ha noe for seg på skrivebordet til folk i Oslo Kommune, men det var en helt sprø ide å skulle presse folk inn i en form for konform reisemåte som skulle passe med planleggingen til Oslo Kommune.

(Stein, 62 år, Kjelsås)

Etter at nedleggelsen var vedtatt, og med en forsoning om at det kom til å skje, var det knyttet visse forventninger hos lokalbefolkningen på Kjelsås og Grefsen til hvordan den nye løsningen kom til å se ut. De hadde sett for seg en løsning der trikkene ble erstattet med moderne og behagelige busser, som korresponderte med annen kollektivtransport via bytte på Storo. Dersom dette hadde fungert – noe det åpenbart ikke gjorde – ville det vært vanskeligere å argumentere politisk for å få trikken tilbake. Sitatet over uttrykker en oppgitthet over folkene i kommunen, som sitter og planlegger med sine modeller og tegninger av hvordan virkeligheten skal se ut uten å ha undersøkt først hvilke praktiske og sosiale konsekvenser dette kan få. Resultatet var at passasjerene ble tvunget inn i et reisemønster som var tregt og ukomfortabelt.

Historie og identitet

Flere offentlige transportmidler får navn etter sin destinasjon, som Ljabrutrikken og Kolsåsbanen, i dette tilfellet Kjelsåstrikken. Kjøretøyet med stedsnavnet gjengitt på fronten forbindes således med stedet, og kanskje også omvendt. En trikk med Kjelsås-navnet på som starter i en annen ende av byen vil kanskje ses av tusener, og blir på denne måten en slags mobil institusjon som knyttes til stedet. Kjelsåstrikkens

historie med at den ble bygget før masseinnflyttingen, har også gitt den en spesiell posisjon i lokalsamfunnet.

– Jeg tror at mye av Kjelsås' identitet er knyttet til trikken. Den har en lang historie, første linje kom jo opp før krigen, da var det veldig få folk som bodde der oppe. Det var uttrykk for en måte å tenke på byplanmessig, at du bygger opp trafikken først, så får du byen etterpå.

(Stein, 62 år, Kjelsås)

Her forklares stedets identitet ut i fra dets historie. Stedet ses på som unikt fordi infrastrukturen kom forut for utbyggingen, og dette har gått inn i områdets kollektive bevissthet. Denne bevisstheten eller identiteten er et resultat av en prosess, der den har blitt konstruert over tid (jf Castells 2004:8).

– Trikken er en del av identiteten, men først og fremst er det det praktiske med å kunne reise enkelt. Men den er jo noe som er der, den er på en måte midt i bydelen. Og man vet at den er der. Trikken gjør at Kjelsås blir en del av byen, og at man får en nærhet til byen. Men da den ble bygget var det jo rene bondelandet. På gamle bilder ser man at trikken gikk tvers over jordene. Men det var nok det også mange savnet, da den ikke var der opplevde man kanskje at kontakten med byen var mindre synlig, plutselig var den borte.

(Tom Ole Bergerud, 46 år, Kjelsås)

Funksjonalitet anses her for å være trikkens viktigste egenskap. Men også i dette sitatet gis trikken en historisk dimensjon. Den har en historie der den har vært med i utviklingen. Da den ble borte ble stedet mer «forbondet», man ble nærmest satt tilbake i tid. Trikken symboliserer sivilisasjon og modernitet. Det sies også at trikken bidrar til å minske avstanden til byen, både geografisk og mentalt, og at den er et naturlig samlingspunkt midt i bydelen. I tillegg er den med på å tildele innbyggerne en tosidig identitet: både som Osloborger og Grefsen/Kjelsåsbeboer. Betrakningene knytter sammen menneskeliv og materiell. Disse sys igjen sammen med stedserfaringene.

Stedsfortellinger

– Og da de begynte å asfaltere igjen skinnene, ble jo folk desperate. Skinnene lå jo der som en slags forsikring om at trikken skulle tilbake. Så det fikk vi jo stoppa ganske raskt, det skulle ikke være noe mer asfaltering over skinnegangen!

(Turid, 57 år, Kjelsås)

Sitatet gir et eksempel på skinnenes symbolske kraft. Hvis de hadde blitt fjernet helt hadde også håpet om å få trikken tilbake svunnet. Stedets *genius loci*, eller «stedets ånd» (Norberg-Schultz 1992) var på sett og vis nedfelt i skinnene, uten dem ville stedet fått en annen karakter, og beboerne måtte ha revurdert sine stedserfaringer.

Ut i fra steds erfaringene dannes fortellinger om stedet som går inn i det kollektive minnet, og dermed legger et viktig grunnlag for stedsidentiteten. Nærheten til marka, og områdets jordbruks- og industrihistorie er viktige fortellinger.

Steder erfares gjennom individenes minner og persepsjoner, og gjennom hendelser, fortellinger og symboler som ligger her som en del av individenes biografi ... Stedstrekk består også av ritualer og sosial praksis som knytter mennesker og sted sammen i et felles anliggende, et kollektivt minne, som forteller om identitet (Sæter 2003:104).

Folk som har bodd på stedet i lang tid husker kanskje at Kjelsåsbanen ble bygget, og at den umiddelbart ble et viktig forbindelsesledd til byen. Kanskje også at det kom en byggeboom på 50-tallet, slik at området fikk et sterkere bypreg. Slik har Kjelsåstrikken – og for så vidt Oslostrikken som en institusjon – blitt en del av fortellingen om Oslo, og en del av fortellingene om de lokale stedene i Oslo.

Til disse fortellingene er det også knyttet metaforiske kallenavn: Trikken har vært «byens sjel» eller «storbyens sjel på skinner», uttrykk som kanskje har vært mest i bruk på folkemunne, men også i offentligheten i politisk øyemed. Et eksempel på dette er et leserinnlegg skrevet av SV-politiker Kari Pahle i oktober 2002:

Byrådet tramper på byens sjel. Jeg stoler rett og slett ikke på byråd Barstads snikksnakk når hun sier følgende i en Dagbladreplikk: 'For trikken skal ikke legges ned – den skal tvert imot reddes.' Det er sånt man lirer av seg for å få upopulære forslag presset igjennom i det politiske system... Trikken har vært en del av hovedstadens bybilde i generasjoner. Jeg har vokst opp i denne byen og trikken er for meg en del av byens sjel. Blåtrikken har beveget seg trofast gjennom byen, alltid tilstede for å frakte oss til Sinsen, Frogner, Majorstua og Grefsen/Kjelsås for å nevne noen av endeholdeplassene.¹¹

Sitatet er en motreplikk til Høyre-byråd Hilde Barstads innspill om kutt i trikketilbudet. Begge er enige i at trikken skal reddes, men utgangspunktene er forskjellige. Det interessante med innlegget er at forfatteren bruker *emosjoner* som et virkemiddel for å illustrere sitt poeng. Pahle avviser Barstads utsagn som politisk retorikk uten innhold. På sin side henviser Pahle til byens historie som argument for bevaring av trikken. Ved å tilføre trikken sjelsmetaforen blir den human og folkelig, en representant for byens indre liv. Hvis trikken blir borte forsvinner en del av bysjela. Det er grunn til å anta at sjelsmetaforen er forholdsvis kjent blant Oslobefolkningen, de færreste vil ha problemer med å forstå hva som menes. Med et semiotisk verktøy kan bruken av metaforen kalles en klisjé, som er et generelt allment signal, gjerne metaforisk i form, og godt egnet for å nå ut til mange (Frønes 2001:75). Ved å bruke klisjeen bevisst gjør politikeren seg forstått, samtidig som den får en repliserende retorisk funksjon. Nettopp at metaforen er såpass utbredt, gjør at

¹¹ Web: www.sv.no [lesedato: 30.7.2007].

den kan vekke følelser hos den politiske målgruppen. Denne funksjonen blir også *eufemiserende* i det trikketilbudet – som i første instans er et politisk anliggende – flyttes over til et «felt dominert av inderlighet» (Frønes 2001:77). Trikken er ikke bare forflytningsmiddel hvis tilbud bestemmes av tilgjengelige kroner og øre; den har også en sjel og frakter oss (trofast) rundt i byen.

Det som imidlertid kommer tydeligst fram av sitatet er at trikken representerer en av Oslos dominerende fortellinger. Som det sies har den gått i gatene i «generasjoner». Bak dette kan ligge historier om trikken som møteplass mellom arbeidsfolk og byborgere på slutten av 1800-tallet, som arbeidshest under andre verdenskrig, og som en hardbarket institusjon som overlevde nedleggingstrusselen på 1960-tallet. Fortellingen om trikken som «trofast sjel» blir en del av fortellingen og historien om Oslo. Slik blir trikken også en del av Oslos identitet som by.

I gråsonen mellom det urbane og det grisgrendte

Oslo er en by i stadig vekst. Transformasjonen av steder som Grønland og Nydalen, den planlagte restaureringen av Groruddalen, og utbyggingen av Bjørvika fører til at byens horisonter utvides, både på godt og vondt vil mange si. Når det gjelder gjenreisningen og ombyggingen av det gamle industriområdet Nydalen, har markedsføring vært en viktig del av denne prosessen. BI har i dag sitt hovedsete der, og deler området med nyoppførte boliger og næringsliv. Helge Gidske Naper fant i sin hovedoppgave fra 2003 at området bevisst er blitt formet slik at det skal kunne assosieres med visse bedrifter. Utbyggerne har konstruert «et ferdig konsept som er skreddersydd for den aktuelle bedriften» (Naper 2003:82). Dermed skapes et *image* av stedet som har blitt definert av utbyggerne. På denne måten har området tatt på seg en urban karakter som står i kontrast til det tidligere industriområdet som var et eget lite samfunn med en sterk lokalhistorie. Likevel ligger det utenfor Oslo sentrum. Som utbyggeren Avantor uttrykker det på sin hjemmeside: «Nydalen har en beliggenhet og infrastruktur som plasserer området midt i plommen mellom byen og naturen».¹² På denne måten blir Nydalens identitet (gjen)skapt som et sted som har «alt»: En blanding av tradisjon og nyskaping, og by og natur.

Nydalen blir altså aktivt markedsført og konstruert som sted, med utgangspunkt i at kapital skal skytes inn i området. Kjelsås og Grefsen blir ikke markedsført i

¹² <http://www.avantor.no/cat.html?catid=2> [lesedato 22.11.06].

samme grad, det er som nevnt først og fremst et nokså mettet boområde, med begrensede muligheter for ytterligere utbygging. I den grad det markedsføres, er det gjennom kjøp og salg av eiendom. Likevel kan det skimtes enkelte likheter mellom disse stedene. Kjelsås og Grefsen's identitet er også skrudd sammen av både byens og markas nærvær. Innebærer ikke dette også at disse stedene konstrueres sosialt?

Osloregionen

Stor-Oslo anses ofte som en del av Oslo. Dag Østerberg (1998:35) sammenligner byen med en «kantarell» der den største tettheten er i området mellom Bjørvika og Pipervika. Kantarell-analogien er ment som et bilde på at Oslos forretningsstrøk ikke danner en naturlig kjerne i byen, men ligger ved fjorden i sør. Kantarellens ytterkanter befinner seg et stykke innover i landet, der den materielle tettheten er lavere, og bebyggelsen glir over i natur. Skillet mellom by og land er visket ut, mener Østerberg. «Sosio-materielt betraktet er overgangen helt flytende mellom Oslo-området og resten av Østlandsområdet» (Østerberg 1998:35). Det finnes altså ingen markante grenser mellom områdene i Oslo-regionen. Tross at de fleste som er bosatt i Oslo-regionen ikke bor der den største tettheten befinner seg, nemlig i det området som kalles Oslo sentrum, bor de altså i Oslo-regionen. Det er med andre ord ikke den materielle tettheten som avgjør hvorvidt man kan kalle seg Oslo-boer, men om man er bosatt i det området kantarellen dekker. Områdene rundt kjernen blir et *vedheng* til forretningskjernen (Østerberg 1998:38). Østerberg nevner Groruddalen og Lillestrøm i nordøst, og Asker/Bærum videre til Drammen i sørvest som eksempler på slike vedheng som «peker» mot områdets kjerne.

Den transportrelaterte infrastrukturen rundt Oslo besørger noenlunde effektiv kommunikasjon mellom kantarellens ytre områder og dens kjerne. Kjernen er et knutepunkt for innfartsårene E6 og E18. Ringveiene dekker områdene som ligger tettest inntil kjernen. Tog og bussruter har opprinnelse i kjernen, og frakter passasjerer på kryss og tvers i kantarellen, og ellers store deler av Sør-Norge.

Det som derimot er særegent for kjerneområdet, er bybussene, T-banen og trikkene. Jo tettere inntil kjernen, desto tettere er forekomsten av disse kommunikasjonsmidlene. I hovedsak kjører bybussene i områder som ikke er trafikkert av de øvrige. T-banenettet strekker seg fra Groruddalen i øst til Bærum i vest, og fra Mortensrud og Bergkrytallen i sørøst til Frognerseteren og Sognsvann i nord. Enda mer konsentrert rundt kjernen, befinner trikkenettet seg. Avvikene fra

denne konsentrasjonen er linjene til Ljabru i sør, Jar i vest, delvis Rikshospitalet i nordvest og Kjelsås mot marka i Nord.

Grend eller drabantby?

Ovenfor ble det hevdet at Grefsen og Kjelsås ikke er en del av Oslos bykjerne, men ligger likevel svært nærme geografisk sett. Skillet mellom by og land er flytende. En mann på Øvre Grefsen berettet:

– Vi kaller det for grenda vår, men jeg synes at vi tilhører byen. Hvis du kommer ut i Bærums Verk, da er du på landet. Sørkedalen eller Maridalen også, for den saks skyld. Trikken gjør jo at du ikke går på en buss og kjører til landet, som du gjør når du kjører til Solemskogen. I og med at du sitter på trikken, er du i byen.

(Rolf, 61 år, Øvre Grefsen)

Sitatet illustrerer at trikken kan ha en påvirkningskraft i definisjonen av hva som er ruralt og urbant. Her kan det nevnes at den materielle tettheten i området er nokså høy, og for eksempel kan enkelte boligblokker sies å bidra til inntrykket urban nærhet. Imidlertid er også nærheten til marka og småbygdene bak, umiddelbar. Området ligger i overgangen mellom høy materiell tetthet og mer eller mindre uberørt natur. En *grend* har tradisjonelt vært en betegnelse for et samfunn med få innbyggere, få innslag av forretningsvirksomhet og tette sosiale bånd. Grenda kan nok sies å ha visse likhetstrekk med *nabolaget*, i det begge består av et begrenset antall husstander, men nabolaget har ikke nødvendigvis den *forpliktende* funksjonen som grenda har. Man skal selvsagt være forsiktig med å lage uttømmende kategorier av disse begrepene, likevel er det utvilsomt nyanseforskjeller mellom dem, og de har en ulik klangbunn. Jeg har tidligere nevnt at Kjelsås og Grefsen er beslektet med drabantbyen, og kan således betegnes som rendyrkede boligområder eller «sovebyer» (Haugen 1978:141). Slik *kan* drabantbyen være et sted hvor mange bor sammen, men likevel hver for seg. Dette er avhengig av hvordan de sosiale nettverkene på det enkelte sted er bygget opp. Grender, på den annen side, er ofte mer preget av sosial kontroll, der mange av innbyggerne på en eller annen måte kjenner til hverandre. Ut i fra stedsbeskrivelsen i sitatet over er det rimelig å plassere Kjelsås og Grefsen i en kategori som havner i mellom grend og drabantby. Det mest nærliggende er å se stedet som en *småby* eller *bygd*.

Ferdinand Tönnies' samfunnstyper *Gemeinschaft* og *Gesellschaft* (Østerberg 1990) er et klassisk begrepspar innen sosiologien, der det førstnevnte enkelt kan assosieres med ordet grend. Det kan enkelt tenkes at *Gemeinschaft*-dimensjonen er

sterkere på et sted der «alle kjenner alle», i motsetning til i tettere urbane strøk der mange vil si at de knapt nok vet hvem de bor vegg i vegg med. Likevel kommer det frem av sitatet at stedet har noen av en grends kvaliteter, men på samme tid er en del av byen. Trikkens funksjon blir her stedets urbane alibi, i kraft av å være «trikk», noe som ikke ville vært tilfelle med et busstilbud. Diskusjonen mellom by og land kan også illustreres med et annet sitat:

– Det er veldig nærme byen. Likevel er det nesten som å bo i en liten bygd på Grefsen. Grensene er veldig klare. Dessuten er det en bydel som ikke har gjennomgående vei, den slutter plutselig. Det blir en veldig låst del, og det kan bli litt sånn landsby-preg. Og det er hager og mye grønt og skogen slikt. Men jeg føler at jeg bor i byen, jeg føler veldig at jeg bor i Oslo. Grefsen er nesten som et lokalmiljø. Jeg innbiller meg at det ikke er sånn alle steder i Oslo. Bygdøy og Nordstrand kan jo forresten ha noe av det samme. Jeg føler at jeg har ganske god oversikt over hvem som bor på Grefsen, hva som rører seg, og folk er litt sånn lokalpatrioter og vi har et historielag som jobber veldig aktivt. Det er et lokalsamfunn, men jeg tror nok alle kjenner at vi er en del av Oslo, i aller høyeste grad. Det som kanskje mangler på Grefsen er det kafélivet. Den moderne, urbane kaffe latte-kulturen har ikke helt satt seg på Grefsen. Vi har en brun kafé, Flamingo, og vi har fått en på [Grefsen]Platået. Så det er jo noe på gang, men jeg kunne tenke meg at noe av den urbane kulturen også spredte seg til Grefsen. Et lite hyggelig spisested som vi kunne gå på for eksempel.

(Ingrid, 60 år, Grefsen)

Området som blir omtalt er begrenset til Grefsen, og blir således snevrere enn om Kjelsås også skulle vært inkludert. Dette bekrefter at det er en forskjell på disse områdene, og at grensene har en sterk betydning for stedets identitet. Men det er nettopp disse grensene som muliggjør en adskillelse fra byen, samtidig som avstanden til den er så liten at stedet også får et urbant tilsnitt. Sitatet er langt, men det illustrerer tydelig den kontinuerlige diskusjonen om stedet er by eller land. Beboerne på Grefsen er både Grefsen- og Osloborgere. Men det urbane og det rurale blir veid mot hverandre, kategorisert, og vurdert. Det blir trukket fram som positivt med den lokale patriotismen, den gode oversikten, og historielagets virke. Stedet blir sett på som et av få i Osloområdet som er bærer av slike kvaliteter. Bygdøy og Nordstrand nevnes som ekvivalente steder, men utdypes ikke videre her.

På den andre siden trekkes landsbypreget og det låste fram som noe begrensende, og noe som virker forsterkende på det rurale. Det uttrykkes en bekymring for at det landsbyaktige skal føre til stagnasjon og mangel på dynamikk. Det er et savn etter mer såkalt urban kultur, som her kommer til uttrykk gjennom kaféliv og restauranter. Dette kan tolkes som en motstand mot stillstand og frykt for å bli stemplet som en del av periferien. Samtidig gis det uttrykk for at den urbane kulturen er i ferd med å feste grepet, og at det har kommet noe som tilfredsstillende disse behovene. Men det er ikke ønskelig at denne kulturen skal feste seg i så høy grad at den blir dominerende.

Man ønsker å holde på småbyens kvaliteter, men slippe det urbane litt nærmere og tettere innpå seg. Dette har konsekvenser for hvordan stedet oppleves. Stedets identitet blir en kulminasjon av det pirrende urbane og det staute landsby-aktige.

Harryfaktor

Hva er det så som gjør at noe så trivielt som en trikk kan bidra til å skape en slik «balanse»? Jeg har tidligere henvist til Østerberg, og at skillet mellom by og land er visket ut: «Dagens bygder er urbaniserte, fortetningen er mindre, men massemedier medierer mellom landdistriktene og de sentrale strøk» (Østerberg 1998:17). Østerberg nevner bilen som en viktig mediator, den gjør det mulig å bevege seg raskt fra et sted til et annet, og er en av de oppfinnelsene i nyere tid som sterkest har bidratt til tid-rom-kompresjonen. Fysiske avstander minker. Utbredelsen av Internett fjerner fysiske barrierer og knytter steder tettere sammen. Men kan disse faktorene alene forklare hvorfor det urbane har kolonisert bygdekulturen? Finnes det i tillegg «væremåter» som varierer med sosio-materiell fortetning? Det er ikke implisitt at fortetningen er årsaken og væremåten virkningen. Væremåten har heller sammenheng med kulturelle avvik. Her siktes det mer spesifikt til *vulgaria*:

– Vi vil stå helt uten harry-stempelet, og det er trikken, denne kontinuiteten som trikken representerer, som gjør det. Hvis vi hadde klart å rendyrke denne byggedelen, så er det ikke lang vei til harry, altså. Men vi har ikke behovet for å bevise at vi ikke er harry, for det er jo gjerne det som er harryheten. Vi har ingen subkultur her oppe, og da er vi ikke harry heller.

(Arne Harstad, 61 år, Kjelsås)

Harry-begrepet kan fremstå som noe diffust, med mange mulige konnotasjoner. Et begrep som både kan vekke avsky og fryd. Sosiologen Kjetil Rolness antyder i en avisartikkel at det nærmeste man kommer en kort definisjon av harryfaktoren er «folkelig flash» (Dagbladet nett 19.06.1999). Han mener at harryfenomenet opprinnelig fungerte som et skillemerke i den sosiale geografien. Begrepet sprang ut fra 50-tallets arbeiderkultur, nærmere bestemt Oslos østkant, der Harry var et vanlig navn. Den nedsettende betydningen av navnet kom fra vestkantungdom. Rolness sier også i artikkelen at den såkalte harryfaktoren varierer med stedet: «... sånn stempler vi dem vi har behov for å distansere oss fra. Folk fra Bøler kaller folk fra Kløfta harry. I Drammen kommer harryfolka fra Mjøndalen og Krogstadelva. Østfoldinger forsøker å dytte harrystemplet over brua til Svinesund» (Dagbladet nett 19.06.1999).

