

En sporvogn til begjær?

- Fortellinger og forklaringer på hvorfor man ønsket bybane i Bergen.



Foto: Ida Søgner Tveit

Ida Søgner Tveit

Masteroppgave ved institutt for sosiologi og
samfunnsgeografi

UNIVERSITETET I OSLO

01.09.2011

En sporvogn til begjær?

- Fortellinger og forklaringer på hvorfor man ønsket bybane i Bergen



© Ida Søgner Tveit

2011

En sporvogn til begjær?

- Fortellinger og forklaringer på hvorfor man ønsket bybane i Bergen.

Ida Søgner Tveit

<http://www.duo.uio.no/>

Trykk: Reprosentralen, Universitetet i Oslo

IV

Innhold

Forord.....	VII
1 Innledning.....	1
1.1 Bakgrunn.....	1
1.2 Problemstilling.....	2
1.3 Begrepsavklaring.....	3
1.4 Studiens relevans.....	4
1.5 Oppgavens oppbygging.....	4
2 Kontekstuell bakgrunn.....	7
2.1 Privatbilisme og trikkerenessanse.....	7
2.1.1 Hvorfor byer bygger bybaner.....	7
2.2 Bergen.....	8
2.2.1 En historie på skinner.....	9
2.2.2 Utredningsarbeidet for bybanen.....	12
2.2.3 Debatten om buss eller bybane.....	13
3 Bybanen: transportmiddel, byutvikling og attraksjon.....	17
3.1 Sosiale representasjoner og holdninger.....	17
3.1.1 Sosiale representasjoner av byen.....	20
3.1.2 Holdninger knyttet til transportmidler.....	22
3.2 Postmoderne byplanlegging.....	24
3.3 Bybane som transportmiddel.....	26
3.3.1 Faktorer som kan påvirke reisendes transportmiddelvalg.....	26
3.3.2 Bybaner og alternative til bybaner.....	27
3.4 Bybane som katalysator for byutvikling.....	30
3.4.1 Trender i byutvikling og bosettingsmønster.....	31
3.4.2 Tetthet og energibruk.....	32
3.4.3 Knutepunktsutvikling.....	33
3.5 Bybane som attraksjon.....	36
3.5.1 Urbant entreprenørskap.....	36
3.5.2 Stedsbegrepet og sosial konstruksjon av steder.....	39
3.6 Oppsummering.....	41
4 Metode og metodologi.....	43
4.1 Metodologisk rammeverk.....	43
4.1.1 Sosialkonstruktivismen, diskurser og sosiale representasjoner.....	43
4.2 Kvalitativ metode.....	44
4.2.1 Casestudier.....	45
4.3 Forskningsprosessen.....	47
4.3.1 Valg av tema og problemstilling.....	47
4.3.2 Datainnsamling.....	47
4.3.3 Kvalitative intervjuer.....	48
4.3.4 Analyse.....	52

5	Empiriske funn: fortellinger om bybanen	57
5.1	Bybanen i Bergen som transportmiddel	57
5.1.1	”I Bergen må en revolusjon til for å få ned utslipp”	59
5.1.2	”Tid er mer verdt enn kronene”	61
5.1.3	”Det må finnes et alternativ til biler; jeg tror det er bybane!”	65
5.2	Bybanen i Bergen og byutvikling	68
5.2.1	”Man lager by rundt stoppene”	68
5.2.2	”Det koster litt ekstra, men det er verdt det i det lange løp”	69
5.2.3	”Noen steder er blitt mer sentrale”	72
5.3	Bybanen i Bergen som attraksjon	73
5.3.1	”Bergenserne er historisk sett entreprenører”	74
5.3.2	”Brann, Bryggen og Bybane”	76
5.3.3	”Bybanen kan være et virkemiddel for å rekonstruere byen”	76
5.3.4	”De var ikke så forutseende, de som kastet de gamle trikkene i Puddefjorden”	78
5.3.5	”Det skjer ikke så mye i denne byen uten at BT vil det!”	79
5.4	Oppsummering.....	80
6	Diskusjon: forklaringer på satsingen på bybane i Bergen	81
6.1	”En bybane eller trikk er mer enn kollektivtransport”	81
6.1.1	Konkrete effekter.....	81
6.1.2	Symbolverdi	83
6.1.3	Betydningen av sosiale representasjoner for satsing på bybane i Bergen	83
6.2	”Bybanekontoret har hatt som oppgave å realisere bybanen...”	84
6.2.1	Representasjoner knyttet til bussene i Bergen	84
6.2.2	Representasjoner knyttet til busser generelt	88
6.3	”For hundre år siden gikk min bestefar fra Hjellestad til Rådalen og tok Os-banen til byen”	89
6.3.1	Tårer og sørgemarsj.....	89
6.3.2	Historisk betydning	90
6.3.3	Vestlandets hovedstad	90
6.4	”Jeg fikk en forsmak på studietur i Montpellier”	91
6.4.1	Europeiske trender.....	92
6.4.2	BRT - en løsning for de fattige?	92
6.4.3	Entreprenørskap	93
7	Konklusjon	95
8	Referanser.....	99
	Vedlegg 1: intervjuguide reisende.....	103
	Vedlegg 2: intervjuguide planleggere og politikere.....	105