Å være hARRY er med andre ord ikke en selvutnevnt rolle, men noe som pådyttes av andre.

Begrepet er aktivt i bruk, spesielt i mediene, som en betegnelse på å reise over svenskegrensen på «harrytur» for å handle billige forbruksvarer, der prisen spiller en viktigere rolle enn kvaliteten på varene.

Legitim kultur

En kort refleksjon rundt begrepet, kan være at det innebærer en distingvering og distansering fra visse kulturelle preferanser, noe som kan settes i sammenheng med Pierre Bourdieus sosiologiske kritikk av dømmekraften (1995). Det er fristende å plassere hARRY-begrepet i en «Bourdiesk» ramme. Det er nærliggende å tenke seg at begrepet fra en synsvinkel kan leses som middelklassens streben etter identifikasjon med en legitim kultur, og dermed en avvisning av det folkelige som noe vulgært. Mer universelt, jamfør Bourdieus skjematiske framstilling av rommet for sosiale posisjoner (Bourdieu 1995:35), kunne kanskje distingveringen vært knyttet til posisjoner, der for eksempel kunstnere (høy kulturell kapital) avviser den kulturelle smaken til arbeidsgivere i handel og industri (høy økonomisk kapital, foretrekker ridning og champagne), eller bønder og små kjøpmenn (både lav kulturell- og økonomisk kapital, foretrekker trekkspill og alminnelig rødvin).

Det er viktig å huske på at Bourdieus studie er foretatt i det franske kulturelle landskapet, og det har vært diskutert hvilken overføringsverdi dette har for «utenomfranske» forhold. Likevel er det ganske tydelig at fornektelsen av hARRY-faktoren kan tilskrives visse gruppers avskrivning av andre gruppers kultur og livsstil.

Paradokset

Det er ikke rom for en videre undersøkelse rundt hARRYfaktor og sosiale og kulturelle posisjoner i denne studien, men jeg vil likevel sitere Rolness' noe stereotypiske karakteristikk av «harryhetens» paradoks:

Akademikeren er fratatt nesten alle privilegier, mens hARRYen ler hele veien til banken. Kultureliten bruker tiår på mase seg til et operabygg. HARRYen bygger seg eget fotballstadion over natta. Da blir hÅNlatter over luksusyachter og hyttepalasser en fattig trøst. (Dagbladet 19.06.1999).

Selv om hARRYen ikke får anerkjennelse for sin smak er ikke dette det samme som at hun ikke er bemidlet. Lav rente og kjøpefester har gitt «folket» mulighet til å

forbruke og tilegne seg materielle goder. Slik kan kanskje Bourdieus karakteristik av smaken til arbeidsgivere i handel og industri med ridning og champagne være ekvivalent med norske næringslivslederes forkjærlighet for Rolex og BMW – tilegninger som bare krever penger, som Rolness sier (Dagbladet nett 19.06.1999). Hånlatteren fra den kulturelle kapitalen stivner fordi markedet kan tilby prangende luksusartikler, og kommunene i besittelse av eiendommer ved kysten eller på fjellet ofte gjerne tillater bygging av hyttepalasser for «å trekke rikfolk til bygda». Begrepet representerer i denne sammenhengen en måte å distansere seg fra det usmakelige og bygde-aktige på, og har således også en sterk tilknytning til sted.

Går vi tilbake til sitatet over, kan dette tolkes som intervjupersonen gir en kritikk av- og frykt for det vulgære som et landsbygd-fenomen. Sitatet er imidlertid hentet fra en samtale der trikkens betydning for et sted står i fokus. Trikken gis en rolle som bindeledd mellom by og bygd, der den fungerer som et filter mot det smakløse. I tillegg blir Kjelsås karakterisert som en *bygd*. Før Kjelsåstrikken ble oppført var området preget av jordbruk, senere av industri. Veinettet var dårlig utbygget, og asfaltering av veiene fant ikke sted før på 30-tallet. Av den grunn var det snaut med offentlig kommunikasjon før denne tid. Akerbygda, som området ble kalt, var nokså isolert fra Oslos kjerne. Avstandene var dermed større i den forstand at det tok lenger tid å bevege seg fra et sted til et annet. Beboerne var i stor grad selvforsynt og selvhjulpne. Opprinnelsen til stedsoppfatningen kan ligge her, både i navnet *Akerbygda*, og den reelle avstanden til bykjernen. Den infrastrukturen som finnes der i dag gjør selvsagt reisetiden mellom Kjelsås og Jernbanetorget betraktelig kortere, og det tar kortere tid å komme seg til bykjernen fra Kjelsås enn det tar fra Groruddalen eller Bærum.

Kontinuitet

I sitatet nevnes også *kontinuitet* som et premiss for stedets karakter. Trikken gis med det et ansvar å motvirke de faktene som er bakt inn i harry-begrepet. Trikkens nærvær gjør at stedet er i bevegelse, og at stillstand ikke oppstår. Stillstanden blir oppfattet som symptomatisk for det bygdeaktige og grelle.

Hovedpoenget med diskusjonen rundt bygdebegrepet er ikke først og fremst å forsøke å argumentere for hvorvidt Kjelsås og Grefsen bør kalles bygder eller ei, men heller å belyse at begrepet inneholder symbolske ladninger som kan knyttes til definisjonen av steder. Og midt i diskusjonen befinner trikken seg som en

«regulator» for stedets selvbilde. Trikken gjør det mulig å unngå å havne i periferien og bli stemplet som et «harrysted». Da Kjelsåstrikken ble lagt ned, forsvant også denne regulatorfunksjonen, og stedet mistet en komponent som var svært viktig for opprettholdelsen av tid-rom-kompresjonen. En forbindelseslinje til stedene «utenfor» var tatt bort. Kanskje kan det forklare noe av frustrasjonen hos Kjelsås- og Grefsenboerne. Trikken symboliserer det urbane så sterkt at når den forsvinner blir stedet tregere og det vulgære får en bedre grobunn.

Men er ikke *folkelig* en betegnelse som kan brukes om trikken, og er ikke dette omtrent det samme som *harry*? Ut i fra Rolness' definisjon over kan disse sies å være beslektet, men folkeligheten mangler den såkalte *flashen*, og hentyder til noe mer behersket og normalt. Bildet av Olav, folkekongen, som tok Holmenkollbanen under oljekrisen i 1973 kan fungere som et symbol på trikkens folkelighet.

Trikken som møteplass?

En kollektivreise medfører i de fleste tilfeller at vi må forholde oss til andre mennesker, som alle i øyeblikket har det samme ærendet: å forflytte seg fra et sted til et annet. Alle de reisende deler derfor en slags «felles skjebne». Men det er ikke utenkelig at kollektivmidlene – som en konsekvens av denne skjebnen – også kan fungere som et sosialt treffpunkt, en *møteplass*. Det er klart at trikken setter preg steder, men kan også en trikk være et sted i seg selv som uttrykker en mening?

Uttrykket møteplass er satt sammen av to ord, der det ene indikerer at det snakkes om et bestemt sted. Det andre forteller om at dette stedet uttrykker noe sosialt, eller noe tydelig i landskapet som gjør at det er et spesielt godt sted for samvær og møter. Men hvilke funksjoner har møteplasser, og er egentlig en trikk et egnet sted å møtes?

Et søk på verdensveven avslører at begrepet blir brukt om fysiske, geografisk plasserte steder, for eksempel i byplanlegging der det forbindes med estetikk og arkitektur. Det vil si offentlige steder som er tydelige i byrommet. Et eksempel er hvordan møteplassenes hensikt omtales hos Plan- og bygningsetaten i forbindelse med planforslaget «Vakker by – handlingsprogrammet for estetikk og god byarkitektur» og byrådets visjon om en åpen, vakker og mangfoldig by: «Plassene

skal spesielt legges til rette for barns, unges og eldres behov, og de skal bidra til bydelenes identitet».¹³

Skueplass

Trikken vil kanskje kunne omtales som en *mobil* møteplass, der tid-rom-kompresjonen kombineres med det sosiale. Men hvordan foregår dette i praksis? Er ikke innsiden av en trikkevogn heller et sted der vi ønsker fred og anonymitet?

Dette er spørsmål som er vanskelige å gi gode svar på, fordi det for eksempel beror på den enkeltes oppfatninger om trikketuren, og hvilken mennesketype man er (hhv. inn- eller utadvendt) eller om man foretrekker å gjøre turen på et kontemplativt eller sosialt aktivt nivå. I intervjuene med Kjelsås- og Grefsenboerne dukket det opp mange ulike forestillinger om de sosiale aktivitetene på trikketuren.

– Det å møte folk er jo hyggelig, og sånn er det uansett hvordan man reiser. Jeg tenker på i situasjoner der man kjører bil, så er jo det ofte veldig fort og greit, men du møter jo ingen. Jeg synes det er ålreit å møte noen eller sitte og lese avis. Så det er jo sosialt [å kjøre trikk]. Dessuten ser du mer, jeg liker å se på bylivet, at det rører seg. Og det er en komfortabel måte å reise på. Det er en av trikkens fordeler.

(Tom Ole Bergerud, 46, Kjelsås)

Bilen betraktes som et effektivt fremkomstmiddel, men mangler de sosiale egenskapene som en trikk kan ha. Det sosiale består ikke nødvendigvis i direkte kommunikasjon eller konversasjon med andre passasjerer. Den fysiske og sosiale konteksten spiller en like viktig rolle. Avislesing og titting på bylivet fremheves som mulige aktiviteter på reisen. En rimelig tolkning av dette sitatet er at trikken har et moderat potensial som møteplass. Den kan gi plass for tilfeldige møter, men er ikke nødvendige for å fylle reisetiden med aktivitet. En mulig årsak kan tenkes å være at den kontinuerlige mobiliteten, med trikkens rullende fortau og avganger hvert femte minutt, gjør det vanskelig å avtale møter. Imidlertid kan trikken sies å fylle funksjonen som *skueplass*. Det sies at trikken er et egnet sted for å *se*, sammenlignet med bilkjøring der fokuset må holdes på trafikkbildet. Trikketuren gir mulighet for å innta en tilskuerposisjon, der scenen er bylivet og det som rører seg der. En plass på trikken er tribunen der et hverdagens drama utspiller seg.

¹³ www.plan-og-bygningsetaten.oslo.kommune.no

Gjenkjennelse

– Det er mer en sosial handling å reise med trikken enn de fleste andre befordringsmidler. Om jeg skulle gradere det ved å si at å reise med fly er direkte, nesten asosialt og en busstreise er nøytral, mens en trikkereise har et ganske kraftig sosialt tilsnitt ved siden av å dekke det behovet den skal dekke rent resemessig. Det er veldig vanlig at jeg kommer i prat med folk fra Kjelsås på trikketuren, samtidig som det ikke er særlig vanlig å innlede samtaler på offentlige befordringsmidler i denne byen. Har du sett et ansikt eller tror de har en forbindelse til området, her oppe på Kjelsås er det nesten nok.

(Arne Harstad, 61 år, Kjelsås)

I dette sitatet blir trikken omtalt som å ha særdeles sterke sosiale sider, og informanten gir et eksempel på en utadrettet og aktiv måte å bruke trikken på. Her er trikken en tydelig møteplass. Samtidig knyttes Kjelsås som sted til trikken, den blir et medium for samtaler og møter blant lokalbefolkningen. Tilhørighet er altså en forutsetning for at trikken skal fungere som møteplass. Imidlertid er det ikke nødvendig med en personlig relasjon for å kunne ta opp en samtale, det kan være nok at det er et kjent ansikt.

Marianne Gullestad fant i sin studie fra 1975, om livet i en gammel bydel, at de lokale kolonialbutikkene hadde «viktige sosiale funksjoner som møtested for beboerne og som informasjonsformidler» (Gullestad 1978:124). Den viktigste spilleregelen her var å vise tegn til gjenkjennelse mellom kjøpmann og andre kunder i butikken, likegyldighet var ikke sosialt akseptert. Denne personlige tonen blir dermed forpliktende, men kan også «fylle et følelsesmessig og sosialt behov» (Gullestad 1978:125). Kanskje kan trikketuren ha en tilsvarende funksjon som den Gullestad beskriver, og at det vil oppfattes som direkte uhøflig å ikke ta initiativet til en samtale hvis et kjent fjes dukker opp. Slik kan trikketuren bidra til å pleie og vedlikeholde bekjentskapskretser og naboskap.

Intimsone

Imidlertid ligger i sitatet også en bevissthet rundt den vanlige praksis med spillereglene som gjelder om bord på kollektive transportmidler: å velge å unnlate å ta kontakt med medpassasjerer. Dette fenomenet kommer tydeligere frem i et annet utsagn:

– Nei, en trikketur er overhodet ikke en sosial handling. Den er et transportmiddel for å komme seg fra en plass til en annen, og du ser jo når folk setter seg på trikken, så setter den ene seg på innsetet først. Jeg tror de aller fleste ser på det som en transportetappe altså. Selv om det er et naboskap, så tror jeg folk stort sett snakker med folk de kjenner altså, for det skjer nok. Men hovedsakelig er den et transportmiddel.

(Stein, 62 år, Kjelsås)

Her er forholdet til trikk av en noe mer funksjonell art. Trikketuren ses på som et nødvendig onde, der den fysiske forflytningen er det sentrale. Denne observasjonen kan ganske enkelt bekreftes ved å ta hvilken som helst trikk eller et annet offentlig transportmiddel, i særlig grad hvis kjøretøyet ikke har mange passasjerer. Det er ikke vanlig å konversere eller kommunisere med fremmede mennesker. Dette er for øvrig en vanlig spilleregulering som preger det offentlige rom i bymiljøer. Hvis kroppene våre kommer for tett på hverandre, brytes intimsfæren. «Alle disse kroppene har ingenting med hverandre å gjøre, de skal hvert til sitt, derfor er enhver opplært til å vise likegyldighet overfor medpassasjerene, likegyldighet som kan forsterkes til kvalme» (Østerberg 1998:61). Ved å bevege seg i det offentlige rom, utsetter vi oss for potensielle *tyngsler*. Østerbergs sitat er hentet fra et kapittel om russtrafikken i Oslo, og beskriver fenomenet som oppstår når vi kommer for tett på hverandre. Det oppstår riktignok et slags fellesskap, men dette fellesskapet er «falskt», det er uvirksomt, uten noe felles mål, utenom å gå av og på kjøretøyet. Resultatet blir at vi reduseres til kropper som kun opptar plass i et rom (Østerberg 1998:61). Dette kan også forklare hvorfor vi helst setter oss lengst mulig fra hverandre når det er få passasjerer om bord. Vi vil bevare den private sfæren så langt det er mulig. Vi foretrekker ensomheten i fellesskapet.

På den annen side erkjennes det at det ikke er uvanlig at folk som kjenner hverandre snakker sammen, men dette er ikke nødvendigvis på samme måte som naboer snakker sammen. Samtidig har naboskapet andre regler for kommunikasjon enn bekjentskaper; en mer funksjonell og formell funksjon. Naboskapet er en slags påtvunget rolle som ikke nødvendigvis innebærer vennskap, men forblir en statisk høflighetsomgang. Noe som i praksis kan være et nikk eller et raskt «hei» ved gjenkjennelse på trikken.

Slik det er beskrevet over kan en tur med Kjelsåstrikken synes som et innesluttende fenomen. Men er denne «ensomheten» noe som kan tas for gitt? Ei jente fra Kjelsås sa:

– Jeg synes det generelt er litt for stille på kollektivtrafikk. Jeg synes det er veldig hyggelig når folk tar initiativet til å si noen ting. Selv om man ikke kjenner personen kan man veksle noen ord,

for det er veldig unaturlig å sitte og late som den andre personen egentlig ikke er der. I andre land er ikke det vanlig i det hele tatt. Jeg har tenkt tanken å ha en uke der jeg aldri setter meg på et ledig sete, og alltid sette meg ved siden av noen uansett om det bare sitter en på trikken, for å se hvordan reaksjonen er.

(Tori, 19 år, Kjelsås)

Her ytres det et ønske om mer uforpliktende kommunikasjon på trikketuren, og at det kan oppstå en tilfredshet når tausheten blir brutt. Det finnes roller og situasjoner der det er mulig å kommunisere uten å forplikte seg til å bevege seg inn på personlige områder. Det kommer også fram en bevissthet rundt hvordan slike situasjoner kan arte seg i andre land. Det unaturlige kan da være når det oppstår en kunstig stillhet.

Dette og det foregående sitatet representerer to svært ulike oppfatninger om hvilke regler som bør følges om bord på kollektivtrafikk, og i det offentlige rom generelt. Begge er imidlertid klare på at situasjonen som oftest er slik som beskrevet i det foregående sitatet. Hvorfor har disse spillereglene oppstått?

Institusjoner

Berger og Luckmann forklarer det med at samfunnet objektivt sett er organisert i *institusjoner*. Disse institusjonene innebærer vanedannelse, som kan betraktes som verktøy for orientering i hverdagen.

All menneskelig aktivitet er underlagt vanedannelse. Enhver handling som gjentas ofte, blir tilpasset et mønster som deretter kan reproduseres uten særlige anstrengelser og som *ipso facto* oppfattes av den handlende som dette mønsteret (Berger og Luckmann 2000:69).

Vanedannelsen er altså grunnleggende for all institusjonsdannelse. Ved å betrakte offentligheten som en institusjon, eller som et konglomerat av mange forskjellige institusjoner, kan dette bidra til å forklare hvordan vi forholder oss til det offentlige rom. Alle medlemmer av et samfunn institusjonaliseres inn i det samfunnet. Stillheten som oppstår på trikketuren er altså et utfall av vanedannelse som følge av institusjonaliseringen. Samtidig oppstår ikke institusjonene tilfeldig, de er produkter av historien. For å kunne oppnå en forståelse av institusjonene, er det en forutsetning også å ha kunnskap om de historiske prosessene som de har oppstått i (Berger og Luckmann 2000:70). Med andre ord krever en forståelse for den enkelte situasjonen også kunnskap om det norske samfunnet, dets historie, og hvilke institusjoner som eksisterer der. Dette kan også forklare hvordan en lignende situasjon ville artet seg i et annet land, der institusjonene kan ha en annen historie og være annerledes oppbygd. Slike situasjoner kan ligge til grunn for oppfatningen om at det er vanlig å snakke sammen på offentlige kommunikasjonsmidler i enkelte andre land.

Men samfunnet har også en subjektiv virkelighet som inngår i et dialektisk forhold med institusjonene; vi har også en viss mulighet til å forme dem. «Sikkert nok er denne 'overtakelsen' på en måte en ny prosess for ethvert menneske, og når verden først er blitt 'overtatt', kan den omskapes eller (mindre sannsynlig) rett og slett gjenskapes»(Berger og Luckmann 2000:136). Som nye individer som settes til verden tilegner vi oss etter hvert institusjonene, og når det er gjort kan vi manipulere dem og i noen tilfeller gjenskape dem. Vi vil altså ha forskjellige utgangspunkt og preferanser når det gjelder å ta initiativet til kommunikasjon med andre mennesker

Videre skiller Berger og Luckmann mellom *signifikante andre* og *mindre betydningsfulle andre* og setter dette i forbindelse med *vedlikehold av virkeligheten*. (Berger og Luckmann 2000:152). De signifikante andre er mennesker vi kjenner godt, eller som vi har forholdt oss til gjennom primærsosialiseringen. Mindre betydningsfulle andre er personer vi kan ha et mer anonymt forhold til, eller som er i posisjoner eller roller som kan byttes ut uten at det får større konsekvenser for livsløpene våre. Berger og Luckmann bruker et eksempel med T-banen for å illustrere hvordan forholdet vi har til de mindre betydningsfulle andre er med på å vedlikeholde hverdagsrutinen (Berger og Luckmann 2000:152). Nettopp det at vi ikke kjenner noen av de andre personene om bord bekrefter at situasjonen er ved det normale. Overfladiskheten og anonymiteten vedlikeholder vår virkelighetsoppfatning, og når det normale er at det er lite kommunikasjon om bord på en trikk eller buss, er dette et utfall av behovet for å opprettholde en rutine. Således kan også det nevnte naboskapet i noen tilfeller havne i en *mindre betydningsfulle andre*-kategori, der naboskapet innebærer en bestemt rolle som er styrt av tid og rom. Naborollen er virksom kun i situasjoner som bidrar til å opprettholde det høflige naboskapet. På en trikketur vil ikke nødvendigvis denne rollen ha noen bestemt funksjon, og forholdet blir passivisert.

Imidlertid er det som nevnt mulig å utfordre institusjonene og konvensjonene, og bryte med mønsteret som skaper denne «ensomheten» i det offentlige rom. Derfor vil det også være individuelle valg som styrer situasjonen i kupeen på offentlig transport. Det er sjelden et stort brudd med konvensjonene å ta initiativ til en samtale på trikken.

Det kan dessuten tenkes at trikken fungerer som en møteplass i bestemte tidsrom, der andre institusjoner sammenfaller med tidstabellen. Her sikter jeg til for eksempel morgentimene der trikkene er fulle av barn og ungdom som er på vei til skolen, og

andre på vei til arbeid eller ulike gjøremål. Dette fenomenet har det imidlertid ikke vært tid og ressurser til å undersøke nærmere i denne studien.

Basert på de data som er samlet inn i intervjuene, finnes det kanskje likevel viktigere møteplasser enn trikken. Sannsynligvis er den betydningen trikken har for stedets identitet tydeligere enn den identiteten som eksisterer i selve kollektivrommet. Dette kan ha sammenheng med den mobile egenskapen, som skaper flyktighet, og dermed gjør det praktisk problematisk å benytte den som treffpunkt, i alle fall for tilfeldige møter. Men det kan også ha sammenheng med at dette rommet som oftest består av få tegn eller gjenstander som har andre funksjoner enn å frakte folk rundt. Rommet representerer en høy grad av funksjonalitet og er ordnet slik at det gir lite rom for en annen fortolkning enn det primære mål, som er å reise. Derfor blir også graden av anonymitet såpass høy. En kafé vil eksempelvis ha høyere verdi som møteplass fordi den er geografisk forankret, og ofte består av tegn og gjenstander som skaper en mer sosial atmosfære.

Imidlertid har trikken, i motsetning til T-banen, ofte direkte kontakt med bybildet, noe som gir en avlastning i forhold til situasjonen i kupeen. Dette gjør det mulig å følge med på livet og situasjoner som foregår utenfor dette rommet.

Kanskje kan diskusjonen rundt trikken som møteplass oppsummeres med disse ordene fra Randi Hjorthols studie av hverdagslivets reiser i Oslo:

Bussen og trikken blir et rom i rommet, som gir mulighet til å være anonym, man trenger ikke å forholde seg til andre. Situasjonen gir samtidig mulighet til å treffe andre, folk man kjenner, men det er også legitimt å snakke med ukjente (Hjorthol 1998:106).

Kollektivrommet oppfattes som et fristed som genererer ulike valg. Kollektivreisen er en distinkt sosial situasjon som i første rekke dreier seg om å reise, men som likevel gir rom for en viss valgfrihet. Reisen preges av ulike mennesker med forskjellige preferanser, som avgjør hvordan atmosfæren er på reisen. Noen ganger er trikken en møteplass, andre ganger et anonymt og kontemplativt rom.

Poesi og hverdagsliv

Fordi den er
vår barndoms dyr. Fordi den holder
eksosen i sjakk. Fordi
den sier fra
hvor den skal. Fordi den betyr solidaritet. Fordi den minner oss om
våre vilkår: et fornuftig
og sårbart
vesen, i en ufornuftig
tid. Et historisk dyr, i en historiesvak
tid. Noen sier: Uten trikken
hadde Oslo
gått opp i liminga!

Jan Erik Vold

(Fra diktet «Trikken er et øye som går på skinner». Kantate til feiringen av Oslo trikkens 100-årsjubileum 3. juni 1994)

Tross trikkens praktiske legning, har den en poetisk gjenklang for mange Osloboere. Kanskje har poeten Jan Erik Vold mye av skylden for dette med sin nostalgiske poesi, men kan det alene forklare hvorfor den har en så viktig funksjon for byen?

Det kan gjerne tenkes at trikken fungerer som en slags *minnebærer* for noen, der glimt fra svunnen barndom og ungdom fremkalles ved tanke på, eller fysisk kontakt med en trikk. Kanskje særlig hos aldrende osloboere. Muligens minner den om steder eller folk man en gang kjente. Kanskje kommer noen på en gammel historie når de ser en trikk. Samtidig er den svært tydelig i bybildet, både den blå fargen og lyden av en trikk er umiskjennelig. En av informantene sa:

– [Jeg husker] den gamle trikken med benk på hver side, med åpne perronger... Fremst på hengeren var det stengt til resten, slik at konduktøren måtte ta den messingdøra og slamre med den to-tre ganger slik at folk kunne betale til ham gjennom den lille luka. Deretter kom Høka-trikken. Det er liksom min barndoms trikk. Jeg synes nesten jeg kjenner lyden av den, jeg kjenner lukta av det brune bakelitt-håndtaket. Den tok vi bestandig opp og ned til byen. Jeg har et lidenskapelig forhold til trikk, og har alltid kjørt trikken.

(Ingrid, 60 år, Grefsen)

Minnene om trikken forsterker den betydningen den har i dag. Dette skjer imidlertid på et institusjonelt plan: det er trikken som *institusjon* som er bærer av disse inntrykkene og minnene. De trikkene som er i trafikk i dag har en helt annen fysisk utforming og interiør enn trikkene på 50- og 60-tallet. Aktiviteten å *kjøre trikk* er på den annen side mer eller mindre den samme. Det er trikkens utseende, teknologi, lyd, kort sagt trikkens fysiske rom som har skiftet ham.

Disse minnene om trikken er personlige og private. På samme tid er de også allmenne da de henviser til konkrete artefakter som også ble erfart av tusener av andre. Men «tolkningen» av dem er forskjellig fra person til person. «All places and landscapes are individually experiences, for we alone see them through the lens of our attitudes, experiences, and intentions, and from our unique circumstances» (Relph 1976:36). Hvis trikken kan betraktes som en del av et sted, blir stedsminner både genuint subjektive og intersubjektive.

Nostalgi

De mange sanseintrykkene har skapt minner som gir trikken et nostalgisk tilsnitt. *Nostalgi* kan defineres som enten sterk hjemlengsel eller lengsel tilbake til tidligere tider eller faser av ens eget liv, romantisering av det forgangne.¹⁴ Det er påfallende hvilke likhetstrekk den første betydningen av nostalgi har med beskrivelsene av trikken, der den flere steder i intervjuene blir omtalt som «fast», «trygg», «solid» og «pålitelig». Adjektiver som også kan brukes om hjemmets sfære. Den andre betydningen kan tilskrives minnene om trikken slik den var i «gamle dager». Dette er ikke nødvendigvis kun ensbetydende med en noe slitt forestilling om at «alt var bedre før», men også at minner kan ha betydning for hvordan vi opplever og former verden slik den er i dag.

Nostalgien byr imidlertid på definisjonsproblemer i en debatt om hvordan kollektivtrafikken skal utformes i Oslo. I et intervju til Aftenposten uttalte skuespiller Lise Fjeldstad: «En buss vil aldri kunne erstatte den skranglete, deilige trikkelyden gjennom Briskebys gater... Hvorfor gjør de dette? [om nedleggingsplanene] Vi trenger noe som er litt gammeldags og særegent. Noe som hører fortiden til» (Aftenposten 12.10.2002). Hvorpå Aslak Nore i Klassekampen senere ga tilsvaret:

Det finnes *rasjonelle* argumenter for satsning på trikken. Mange byer i Europa, fra Strasbourg til Göteborg, har opplevd en renessanse for framkomstmiddelet... Trikkenostalgikerne går i privatbilistenes ærend uten å vite det selv. Snarere enn et reaksjonært forsvar for trikken, bør tilhengere av offentlige samferdselsløsninger rette blikket framover. Heller enn å dvele over den skranglete trikkens indre sjelsliv, skal vi se på de blankpolerte metrovognene som skal suse inn på nye Homansbyen Stasjon (Klassekampen 14.8.2003).

Disse representerer to ulike måter å lese byen på der den ene leser byen emosjonelt, den andre fremtidsrettet og rasjonelt. Det første kan tilskrives *kunstnerens* blikk som ser trikken som en del av byens klassiske interiør, som noe som gir liv og sjel. Det

¹⁴ Internett: www.sprakradet.no

andre tilhører den *visjonæres* blikk, som ser muligheter. Det emosjonelle ved trikken blir reaksjonært og bakstreversk, som en klamp på foten for utviklingen. Nores utsagn benekter imidlertid ikke trikkens potensial, slik at debatten fra denne vinklingen kan oppfattes som en definisjonskamp om hva som skal være trikkeinstitusjonens uttrykk: Skal den stå som et symbol på det bakoverskuende, som en severdighet og en representant for byens historie? Eller skal den reflektere fremtiden, nytenkning, teknologi og design? Nores svar er det siste, men han mener samtidig at dette best kan gjøres ved å satse på T-banenettet. En ytterligere kommentar ble tilført denne debatten av Hans Petter Lyshaug fra Bytrafikk: «Aslak Nore i fella med å forveksle nostalgi og tradisjon...At Oslo har vært sporvognsby siden 1875 betyr ikke at trikken er utdatert, snarere er det en indikasjon på at dette er et system som fungerer...Nore kaller motstandere nostalgikere, men henfaller selv til en romantisk beskrivelse av en T-bane fra Fornebulandet» (Bytrafikk 14.8.2003). Lyshaug henviser til at trikken har eksistert så lenge i Oslo at den er en del av byens *arv*. Imidlertid tenker ikke Lyshaug på trikken som objekt, men heller som *institusjon* som både er et produkt av, og produsent av byens historie. Samtidig mener han at trikken er et effektivt og miljøvennlig transportmiddel, og at dette ikke kan avskrives som sentimental bakoverskuende bypolitikk. Lyshaug leser byen med det *realistiske* blikk.

Det Fjeldstad sannsynligvis sikter til er de gamle Göteborg-trikkene som ble utrangert i 2002. Denne vogntypen var involvert i en dødsulykke på Holbergs plass i 2001 som følger av et sikkerhetsproblem. Slik at det finnes ingen av disse trikkene igjen i den kommersielle transporten i dag, de er erstattet av moderne vogner. Hvor har det da så blitt av nostalgien? Den ligger kanskje nedfelt i historien og i institusjonen, både som en del av enkeltpersoners- og byens kollektive minne.

Metaforer og flanørisme

Diktningen og poesien som er skrevet rundt trikken kan vel også tenkes å ha bidratt med det emosjonelle bildet av den. Den er gjenstand for metaforisk utfoldelse. «Trikk er Storbysjel på skinner», sa Odd Einar Dørum i forbindelse med åpningen av den nye linja til Rikshospitalet (Uniforum nett. 12.03.07). Jan Erik Vold sier i et av sine dikt at «trikken er et øye som går på skinner». I et intervju med Aftenposten uttalte Vold: «Altså, det flyter elver på landet, og det flyter trikker i byen. Du kan ikke bare fjerne elvene, ikke sant?» (Aftenposten 12.10.2002).

I disse metaforene tillegges den menneskelige og naturlige egenskaper, den gis liv. Skinner eller spor representerer i utgangspunktet noe statisk. Det som går på skinner går der uten mulighet til å bøye av verken mot høyre eller venstre. På samme tid kan dette leses som noe trygt, fast og solid, noe som «står til Dovre faller».

Sjeleligheten, poesien, metaforikken og melankolien gir assosiasjoner til *flanøren* – den moderne storbyens oppdager og undersøker – først beskrevet av Baudelaire, senere av Benjamin. En figur som driver gatelangs og lar seg forføre av modernitetens bylandskap. «Flanøren står i et aktivt utvekslingsforhold til historien, slik historien kommer til uttrykk som tegn og materiell; som bygninger, gaterom, skilt og ornamenter» (Sæter 2003:8). Metaforisk sett kan trikken kanskje betraktes som en mekanisk flanør, som et øye som har sett og opplevd gatene i alle slags stemninger og forfatninger, som kjenner byen ut og inn. Oslotrikken er bærer av byens historie og minner, på samme tid som den stadig representerer noe moderne, med løfter om en fremtidig eksistens. Den ser ut til å være tilpasningsdyktig i en tid med store omveltninger i bybildet.

«Byens sjel»

Hvordan kan noen finne på å skrive dikt om trikken, og hvorfor kalles den «byens sjel»? Sjelen er menneskets indre, det som ligger bak skallet. Metaforisk sett, overført på materielle objekter og strukturer, kan sjelen oppfattes som noe velbrukt og slitt. Noe som har «sett» historien. Man sier gjerne om et gammelt hus eller en gammel bil at de har sjel nettopp fordi de er gamle. Her er det også lett å se koblingen til nostalgien. Sjelsmetaforen er ofte å finne i reiseskildringer, som denne fra Aftenpostens reisemagasin: «Trogir er ikke bare vakker, byen har også sjel» (Aftenposten 16.7.05). Estetikk og skjønnhet kan gi et godt inntrykk, men gir ikke det åndelige tilsnittet som sjelen gir. Stedets tiltrekningskraften ligger der det ytre og det indre møtes. Et annet sted omtales bydelen Södermalm I Stockholm som «stedet hvor mange mener du finner byens sjel. Øya har både arbeiderklasse-røtter og stilige, moderne barer og kafeer» (Aftenposten 9.11.05) Byens sjel er levd liv, autentisitet og ekthet. Sjelsmetaforen oppstår i det objektet har blitt «modent», samtidig som det er litt rufsete, rustent eller skranglete, men ikke synlig korrumpert av masseproduksjon eller masseutbygging.

Spor i byen

Byggverk og gjenstander blir over tid en del av steders historie. Under andre verdenskrig hadde oslotrikkene en viktig funksjon. Drivstoffmangel gjorde at busser og biler måtte parkeres, dermed ble trikken det viktigste transportmiddelet i byen. Dette resulterte i konstant fulle vogner, og mye trengsel. Tross den store pågangen var det likevel mulig å komme seg rundt i byen uten å måtte bruke beina. På denne måten kunne deler av dagliglivet opprettholdes, der det på andre områder var innskrenket (Fristad 1990). Trikken var *veien til byen*.

Trikkens skinner går på kryss og tvers av byen, og knytter forskjellige delene sammen. Trikkenettet ligger slik til at det er mulig å reise mellom gammelt og nytt, og fra byens tetteste kjerne til landlige omgivelser på relativt kort tid. En stedsfølelse varierer med hvor man befinner seg i byen. Det er forskjell på livet rundt Jar holdeplass i Bærum og det yrende folkelivet på Aker Brygge, men et tydelig fellestrekk er likevel trikkesporene. Der ulike områder i byen kan være preget av konflikter og ulikheter seg i mellom, er trikkesporene de samme på Storo som på Aker Brygge. Trikkesporene gir en stedsfølelse som sier *by*.



Spor i byen. Fra den nedlagte linjen mellom Torshov og Sagene

Linjer på trikkenettet har vært bygget og nedlagt, men alle etterlevninger blir ikke alltid fjernet. Forbindelsen mellom Torshov og Sagene ble lagt ned i 1998, men skinnene ligger der fremdeles som en fortelling om et steds liv og tidligere identitet. På denne måten blir disse tegnene et gløtt inn i byhistorien, på samme tid som de får et melankolsk drag over seg. Trikken og skinnene setter spor i byen, og blir en del av gatenes «møblement».

Følelser og framskritt

Trikkens emosjonelle side nok kan sies å være en viktig drivkraft som kommer til syne når den er utsatt for nedleggelse. Men er for eksempel nostalgien særlig aktuell

i en dagligdags og praktisk sammenheng? Dette vil det – som jeg allerede har vært inne på – være delte meninger om. En av informantene fra Kjelsås sa: «Det er nok det [følelser knyttet til trikken], men den blir nok først og fremst oppfattet som et transporttilbud, og at det ble vesentlig forringet, det er det viktigste» (Tom Ole Bergerud, 46 år, Kjelsås). Det følelsesmessige ligger der som en delforutsetning for ønsket om å ha trikketilbudet, men det bli sekundært i forhold til å ha det funksjonelle tilbudet på plass. Dette kan kanskje også gjenspeiles i Oslo trikkens syn på seg selv som bedrift:

– Museumsvokterne kan være trikkens verste fiende. Med det mener jeg at de som har supersterkt, emosjonelt forhold til trikken, som skal ha trikk for enhver pris, og som ikke er endrings-orienterte, de skaper ikke mye ny trikk. Med det mener jeg at utvikling er viktig, og vi må tenke fremover, og vi må tenke annerledes. Det er greit å ha en rot i historien, men ikke alle røttene sittende fast der.

(Informasjonssjefen i Oslo trikken)

Det gis rom for «moderat nostalgisering», men framskritt og utvikling kommer i første rekke. Nostalgien skal ikke være en klamp på foten for utviklingen. En slik holdning står i motsetning til for eksempel Lisboas trikk, der nostalgien har blitt kommersialisert og «cococolafisert» (Adressa 19.6.2004). De gamle trikkene der brukes som en kombinasjon av nyttetransport og sightseeing.

En utfordring for framskrittet er altså at trikken i Oslo har en såpass lang historie, slik at nytenkning og modernisering av den ikke får utfolde seg upåaktet. I Bergen er nå byggingen av den nye Bybanen i gang, en kombinasjon av trikk og forstadsbane, som har høyere komfort enn trikk, og i prinsippet kan holde en høyere hastighet (Bergens Tidende 21/22.8.2007). Dette prosjektet er ment å bedre trafikksituasjonen og skape et mer attraktivt sentrum i Bergen, samt anlegge et system som forventes å være støysvakt og ha en lang levetid.

I en uformell samtale jeg hadde med en ansatt i Oslo trikken fikk jeg vite at trikkesystemet i Oslo er blant Europas minst moderne, med flere strekninger der skinnesystemet er forventet å vare i kun 25 år, og avgir i tillegg generelt mye støy. Likevel er mye av Oslo trikkens identitet bygget på at det nettopp er *trikk* som går i byens gater, *ikke* Bybane.

På samme tid har trikkebegrepet et dårlig rykte, som har vært forbundet med lav effektivitet og fremkommelighet. Systemet var opprinnelig bygget for en by som hadde langt mindre biltrafikk enn det vi ser i dag. Vognmateriellet i trikk og bybane har i utgangspunktet ingen større konstruksjonsmessige forskjeller. Problemet

oppstår derimot i begrepskonnotasjonen der trikk har en tilbakeskuende og nostalgisk gjenklang, mens bybane er fremtidsrettet, mer effektivt og moderne. Dermed oppstår dilemmaet om man skal markedsføre Oslo trikken som trikk, eller om Bybane-betegnelsen er mer hensiktsmessig for å kapre markedsandeler.

Transport og miljø

Privat eller kollektivt?

Diskusjonene om nedleggelsene i 2002 ble gjenstand for et politisk spill, som kan betraktes som en drakamp mellom en egoistisk og altruistisk tankegang, der bilen og det private representerer egoismen, og kollektivtrafikken representerer altruismen. Altså egoisme som en handling som utføres for selv å oppnå et gode, og altruisme som en handling som tilfører andre mennesker et gode, eller fravær av ulemper. Eller vil det være en overdrivelse å dele befolkningen inn i disse to grove kategoriene? De færreste bruker verken kun bil eller kun kollektivtransport, og en person kan vel neppe betegnes som egoistisk eller altruistisk på bakgrunn av om personen bruker mest bil eller mest kollektivtransport. Det vil i så fall være en mengde andre faktorer som virker inn i dette bildet. Man kan stille spørsmålet «Hvorfor kjører vi bil?», og antakeligvis danne grunnlag for en avhandling med det. Sannsynligvis vil folk ha et utall forskjellige grunner for sin bilbruk, som for eksempel kan innebære status, nytte og komfort. Likevel er det klart at transportdebatten bringer på banen moralske og politiske dilemmaer med hensyn til transportmetode, plassbehov og miljø.

More complex are those situations where it is necessary for large numbers of people in many distant locations to be willing to act altruistically on behalf of temporally and/or geographically distant populations, without any obvious self-interested benefit (Lash og Urry 1994:301).

Lash og Urry viser til at enkle og dagligdagse gjøremål har globale konsekvenser, men at det er problematisk å forandre på de handlemonstrene vi har, i og med at de er institusjonaliserte. Det kan fremstå som nokså absurd å bruke sykkelen i stedet for bilen for å hindre ismelting på Nordpolen eller flom i Bangladesh. Slike spørsmål er vanskelige, men desto mer aktuelle og viktige å sette fokus på.

På samme tid innbefatter transportdebatten et spørsmål om bruk av rom. Transport krever bruk av energi, og denne energien er i de fleste tilfeller produkter som er utvunnet fra jordas oljeressurser. Disse ressursene er imidlertid ikke fornybare, og vil en gang ta slutt. Det er også et spørsmål om hvordan avfallsstoffer fra denne energien påvirker miljøet, eller rommet rundt oss. Dette kan betegnes som bruken og forvaltningen av det *økologiske* rom:

Det økologiske rommet for en gitt ressurs er den maksimale mengden som jorda kan forbruke hvert år på en bærekraftig måte, gitt de begrensningene som ligger i den langsiktige tilgjengeligheten og miljøvirkningene av utvinningen og bruken av ressursen. Når det økologiske rommet for en gitt ressurs er definert på globalt nivå, er det økologiske rommet per capita gitt av forutsetningen om at enhver innbygger på jorda har lik rett til å forbruke. På samme måten vil det økologiske rommet som er tilgjengelig for Nederland eller hvilket som helst annet land være gitt av dets andel av verdens befolkning (Høyer 2002a:150).

Det er en kjent sak at det er store sprik i verdens ressursfordelinger, et spørsmål i den sammenheng er derfor om vi handler i samsvar med økologiske rom når vi velger bilen til fordel for kollektive transportmidler.

Poenget med refleksjonene rundt bilismen er det komparative forholdet til kollektivtrafikk, der disse kan ses som motpoler. De har til felles den mobile dimensjonen, men metoden for forflytning er forskjellig. De gir altså grunnlag for to typer handlinger: privat forflytning og kollektiv forflytning. Kan disse sies å være henholdsvis egoistiske eller altruistiske? En forutsetning er selvsagt en rimelig tilgang til begge transportmetoder, og bosetting i forholdsvis sentrale strøk, noe som er treffende for informantene i denne studien. I det følgende vil dette bli belyst ved hjelp av ulike syn på transport, og Kjelsås- og Grefsenbeboernes oppfatninger av trikkens fordeler og ulemper.