Forord

Snipp snapp snute, så var mitt Blinderneventyr ute...

Harriet Holters hus har de siste to årene vært mitt andre hjem, og det er mange som fortjener en takk for at jeg nå kan flytte ut.

Først og fremst: Tusen takk til informanter og kontaktpersoner, det er lett å gjøre feltarbeid når det finnes så mange engasjerte mennesker.

En stor takk også til Ellen og Leif som stilte med både husrom og hjerterom under oppholdet i Bergen.

Takk til familie og venner, og spesielt mamma, Tina, Kristin og Lill Ann som velvillig leste hele oppgaven og gjorde den enda bedre.

Takk til biveileder Per Gunnar for hjelp til formulering av problemstilling og gode innspill underveis.

Sist, men ikke minst, tusen takk, Anne! Din tålmodighet, uvurderlige evne til å få meg på rett kjøl når jeg skrev meg vill, og ditt imponerende øye for detaljer har gjort at jeg er stolt over å levere fra meg oppgaven.

Oslo, 01.09.11

Ida Søgner Tveit.

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Den 22. juni 2010 åpnet bybanen i Bergen. Førtifem år etter at trikken ble lagt ned har byen igjen fått skinnegående transport i gatene. Og Bergen er ikke alene i sin satsing på skinner. Over hele verden har det de siste tiårene pågått det man på engelsk kaller ”*a return to rail*”, eller *trikkerenessanse* som man kan si på norsk. Slike transportformer forbindes ofte med miljøvennlighet. I en tid hvor stadig økende lokal og global forurensing påvirker hverdagen for milliarder av mennesker, og hvor bærekraftig utvikling har blitt et dominerende mål i urban planlegging, er det derfor interessant å undersøke hvorfor skinnegående transport er et mye brukt alternativ innen transportplanlegging.

I de senere år har skinnegående transport som trikk, metro og bybane også blitt tolket som et tegn på urbanitet. Dette har gjort at denne formen for transport, i større grad enn tidligere, nå brukes som strategi for byer som ønsker å fremstå på en viss måte. Satsing på skinnegående transport faller dermed innunder begrepet *entreprenøriske strategier for byplanlegging*. Entreprenøriske strategier omfatter ulike strategier som tar sikte på å heve en bys plassering i det urbane hierarkiet (se blant annet Hall og Hubbard 1998). Med *deindustrialiseringen* som startet på 1970-tallet har mange byer sett seg nødt til å finne nye områder å hevde seg på, da globalisering har ført til at industri i mange tilfeller enten legges ned eller flyttes til lavkostland. *Stedsmarkedsføring* og *imagebygging* har blitt stadig viktigere, sammen med satsingen på *kulturbegivenheter* og *arkitektoniske flaggskip* (se blant annet Hall og Hubbard 1998, Carrière og Demazière 2002 og Bergsli 2005).