Frihet

– Enkelte har en tendens til å se på kollektivtransporten som en erstatning for dem som ikke har bil. Men jeg mener at i en by skal det være et fullverdig tilbud, det er en del av livskvaliteten vår, friheten til å bevege seg når du vil, uten å ha bil. Og den opplevde veldig mange som sterkt redusert.

(Tom Ole Bergerud, 46 år, Kjelsås)

Dette sitatet understreker kollektivtransportens funksjoner i en by som Oslo. For å opprettholde en verdig livskvalitet, er det et *krav* at samfunnet legger til rette med infrastruktur og offentlig transporttilbud. Det er på først når disse fasilitetene er på plass, at frihet kan oppnås. Denne friheten ble innskrenket da Kjelsåstrikken ble lagt ned, fordi bevegelsesfriheten ble hemmet. Men kan mobilitetsfriheten likevel tas for gitt? Dette beror i stor grad på utbyggingsmønstrene, og hvorvidt dette gir grunnlag for en *bærekraftig mobilitet* (Høyer 2002b:166). Oslokantarellens ytre områder er preget av spredt bebyggelse og lav befolkningstetthet. Dag Østerberg bruker utbyggerpioneren Olav Selvaags ord for å betegne dette som «Oslos store feilgrep». Feilgrepet består i at dette krever nokså store ressurser i form av infrastruktur og transport (Østerberg 1998:36). Poenget er at dette ikke blir samfunnsøkonomisk lønnsomt hvis kollektivtilbudet er like godt bygget ut her, noe det for øvrig heller

ikke er i mange tilfeller. Resultatet blir heller en utvikling i privatbilismen. Dermed får vi en *høy mobilitet* (Høyer 2002b:166) i disse områdene. Forutsetningen for en planlegging i retning bærekraftig mobilitet forutsetter *lav mobilitet*, som innebærer en fortetning av de fysiske strukturene. Dette vil by på store utfordringer for Oslo med marka som et hinder for at forstedene kan vokse sammen. Likevel er et godt utbygget kollektivnett på de stedene og strekningene dette lar seg gjøre, en faktor som trekker i retningen lav mobilitet, og derfor har et element av bærekraftighet i seg.

Kjelsås og Grefsen er på sin side områder som er tjent med å ha et forholdsvis bredt kollektivtilbud, da passasjergrunnlaget her er stort nok. Imidlertid førte nedleggelsen til en utvikling i den private transporten, og en nedgang i passasjertallene på matebussene. Dette hang sannsynligvis sammen med den nevnte skinneeffekten, men like viktig var forringelsen i transporttilbudet.

Per Otnes (1994) påpeker et paradoks i forbindelse med kjøp og salg av biler: frihet og uavhengighet. Det er riktig at vi selv kan velge startsted og destinasjon. Men en mengde trafikkregler, bilkøer og begrenset bevegelighet gjør at bilkjøringen egentlig tvinger oss inn i rigide mønstre (Otnes 1994:9–10). Bilreklamer inneholder ofte termen kjøreglede, der komfort, fart, og god lyd på stereoanlegget er viktige premisser. Dette stemmer nok i mange tilfeller, mener Otnes, men det er med bilkjøring som med mange andre vaner, at den etter hvert blir monoton, den blir overlatt til vanen. Dermed blir vi blaserte: «We drive because we have to; no longer because it gives us pleasure» (Otnes 1994:15). Vi blir også mer private når vi kjører bil (derav privatbilisme) enn ved bruk av kollektivmidler, der vi oppholder oss i samme kjøretøy som en mengde ukjente mennesker. Man er mer offentlig på en trikk enn i en bil. Otnes ser bilen som en utvidelse, eller forlengelse av hjemmet: «The Automobile, in its shortest possible definition, is an entrance hall on wheels with a seating group, functioning as a sort of pre-vestibule or built in porch, only moveable» (Otnes 1994:26). Ved utstrakt bilbruk kan vi altså unngå offentlighetens blikk, ved å være mobile, men samtidig forbli i det private.

Forurensing

Sett fra et miljøperspektiv kan bilbruk være en egoistisk handling. En enkelt bil vil neppe gjøre mye skade på naturen i det store bildet. Dermed vil det stemme overens med fakta hvis man tenker: «Det gjør ikke så mye om jeg kjører 20 mil nå, for det

har blitt kjørt så mye før, og det kan umulig bety noe hvis jeg kjører litt til». Problemet oppstår hvis alle som har bil tenker det samme. Hvis man i stedet velger å ta buss, vil man også bidra til skade på naturen, men forutsatt at det er en viss mengde passasjerer på bussen, vil utslippene per person være mindre. Dette vil med andre ord kunne oppfattes som en mindre egoistisk handling. Hvordan ser dette bildet ut i trikkens tilfelle? En informant fra Kjelsås sa:

– I by, og også når det gjelder å knytte by og forsteder sammen, så har trikken en unik mulighet, fordi den kan kjøre på egne traseer, separate traseer, og den kan kjøre i blandet trafikk. Den kan kjøre sakte, den kan kjøre fort. Og så kommer selvfølgelig det inn, den forurenses veldig lite, det går an å håndtere de viktigste forurensingsbitene på trikken, jeg tenker da på støyen først og fremst. Vanskelig å håndtere følelsesmessig for enkelte.

(Arne Harstad, 61 år, Kjelsås)

Her fremheves trikkens potensial og fordeler med hensyn til plass og tidsbesparelse, fordi den fungerer som en «kameleon» i trafikken. I tillegg blir miljøvennlighetspotensialet trukket fram som positivt. Imidlertid nevnes også en negativ side som *støy*. Støyen kan forringe livskvalitet, og kan ha både mentale og fysiske ringvirkninger. Den er en type flyktig og usynlig forurensing, og kan derfor være vanskelig å påvise med mindre det foretas støymålinger over lengre perioder.¹⁵ Støydebatten ble brakt på banen i forbindelse med gjenåpningen av Kjelsåstrikken, der noen beboere ønsket å videreføre busstilbudet, som etter sigende hadde avgitt mindre støy og rystelser. Disse beboerne forente seg, og forsøkte å lage en aksjon *mot* Kjelsåstrikken. Imidlertid slet de med å få oppslutning fra den øvrige lokalbefolkningen.

– Jeg tror de bommet på det at de ikke klarte å innse hva flertallet av befolkningen ville, og hvilken nytte dette hadde totalt. Hadde de gått ut og krevd støytiltak i stedet for å få trikken bort – de sa ikke noe særlig før den var tilbake, det var da de våknet – så tror jeg de hadde blitt tatt litt mer seriøst. Derfor var det nok mange lokale som ikke gadd å høre så veldig mye på dem.

(Tom Ole Bergrud, 46 år, Kjelsås)

Argumentet med å gå i mot en gjenåpning hadde ikke samme effekt som for eksempel det å kreve tiltak mot støy ville hatt. Slik får trikken også en *demokratisk* funksjon, der noen minoriteter må leve med flertallets dominans. Imidlertid ble ikke støyproblematikken kategorisk avvist av aksjonen for Kjelsåstrikken. Det var først og fremst argumentasjonsformen til opponentene som var problematisk i forhold til et samarbeid mellom gruppene.

¹⁵ www.arbeidstilsynet.no

Her vises også igjen den kraften som befant seg i den kontinuerlige fortellingen om Grefsen og Kjelsås som trikkesteder og dermed tydelig knyttet til Oslo som by. Støyen fra trikken er imidlertid også en del av denne fortellingen, men aspektet i fortellingen – der trikken fungerer som stedsmarkør og identitetsskaper – er sannsynligvis mer betydningsfulle enn støyaspektet:

– Vi var med på et par debattsaker, bla. i Østlandssendingen om det der, og det vi da gjorde var å si at trikken er en del av en levende by. De som bor i byen og skal ha byens fordeler, må også ta byens ulemper.

(Arne Harstad, 61 år, Kjelsås)

Støyen fra trikk er for øvrig et problem som også er i bedriften Oslotrikkens søkelys. Reduksjon av støy er en del av Oslotrikkens uttalte miljøpolitikk.¹⁶ Dette som en følge av Byrådets vedtak om at alle enheter i Oslo kommune skal miljøsertifiseres innen utgangen av 2006.

Oslotrikken kan altså sies å ha en utfordring når det gjelder støyutslipp. På den annen side er utslippene av klimagasser fra fossilt brensel til lokal og global forurensing mindre enn for buss, men det benyttes tidvis sand på skinnegangen ved nedbremsing¹⁷ som kan knuses til fint støv og gi irritasjoner i luftveiene. Dette har imidlertid ikke vært målt til å være et problem av betydning. Imidlertid avgir trikken en del støy, som kan gi psykisk irritasjon for enkelte. Men støyforurensing er lokalt, og gir ikke bidrag til den type forurensing som sies å være årsak til den globale oppvarming. Dessuten avgir også øvrig trafikk støy.

I et fremtidsscenario vil kanskje forurensingsperspektivet arte seg annerledes. Oslos og Norges første busser drevet med bioetanol settes i trafikk våren 2008.¹⁸ Dessuten er debatten rundt miljøvennlige biler i gang, og hvis Norge for eksempel innen 2050 har en bilpark som går på miljøvennlig drivstoff, vil det være vanskeligere å legitimere kollektivtrafikk ut i fra et miljøperspektiv.

¹⁶ www.trikken.no

¹⁷ Opptil 300 tonn i året. Men dette kompenseres for ved ukentlig rensing av all skinnegang, og skinnerenseren tar opp *mer* enn 300 tonn i året. Disse opplysningene fikk jeg gjennom en uformell samtale med en ansatt i Trikken.

¹⁸ Sporveiens strategiplan 2008–2025.

Bruk av rom og tid

Sett fra et romperspektiv oppstår det problemer med bilbruk og bileie. Dette gjelder spesielt i tettbebygde strøk, der antall kvadratmeter per person er mindre, og i et globalt perspektiv vil det sannsynligvis være av avgjørende betydning å redusere biltrafikk basert på oljeraffinerte produkter. Plassmangelen og smogen som oppstår er allerede et stort problem i mange av de store metropolene. Sett i forhold til definisjonen av det økologiske rom, kan forflytning i rommet ses på som bruken av en ressurs, der spørsmålet om kollektivt eller privat er aktuelt.

– Det er det som er greia med kollektivtransport, at det må være mindre stress enn å ta bilen. Ellers er det veldig få som tenker på at de sparer så og så mye CO₂-utslipp. Man tenker jo på hva som er mest praktisk for en selv der og da. Veldig sånn egoistisk. Det er også vanskelig å få parkeringsplass i byen. Hvis det hadde vært gratis med bil og parkeringsplasser overalt, hadde jeg sikkert kjørt hver dag.

(Kristin, 21 år, Grefsen)

Her betraktes igjen kvaliteten kollektivtilbudet som avgjørende for hvilke transportmønstre som blir de dominerende i et samfunn. Det tas utgangspunkt i at innbyggerne vil velge det mest *effektive* transportalternativet for å komme seg fra et sted til et annet, og at handlingen således i utgangspunktet er egoistisk. Avgjørelsen av hvilke transportmetoder som skal være de dominerende må derfor overlates til storsamfunnet. En faktor som mangel på parkeringsplass vil resultere i at tidsbruken for transporten blir høyere. En annen faktor som nevnes er økonomiske kostnader i forhold til transportmetoden. Dette er svært synlig og reelt i en by som Oslo, der det finnes få gratis parkeringsplasser i de mest fortettede områdene, og bompengeringen med en av funksjonene å regulere trafikk tettheten. Her går også debatten om man skal innføre en modell som er i bruk i Stockholm, der kostnadene for passering er høyere i rushtid enn i periodene med mindre trafikk. Dette vil imidlertid kunne gå på bekostning av visse inntektsgrupper, i og med at poenget er å øke avgiftene (Minken 2005).

Sett fra en objektiv synsvinkel, er privattransport i bil mindre arealeffektiv enn kollektivtransport, der hver passasjer sjelden trenger mer enn en kvadratmeter under transportetappen. Selv en personbil med sjåfør og fire passasjerer krever mer plass enn tilsvarende passasjerantall på et kollektivt transportmiddel. Dette kan eksemplifiseres med at en full trikk tilsvarer 1,5 kilometer med bilkø og at en

gjennomsnittlig trikkeholdeplass har 1200 påstigende pr dag, og at en holdeplass alene dermed frigjør 20.600 kvm i parkeringsarealer, gitt en person i hver bil.¹⁹

Sett fra et *tidsperspektiv* kan bilkjøring også sies å være egoistisk i det kjøringen stjeler av andres tid. Dette skjer som oftest i rushtid. Felles for alle perspektivene er at de også rammer en selv. Dette skjer fordi mange aktører har tilgang til de samme ressursene, og følger de samme mønstrene.

– Jeg mener at når man først har trikken, så ønsker befolkningen heller å reise med trikken enn å ta bussen. Biltrafikken er så voldsomt stor, at det er nødvendig, om byen skal fortsette å være koselig by, å få flere til å reise kollektivt. Det kommer til å si stopp en gang, om ikke så alt for lenge, hvis vi ikke klarer å få til en dreining til kollektivtrafikk.

(Informasjonssjefen)

Dette er altså perspektiver som deles av Oslotrikken. Her kan det selvsagt innvendes at enhver vil ha størst mulig oppmerksomhet rundt sitt produkt. En bilprodusent eller selger kunne sagt noe tilsvarende, for eksempel at et bilkjøp skaper fleksibilitet og frihet, så derfor bør flest mulig forsøke å skaffe seg en. Likevel har trikk og annen kollektivtrafikk en slik funksjon at de samsvarer bedre med definisjonen av det økologiske rom enn privat transport. Med andre ord er bruk av kollektive transportmidler i større grad en *felles* utnyttelse av en ressurs, kontra bilkjøring der ressursen brukes av en eller noen få personer.

Paternalisme og borgerrettigheter

Spørsmålene rundt altruisme og egoisme forutsetter et individualistisk grunnsyn der aktørene er mer eller mindre atomiserte. Det tas altså mest hensyn til personlige preferanser. Dermed forsvinner det strukturelle grunnlaget som i denne sammenhengen kunne ha belyst hvordan samfunnet legger til rette med infrastruktur, tilgjengelighet og avgifter, som igjen kan påvirke aktørenes handlemønstre. Likevel er det tydelig at det foregår et samspill mellom aktører og strukturer. Hvis et samfunn ønsker mindre bilbruk, hvem skal stå for begrensningen av denne? Hvis staten brått bestemmer at vi skal kjøre mindre bil, kan dette lett anses som et angrep på det vestlige demokratiske system. Det statlige maktapparat kan potensielt begrense tilgangen til bil via importrestriksjoner eller skru opp priser og avgifter. Jon Elster kaller dette *paternalisme*. Han bruker et eksempel med rasjoneringskort på mat i stedet for penger som et eksempel på et maktmiddel som styrer borgernes

¹⁹ Strategiplan for Oslo Sporvognsdrift AS 2007–2010.

handlingsmuligheter (Elster 1989:57). Bør det tilrettelegges slik at bilkjøring blir mindre tilgjengelig for å beskytte borgerne mot seg selv? Hvis den enkelte aktør på sin side bestemmer seg for å kjøre mindre bil, kan det ha konsekvenser for den enkelte, men liten innvirkning på samfunnet. Dessuten vil brorparten av de andre aktørene fortsette å kjøre bil som før.

Poenget med denne diskusjonen er å belyse noen av de etiske dilemmaene som oppstår ved bruk av transport, ikke å manifestere kollektivtransport som den endelige løsningen på transportproblemet. Likevel er det lett å tenke seg at hvis flere valgte kollektivløsningen, ville tettheten i trafikken minske, utslippene ville gått ned, og det ville vært enklere å forutsi tidsbruken for distansene. På denne måten ville enkeltindividet og gruppen av individer kommet like godt ut av situasjonen, og oppnådd de samme godene. Men i det virkelige liv arter dette seg annerledes. Bilkjøring skaper som sagt behov og vaner, og det er nærmest utenkelig at alle skulle gi slipp på et slikt gode til fordel for kollektivet. Slik Elster beskriver det, oppstår det dermed et *collective action problem*: «It is better for all commuters if all go by bus than if all go by car, but for each it is always better to go by car» (Elster 1989:126). Samarbeid er det beste for alle deltakerne, men for den enkelte er det alltid best å tenke på seg selv.

Debatt og aksjonisme på bydelsnivå

I en rapport fra 2002 laget av planstaben i Sporveien, anbefales nedleggelse av trikkedrift til Kjelsås. Rapportens hovedanliggende var å vurdere trikkedriftens samfunnsøkonomiske og bedriftsøkonomiske nytte. Den konkluderer med at det bedriftsøkonomiske hensynet bør veie tyngre enn det samfunnsøkonomiske, og at strekningen Storo–Kjelsås dermed bør betjenes med buss. Driften vil ikke lenger være lønnsom for Sporveien, er essensen av rapporten. Til grunn for denne konklusjonen lå slitasje av strekningens infrastruktur og dermed et akutt fornyelsesbehov eller nedleggelse. I tillegg ble passasjertallene hevdet å være lave, de sank med 17 prosent fra 1997 til 2001 på strekningen Nybrua–Kjelsås. Samtidig anbefales det å vurdere det mer helhetlige samfunnsøkonomiske alternativet med trikk: «Alternativet har imidlertid høyere kvalitet og kan på lengre sikt få en større trafikkvekst om de nødvendige tiltak settes inn».²⁰ Med *nødvendige tiltak* menes en forholdsvis omfattende og kostbar oppgradering av infrastrukturen. Imidlertid vurderes også buss til å være nesten like samfunnsnyttig som trikk, slik at den endelige anbefalingen er å sette inn buss på strekningen.

9. oktober 2002 vedtok Sporveisstyret en sparingsplan som innebar et kutt på 75 millioner kroner i 2003. Dette innebar en nedleggelse og asfaltering av skinnene på Kjelsåslinjen (Dagsavisen 10.10.2002).²¹ Avgjørelsen ble også støttet av et flertall i bystyret i Oslo kommune (Dagsavisen 12.10.2002). I første omgang var dette snakk om en midlertidig nedleggelse, men den ble senere gjort permanent.

To typer prosesser

Datamaterialet jeg benytter meg av viser hovedsakelig to typer prosesser som løp parallelt i forbindelse med nedleggelsen av Kjelsåstrikken. På den ene siden foregikk det en kamp for å forsøke å beholde trikken som et velfungerende kollektivtilbud, og som en del av stedsidentiteten på Grefsen og Kjelsås, på den andre siden løp en

²⁰ Intern rapport fra planstaben i Sporveien 27.08.2002.

²¹ Det samme skulle skje med trikkelinjene over Briskeby, Homansbyen og Trondheimsveien.

offentlig debatt rundt hensikten ved å opprettholde et trikketilbud til Kjelsås. Her kan det tenkes at stedsidentiteten lå til grunn for at aksjonen skulle oppstå, men stedsidentitet i forhold til Grefsen og Kjelsås ble ikke i særlig grad benyttet som argument i den offentlige debatten. Dette kan ha sammenheng med at stedsidentitet er en analytisk kategori av kvalitativ art, og ikke lar seg påvise uten videre. Spørsmålene rundt stedsidentitet kan sies å representere den *uformelle* siden i denne saken, og den angikk i størst grad beboerne på stedet. På den annen side ble det brukt argumenter som kan tilskrives en emosjonell og patriotisk dimensjon ved Oslo som helhet. Et viktig moment er altså at denne dimensjonen ikke bare omfattet det avgrensede området Kjelsås og Grefsen, men dreiet seg like mye om Oslo som sted.

Det som imidlertid tydeligst preget debatten, var at den inkluderte ulike aktører med ulike interesser. Argumentene som ble benyttet her var av en mer økonomisk og politisk art enn spørsmål rundt hvilken betydning trikken har for steds uttrykk og karakter. Foruten Kjelsåstrikkens skjebne kretset debatten rundt hvordan det fremtidige kollektivsystemet i Oslo skulle se ut.

Aktørene i debatten

De lokale mediene viste stor interesse for saken. Oslos kollektivnett var truet av store kutt, noe som engasjerte både politikere, privatpersoner, organisasjoner og forskere. Det mest sentrale emnet i denne studien er trikken som en markør for et sted. Like fullt er det nødvendig å inkludere den politiske debatten som foregikk før og under nedleggelsen, således blir politikere og politiske partier også en viktig aktørgruppe i studien, ved siden av den politisk nøytrale aksjonsgruppa. Politikk og hverdagsliv var vevd tett sammen i denne saken, i det mange av de politiske avgjørelsene fikk direkte konsekvenser for mange beboeres liv. Medlemmene i aksjonsgruppa bidro til å holde debatten varm, både før og etter nedleggelsen, således var kontakten med de politiske miljøene avgjørende for å få trikken gjenåpnet.

Aksjonsgruppas viktigste argument for gjenåpning var at de merket at et godt transporttilbud var blitt rasert, og at de følte seg urettferdig behandlet av Oslo kommune og Sporveien, samt at de beskyldte de ansvarlige for å legge feilaktige kostnadsberegninger til grunn for nedleggelsen. Av denne grunn vil det være nødvendig å se nærmere på den offentlige debatten for å skissere rammen rundt Kjelsås- og Grefsen-beboernes frustrasjon.

Folkeaksjonen for Kjelsåstrikken – en vellykket aksjon

Som en konsekvens av nedleggelsen ble det som nevnt dannet en aksjonsgruppe på Kjelsås med den hensikt å få trikken tilbake på skinnene. Denne fungerte som en representant eller talerør for den delen av beboerne som aktivt ønsket å få trikken tilbake. Den formelle opprettelsen av denne fant sted kort tid etter nedleggelsen, og kjernen i initiativgruppa besto av beboere i daværende bydel 21, der de fleste medlemmene hadde en tilhørighet til forskjellige lokale politiske partier.

– Vi lagde oss noen formålsparagrafer, får man kalle det. Om hvordan vi skulle jobbe. Hovedmålet var jo klart: Det var å få gjenåpnet Kjelsåstrikken, med alle lovlige midler. Vi skulle ikke ty til ulovlige aksjoner, men vi skulle bruke alle lovlige midler. Veien blir jo litt til mens man går. Det var jo kommunevalg høsten 2003, så det gjaldt jo å holde saken varm, det var egentlig en hovedsak. Det andre var å tilbakevise de påstandene, ikke minst på økonomi, som Sporveien kom med. Så ble det samarbeidet med Sekretariatet for Bytrafikk og. Mye gikk på dette med å være synlig, lage litt støy og være litt plagsomme.

(Tom Ole Bergerud, 46 år, Kjelsås)

Formålsparafene sa blant annet at de skulle ta i bruk alle tilgjengelige lovlige midler for å få trikken tilbake. Det skulle jobbes for å skaffe bevilgninger til en gjenåpning, og dette skulle skje gjennom «å opplyse og påvirke politiske partier og miljøer, styrende organer, aktuelle bedrifter, etater og den alminnelige opinion». ²² Kommunevalget 2003 var en viktig drivkraft for å holde saken varm, da potensialet for en politisk fanesak var stort. En forutsetning for dannelsen av Folkeaksjonen innad i gruppen, var imidlertid å forsøke å følge en størst mulig tverrpolitisk linje, og unngå å fremme politiske særinteresser. For enkelte innebar dette å tale i mot sitt parti.

Hovedargumentet for nedleggelse fra Sporveiens side hadde vært at skinnegangen på en del av strekningen trengte oppgradering, og at det ikke fantes penger til dette. Folkeaksjonen for Kjelsåstrikken hadde den oppfatning at Sporveiens tallgrunnlag ikke stemte overens med fakta. Bakgrunnen for dette var økonomisk kompetanse innad i aksjonsgruppa som ble brukt til å tilbakevise Sporveiens beregninger. Folkeaksjonen mente at de kunne dokumentere, med utgangspunkt i eget tallgrunnlag, at bussalternativet ville gi større kostnader enn avkastning. En del av disse argumentene ble offentliggjort gjennom media, noe ble også gitt gjennom politiske kanaler. Folkeaksjonens adressat var Sporveien sentralt, ikke datterselskapet Oslo trikken, som de på sin side hadde et tett samarbeid med.

²² Fra aksjonens «manifest».

Medlemstallene for Folkeaksjonen økte etter hvert, og varierte så lenge den var aktiv, men på det meste deltok rundt 25 aktive medlemmer. Tilslutningen var imidlertid varierende, og økte ytterligere da de sammenkalte til aksjoner. Aksjonistene besto for det meste av beboere på Kjelsås.

Aksjonene

Aksjonen for Kjelsåstrikken hadde 11 store, markante aksjoner og ca. ti småaksjoner over en toårsperiode. En av de største aksjonene var en times blokkering av trafikken i Storo-krysset, som ble dekket av både TV, radio og aviser. Virkemiddelet var å gå fram og tilbake over fotgjengerfeltene i krysset, slik at biltrafikken ikke slapp fram. Dette skulle demonstrere hvordan trafikkbildet ville arte seg når passasjerene fra Kjelsås måtte krysse veien for å bytte transportmiddel. Å fange mediernes oppmerksomhet og å utøve et kontinuerlig press på sentrale politikere sto sentralt på aksjonens dagsorden. Representanter for Folkeaksjonen sendte inn leserinnlegg til avisene, da særlig til Aftenposten. De greide også å påvirke avisene til å lage enkelte redaksjonelle oppslag.

Aksjonsformene var flere, aksjonistene delte ut protestskriv til folk de møtte i nærmiljøet, på holdeplasser, på buss og på trikk. Et av protestskrivene inneholdt blant annet navnet på sentrale personer i Sporveisstyret og i byrådet. Oppfordringen var å skrive, ringe, sende e-post eller SMS direkte til disse personene, og fortelle dem hva man mente om denne saken. Her var taktikken å sende så mange meldinger at innboksene på mobiltelefonene og e-postene ble fulle. Delegasjoner ble sendt ut for å påvirke partiene i rådhuset, og for å gå på åpne høringer hos bystyrets komiteer og presenterte fakta om Kjelsåstrikken der. Det ble laget «under hånden»-avtaler med aviser, som innebar at de aktuelle avisene i hvert nummer skulle ha et oppslag om Kjelsåstrikken. Flere av aksjonistene var også aktive innsendere av leserinnlegg til avisene. Driften av aksjonen ble finansiert gjennom bidrag fra enkeltpersoner og velforeninger. I tillegg mottok de penger fra bydelen etter å ha søkt nærmiljømidler.

Aksjoners mål

Folkeaksjonen for Kjelsåstrikken var en kortvarig, vellykket lokal aksjon.²³ Den ble opprettet som en protest mot det aksjonistene mente var frarøvelsen av et allment

²³ Aksjonen er ikke formelt avsluttet, men den er ikke aktiv.

gode og en forringelse av nærmiljøet. Den hadde ett hovedformål: å få Kjelsåstrikken tilbake. Denne formen for aksjonisme skiller seg altså fra mer langvarige og vidtrekkende aksjoner. Slike aksjoner kan iverksettes av miljøvernorganisasjoner, som Bellona og Greenpeace, eller menneskerettsorganisasjoner som Amnesty og Human Rights Service. Disse har en rekke saker på agendaen, og opererer ofte med et tidsspenn på flere år. På samme tid har de ofte langt flere medlemmer og et større nedslagsfelt. Et fellestrekk ved slike organisasjoner er at de har et overordnet mål, som er grunnlaget for deres eksistens. Når målet eventuelt er nådd, slutter aksjonen eller organisasjonen å opphøre. Så lenge det eksisterer miljøproblemer vil Bellona holde frem, og så lenge det finnes brudd på menneskerettigheter vil Amnesty eksistere, men det er intet som tyder på at det kommer til å skje i nærmeste fremtid. Et lignende prinsipp gjaldt Folkeaksjonen for Kjelsåstrikken; de nådde til slutt sitt mål, og hadde dermed ikke lenger grunnlag for videre virksomhet.

Makt og interesser

Et annet fellestrekk ved slike bevegelser er at det ligger til grunn en interessekonflikt, som også er kilden til dannelsen av dem. Dernest er det en forutsetning at medlemmene ønsker å oppnå det samme målet, om enn med varierende individuelle årsaker.

– Alle kjenner en eller annen sentral som de kan presse, og det ble gjort. Det er nok en fordel for en aksjon å ha politisk erfaring, for du kan ikke avvises på samme måte... Så er det og en fordel om en aksjon har litt teknisk kunnskap for det de skal gjøre.

(Turid, 57 år, Kjelsås)

De politiske ressursene anses som et maktmiddel som gjør det enklere å legge press på den som utøver makten. Man behersket maktens «språk». I tillegg nevnes *ekspertisen* som avgjørende for aksjonens suksess. Noen av medlemmene hadde teknisk og økonomisk kunnskap om trikkedrift, noe som ga dem en legitim posisjon. Kunnskapen skapte et grunnlag for diskusjon og forhandling på et rasjonelt grunnlag, der det emosjonelle ble satt til side. Det var de økonomiske og tekniske argumentene som ble vurdert å ha størst slagkraft.

Kunnskapen er relatert til at vitenskap gir mest makt i den offentlige sfære. Det moderne samfunn er preget av hegemoni i den vitenskapelige tenkemåten. (Engelstad 2003:63). Slik er det lett å tenke seg at eventuelle emosjonelle argumenter ikke ville vunnet fram i en slik debatt. Det nevnte maktens «språk» kan også knyttes til Michel

Foucault og hans begrep *diskurs* (1999). De ulike vitenskapene er preget av sitt spesielle språk, og dette språket springer ut av den kunnskapen som produseres innenfor de ulike vitenskapelige feltene. En advokat må kunne beherske jussens språk, mens en lege må kunne medisinens vokabular. På denne måten oppnår de ulike profesjonene sin legitimitet. Det samme prinsippet gjaldt i folkeaksjonens tilfelle. Tilrettelegging for infrastruktur krever blant økonomi- og ingeniørtekniske kunnskaper, samt innsikt i samferdselspolitiske spørsmål. Den politiske kompetansen var stor i aksjonsgruppa, men den tekniske kunnskapen ikke like godt fundamentert. Et av medlemmene var utdannet økonom, men utover det var den tekniske kunnskapen et resultat av legmanns innsikt. Likevel var disse kunnskapene gode nok til å utfordre både sentrale politikere og Sporveisstyret, som kan sies å ha representert den formelle maktposisjonen i denne saken.

Protestbevegelser

– Selvfølgelig var det følelser knyttet til dette, vi fikk tilbake vår eiendom. Det er jo vår eiendom.

(Arne Harstad, 61 år, Kjelsås)

Donatella Della Porta og Mario Diani har undersøkt protestbevegelser, og foreslår tre trekk som er typisk for slike grupper: *Kollektiv handling basert på konflikt* (conflictual collective action), *tette, uformelle nettverk* (dense informal networks), og *kollektiv identitet* (collective identity) (Porta og Diani 2006:20–21). Selv om Porta og Diani nok i hovedsak sikter til større sosiale bevegelser, kan det argumenteres for at disse trekkene også var karakteristiske for Folkeaksjonen, som en lokal protestbevegelse. Porta og Diani skriver om kollektiv handling basert på konflikt:

Social movement actors are engaged in political and/or cultural conflicts meant to promote or oppose social change. By conflict we mean an oppositional relationship between actors who seek to control the same stake – be it political, economic, or cultural power – and in the process make negative claims on each other – i.e., demands which if realized, would damage the interests of the other actors (Porta og Diani 2006:21).

I tilfellet med Kjelsåstrikken ville aksjonistene gjøre krav på det de mente var deres *eiendom*. Konflikten foregikk i hovedsak mellom Folkeaksjonen, Sporveien og Oslo kommune, der sistnevnte var mest involvert i den offentlige debatten, og den førstnevnte til syvende og sist var beslutningstaker, et forhold som hadde forandret seg ved gjenåpning. Det ble et spørsmål om hvem som hadde makt til å definere situasjonen.

Folkeaksjonen var også en sammenslutning av *uformelle* nettverk. Flere av aksjonistene kjente hverandre fra før gjennom naboskap og nærmiljø. Imidlertid hadde den også en mer formell side, da den ble innstiftet av en tverrpolitisk initiativgruppe som la strategier for hvordan de skulle gå frem. Et i utgangspunktet nøytralt politisk prosjekt var likevel et prosjekt preget av politisk kunnskap. Her sto både enkeltpersoner og foreninger/lag på listen.

Også en kollektiv identitet, eller mer kanskje mer spesifikt; *territorial* identitet (Castells 1997) lå som grunnlag for opprettelsen av aksjonsgruppa. Med dette gir også Castells en kritikk av den delen av bysosiologien som hevder at urbaniseringen har ført til en oppløsning av lokalsamfunnet. Han mener heller å se en tendens til protest mot individualiseringen, og en søken mot tilhørighet og identitet. Likevel skjer ikke dette av seg selv, det forutsetter at man engasjerer seg lokalt, for eksempel i en protestbevegelse som har noenlunde egalitære verdier og målsettinger. Slik blir et lokalsamfunn definert gjennom handling og et kollektivt historisk minne (Castells 1997:60). Selv om lokalsamfunnet styrkes er det likevel sjelden at de sakene som er viktige for protestgruppene er av en global eller nasjonal karakter, sakene er lokalt konsentrerte. På denne måten oppstår en *kollektiv individualisme*, man er ute etter å forvare *sitt* sosiale territorium, med en 'not in my backyard'-holdning (Castells 1997:62), noe som gjenspeiles i 'vår eiendom'-holdningen. Dette er også det viktigste skillet mellom disse gruppene og de større globale organisasjonene.

Et amerikansk bilbykonsept?

Debatten rundt nedleggelsene var på den praktiske siden et spørsmål om tilbudet ville fortsette å være like godt, eller om det ville bli svekket. Samtidig handlet den om hvordan en bys identitet, der alle aktørene måtte ta stilling til spørsmålet: «Hva slags by ønsker vi oss, egentlig?» Maseys (1994) begrep om *dynamikk* er betegnende for denne debatten. For at et sted skal gis liv, må dets brukere se det i lys av andre steder. En globalisert verden gjør dette mulig, der påvirkningene fra 'the outside' gjør at steders uttrykk og innhold må reforhandles kontinuerlig.

Et eksempel på dette er et oppslag i Dagsavisen 6. oktober 2002 der forsker Bård Norheim ved Transportøkonomisk institutt uttalte at spørsmålet ikke bør være om trikken er lønnsom eller ikke, sammenlignet med buss. Derimot er hovedproblemet det lave driftstilskuddet fra det offentlige. Han hevder at utviklingen i

kollektivtransporten i Oslo er i utakt med andre europeiske byer, og hvis ikke driftstilskuddet økes, blir følgene at kollektivsystemet nedjusteres. En konsekvens av dette kan bli at det må satses på biltrafikk i stedet, noe som ville blitt langt dyrere, og: «Vi ville ha fått et amerikansk bilbykonsept» (Dagsavisen 6.10.2002).

Individualisme og bensinpriser

I USA står privatbilen som et symbol for individualismen og friheten. Samtidig er bensinprisene relativt lave. Infrastrukturen er bygget etter prinsippet om at det meste skal kunne nås med bil. Ofte går dette på bekostning av tilretteleggelse for en sykkel- og fotgjengerkultur. I norsk politisk sammenheng kan FrPs politiske grunnholdning på en del punkter sies å helle i denne retningen. Litt satt på spissen kunne deres holdning til Oslo som trikkeby i debatten minne om en slik tankegang: «Vi har hevdet i mange år at det ville være bra å erstatte trikken i Oslo med buss. FrP kommer ikke til å kjempe for trikken» (Aftenposten 01.10.02). Her sies det riktig nok ikke at biltrafikken skal prioriteres over kollektivtrafikken, men heller at buss bør bli en erstatning for trikk. Samtidig er det en uttalt holdning hos FrP at blant annet avgifter på bensin bør reduseres, og bompengordninger ikke bør forekomme med mindre dette har blitt avgjort gjennom folkeavstemning. Dette betyr implisitt at partiet ønsker bilbruk mer tilgjengelig, noe som både er i strid med den senere tids klimadiskurs, og en utfordring for veinettene i sentrale strøk. Imidlertid kan denne kritikken av FrP oppfattes som noe tendensiøs, da debatten tross alt ikke dreide seg om ytterpunktene *bilby* eller *kollektivby*, men om hvordan det eksisterende kollektivtilbudet skulle forvaltes. Dermed havner Norheims utsagn litt på spissen i denne sammenhengen, men kan likevel stå som et uttrykk for et «i verste fall»-scenario. Det er lett å se for seg biler som står og stamper i endeløse køer. Derfor kan slike spissformuleringer være nyttige for å få frem poenger i en debatt.

Sporveisstyret og Oslo Kommune

AS Oslo Sporveier var fra 1. juli 2006 et rent administrasjonsselskap. Det vil si at operatørselskapene som står for driften av trafikken, gjør dette på kontrakt med Sporveien. Styrets årsberetninger 2001–2004 uttrykker en gjennomgående bekymring i forhold til fallende passasjertall og svekket omdømme for Sporveien. For lave driftstilskudd og nedslitte vognparker nevnes som årsaker til dette. «Viktige

årsaker til svikt er antakelig en kombinasjon av pålitelighetssvikt på T-banen, generelt dårlig omdømme og noen av tilbudsreduksjonene Sporveien har måttet gjennomføre».²⁴ Dette snudde seg imidlertid i 2005, da selskapet opplevde en betydelig vekst på alle områder, i følge styrets årsberetning. Det var i løpet av disse årene Kjelsåstrikken både ble lagt ned og gjenåpnet.

Utdrag fra mediedebatten

Kjelsåstrikken var som nevnt, ikke den eneste linjen som var nedleggingstruet. Høsten 2002 var preget av avisoppslag, særlig i Aftenposten Aften og Dagsavisen, om dystre framtidsutsikter for Oslostrikken i sin helhet. Forslag om å legge ned hele sporvognsdivisjonen ble lagt frem for Sporveisstyret, dette ble imidlertid avvist (Aftenposten Aften 30.9.2002). Selskapet var herjet av store underskudd, og Sporveisstyret så seg nødt til å stramme inn på enkelte områder. Mindre lønnsomme trikkelinjer, med lave passasjertall sto øverst på denne listen. Dernest forelå forslag om kutt i morgenganger over hele byen, lavere frekvens og økning i billettprisene som ledd i en større spareplan (Aftenposten Aften 27.9.2002).

Samspillet mellom Sporveisstyret og de sentrale politiske partiene i Oslo Kommune var tydelig under nedleggelsesdebatten høsten 2002. I Aftenposten Aften (11.10.2002) uttalte fire politikere fra henholdsvis Høyre, KrF, FrP og Venstre samstemt at nedleggelse ikke er et politisk anliggende, men bør være en sak for Oslo Sporveiers styre. Dette var en klar manifestasjon på at denne typen spørsmål tilhører ekspertisedomenet.

Tross denne avvisningen kom det en rekke kommentarer fra ulike politiske hold: FrPs varaordfører Sverre Kristiansen uttalte til Aftenposten at «FrP kommer ikke til å kjempe for trikken» (1.10.2002). I samme oppslag opplyses det om at billettkjøp finansierer over 70 prosent av kollektivdriften i Oslo. I andre europeiske byer finansieres 50 prosent av det offentlige, noe som gir lavere billettpriser.²⁵ Byråd for Høyre, Hilde Barstad, uttrykte tilfredshet med kollektivtilbudet slik det var, og at

²⁴ Sporveiens årsrapport fra 2003.

²⁵ Dette bekreftes i en rapport fra TØI. I Oslo er tilskuddsandelen på 37 prosent og tilskuddet pr. passasjer er 4,4 kr. Dette er svakt sammenlignet med en rekke andre europeiske trikkebyer der tilskuddsandelen er langt høyere. Et eksempel er Haag, der tilskuddsandelen er 63 prosent og 7,5 kr. pr. passasjer.

fokuset på prosentandeler var overdrevet. Sannheten var, i følge Barstad, at rutetilbudet i Oslo blir stadig bedre: «Det har ikke vært kuttet i tilbudet, men stadige ‘ulv, ulv’-rop gir et svært dårlig inntrykk», uttalte Barstad til Aftenposten (1.10.2002).

Når det gjaldt spørsmålet rundt trikkenedleggelsene hadde imidlertid Aps Rune Gerhardsen en annen oppfatning av saken: «Vi må innføre en ny tenkning. Etablere en ny kollektivorden som fører oss opp på samme nivå og standard som andre byer. Godt kollektivsystem er et tegn på sivilisasjon.» (Aftenposten 03.09.02). Med ‘andre byer’ sikter Gerhardsen sannsynligvis til en rekke europeiske byer, som har hatt en kraftig utvikling i kollektivtransporten, der det særlig har vært en satsning på trikk i de senere årene. Dette synet ble støttet av nestleder i Venstre Jennie Johnsen, som karakteriserte den planlagte nedleggelsen som en tragedie: «Selv om trikk ikke nødvendigvis er lønnsom i kroner og øre, er den lønnsom i forhold til at færre kjører bil og vi får mindre luftforurensning når vi har trikken» (Dagsavisen 17.10.2002). Hos tilhengerne skinner den mer samfunnsøkonomiske tenkemåten igjennom der miljø kommer foran økonomisk kapital, og en tydelig frykt hos Gerhardsen for tilbakeskritt i utviklingen av en storby.

Besparelser og bussdrift

Det var ikke bare oslopolitikerne som var gjengangere i mediene. Oppfatningen om trikkens ulønnsomhet og overflødighet ble også delt av Sporveisstyret. I likhet med FrPs Kristiansen mente Michael Tetzschner, i form av å sitte som styreformann i Oslo Sporveier, at bussdrift både var mer besparende og kunne gi kundene et like godt tilbud som trikken (Aftenposten 27.9.2002). I en annen artikkel sa Tetzschner:

– Det er først og fremst tilbud som ikke er etterspurt som vil merke innsparingene. I og for seg vil dette bety en sunnere økonomisk logikk. Handler du ikke i lokalbutikken, kan den ikke holdes åpen. Slik er det på sett og vis med kollektivtilbudet også (Aftenposten 30.9.2002).

Sitatet representerer en logikk som ikke tar høyde for trikkens potensial som stedsmarkør, den anses som en tjeneste som har sin verdi i kroner og øre. Dette gjenspeiler den nevnte vektleggingen av bedriftsøkonomisk rasjonalisering for å redde et selskap i krise. Her var også åpningen av T-baneringen på Storo inne i bildet. Det var forventet å være mer effektivt og mindre kostbart å gi bussertatningen en funksjon som matebuss for T-banen. Slik skulle Sporveien beholde sine passasjerer samtidig som de skulle spare penger.

Men tanken om en sunnere økonomisk logikk, og analogien med lokalbutikken slo tilbake på selskapet selv i det passasjertallene på linjen sank drastisk. Man hadde ikke forutsett eller tatt hensyn til brukernes preferanser i forhold til kvaliteten på kollektivtilbudet. I tillegg ble det neppe tatt høyde for den symbolske betydningen trikken hadde for byboerne, og at kritikken av den nye ordningen skulle bli såpass omfattende.