I det siste har man altså sett at trikkesystemer har blitt en del av denne satsingen, både i byer som tidligere har hatt skinnegående transport, men også i byer som tidligere har basert seg på andre transportformer. I en rekke byer i Europa finnes det eksempler på hvordan bybaner blir brukt som symboler som representerer byen. Et eksempel er Champagne i Frankrike, der bybanens front er formet som et champagneglass (Rike 2007, Nerhagen 2007). I andre byer er det et viktig poeng at bybanens trasé passerer de viktigste turistattraksjonene i byen. Et eksempel på dette er Bilbao, hvor det var et uttalt mål at bybanen ikke bare skulle tjene et transportmessig formål; den skulle også fungere som turistattraksjon, både i kraft av seg selv, men også ved at den passerer de viktigste attraksjonene byen har å tilby (bilbaocity, i

Siemiatycki 2006b). Studier viser at for innbyggerne i Bilbao er symbolverdien av bybanen viktigere for identiteten enn symbolverdien av Guggenheim-museet.¹

1.2 Problemstilling

Denne utviklingen gjør det naturlig å stille spørsmålet: Hva er det som er så attraktivt med bybaner? Hvorfor fokuseres det lite på andre transportformer i byutvikling, og hvorfor satses det på transportformer i det hele tatt som ledd i entreprenørisk byutvikling? Dette skal jeg forsøke å belyse ved hjelp av følgende problemstilling:

Hva slags representasjoner knytter ulike aktører til bybaner?

Med representasjoner mener jeg hvordan objekter tillegges mening. For å svare på dette tar jeg utgangspunkt i tre funksjoner et transportsystem er tenkt å ha: som transportmiddel i seg selv, som katalysator for byutvikling og som attraksjon. Jeg bruker bybanen i Bergen som case, og har intervjuet et utvalg bestående av reisende, planleggere, politikere og en forsker.

Proessen for å få bybane i Bergen har vært lang. Kampen om å få trikken tilbake i gatene startet allerede på slutten av 1960-tallet, men de endelige planene om bybane ble ikke vedtatt før i 2000.² Motivene for å etablere bybane har endret seg i takt med utviklingen i samfunnet, og debatten i byen har til tider vært svært opphetet. Det er sannsynligvis få lokalsaker som har opptatt bergenserne mer gjennom de siste 50 årene enn bybanesaken, og partene synes å ha stått steilt på hver sin side. I løpet av prosessen har andre alternativer dukket opp, blant annet oppgradering av det eksisterende bussystemet til et Bus Rapid Transit (BRT) system. Denne diskusjonen ser ut til å ha havnet litt i skyggen av den dominerende debatten, som ifølge kritikere av bybanen i stor grad har utelatt alternative løsninger fra diskusjonen og heller fokusert på finansiering og trasévalg. Denne påståtte neglisjeringen av reelle alternativer til skinnegående transport leder dermed til den første av tre underproblemstillinger som vil benyttes for å kaste lys over hovedproblemstillingen:

Knyttes det ulike representasjoner til ulike transportformer?

De argumenter som har blitt brukt mot bybane har hovedsakelig dreid seg om kostnader. Dette gjelder ikke kun Bergen; i de fleste studier som sammenligner bybaner med for

¹ <http://ne.no/31005>, lest 09.02.11

² <http://www.bybanen.no/index.cfm?id=170870>, lest 29.04.11

eksempel BRT er det kost/nytte-analyser som danner grunnlaget for konklusjoner (se blant annet Hensher 1999, Litman 2007). Det kan derfor være nyttig å se på andre faktorer som kan forklare den europeiske satsingen på bybane, konkretisert i de to neste underproblemstillingene:

På hvilken måte blir bybaner assosiert med byutvikling?

og

Hvordan knytter ulike aktører bybanen til ideer om urban konkurranse og entreprenørskap?

Målet med studien er å belyse hvordan det knyttes representasjoner til ulike former for transportmidler, og at denne prosessen må ses i både historisk og geografisk kontekst. Ved å undersøke hvilke andre representasjoner som knyttes til bybaner kan man kaste lys over den omfattende trikkerenessansen som har pågått de siste tiårene.

1.3 Begrepsavklaring

Definisjonene på bybane er mange og varierte, og ifølge Hanssen m. fl. (2005) kan det derfor være mer hensiktsmessig å se på typiske karaktertrekk ved bybaner for å forstå hva en bybane er. Bybane er et skinnbasert transportsystem som kan plasseres i triangelen mellom trikk, T-bane og tog. Ekspresstrikker som går på egne traseer kalles ofte bybane (Priemus og Koenings 2001). Noen av kjennetegnene er at den går i trasé på gateplan, noe som krever god sikt og at de styres manuelt. Den er skinnegående og den får strømtilførsel fra ledning, ikke skinner. I noen tilfeller kan den kjøre på eksisterende jernbane- eller metrospor. I motsetning til mange trikke- og metrosystemer har den en radiell utforming (Hanssen m. fl. 2005), noe som ofte trekkes frem som positivt med hensyn til byutviklingspotensiale, og den fungerer ofte som et bindeledd mellom sentrum og forstedene. Bybanen kan tilpasses ulike fysiske miljø, fra trange sentrumsgater til suburbane motorveier (Priemus og Koenings 2001), og den kan operere i blandet trafikk (Hanssen m. fl. 2005).

Et BRT-system forstås som en bussløsning med egen trasé. Den benytter ofte intelligent transportsystemteknologi, som blant annet elektronisk billettering, og utformingen ligner ofte den til bane, med lavgulv og spesialdesignede holdeplasser som gjør av- og påstigning lettere (Wright og Hook 2007). Et annet ord som ofte brukes om slike bussystemer er metrobuss.

Dette begrepet brukes i denne studien kun når det er snakk om utredningen for metabussalternativ i Bergen, utført av Strand og Johansen (2005a). Ellers i studien brukes BRT-systemer.

Trolleybuss er navnet på de bussene i Bergen som benytter elektrisitet som drivkraft. De får strømtilførsel fra ledning.

1.4 Studiens relevans

Trikkerenessansen i Europa har i mange byer resultert i en debatt om kostnader og andre argumenter som begrunnes i økonomisk rasjonalitet. Denne studien er et forsøk på å tilføre debatten nye perspektiver. Ved å utforske alternative representasjoner som knyttes til bybaner kan man kaste nytt lys over debatten som ofte konkluderer med at bybanesatsinger er svært kostbare (Se blant annet Hensher 1994, Hensher og Waters II 1994, Siemiatycki 2006b, Hensher og Golob 2008). Jeg har derfor valgt å se på bybanen i Bergen i lys av teorier om den postmoderne byen og urbant entreprenørskap. Det er imidlertid viktig å bemerke at konklusjonene som trekkes i denne studien ikke nødvendigvis er overførbare til andre steder, da de baserer seg på intervjuer med informanter i Bergen. Det er sannsynlig at stedspesifikke faktorer som er tilstede i Bergen, og som kan ha hatt innvirkning på hva slags representasjoner som knyttes til bybaner, ikke er tilstede i andre byer. Jeg vil derfor understreke at sosiokulturelle studier som denne tar utgangspunkt i ett sted, og fortellinger om dette stedet, og verdien av slik forskning må knyttes til hvordan den bidrar til å belyse eller utvide eksisterende ideer og teorier.

1.5 Oppgavens oppbygging

Kapittel 2 er et kontekstuel bakgrunnskapittel som har til hensikt å plassere bybanen i Bergen i en geografisk og historisk sammenheng. Kapitlet starter med en gjennomgang av den generelle transportutviklingen i Europa, og de problemer som knyttes til denne. Deretter ser jeg på typiske karaktertrekk ved bybaner. I den tredje delen belyser jeg Bergens transport- og byutviklingsmessige utfordringer, og dette underkapitlet er delt i tre. I den første delen går jeg også gjennom den historiske betydningen skinnegående transport har hatt for byen, mens jeg i den neste ser på noe av utredningsgrunnlaget for bybanesatsingen. I den siste delen tar jeg utgangspunkt i en debatt mellom to transportforskere tilknyttet Transportøkonomisk

institutt på den ene siden og en representant for Bybanekontoret på den andre siden for å belyse den større debatten som har pågått i Bergen om bybane.