Endelig nedleggelse

I en kort periode kunne det se ut som det var bedriftsforsamlingen i Oslo Sporveier som fikk det siste ordet i nedleggingssaken. De gikk inn for å stanse de planlagte nedleggelsene.²⁶ 23. oktober sa de nei til styrets kuttforslag, og ba dem finne andre områder å spare inn på. Slik Dagsavisen fremstilte det, kunne det virke som bedriftsforsamlingen hadde den endelige avgjørelse i saker som kunne innebære større endringer for de ansatte.²⁷ Det viste seg imidlertid at styret overprøvde bedriftsforsamlingen. Dermed gikk det mot full nedleggelse av Kjelsåstrikken.

Kjelsåstrikken ble tatt av skinnene, men debatten rundt den fortsatte uten minket intensitet. De mange avisdebattinnleggene i 2003 og 2004 er et tydelig vitne på dette. Begge sider var her representert, både i form av politiske og lokalmiljømessige aspekter. Det kommende kommunevalget i 2003 ga de med politisk verv god grunn til å engasjere seg videre i saken, som i mange tilfeller ikke bare gjaldt Kjelsåstrikken, men heller Oslos kollektivtilbud generelt.

Aftenposten Aftens standpunkt i saken kom tydelig frem, der flere lederartikler uttrykker oppgitthet over styret i Oslo Sporveiers håndtering av saken, og politikernes flukt fra oppgaver de burde ha utført. En leder tar opp nedleggelsene som et tap for byen:

– Kjelsåstrikken ble tatt for noen uker siden. Nå er det Homansbyen som mister sin. Det er ikke bare et transportmiddel som forsvinner. Når slike trikkelinjer blir borte, er det en bit av byens sjel som forsvinner. Man skal være varsom med sjelen (Aftenposten 27.03.2003).

Dette er et eksempel på at de emosjonelle assosiasjonene til trikken likevel ble belyst.

Miljøaspektet ved Oslos kollektivpolitikk ble belyst av kommentatorer fra forskjellige organisasjoner. En representant for Natur og Ungdom Oslo uttrykte

²⁶ Dagsavisen: http://www.dagsavisen.no/innenriks/article963_761.ece [lesedato: 16.10.06].

²⁷ Dagsavisen: http://www.dagsavisen.no/innenriks/article963_539.ece [lesedato: 16.10.06].

flauhet over at Oslo som hadde vunnet æreskonkurransen *Bærekraftige byer i Europa 2003* likevel førte en så laber linje i forhold til kollektivtransport. Dette stod ikke i stil med den svake innsatsen i kollektivsatsningen i byen, mente hun: «Det er pinlig at Oslo er best på forurensende transportmidler som taxi fremfor mer miljøvennlige transportmidler som kollektivtrafikk og sykling» (Aftenposten 2.7.2003).

Fagforbundet i Oslo Sporveier uttrykte sin misnøye med styrelederen i selskapet og driftstilskuddene som de mente ikke greide å finansiere det rutetilbudet som ble gitt til passasjerene. I tillegg førte dette til vedlikeholdsetterslep på infrastruktur og vogner.

– Vi som jobber i Oslos kollektivtrafikk har en uhyre vanskelig jobb. Vi er skviset mellom et politisk flertall som later som de satser på kollektivtrafikk, og det samme flertallets bevilgningspolitikk som gjør det umulig å innfri de forventningene det politiske flertallet gir (Dagsavisen 10.06.2003).

Innspillene fra alle disse aktørene viser hvor kompleks og omfattende debatten til slutt ble.

Folkeaksjonen i media

– Toppen av konsernet, de behandla oss dårlig hele veien, men til slutt innså de vel bare at vi satt med veldig mye kunnskap, og veldig mye makt.

(Arne Harstad, 61 år, Kjelsås)

Folkeaksjonen for Kjelsåstrikken begynte å markere seg i avisene allerede i februar 2003. Sitatet over eksemplifiserer nok en gang at sirkulasjonen av kunnskap som ble bygget opp i aksjonsgruppa skapte store utfordringer for styret i Sporveien.

I et debattinnlegg i Aftenposten 19. februar kritiserer de Sporveien for en kollektivstrategi i utakt med passasjerenes reisevaner. De mener at sporveiledelsen ikke bryr seg om at over 30 prosent av passasjerene har forsvunnet, og at hele omleggingen kun dreier seg om prestisje. Det bedriftsøkonomiske (mot)argumentet er godt synlig i dette innlegget. I og med at Sporveien er avhengig av billettinntekter for å kunne forsvare sin eksistens, er det ikke besparende å kjøre en busslinje med få passasjerer. I tillegg er argumentet om effektiv passasjertransport tydelig. Innsenderen skriver at bortfallet av direkteforbindelse, mye venting ved overgang, samt skinneeffekt er direkte årsaker til at så mange passasjerer finner andre måter å komme seg rundt i byen på. Innlegget har klart som mål å gjøre noe med situasjonen: «Sporveiledelsen og byrådet må våkne og sammen ta ansvar for å få Kjelsåstrikken tilbake på skinnene nå!»

I et innlegg fra Folkeaksjonen 22. august 2003 uttrykker de fortvilelse over å bli «tvangsmatet» til T-banen når de er passasjerer på Kjelsåslinjen, og har tenkt seg lenger enn til Storo. Videre viser de til et nettoppslag i Dagsavisen 18. august der de mener at sporveisdirektør Trond Bjørgan «setter ny rekord i arrogant kundebehandling når han hevder at ‘sinnene som har vært i kok etter nedleggelsen av Kjelsåstrikken nok vil roe seg når de ser hvor fint det blir’». Her siktes det til nyåpningen av Storo T-banestasjon, og Nydalen stasjon med sin kunstneriske utsmykning. Det nevnes også at matebuss-prinsippet er kilden til kundeflukten på strekningen mellom Kjelsås og Storo.

Gjenåpning

– Aksjonsgruppen gjorde en svær jobb. Både mot politikerne og da venstresiden mest. De viktigste aktørene de fikk med seg var Ap og SV og kjørte en voldsom kampanje for dette, og brukte media ganske mye, med massiv kritikk mot Sporveien, og kjørte telefonterror mot Trond Bjørgan [sporveisdirektør], det var ikke måte på hva de holdt på med. Men de var veldig bevisst på at de ville ha tilbake Kjelsåstrikken, og de klarte å skape en debatt om trikken. Det var veldig viktig for å få det i gang igjen. Selve beslutningen – pengene kom fra Sporveien – men vi var også sterkt inne i bildet med noen representanter fra dette huset, undertegnede også, i relativt stor grad. For å dokumentere at det var samfunnsøkonomisk mest lønnsomt å kjøre trikk.

(Informasjonssjefen i Oslotrikken)

Etter to år med busserstatning ble Kjelsåstrikken gjenåpnet. Dette var i stor grad Folkeaksjonen for Kjelsåstrikkens fortjeneste, i det de hadde høstet mye oppmerksomhet rundt engasjementet sitt.

I forkant av nedleggelsen hadde som nevnt den politiske interessen vært noe laber, og avgjørelsen om nedleggelse var blitt overlatt til Sporveien selv. I løpet av 2004 hadde dette synet imidlertid snudd seg, og gjenåpning ble en valgkampsak for flere partier, særlig i venstre fløy. Både SV, AP, RV og Venstre lovte gjenåpning med opprustning for de som ville avgi sin stemme til dem.

Sitatet over gir en beskrivelse av prosessen sett fra informasjonssjefens side. Som nevnt tidligere ble Oslotrikken skilt ut som eget selskap i 2003, og fikk med dette en mer selvstendig rolle som beslutningstaker. Dette gjorde at de kunne utøve større press på administrasjonsselskapet for å få gjennomslag for sine synspunkter.

Gjenåpningen ble høytidelig markert som en folkefest i Trikkehallen på Kjelsås. Jan Erik Vold leste dikt, daværende justisminister Einar Dørum holdt tale og skolerevyen på Grefsen videregående skole «Ikke no’ snikk snakk – vi vil ha trikk takk!» presenterte sketsjer fra revyen, alle til ære for den gjenåpnede trikkelinjen.

Mellom estetikk og funksjonalitet

De foregående kapitlene har dreid seg om Oslotrikkens ulike funksjoner for et sted, hvordan disse funksjonene munner ut i en bred samfunnsdebatt når trikken trues av nedleggelse, samt hvilken betydning funksjonene har for den samtidige miljødiskursen. Dette har i stor grad vært knyttet til et bestemt tidsrom, fra ca 2001–2007, og i hovedsak et avgrenset fysisk rom – området rundt Kjelsåslinjen – selv om også tilknytningen til Oslo og andre steder har vært inne i bildet. I den forbindelse er det et moment at skinnene også krysser grensene og fører ut av dette området. Massey sa at steder kan ses som punkter i et større nettverk. Stedene står ikke alene, de påvirker, og blir påvirket av stedene utenfor. Trikkeskinnene har vist seg å være et eksempel på dette, der de danner et nettverk mellom de forskjellige stedene i byen.

Imidlertid har det skjedd forandringer på trikken i Oslo i løpet av det nevnte tidsrommet, med sanntidssystem, bedret fremkommelighet, oppgraderinger av holdeplasser etc. Er dette tilfeldig og enestående, eller er det en del av en prosess som finner sted i en større sammenheng?

I flere europeiske byer har det de siste årene skjedd noe med trikkens popularitet, og det som foregår i Oslo har flere likhetstrekk med denne utviklingen. Det foregår en utvikling rundt trikken som både kan relateres til teknologi, estetikk og miljø

Dette kapittelet har som mål å undersøke hvordan denne utviklingen kommer til syne i bybildet, og har en mer fremtidsrettet form enn tilbakeskuende. Det pågår en kontinuerlig forhandling om hvordan miljøet rundt oss skal formes. Oslo er en by med flere omfattende byutviklingsprogrammer, der trikken spiller en viktig rolle. Det kan godt hende at trikken i Oslo er kommet for å bli, men diskusjonene rundt hvilken funksjon den skal ha pågår stadig.

Strøkgater

Orléans, Nantes og Bordeaux i Frankrike, Wien i Østerrike, Freiburg i Tyskland og Haag i Nederland er eksempler på byer som i de siste årene har opplevd en storslått satsning på trikkesystemer. Billettpris, fremkommelighet, frekvens, reduksjon av

biltrafikk og tilrettelegging for gående og syklende har vært viktige drivkrefter i utviklingen av disse systemene, med variasjoner mellom byene (Longva m.fl 2003). I Bordeaux er trikken bygget etter et designprogram der den blant annet er ment å reflektere byens historiske arv. Her er kontaktledningsmaster og kabler erstattet med strømtilførsel fra en skinne i bakken, slik at de visuelle opplevelsene ikke skal bli «forstyrret»²⁸ På denne måten blir design og estetikk, eller selve *opplevelsen* like viktig som bruksverdien av en trikketur.

Denne opplevelsen kan imidlertid også knyttes til selve infrastrukturen. Slike konsepter gir også muligheter for å fremheve visuelle detaljer. Trikkene i Orleans har eksempelvis farger som symboliserer stein fra stedet som er blitt benyttet i bygninger og gatebelysning. Dette gjelder også de tidligere nevnte trikkene i Reims med front formet som champagneglass for å gjenspeile området lange tradisjoner. På denne måten får de franske trikkene like mye funksjon som et *monument* for byene som et funksjonelt transportmiddel.

Lignende programmer er under planlegging i Oslo, der blant annet konseptet «strøkgater med trikk» er under utvikling. Planer foreligger i dag for Thorvald Meyers gate og Vogts gate, som opprinnelig var ment å bygges om til strøkgater innen 2010. Dette er imidlertid pr dags dato usikkert. En intern brosjyre fra Sporveien omtaler strøkgatene som et prinsipp for å føre biltrafikken over til andre traséer, slik at gatene tilrettelegges for fotgjengere og trikk. Trafikken skal ikke avvikles i høyere tempo, men derimot ha en lavere hastighet med jevn flyt, slik at fotgjengerne rekker å vike for trikken. Gatene skal på denne måten bli mer oversiktlige, attraktive, fleksible, miljøvennlige og estetiske.

I tillegg skal strøkgatekonseptet bidra til å styrke handelen i de berørte gatene. Begrepet *strøkgate* brukes av Oslo trikken for å vise hvordan trikkene enkelt kan tilpasses en ombygging av gatestrukturen. Opprinnelig kommer begrepet fra Plan- og bygningsetaten. I kommunedelplan for byutvikling og bevaring i indre Oslo 2005–2020 defineres strøkgater slik: «Strøkgater er gater utenfor sentrum med høy grad av sentralitet og et variert handelstilbud supplert med øvrige urbane funksjoner og egenskaper (høy grad av urbanitet)». Strøkgatene er altså ikke å finne i tettste sentrum eller ytterkantene av byen, men i segmentet mellom. Det er også grunn til å tro at de er ment som et alternativ til kjøpesentrene, men likevel skal ha en nokså

²⁸ Upublisert rapport fra Trikken 2006.

sterk konsentrasjon av handelsvirksomhet. Strøkgater kan med andre ord fungere uten kollektivtrafikk, men løsningen gjør det enkelt å integrere kollektivtrafikk.

Strøkgateprinsippet med trikk gir også fleksibilitet i forhold til å fremheve infrastrukturen. Det gjør det mulig å legge unike dekker som vannspeil, gress og brostein. Bussalternativet er på den annen side avhengig av et jevnere dekke for å kunne gi en noenlunde god transportkomfort. Et eksempel på dette er Stortingsgata som i 2005 ble oppgradert med brostein og granittheller. Imidlertid begynte dekket raskt å slå sprekker, noe som skapte ubehag for sjåfører og passasjerer på bussene. Nå belegges igjen denne strekningen med asfalt (Aftenposten 15.8.07).

By i endring

Strukturelt sett er det likheter mellom strøkgateprosjektet og andre endringer i samfunnet. Sett fra en postmoderne vinkling foregår det en diskursiv vending der funksjonalitet erstattes med estetikk. Utbyggingen av Bjørvika er et eksempel på dette, med den nye operaen som midtpunkt, og trafikkmaskinen som flyttes under bakken. Dermed skjer det også en endring i miljødiskursen, der det skitne og eksosfylte erstattes med det rene og miljøvennlige.

Slik planene ser ut per dags dato vil Bjørvika-utbyggingen innebære omfattende inngrep i terrenget og bybildet, og en totalrenovering av området. På sine hjemmesider omtales Bjørvika som en ny bydel i Oslo. Området fremstår som en ferdig pakke der hver minste detalj er planlagt. Slik presenteres Oslos befolkning for en ferdig setting, klappet og klart til å tre inn i. Det konstrueres på denne måten en ny kultur fra bunnen av, der både menneske og materiell inngår.

Overvåkning, konsum og gentrifisering

Det har vært store protester mot prosjektet i Bjørvika rundt den nye Operaen, der det blant annet hevdes at høyblokkene vil danne en barriere ved fjorden som vil sperre utsikten fra områdene bak. Annen kritikk dreier seg om at utbyggingen vil få negative sosiale konsekvenser:

Gatene renses for det makta definerer som skitt, hjemløse og narkomane jages for at turistene ikke skal plages med ubehagelige synsinntrykk. Fjordbyen skal bli det representative Oslo, hvor gamle byrom legges i skyggen av den prangende og såkalte lesbare materialitet (Sæter 2003:19).

Denne kritikken kan også leses i en global sammenheng der man ser tendenser til en ombygging av landskapet i de store byene, slik at det blir mer oversiktlig. Offentlige

steder kan dermed enklere benyttes til overvåkning og sosial kontroll. Dette har sammenheng med den nye symbolske økonomien i de store byene, altså kulminasjonen av økonomisk kapital og kulturelle symboler (Zukin 1995). Zukin omtaler symbolske landskaper som kulturelle produkter, og tar utgangspunkt i kultur for å forstå hvordan makt fordeles i byer. Dette har igjen sammenheng med tilhørighet: Hvem 'hører hjemme' her, og hvem gjør ikke det? «The look and feel of cities reflect decisions about what – and who – should be visible and what should not, on concepts of order and disorder, and on uses of aesthetic power» (Zukin 1995:7). Moderne byer, sier Zukin, er i stor grad preget av investering i stedskonstruksjoner, der det visuelle er knyttet til konsum.

En følge av disse omveltningene er *gentrifisering*, som kan defineres som «... en prosess som er kjennetegnet av at eldre byområder endrer karakter, får nye funksjoner og blir tilskrevet ny estetisk og kulturell mening» (Aspen 1997:367). Strøkgateprosjektet planlegges i et område som også har vært gjennom en gentrifiseringsprosess: det tidligere arbeiderstrøket Grünerløkka. Begge prosjektene vil også være gjenstand for en reformering av byrommet, med de sosiale konsekvensene dette vil få. Ut i fra argumentasjonen over kan strøkgateprosjektet kanskje kritiseres for å fremme markedskreftenes interesser på bekostning av laverestilte i samfunnet. Dette ville likevel være en generell påstand. For det første er ikke prosjektet igangsatt, slik at det er umulig å forutse hvilke sosio-materielle virkninger det vil ha. For det andre er mye av litteraturen på området skrevet for amerikanske forhold, der byenes oppbygging og kultur kan avvike fra norske forhold. Selv om visse likhetstrekk nok er å finne – som et overvåket byrom og avstengte områder – er Oslo en vesentlig mindre by enn for eksempel New York. For det tredje har som nevnt trikken i Oslo en mer folkelig og tilgjengelig, enn borgerlig og eksklusiv status. Det er derfor sannsynlig at eventuelle estetiske utforminger av gatene og infrastrukturen rundt trikken heller gir en *bredere* appell, både til bruk av gatene og trikken som transportmiddel. Dette må også ses i sammenheng med universell utforming, som tar utgangspunkt i å tilrettelegging av gatestrukturen for å skape oversikt og fremkommelighet for flest mulig.

I tillegg er det ytterligere en forskjell mellom Bjørvika-utbyggingen og strøkgatene, og denne består i at det sistnevnte først og fremst dreier seg om en omstrukturering av selve trafikkbildet, slik at den såkalte «rengjøringen» i dette tilfellet først og fremst handler om fravær eller reduksjon av støy og eksos, ikke om å

fjerne uteliggere, narkomane og tiggere fra gata, selv om dette kan bli en bivirkning. Det vil altså gjøres færre inngrep i den allerede eksisterende materien som området er formet av. Tilretteleggelsen for handelen vil på denne måten bli en sideeffekt av de nye trafikale løsningene. Likevel ser estetisk utforming av byrommet ut til å være en fellesnevner for disse prosjektene, der en miljødiskurs blander seg med en estetikk-diskurs.

Eksempler: Nantes og Orléans

Den franske byen Nantes er et eksempel på at gatestrukturen påvirker hvordan handelsstanden fungerer. I gaten på bildet under er hovedfortauet lagt i midten av gaten, mellom bil- og trikkestrasé. Dette har gitt rikelig med plass til promenering, men samtidig resultert i dårligere omsetning for butikkene i gaten fordi trikken og den øvrige trafikken representerer et hinder mellom fotgjengere og butikkene.²⁹

Denne forbindelsen mellom handelsstand og transport har fungert bedre i Orléans der traseen er lagt midt i gaten, slik at adgangen til butikkene rundt er umiddelbar. På bildet under er også biltrafikken lagt til en annen gate.



Mislykket planlegging: Trikkegate i Nantes, Frankrike.



Vellykket planlegging: Trikkegate i Orléans, Frankrike

Estetisk forbruk

Lash og Urry (1994) beskriver hvordan det materielle tillegges nye verdier i den refleksive moderniteten. De tar utgangspunkt i produksjon, og påstanden deres er at det som produseres ikke lenger er materielle objekter, men *tegn*. Eksempler på dette

²⁹ Upublisert rapport fra Trikken 2006.

er møbler, biler, hus og elektronisk utstyr som i produksjonen tilføres et estetisk ytre, et *design*. En påstand her er at dette også gjelder produksjon av offentlige rom, mer konkret arkitektur og byplanlegging (jf Sæter 2005). Varer produseres i de fleste tilfeller for å forbrukes. Når noe av intensjonen med varen legges i dens ytre, konsumeres den med blikket. På denne måten oppstår et estetisk forbruk. Dette bringer oss tilbake til et av formålene med strøgsgatene: å stimulere til økt handel, ved hjelp av attraktivitet og estetikk. Her er det ikke først og fremst snakk om en romantisk estetikk, som spiller på den enkeltes følelser, men mer en semiotisk estetikk som kommer til uttrykk gjennom forstanden og intellektet (Østerberg 1999:383).

Inspirasjon fra Europa

Strøgsgatene er foreløpig ikke-eksisterende. Derfor kan den endelige utformingen av disse kun erfares gjennom tegninger, og denne analysen vil være en fremtidsvisjon. Likevel er ikke planene hentet ut fra intet, de bygger på erfaringer fra andre byer. Informasjonssjefen i Trikken sa:

– Grunnen til at man i mange byer i Europa gjeninnfører trikk, er at man vil ta tilbake byen, og ikke la bilene ta overhånd. Trikk og mennesker går om hverandre. Nå har man endret struktur for at man skal ha disse høye gjerdene og stengslene for trikken, til at den er mer en del av byen. Og da gir man en del av byen tilbake.

(Informasjonssjefen)

Man mener altså å ha tilstrekkelig kunnskap om hvordan dette kommer til å fungere. Informasjonssjefens utsagn illustrerer en tankegang der trafikken ikke lenger skal atskilles fra det øvrige bybildet, men heller integreres i det. Å «gi byen tilbake» er å forene fortid og framtid, der «folket» skal få tilbake noe de engang hadde: plass å bevege seg på. Samtidig oppfyller det et samtidig og framtidig miljøkrav som innebærer et metningspunkt for privatbilismen. Løsningen som foreslås er kollektivtransport forent med et estetisk bybilde. Trikken er dermed ment å bli «en del av byen», som nevnt i sitatet. I kraft av å være fysisk bundet til steder, blir trikken sugd med i tegnprosessen.