I kapittel 3 går jeg gjennom et utvalg av studier og fagartikler som sammen fungerer som et teoretisk rammeverk for denne studien. I den første delen ser jeg på teorier om holdninger og sosiale representasjoner, hvordan disse oppstår og hvordan de blant annet påvirker satsingsområder i kollektivtransport. I den andre delen gjør jeg rede for karakteristikk ved den postmoderne byen, og hva som kjennetegner postmoderne byutvikling. De tre påfølgende delene samsvarer med de tre funksjoner et transportmiddel er tenkt å ha, altså som transportmiddel, katalysator for byutvikling og attraksjon.

I det første av disse tre underkapitlene tar jeg for meg faktorer som påvirker transportmiddelvalg, og hvordan holdninger til ulike transportmidler kan overføres til faktisk reisemønster. Jeg ser også på om det er noen teoretisk forskjell mellom bybane og andre kollektive transportformer. I det andre underkapittelet tar jeg for meg hvordan transportutvikling og byutvikling har en gjensidig påvirkningskraft på hverandre. Jeg ser her på hvordan bybaner er tenkt å skulle fungere som katalysator for en styrt byutvikling. I det tredje underkapittelet knytter jeg bybaner til entreprenøriske byutviklingsstrategier. Her går jeg gjennom hva som menes med urbant entreprenørskap, og hvordan dette tradisjonelt har gitt seg utslag i det som kalles kulturledet byutvikling. Deretter kommer jeg inn på hvordan banesystemer kan brukes som ledd i slike strategier, og hva slags effekter dette kan tenkes å ha på den helhetlige utviklingen i byen.

I kapittel 4 beskrives det metodologiske rammeverket for denne studien. I den første delen går jeg dypere inn på hva sosiokulturelle studier er og kan brukes til, og går kort gjennom hovedtrekkene i teorier om sosialkonstruktivisme, sosiale representasjoner og diskurspsykologi. Den andre delen gjør rede for selve forskningsprosessen og de metodologiske valg som er gjort underveis.

I kapittel 5 presenterer jeg de empiriske funn jeg selv gjorde i forbindelse med intervju med informanter i Bergen. Som i kapittel 3 skilles det også her mellom tre funksjoner som bybaner er tenkt å ha. Datamaterialet jeg tilegnet meg under feltarbeidet i Bergen høsten 2010 knyttes opp mot det teoretiske rammeverket som ble presentert i kapittel 3, samt settes i en bergensk kontekst som redegjort for i kapittel 2.

I kapittel 6 diskuterer jeg de funnene jeg har gjort og knytter dette opp mot problemstillingene.

Kapittel 7 er konklusjonen. I dette kapitlet knyttes studien sammen. Det konkluderende kapitlet inneholder derfor svar på problemstillingen og gir en oversikt over de prosesser som har foregått i Bergen knyttet til meningsdannelse om bybanen. Avslutningsvis belyses andre problemstillinger som det kan være interessant å forske videre på.

2 Kontekstuell bakgrunn

2.1 Privatbilisme og trikkerenessanse

De siste femti årene har privatbilen spilt en stadig viktigere rolle, både som transportmiddel og statussymbol. Argumenter for privatbilen knyttes særlig til subjektive, men også praktiske, faktorer. Viktige stikkord er individualitet og frihetsfølelse. Privatbilismen har imidlertid svært alvorlige konsekvenser, både i form av lokale og globale utslipp, kø og byspredning. Det er derfor bred enighet blant planleggere om at bilens rolle må reduseres, samtidig som det er behov for at en økt andel reiser foretas med kollektivtransport eller ikke-motorisert transport (se blant annet Strand m. fl. 2009, Winsvold 2010).

Parallelt med økningen i bruk av privatbil har man siden 1960-tallet sett en massiv nedbygging av banesystemer verden over. Trikker og tog, som på slutten av 1800-tallet og begynnelsen av 1900-tallet ble sett som moderne nyvinninger, ble utover 1950-tallet sett som upraktisk og umoderne. De siste ti-femten årene har man imidlertid sett en oppblomstring av banesystemer, særlig trikkelinjer, både i byer som tradisjonelt var trikkebyer, men også i byer som tidligere aldri har hatt trikkelinjer. Ifølge Dokk-Holm ³skyldes denne oppblomstringen en blanding av nostalgi og fremtidsrettethet. På den ene siden ønsker man seg tilbake til tiden da byen ble planlagt for mennesker og ikke biler, og på den andre siden har man innsett at man er nødt til å gå over til mer miljøvennlig transport. Det seneste tiåret har satsingen på skinnegående transport, særlig i Europa og Nord-Amerika, i stor grad dreiet seg om satsing på bybaner.