Trikken, et kulturelt symbol?

Hittil i dette kapittelet har jeg sett på noen sosiale mekanismer som har sammenheng med ombygginger i bybildet. Men hvilke praktiske og sosiale konsekvenser har disse mekanismene for kollektivtransporten og brukerne av denne?

Her kan igjen eksempelet med strøkgater brukes. Formålet, og sannsynligvis virkningen vil i første rekke være en mer effektiv og tryggere kollektivtransport. Det vil bli mer «flyt» i trafikken, da trikken slipper å stoppe for annen trafikk, noe som også gir minsket risiko for ulykker, i tillegg et mer oversiktlig trafikkbilde. Reisetiden vil ikke være kortere, da hastigheten vil gå ned. Derimot vil punktligheten styrkes, og Sporveien fastslår at dette vil gi flere reisende. Nå finnes det allerede løsninger i sentrumsområdet der trikken har sin egen trase, eksempelvis en strekning i Trondheimsveien, et stykke av Sognsveien, i Kirkeveien, og strekningen på Rådhusplassen. Disse er imidlertid ikke bygget rundt prinsippet der handel, fotgjengere og trikk utfyller hverandre, slik som er tilfelle med strøkgatene. Et slikt prosjekt vil kunne lette erfaringene av tyngsel, og gi muligheter for avlastning (Østerberg 1998). Tyngselen vil minske med den såkalte flyten, avlastningen kan oppstå som en konsekvens av mer estetiske omgivelser (jf Østerberg 1998:92).

Strøkgateprosjektet er, som tidligere nevnt, under planlegging. Likevel er planene reelle nok, og i Oslo er konseptet med universell utforming av holdeplasser i stor grad fullført, og kan betraktes som et eksempel på hvordan funksjonalitet og estetikk kombineres. På denne måten legges det til rette for kollektivtrafikk der passasjerene utsettes for to typer hovedinntrykk: Høyere grad av punktlighet (funksjonalitet) og «renere» omgivelser (estetikk).

Tjenesteproduksjon

Disse inntrykkene har også sammenheng med produksjon av tjenester. Oslo trikken tilbyr en servicetjeneste – en vare – ved siden av å være et kulturelt produkt, og en del av byens arkitektoniske historie.

– Det viktigste er at man får flere til å reise kollektivt, og ha en god kvalitet på kollektivtilbudet. Men det er også et kulturelt aspekt, at det er en del av bybildet. Det er noe folk har et forhold til. Det går på ikke-tallfeste opplevelser, og er på en måte et spørsmål om hvordan man har det rundt seg, og om man trives i omgivelsene sine. Jeg tror definitivt at trikken er med på å sette farge på bybildet.

(Tom Ole Bergerud, 46 år, Kjelsås)

En trikketur kan betraktes som en tjeneste som blir produsert og konsumert. Kanskje kan dette også være betegnende for hvordan Oslo trikken ønsker å fremstå. Ved å tilby «tjenesten trikk», prøver ikke bare Oslo trikken å friste folk til å la bilen stå hjemme, men også til å gjøre trikken til en del av folks forbruk av tjenester. Slik kan trikken i Oslo betraktes som et produkt som selges som en del av *merkevaren Oslo*. «Tjenester eller ting har visse *bruksfunksjoner*, det vi bruker dem til. Varer og tjenester har også en *symbolfunksjon*, som statusobjekter, identitetssymboler eller tegn på kulturell tilhørighet» (Frønes 2003:457). Trikken er til for å frakte passasjerer fra a til å i byen. Samtidig er den med å gi Oslo status og identitet som den byen den er.

I sitatet over deles trikkens egenskaper i to: Trikken ses både som funksjonell og kulturell. Den funksjonelle egenskapen er at det generelle tilbudet er godt. Dette sies om kollektivtrafikken *generelt*, ikke eksplisitt trikken som transportør. De kulturelle egenskapene blir derimot satt i sammenheng med trikken, den blir gitt en *kulturfunksjon*.

Denne funksjonen er delvis institusjonalisert, og blir brukt markedsføringsmessig. På trikkens hjemmeside (www.trikken.no) presenteres trikken som «Kinotrikken», «Parktrikken» og «Museumstrikken». Tanken er at vanlig rutetrikk har dekning i så store deler av byen slik at det i de fleste tilfeller finnes en holdeplass i nærheten av kinoer, parker og museer. Funksjonen blir at trikken forbindes med disse institusjonene assosiativt. Det vil si at trikken i utgangspunktet har lite med for eksempel en kinofilm å gjøre, men trikken gir enkel og effektiv ankomsten til den kinoen som viser filmen. I tillegg kan det tenkes at park- og museumsfunksjonen er ment å ha en effekt på organiseringen av byens turisme. På denne blir trikken også en del av merkevaren Oslo som peker *utad*. Med andre ord er det et poeng å få byens besøkende å benytte seg av transporttjenesten, ikke bare byens innbyggerne.

En annen del av kulturfunksjonen er nedfelt i *tekster*, som jeg har vært inne på tidligere. «Billettene» av Lars Saabye Christensen fra 1980, en roman fra sporveismiljøet, og Jan Eriks Volds poetiske bidrag er eksempler fra litteraturen. Gjenstander i bybildet kan også leses som tekst, og ofte som historiske fortellinger om byen. Dette er også noe Sporveien selv har en bevissthet rundt, slik som denne teksten, hentet fra Sporveiens hjemmeside, viser:



Veggrosett fra Grøntrikken på Stortingsbygningen mot Karl Johans gate.

Da byen fikk elektriske sporveislinjer i 1890-årene, ble det lagt stor vekt på vakker utforming, ikke bare av vognene, men også av tilhørende gatemøbler som skilt, master og ledningsoppheng. I de fleste sentrumsgatene ble trikkeledningene hengt opp i barduner som var spent mellom husveggene. Bardunfestene var kunstferdig utformet i støpejern. Mange steder kan vi fortsatt se disse bardunfestene på fasadene, gjerne mellom 2. og 3. etasje. Noen tjener fortsatt sitt opprinnelige formål, mens andre er tause vitner om en trikkelinje som forlenget er forsvunnet (www.sporveien.no).

I tillegg til å være en del av byens historiske arv, er slike bardunfester også en manifestasjon på at design av infrastruktur ikke er noe nytt, om enn det estetiske elementet kanskje mer kan tilskrives en type romantisk estetikk enn forstandens og intellektets estetikk (jf Østerberg 1999:383).

Et mobilt stedssymbol

På samme måte som Holmenkollen og Akershus festning i lang tid har vært blant Oslos dominerende stedssymboler, kan trikken kanskje sies å ha vært en slags *mobil* utgave av disse. Trikkene i Oslo har riktignok blitt byttet ut en rekke ganger opp gjennom årene, som følger av slitasje og teknologisk utvikling. Dette har selvsagt gjort noe med utseendet også. Likevel er grunnprinsippet det samme i dag som for 100 år siden: Skinner i gatene, kjøreledning i luften, og selve doningen i mellom. Dette gir trikken en ruvende posisjon i gatebildet. Den krever mye av det byrommet den beveger seg gjennom. I tillegg har den forkjørersrett i de fleste tilfeller, noe som også gir den dominans i trafikkbildet.

Kollektivtransport som utjevningsstrategi?

Byen Nantes i Vest-Frankrike, som jeg nevnte tidligere, er en av de europeiske byene som har opplevd en trikkerennessanse i løpet av de siste årene. Som var tilfellet med Kjelsåstrikken, ble her trikkesystemet oppført før og samtidig med boligbyggingen i nye bydeler. Mange av boligene i Nantes er satt opp systematisk og symmetrisk langs trikkelinjen, med en stram byggeskikk. Dette er arealeffektivt, men gir en ensidig boligmasse, slik at segregasjon lett oppstår. Under byggingen av boligene var det et krav at 20 prosent av boligene skulle ha en utjevne standard, slik at

integrasjon skulle gjøres mulig. Det vil si at denne andelen skulle bestå av utleieboliger. Resultatet er at utleieboligene ikke samles på ett sted, men spres utover. Hvis dette kravet ikke ble etterfulgt, fikk utbygger bot. Trikkens funksjon skulle være å skape sosial utjevning og høyere status i disse områdene, slik at alle fikk de samme transportmulighetene.³⁰ I tillegg ligger det i strategien å holde alle komponentene som tilhører trikkenettet fri for forsøpling. Dette vil i praksis si at holdeplassene er plettfriske og rene, og at vogner som har vært utsatt for tagging ikke settes i drift før dette har blitt fjernet.³¹ Slik blir strategien også å heve statusen på *selve* kollektivmiddelet for å skape tillit hos alle sosiale lag og inntektsgrupper. Her blir altså den estetiske makt (jf Zukin 1995) brukt bevisst for å *inkludere*, ikke til å ekskludere.

Stedsstatus

Oslo som by skiller seg fra Nantes og andre byer ved at bebyggelsen utenfor bykjernen fortsatt ligger nokså spredt. Det vil nok være blandete meninger om dette har betydning for områders status og popularitet, og statusbegrepet er dessuten relativt og mangetydig. Betegnelsen *stedsstatus* kan dermed framstå som litt diffus hvis den ikke forklares.

Et sted har som tidligere forklart ingen mening forut for den menneskelige intensjon. Områders status vil som regel reflekteres av statusen til de som bebor området, og hvilken kapital som er dominerende hos dem. En enkel metode for å få inntrykk av stedsstatus kan være å se på variasjoner i eiendomspriser, og spesielt priser på leiligheter. Det er fortsatt slik at leiligheter i vestre region av Oslo holder gjennomgående høyere priser enn områder lenger nord/øst. Eksempelvis er prisantydningen på en om lag 50 kvm. ny toroms leilighet med lav fellesgjeld på Rosenhoff/Sinsen 1.500.000. En lignende leilighet på Skillebekk har en prisantydning på 1.950.000.³² Begge disse områdene ligger like utenfor sentrumskjernen. Med utgangspunkt i økonomisk kapital kan det antas at stedsstatusen på Skillebekk er høyere enn på Rosenhoff. Dette er selvsagt ikke et resultat av tilfeldigheter. Vestkanten av byen har tradisjonelt hatt et rykte som mindre

³⁰ Upublisert rapport fra Trikken 2006.

³¹ Fra en uformell samtale i Trikken.

³² www.finn.no [lesedato 5.7.2007].

«rufsete» enn østkanten, som består av gamle arbeiderstrøk, og har generelt vært dårligere vedlikeholdt frem til nylig, noe som kan tenkes å bidra til disse prisforskjellene. Dessuten har østkanten en høyere tetthet av etniske minoriteter, noe som kan gi økt skepsis blant etniske nordmenn for å bosette seg der. Dette bildet er imidlertid i stadig endring, og en tiltagende gentrifisering er i gang i store deler av østkantregionen av Oslo. Dermed skyter boligprisene også i været her, og det kan gjerne tenkes at bildet av det delte Oslo vil forandres radikalt i løpet av de kommende år.

Oslo by er ikke like oversiktlig som den engang var. Østkanten – tidligere arbeiderklassestrøk – er i dag mer preget av etnisk mangfold. Etnisk samhörighet har tatt over for klassesamhörigheten (Østerberg 1998:134).

Bydel Stovner er i dag den som har beboerne med de færreste ressursene. I løpet av de 15 siste årene har østkant-områdene Sagene, Grønland og Grünerløkka blitt befolket av mennesker med middelklassebakgrunn (Dagbladet 15.6.2007). I samme artikkel sier Fafo-forsker Anne Britt Djuve at forskjellene mellom Oslo indre øst og ytre vest har blitt mer jevnet ut de siste årene, på tross av fortsatte levekårsproblemer i indre øst.

De sosiale forskjellene kan også leses gjennom inntektsfordelingen i de ulike bydelene. Tall fra statistisk årbok for Oslo 2006 viser at i skatteåret 2004 lå den gjennomsnittlige alminnelige inntekten i østkantbydelene Gamle Oslo, Grünerløkka og Sagene, alle på under 300.000 kroner. Det samme gjaldt for bydelene i nordøst, Bjerke, Grorud, Stovner og Alna. I de typiske vestkantbydelene Frogner, Ullern og Vestre Aker lå tilsvarende inntekt på over 400.000 og opp mot 700.000 kroner. Bydel Nordre Aker med Kjelsås og Grefsen lå «midt i mellom» med en gjennomsnittsinntekt på 375.000 kroner.

Selv om en viss gentrifisering har funnet sted på Grønland, Tøyen og i Gamlebyen, er det fortsatt betydelig rimeligere å kjøpe leilighet der enn på Frogner. Med boligpriser og inntekt som indikator, er den tradisjonelle inndelingen øst–vest altså ikke helt borte. Spørsmålet er om det er mulig å se byens sosiale inndelinger i sammenheng med kollektivtilbudet, og her først og fremst trikk.

Trikken i klassesamfunnet

Trikken som institusjon har som nevnt tidligere, noe folkelig og hverdagslig over seg. Den kan knapt kalles «snobbete» eller «borgerlig» slik den fremstår i dag. I

tiden rundt 1875, altså ved hestesporveiens åpning i Kristiania, var byens innbyggere tydeligere delt inn i sosiale lag, klassesamfunnet var mer distinkt. Arbeidere og byborgere levde tydelig atskilt, og blant byborgerne spredte det seg en bekymring for at det nye transportmiddelet skulle bli for tilgjengelig for den brede allmuen. En befordringsvedtekt fra denne tiden lød slik: «Kun renselig klædte Folk tilstedes Adgang til Sporvognene» (Fristad 1990:12). Men det var ikke til å unngå at den nye sporveien ble en ny arena for møter mellom alle sosiale lag. Og i dag har de fleste råd til å kjøpe en billett på trikken, den har blitt folkelig og tilgjengelig.

Samtidig kan det tenkes at boligområder i Oslo som har trikk, har noe høyere status og er mer populære enn områder som ikke har det, eller har annen type kollektivdekning. Dette kan antas på grunnlag av trikkens komfort, miljøvennlighet, lave risiko, passasjerkapasitet og lange historie, for å nevne noen av dens egenskaper. Komforten gjør reisen attraktiv, miljøvennligheten gjør den legitim og etisk forsvarlig, lav risiko skaper trygghet, passasjerkapasiteten gir bedre plass. Dessuten skaper trikkens skinner en mental forbindelse mellom kjøretøy og sted, og blir en del av byens og de enkelte stedene i byen sin historie. Disse faktorene støttes av funnene som ble gjort på Kjelsås og Grefsen, der trikken ble sett på som viktig for områdets stedsidentitet.

Imidlertid er det vanskelig å påvise – med utgangspunkt i det foreliggende datamaterialet for denne studien – at områder som er dekket av T-bane eller buss er *mindre* populære eller mangler stedsidentitet. Eksempler er Nydalen og Sagene som har T-bane og bussforbindelse, og er to av de områdene i Oslo som har hatt høyest verdistigning på leiligheter og økt tilflytning de senere årene. Man må lete etter andre årsaker, og da vil nyoppføringen av BI i Nydalen kunne tenkes å være en viktig årsak. En eventuell sammenheng mellom trikk og stedsstatus kan også være at trikkenettets ytre grener mer eller mindre tilfeldigvis er geografisk plassert i områder der inntekten pr. husstand er tilnærmet lik eller høyere enn gjennomsnittet. Dette gjelder trikketraseene til Ljabru, Kjelsås, Majorstuen, Rikshospitalet og Jar, mens områder med tradisjonelt lavere status, som deler av Groruddalen heller er dekket av buss og T-bane.

Kvaliteten på kollektivtilbudet

Sett fra et annet ståsted kan det tenkes at trikken har mindre betydning for stedsstatusen, og at kvaliteten på kollektivtilbudet i seg selv betyr mer for beboere og brukere av et sted. En intervjuperson sa:

– Jeg er ikke sikker på om nødvendigvis trikken gjør det [skaper status], det som teller er om det er et godt kollektivtilbud. Det som er spesielt med området er at det er så nærme byen, i hvert fall når det gjelder hvor lang tid det tar å komme seg til byen. Likevel er det så store områder, og litt sånn på landet. Hvis du skal ha det andre steder må du lenger vekk fra byen. Det tar for eksempel lenger tid å komme seg fra Holmenkollen til byen. Det er litt lenger unna byen liksom.

(Kristin, 21 år, Grefsen)

Med andre ord kunne trikken vært erstattet av andre typer kollektivmidler, og området ville stadig vært like attraktivt. Forutsetningen ville imidlertid vært at hyppigheten på avganger, reisetid og kapasitet ikke ble forringet. For øvrig blir status i dette tilfellet oppfattet som *rom*, der størrelsen på området er med på å heve stedsstatusen. Det avgjørende er at dette rommet geografisk sett ligger såpass nærme sentrumsfasilitetene, slik at reiseveien blir forholdsvis kort. Avstandene blir likevel for store å forsere til fots, og det er avgjørende for stedets status at rommene også ligger nærme hverandre i tid. Et godt kollektivtilbud minsker denne tiden, slik at rommene mentalt sett kommer nærmere hverandre. I sitatet blir et annet sted – Holmenkollen – nevnt som et lignende område, der det også er god plass. Imidlertid er avstanden fra sentrum større til Holmenkollen enn Grefsen og Kjelsås, noe som styrker de sistnevntes status i forhold til det førstnevnte. Forutsetningen er som sagt at nærheten til det urbane ses som den viktigste faktoren. Områdene rundt Holmenkollen har på sin side noen av de høyeste boligprisene i Oslo, og kjøp av bolig her krever normalt høy innsats, og besittelse av økonomisk kapital. Her vil status heller kunne oppfattes ut i fra inntekt eller annen økonomisk kapital, og den verdien det er å ha umiddelbar nærhet til sentrum vil være svakere. Oppfatningene om et sted kan variere fra person til person.

Holmenkollåsen kan sies å jevnt over være preget av høy sosial status, men for andre kan det å eie en leilighet på Grünerløkka oppfattes å ha vel så høy status, i kraft av å befinne seg i det urbane villniset. Dette kommer an på hvem vi ønsker å ytre denne statusen for, og det har sammenheng med *smak*, og variasjoner i den *kulturelle kapitalen* (Bourdieu 1995). Det er altså ikke alltid boligpris, eller størrelse på boligene som er avgjørende for hvor vi velger å bo.

Et fellestrekk mellom strøkene i øst og vest er imidlertid at de har trikkedekning. Således kan trikken sies å ha en utjevne sosial funksjon. Jeg har funnet få data

som kan indikere at trikken i Oslo virkelig skaper større sosial likhet i befolkningen. Sammenlignet med Nantes, der formålet med trikken var å dempe segregasjon, ser ikke dette ut til å ha vært et tilsvarende *strategisk* mål i Oslo.

Binder byen sammen

Tross utfordringen å finne faktiske sammenhenger mellom trikk, status og sted, er det også viktig å tenke på den symbolske betydningen trikken og skinnene har, noe jeg har vært inne på tidligere. Sporveiens slagord «binder byen sammen» sier at steder er del av et større nettverk (jf. Massey 1997), og når det gjelder trikkeskinnene er dette en fysisk stadfesting av nettopp dette. I tillegg gis innbyggerne en noenlunde lik tilgang på offentlig transport de fleste steder i byen. Trikken er den samme i Schweigaards gate i Gamle Oslo som i Niels Juels gate på Frogner, på tross av at ressursene fremdeles er ulikt fordelt på ulike steder av byen. Slik blir byen mer homogen (i det minste på det symbolske plan), både med tanke på fysisk utforming og lik tilgang til kollektivtransport. Denne homogeniteten kan også ses i sammenheng med *offentlig* transport og gatene denne transporten ferdes i, som er et resultat av penger brukt på et felles gode

Det ligger ikke i denne oppgavens hovedformål å studere detaljerte sammenhenger mellom populære boligområder og de ulike kollektivtilbudene som finnes der. Likevel er det nødvendig å kaste lys over det, fordi det berører kollektivtransportens grunntanke: å frakte flest mulig mennesker på en gang i samme kjøretøy. Med en viss overdrivelse er – ved å være passasjer på en buss, trikk eller T-bane – mulighetene for å posere mindre, og tilgangen på statussymboler reduseres. Dette kan selvsagt oppfattes som at man ved å velge å være passasjer tvinges inn i et rigid mønster. Men da er det ikke tatt hensyn til motivene for å benytte seg av kollektiv befordring. Vanligvis vil det finnes en rekke valgmuligheter i forkant av reisen. Poseringsbehovet vil være enklere å uttrykke hvis valget er å gå. Gatebildet er en mer egnet skueplass enn trikken, i og med at bevegelsesfriheten der er større. Den som har årets modell av Porsche, Jaguar eller Mercedes vil kanskje uansett velge bort kollektivalternativet til fordel for komfort og oppmerksomhet i trafikken. Er man ute etter å blotte sine status- eller identitetssymboler kan dette altså gjøres mer effektivt andre steder enn på trikken. Dermed kan man si at kollektivtransport gjør oss likere.