2.1.1 Hvorfor byer bygger bybaner

For å forstå hva som gjør bybane interessant for planleggere og politikere over hele Europa har jeg sett på faktorer som kan ha hatt innvirkning på avgjørelsen om å bygge bybane. Slike faktorer er blant annet hva som er bestemmende for reisendes valg av transportmiddel, hva slags bieffekter som forventes, hva slags mening som knyttes til bybane og hvordan alternative løsninger oppleves og forstås.

³ <http://ne.no/25840>

Siden 1970 har 141 nye banesystemer blitt innviet på verdensbasis. Av disse var 80 bybaner og 61 metroer (Hanssen m. fl. 2005). Mackett og Edwards (1998) undersøkte hovedargumentene for satsingen blant 46 ferdige og planlagte systemer og fant at i 30 tilfeller var hovedformålet å redusere kø. Andre viktige grunner var å forbedre kollektivtransporten, stimulere byutvikling og styrke tilgangen til bykjernen. I en studie av hva som påvirket beslutninger om å satse på bybaner i England, fant Mackett og Edwards (1998) at avgjørelsene var tatt på irrasjonelt grunnlag, det vil si at de var basert på antagelser om bybaners fordeler med hensyn til fremkommelighet, byutvikling og image-bygging, som ikke er bekreftet gjennom forskning. Siemiatycki (2006b) hevder at det ofte er store forskjeller mellom antatt og faktisk passasjertall. Dette gjør at banen ikke nødvendigvis bidrar til å redusere trafikk, og noen mener at den i mange tilfeller gjør situasjonen verre for kollektivreisende fordi den stjeler ressurser fra andre transportmidler. Studier som støtter bybanesatsinger fokuserer ofte på at baner har økt kapasitet, og på den måten er mer kostnadseffektive, samt at passasjerer foretrekker baner på grunn av komfort (se Kjørstad og Norheim 2007).

2.2 Bergen

Byen som ligger mellom ”de syv fjell” og betegnes som Vestlandets hovedstad, er sterkt preget av effektene av byens geometriske form. På grunn av fjorden i vest og fjellene i øst har byen en lineær struktur (Stefanovic 2003), og transportnettets består hovedsakelig av større og mindre veier i nord- og sørgående retning fra sentrum. Med tanke på lokal forurensing er dette en lite hensiktsmessig transportstruktur fordi det under visse værforhold dannes et lokk av forurensing som legger seg over byen. Bergen har derfor flere ganger hatt den tvilsomme æren av å være Europas mest forurensede by, med NO₂-nivåer som ligger langt over grenseverdien fastsatt av Statens Forurensingstilsyn.⁴

Bergen har, som de aller fleste andre byer i Europa, opplevd en voldsom vekst i bilhold kombinert med en nedbygging av det eksisterende trikkesystemet. Ved hjelp av bybanen skal lokale miljøproblemer reduseres, fremkommeligheten økes og kollektivtransporten forbedres. Dette går klart frem av visjonene Bybanekontoret har formulert på sine nettsider, nemlig at ”*Bergen blir en hyggeligere by å bo i*”, ”*Bergen blir en enklere og raskere by å ferdes i*” og ”*Bergen får et komfortabelt og tilgjengelig*

⁴ <http://www.nrk.no/nyheter/distrikt/hordaland/1.6940573>, lest 21.03.11

kollektivtilbud".⁵ Disse visjonene er ikke vokst frem fra ingenting. Ifølge Johansen og Strand (2005a) opplevde Bergen en 30 % nedgang i kollektivreiser pr. innbygger pr. år mellom 1986 og 2002. Til sammenligning opplevde de ti største byområdene i Norge i gjennomsnitt 10 % nedgang. Dette forklarer forfatterne med at det har vært en sterkere vekst i bilhold i Bergen enn i andre byer, at det har vært en nedgang i bevilgninger til kollektivtransport og at byen har hatt den høyeste takstøkningen på kollektivtransport i landet. Bergen har omlag 260 000 innbyggere,⁶ noe som gjør den til Norges nest største by. Ifølge Stefanovic (2003) gjør dette også at den er en god *bybaneby*. I en bestillingsrapport for Bergen kommune har han sammenlignet bybanebyer rundt om i verden og rangert disse ut fra ulike faktorer for suksess. Han plasserer Bergen i midtsjiktet på de aller fleste indikatorer, og i noen tilfeller forholdsvis høyt oppe på listen.

I det første underkapittelet i dette kapittelet gir jeg et sammendrag av Bergens skinnegående historie, mens jeg i det neste underkapittelet går gjennom hovedpunktene i Bergen kommunes konsekvensutredning og kommunedelplan for bybanen. I det siste underkapittelet belyser jeg debatten om bybane som har pågått de siste ti årene i Bergen, med utgangspunkt i en debatt som ble publisert i tidsskriftet *Plan* høsten 2005 og våren 2006.

2.2.1 En historie på skinner

Boken *På sporet av bybanen* av Magnus Vollset (2007) er en historisk gjennomgang av hvordan Bergen de siste hundre årene ser ut til å ha befunnet seg i en eller annen debatt som omhandler skinnegående transport. Boken viser også hvordan Bergen i mange tilfeller har vært pionér innenfor skinnegående transportformer. I dette kapittelet presenterer jeg et sammendrag av denne historien, slik den fremstår i Vollsets bok. Dette er tenkt å plassere bybanen i en historisk, men også lokal kontekst.

Bergens iver etter skinner startet allerede på slutten av 1800-tallet. I 1874 bestemte Bergen kommune seg for å investere 3,2 millioner kroner, et beløp tilsvarende åtte kommunebudsjett, for å få bygget jernbanelinje mellom Bergen og Kristiania. Siden dette har Bergen tatt stolthet i å utvikle skinnegående transport, og skinner ble lagt på kryss og tvers i et forrykende tempo de neste 40 årene. Også Os fikk sin bane, og allerede i 1882 søkte ingeniør

⁵ <http://www.Bybanen.no/index.cfm?id=170871>, lest 21.03.11

⁶ <https://www.bergen.kommune.no/omkommunen/fakta-om-bergen/befolkning?artSectionId=6125ogarticleId=63578>, lest 15.08.2011

M. Jacobsen om konsesjon for å legge trikkeskinner i sentrum. Han døde før planene ble realisert, men i 1893 tok ingeniør Nils Henrik Bruun, kjøpmann John Theodor Lund og konsul Louis Samson initiativ og søkte om konsesjon til å drive elektrisk sporvei i Bergen. Diskusjonen som oppsto delte byen i to leire; mens tilhengerne ”ville danse champagnegalopp så snart trikken kom i drift”, anså motstanderne det som ”Ryggesløshed og Gudsforladthed at paaføre oss saadane nymodernes remedier” (Vollset 2007, s. 13). Etter mange runder i bystyret med vedtak, protester, tilbaketrekking av vedtak, forhandlinger, utsettelse, høringer, utredninger og enda flere forhandlinger, ble spurvognen vedtatt, mot at Sporveien i samarbeid med politiet måtte ansette vakter som skulle stå i de mest trafikerte kryssene for å varsle at trikken kom slik at man unngikk ulykker.