Økologisk mote

Det finnes også et uttalt mål å få flere trafikanter til å bruke kollektivtrafikken. Økte passasjertall kan tyde på at dette finner sted. Det kan tenkes at en avgiftsøkning på bomplasseringer og tilsvarende reduksjon av billettpris i kollektivtrafikken vil gi en effekt der flere velger å øke sitt forbruk av kollektivreiser, og at dette kan ha en viss utjevne effekt. Det samme kan være tilfelle hvis miljødiskursen og estetikkdiskursen i større grad utfyller hverandre, noe som kan tenkes å skape en trend i retning av ressursparing. Med andre ord at det blir *mote* å bruke trikk eller annen kollektivtransport. Dette kan imidlertid fremstå som en noe spekulativ påstand, og vil forutsette at prosjekter som for eksempel strøkgater igangsettes i praksis. Dessuten har såkalt økologisk mote møtt kritikk: «Deler av dagens miljøbevissthet er i ferd med å anta motebølgens overfladiske fasong, og det spekuleres kommersielt i den enkeltes samvittighet» (Aften 12.5.07). Kritikken går altså ut på at det genereres profitt av miljødiskursen. I stedet for utgangspunktet, som dreier seg om ressursparing, tilpasser det kommersielle markedet seg slik at forbruket kan økes, med god samvittighet. Dette er for eksempel tilfelle innenfor møbel- og klesdesign, der aktører som Hennes&Mauritz kan by på økologiske klær, og IKEA selger møbler og produkter som produseres med etisk forsvarlighet. Kan den samme kritikken imidlertid rettes mot kommunalt drevet offentlig transport?

Forbruk

En av store byers viktigste funksjoner er forbruk. Mangfoldet av forbruksvarer gir oss mulighet til å skille oss ut, og iscenesette oss selv (Brusdal og Frønes 2003:460). Forbruket skaper ulike identiteter, og kan slik knyttes til *verdier*. Trikken som tidvis behaglig og romslig transportmiddel, kombinert med rimelig etisk forsvarlighet og lav risiko kan utnytte disse verdiene til koordinering med en moderne, urban livsstil, og således gjøre seg selv til en forbruksvare. Å skape et kollektivt reiseforbruk vil også ligge i reiseinstitusjonenes interesse, da billettinntektene legger mye av grunnlaget for deres eksistens.³³ Ut i fra et økt kollektivt reiseforbruk skapes økonomiske verdier. Men til forskjell fra privateide selskaper, tas ikke overskuddet i Trikken ut som utbytte. Overskuddet blir derimot brukt til å reinvestere i produktet:

³³ Tilskuddsandelen er på 37 prosent (Bekken, Norheim og Longva 2003). Imidlertid har det også blitt generert inntekter av eiendomssalg, utleie av materiell, reklameinntekter etc.

«Kommunen har en eierrolle hvor man sier at de pengene skal brukes til å kjøre mer kollektivtrafikk».³⁴ Ideelt sett går eventuelle økonomiske overskudd tilbake i systemet, og blir brukt til å fornye og forbedre produktet. På denne måten oppstår riktig nok et forbruk som kan sies å være av økologisk art. Men med tanke på den tidligere drøftingen rundt transport, egoisme og altruisme, havner forbruket av reiser med trikk i den altruistiske kategorien, da verdiene som skapes av forbruket blir værende i systemet.

³⁴ Jf informasjonssjefen i Trikken.

Trikkebyen Oslo

– Det var en stor glede [at Kjelsåstrikken kom tilbake]. Jeg er veldig stolt av den trikkeaksjonen, at vi greide å få det der til. Jeg tror folk følte at nå var alt på plass. De hadde jo tatt en del av identiteten vår her oppe, rett og slett. Jeg hørte noen unggutter på åpningen som sa: 'det der tør de aldri mer å gjøre.'

(Turid, 57 år, Kjelsås)

I denne studien har jeg sett på prosessene rundt nedleggelsen av Kjelsåstrikken. Jeg tok utgangspunkt i en antakelse om at trikk på en eller annen måte hadde betydning for et sted, en antakelse som var bygget på det faktum at det ble dannet en aksjonsgruppe med beboere fra Grefsen og Kjelsås for å protestere mot nedleggelsen.

For det første oppdaget jeg at forutsetningene for dannelsen av en slik gruppe var svært gode i dette området. Nabolskapet ble beskrevet som godt av informantene, og «vi»-følelsen var sterk. I tillegg er det ikke til å komme utenom at nedleggelsen var et resultat av politiske og økonomiske avgjørelser. Det talte til aksjonsgruppas fordel at noen av medlemmene hadde kompetanse på disse områdene, i mens andre hadde erfaring fra arbeid med velforeningene på Kjelsås og Grefsen. Slik klarte de å mobilisere nok kunnskap og makt til å utfordre de institusjonene som stod bak nedleggelsen.

For det andre viste det seg – i tillegg til at nedleggelsen medførte praktiske problemer med bytte av kollektivmidler som ofte ikke korresponderte med hverandre – at beboernes stedsdefinisjon og stedsidentitet var sterkt knyttet til trikkens tilstedeværelse. Dette hadde først og fremst en sammenheng med stedenes beliggenhet i forhold til sentrum. Kjelsås og Grefsen ligger såpass nær Oslomarka at naturen danner et viktig utgangspunkt for disse stedenes identitet. På vinterstid er det så å si bare å spenne på seg skiene ved utgangsdøra og skli ut i marka. Samtidig ligger Oslo sentrum 10–15 minutter unna med transport, og stedene ligger dessuten politisk sett i byen, de har tilhørighet i en bydel.

Med bakgrunn i en diskusjon rundt steders rurale og urbane karakter, fremstår det som nokså tydelig at dette munner ut i en *dualistisk* identitet på disse stedene. De har en småbys eller bygds kvaliteter, og en (stor)bys nærhet. Dette viste seg i imidlertid å ikke være et statisk forhold, dette forholdet ble regulert av Kjelsåstrikken. Nedleggelsen av denne slo i stykker noe av det fundamentet som stedenes identitet

var bygget på. Reisen til byen ble preget av treghet, og det oppsto en ubalanse i den dualistiske by–land-identiteten.

På det hverdagslige plan kan dette fenomenet relateres til trikkens praktiske sider, der forholdsvis god passasjerkapasitet og transportkomfort er fordeler som ikke kommer buss til gode i samme grad. Samtidig kan trikken leses på et mer symbolsk plan. Det gjelder kanskje spesielt skinnene, som i samspill med selve trikken både markerer storby og skaper en mental og fysisk forbindelse mellom stedene, i dette tilfellet mellom Kjelsås/Grefsen og Oslo sentrum. Før nedleggelsen minte trikkeskinnene beboerne kontinuerlig på at de var en del av byen, og det var – hvis man følger Masseys tankegang – også denne tilhørigheten slettet ut barrierene mellom land og by. Busserstatningen hadde en «periferiserende» effekt, og gjorde stedene til et mindre tydelig punkt i nettverket. Skinnene ble liggende uvirksomme, og den eneste funksjonen de fikk var et løfte om at trikken kanskje en dag skulle komme tilbake, som en av informantene sa. Kort sagt følte informantene at avstanden til byen økte da Kjelsåstrikken ble lagt ned, og man følte seg avsondret fra byfelleskapet. Denne «isolasjonen» hadde altså en innvirkning på den lokale stedsidentiteten, og var en sentral årsak til at beboerne på Kjelsås og Grefsen engasjerte seg i kampen for å få trikken tilbake.

I denne sammenhengen vil jeg også trekke fram trikkens metaforiske sider som et viktig funn for studien. Dens rolle som byens «kjæledegge», sjelsmetaforen, poesien og litteraturen som er skrevet om trikken, kort sagt dens følelsesmessige, historiske, nostalgiske og bypatriotiske sider, bidrar til å holde dens posisjon i hevd. Denne dimensjonen åpner også for en utvidelse av stedsbegrepet, og er ikke bare viktig for identiteten på Kjelsås og Grefsen, men også for Oslo som by.

Ytterligere en funksjon ved trikken er miljøstempelet den har fått tildelt. I tillegg til at miljøsaken er et globalt anliggende, har dette også konsekvenser for steder i form av lokal forurensing. Trikk har et fortrinn framfor buss, at den bruker elektrisitet som drivstoff, noe som medfører lave utslipp av klimagasser. Imidlertid har trikken blitt kritisert som støyproducent, noe som i stor grad har med konstruksjonen av infrastrukturen å gjøre. Støydebatten var også en del av debatten om Kjelsåstrikken, der noen beboere ikke ønsket trikken tilbake etter to år med buss. Dette førte til en «intern» konflikt på Kjelsås og Grefsen samtidig som konflikten pågikk mellom aksjonsgruppa, politikerne og Sporveien.

I en større sammenheng har klimaspørsmålet etiske og politiske konsekvenser der kollektivtransporten sett under ett kan spille en viktig rolle. Dette er en kompleks debatt der både strukturelle og personlige preferanser er inne i bildet. Et spørsmål i denne sammenheng er om det er best for den enkelte å bruke privatbil for å oppnå en viss grad av frihet og uavhengighet, eller om det mest hensiktsmessig å forflytte seg så kollektivt som mulig for å spare plass og miljø. Oljen er forgjengelig, og samtidig som verden leter etter nye reserver er man også på stadig leting etter nye og mer gjenvinnbare råvarer å mate transportmidler med i en verden der vi tilsynelatende er i konstant forflytning. Den miljøvennlige merkelappen kan derfor sies å være en av Oslostrikkens viktigste funksjoner.

Flere europeiske byer har de siste tiår fått en økende bevissthet rundt miljø- og plassproblemer, noe som har ført til en satsning på kollektivtransport, i særlig grad trikk. En slik tenkning er i emning også i Oslo. I disse byene – franske byer er brukt som eksempel i denne oppgaven – har blant annet estetiske virkemidler blitt brukt for å lokke til seg passasjerer. I tillegg har hele strekninger blitt gjort om til en kombinasjon av handle- og trikkegater, og biltrafikken blitt lagt i andre traseer. På denne måten blir trafikksituasjonen kompromittert. Det blir gitt et reelt alternativ, et tilbud, som kan konkurrere med bilismen, transportmønsteret blir ikke rigid. Dessuten fungerer den estetiske dimensjonen som bysymboler, ment å reflektere byens eller områdets særegenhet og kulturelle arv. På denne måten blir også eventuelle nostalgiske og historiske elementer satt i system og utnyttet kommersielt. Teknologi, estetikk og miljø filteres inn i hverandre, og legitimerer trikkens posisjon i disse byene.

I Oslo er dette arbeidet i gang, med universell utforming på kjøretøy og holdeplasser, som både har et funksjonelt og estetisk formål. Samtidig kan dette tenkes å ha sosio-materielle konsekvenser, i det dette til en viss grad handler om *opprenskning* av bybildet. Hvem dette appellerer til, og hvorvidt noen blir ekskludert i en slik byplanlegging har det ikke vært rom for å undersøke i denne studien. Imidlertid ble den franske byen Nantes nevnt i forbindelse med oppføring av nye trikketraseer og boligområder, og at trikken der var tenkt å brukes som et verktøy for å minske segregering. I Oslo kan det synes som om trikken har en folkelig og bred appell, og derfor er det liten grunn til å anta at de planlagte strøkgatene med trikk vil fungere sosialt ekskluderende. Opprenskningen handler handler i større grad om å «rydde» opp i trafikkbildet for å bli kvitt eksos og svevestøv enn å estetisere bybildet

på bekostning av visse sosiale grupper. Muligens kan denne estetiseringen fungere som et bidrag til å skape en sterkere stedsidentitet og kanskje til og med en stolthet for innbyggerne i byen.

Trikken er tilbake, men hva nå?

Studien «Veien til byen» er en betraktning av Oslo trikken sett i lys av fortid, samtid og fremtid. Den inneholder en sammenfletning av stedsidentitet, nostalgi, funksjonalitet, estetikk, metaforikk og aspekter ved miljøet, som kan sies å reflektere ulike aspekter ved trikkens eksistens. Et viktig poeng i denne sammenhengen er at Grefsen- og Kjelsåsboerne både fikk sin trikk, og med den sin nabolagsidentitet tilbake.

At det planlegges å legge gressunderlag i deler av Grefsenveien (altså Kjelsåstrikken), er et eksempel på samspill funksjonalitet og estetikk. Gressdekket vil ha støydempende funksjon, på samme tid som det vil tydeliggjøre trikkens infrastruktur. Kollektivmidler, i særlig grad trikk, har vist seg å ha andre kjennetegn enn ren funksjonalitet. Det dreier seg altså om nostalgi og estetikk, men det dreier seg også om rekreasjon og pusterom i et ellers hektisk bymiljø. Dette er noe som bør tas i betraktning når man planlegger hvordan kollektivtilbudet i byen skal organiseres.

Oslo trikken er ingen Kardemommetrikk. Tvert imot må Oslo trikken alltid kunne legitimere sin egen eksistens. «Ingen deler av kollektivtrafikken i Oslo er fredet. Alle banestrekninger må rettferdiggjøre seg selv», har samferdselsbyråd Peter N. Myhre uttalt i Dagsavisen (18.6.2006). På denne måten må også Kjelsåstrikken tåle å stadig bli målt i lønnsomhet og antall reisende.

For få år siden virket det som om trikken som kollektivtransportmiddel i Oslo gikk mot nedbygging, da særlig til fordel for Sporveisbusslinjer. Nå er dette bildet imidlertid i ferd med å snu. Et eksempel på dette er at Fylkestinget nylig har vedtatt at det skal bygges trikk til Fornebu som skal tilsluttes det nåværende trikkenettet, et prosjekt som etter planen skal igangsettes om få år. Som det grønne alternativet den er kan Oslo trikken ikke bare fortsette å være en vei til byen, men også inn i fremtiden.

Litteratur

- Aall, Carlo og Jon Teigland (2002), «Lokal agenda 21 som nytt forvaltningsregime for å fremme bærekraftig reiseliv?», i Carlo Aall, Karl Georg Høyer og William M. Lafferty (red.) *Fra miljøvern til bærekraftig utvikling*. (332–357). Oslo: Gyldendal.
- Alvesson, Mats og Kaj Sköldberg (1994), *Tolkning och reflektion*. Lund: Studentlitteratur.
- Bekken, Jon-Terje, Bård Norheim, Frode Longva og Katrine Næss Kjørstad (2003), *Markedsstrategi for offensiv satsing på trikk og T-bane i Oslo?* Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Berger, Peter og Thomas Luckmann (2000), *Den samfunnsskapede virkelighet*. Bergen: Fagbokforlaget.
- Bourdieu, Pierre, (1995), *Distinksjonen – en sosiologisk kritikk av dømmekraften*. Oslo: Pax Forlag.
- Brusdal, Ragnhild og Ivar Frønes (2002), «Forbrukersamfunnet. Velstand, nyanser og forbruk i oljealderen» i Ivar Frønes og Lise Kjølørød (red.) *Det norske samfunn* (457–482). Oslo: Gyldendal Akademisk.
- Carlsson, Yngve (2001), *Et sted mellom Venezia og Harry-by – en utredning om stedsidentitet, stedsimage og steds kvalitet i Drammen og Drammens-regionen*. Oslo: NIBR.
- Castells, Manuel (2004), *The power of identity*. London: Blackwell.
- Della Porta, Donatella og Mario Diani (2006), *Social Movements: an introduction*. Malden: Blackwell.
- Durkheim, Emile (1990), «Samfunnet og tingene», i Østerberg, Dag (Red.) *Handling og samfunn, sosiologisk teori i utvalg*, (s. 193–194). Oslo: Pax Forlag
- Elster, Jon (1989), *Nuts and Bolts for the Social Sciences*. Cambridge: Cambridge.
- Engelstad, Fredrik (2003), «Makt i det norske samfunnet», i Ivar Frønes og Lise Kjølørød (red.) *Det norske samfunn* (42–68). Oslo: Gyldendal Akademisk.
- Featherstone, Mike (1991), *Consumer Culture & Postmodernism*. London: Sage Publications.

- Fossum, Per Kr (2004), «En del av storsamfunnet». I Finn Geiran (red.) *Nord i Aker – Gjennom 10 000 år* (s. 180–198). Oslo: Historielaget Grefsen – Kjelsås – Nydalen i anledning 25-års jubileet.
- Foucault, Michel (1999), *Diskursens orden*. Oslo: Spartacus.
- Fristad, Hans Andreas (2000), *Oslo-trikken: storbysjel på skinner* [utgitt i samarbeid med A/S Oslo sporveier]. Oslo: Gyldendal Norsk Forlag.
- Frønes, Ivar (2001), *Handling, kultur og mening*. Bergen: Fagbokforlaget.
- Geiran, Finn (2004), «Et teppe av boliger». I Finn Geiran (red.) *Nord i Aker – Gjennom 10 000 år*. (s. 167–179) Oslo: Historielaget Grefsen – Kjelsås – Nydalen i anledning 25-års jubileet.
- Gullestad, Marianne (1978) «Livet i en gammel bydel» I Trond Thuen og Cato Wadel (red.) *Lokale samfunn og offentlig planlegging* (s. 119–140). Oslo: Universitetsforlaget.
- Harvey, David (2002), *The Condition of Postmodernity*. Oxford: Blackwell.
- Hjorthol, Randi J. (1998), *Hverdagslivets reiser. En analyse av kvinners og menns daglige reiser i Oslo*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Høyer, Karl Georg (2002a), «Analyseverktøy i miljøplanleggingen» i Carlo Aall, Karl Georg Høyer og William M. Lafferty (red.) *Fra miljøvern til bærekraftig utvikling*. (119–158). Oslo: Gyldendal Akademisk.
- Høyer, Karl Georg (2002b), «Bærekraftig by- og tettstedsutvikling» i Carlo Aall, Karl Georg Høyer og William M. Lafferty (red.) *Fra miljøvern til bærekraftig utvikling*. (159–192). Oslo: Gyldendal Akademisk.
- Kvale, Steinar (1997), *Det kvalitative forskningsintervju*. Oslo: Gyldendal Akademisk.
- Langhelle, Oluf (1998), «Bærekraftig utvikling», i Benjaminsen, Tor A., og Hanne Svarstad (red.) *Samfunnsperspektiver på miljø og utvikling* (85–114) Oslo: Tano Aschehoug.
- Lash, Scott & John Urry (1994), *Economies of Signs & Space*. London: Sage Publications.
- Longva, Frode, Bård Norheim og Jon-Terje Bekken (2003), *Markedsstrategi for offensiv satsing på trikk og T-bane i Oslo? Erfaringer fra sammenliknbare byer i Europa*. TØI-rapport 685. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Massey, Doreen (1994), *Space, Place and Gender*. Cambridge: Polity Press.

- Massey, Doreen (1997), «En global stedsfølelse». I Jonny Aspen og John Pløger (red.) *På sporet av byen*. (306–318) Oslo: Spartacus Forlag.
- Minken, Harald (2005), *Vegprising, kollektivtiltakt og sosial ulikhet*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Naper, Helge Gidske (2003), *Når steder blir produkter: En studie av merkevaren Nydalen*. Hovedoppgave i samfunnsgeografi. Oslo: UiO.
- Norberg-Schultz, Christian (1992), *Mellom jord og himmel. En bok om steder og hus*. Oslo: Pax Forlag.
- Norheim, Bård (1996), *Bedre kollektivtransport. Samvalgsanalyse i Oslo – metodetester og etterspørselsberegninger*. TØI rapport 327. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Nossum, Åse (2004), *Bytte mellom kollektive transportmidler i Oslo og Akershus*. TØI-rapport 707. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Otnes, Per (1994), «Can we support ourselves by driving to each other»? i *Sosiologisk årbok*. Oslo: UiO/ISS.
- Otnes, Per (1997), «Ch. 2: Why I'm not an individual» i *Other-Wise. Alterity, Meteriality, Meditation* (13–29). Oslo: Scandinavian University Press.
- Pløger, John (1997), «På sporet av byteorien», i I Jonny Aspen og John Pløger (red.) *På sporet av byen*. (5–40) Oslo: Spartacus Forlag.
- Relph, Edward (1976), *Place and Placelessness*. London: Pion Limited.
- Stangeby, I og Jansson K. (2001), *Målrettet kollektivtransport. Delrapport 2: Trafikantenes preferanser*. TØI-rapport 533. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Statistisk årbok for Oslo 2006. Utviklings- og kompetanseetaten, Oslo kommune.
- Sæter, Oddrun (2003), *Stedsblikk. Stedsfortellinger og stedsstrider – en sosiologisk analyse av tre kasus*. Oslo: UiO.
- Sæter, Oddrun (2003), «Fra flanereri til fotourbanisme. Om ulike blikk i byerfaring og byforming», i *Materialisten. Tidsskrift for forskning, fagkritikk og teoretisk debatt* (7–22). Oslo.
- Sæter, Oddrun (1998), «Om å se i storbyen», i (Red) Sæter, Oddrun *Kunstrommet, byrommet, maktrommet* (57–80). Oslo: Norges Forskningsråd.
- Sæter, Oddrun (2005), «Det nye sosiale og symbolske bylandskapet» i (Red) Aspen, Johnny *By og byliv i endring. Studier av byrom og handlingsrom i Oslo* (2–20). Oslo: Spartacus.

Thagaard, Tove (2002), *Systematikk og innlevelse*. 2. utgave. Fagbokforlaget:
Bergen.

Thwaites, Tony, Lloyd Davis og Warwick Mules (1994), *Tools for Cultural Studies*.
Houndmills: Palgrave.

Zukin, Sharon (1995), *The Cultures of Cities*. Cambridge: Blackwell.

Østerberg, Dag (1990), *Handling og samfunn*. Oslo: Pax Forlag.

Østerberg, Dag (1998), *Arkitektur og sosiologi i Oslo*. Oslo: Pax Forlag.

Østerberg, Dag (1999), *Det moderne*. Oslo: Gyldendal Norsk Forlag.

Alle kilder som er brukt i denne oppgaven er oppgitt.

Antall ord i oppgaven: 38 081