Byutviklingen i Bergen har i stor grad fulgt disse seks trikkelinjene som ble åpnet i 1897. Det var ikke lenger nødvendig å bo i gangavstand til Torget, men heller i gangavstand til en trikkeholdeplass. Og snart fikk byen Bergen flere attraksjoner på skinner: 15. januar 1918 åpnet Fløibanen. Ifølge Vollset (2007) ble heller ikke denne banen etablert uten motstand. I mange år var avisenes leserbrevspalter dominert av diskusjoner om hvorvidt man skulle etablere trikk eller bane opp til Fløien. Trikkeideen var inspirert av Oslos Holmenkollbane. I 1913 ga bystyret konsesjon til etablering og drift av elektrisk kabelbane. De to vognene, Rødhette og Blåmann, er fremdeles de eneste av sitt slag i Norge – faktisk finnes det ingen andre kabelbaner for persontransport i hele Skandinavia.⁷

Til tross for iveren etter skinnegående transport som preget det politiske miljøet rundt århundreskiftet, ble det utover 1920-tallet imidlertid klart at det nå var vei som skulle prioriteres og ikke jernbane, og skinneleggingen stoppet dermed opp. Første jernbane som ble lagt ned var Osbanen, som de siste årene hadde blitt erstattet av busser. 1. september 1935 var siste avgang, og dagen etter skrev Morgenavisen

”Det var triste stunder på perrongen. Så en riktig godt efter så var der tårer i frontglassene på lokomotivet. Det dryppet ned i stille fortvilelse. La utenforstående si det var regn – vi vet bedre. Og nu – farvel og takk” (Vollset 2007, s. 30).

Også trikkens storhetstid begynte å nærme seg slutten. Som i resten av Europa ble den sett på som gammeldags, og når nye kollektivruter skulle åpnes i Bergen ble det satset utelukkende på busser. På grunn av drivstoffmangel under den andre verdenskrig opplevde skinnegående transport en midlertidig renessanse på 1940-tallet. Til tross for dårlig standard på materiell,

⁷ <http://www.floibanen.no/historie/>, lest 09.06.11

var det trikken som var hovedtransportør i sentrum, og denne posisjonen beholdt den frem til suburbaniseringen virkelig skjøt fart på 1950-tallet. En episode fra 1947, hvor trikken mistet bremsekraften nedover Kalfarbakken, ble ofte brukt som argument for at trikken var umoderne, upraktisk og farlig. Flere trikkelinjer ble erstattet med Trolleybusser. Med stadig færre trikker i drift, ble vedlikeholdskostnadene tilsvarende dyrere, og fra 1950 til 1960 hadde billettprisene blitt tredoblet. Nyttårsaften 1965 var siste tur for trikken i Bergen, akkompagnert av sørgemarsj spilt av sporveiens musikkorps og med tusenvis av tilskuere tilstede. For å forsikre seg om at politikerne ikke endret mening og satte i gang trikken igjen, ble samtlige vognsett kjørt ut av byen allerede 14. januar. De ble først oppbevart hos en skraphandler i Nyhavn, for deretter å bli senket i Puddefjorden utenfor Askøy. Den 21. mai 1965 hadde også lokalbanen mellom Bergen sentrum og Nesttun siste avgang. Bergens Tidende skrev dagen etter at

"[...] toget var stappfullt av entusiastiske trafikanter som slett ikke hadde noe å gjøre verken på Nesttun eller i sentrum denne kvelden, men som gjerne ville følge med på den historiske turen, og historiesus svevde over ferden trass i at offisielle representanter glimret med sitt fravær... I stedet talte hver enkelt med styrke og overbevisning til sin sidemann om det kortsyn som hadde gitt lokalbanen sin dødsdom" (Vollset 2007, s. 55).

Mot slutten av 1960-tallet blusset diskusjonen rundt trikken opp på nytt, og forslaget som kom lengst var direktør Egil Hiis Hauges plan om etablering av Alweg-bane mellom Bergen og Nesttun. Dette er en type monorail som går på skinner fem-seks meter over bakken. En rapport fra TØI slo fast at en slik Alweg-bane ville passet utmerket i Bergen, men planene ble aldri fulgt opp. Noe av grunnen til dette var at kommunen var i gang med utredninger om forstadsbane i stedet. Til tross for skepsis blant politikerne ble det holdt liv i planene om forstadsbane på grunn av sterkt mediepress, både i form av artikler og leserbrev. Selv om de første planene raskt så ut til å vinne terreng, ble de til slutt skrinlagt på grunn av byråkratisk sommel (Vollset 2007). Det ble imidlertid arbeidet videre med planer om skinnegående transport, og i 1978 lanserte arkitekt Helge Bogen begrepet Bybane. På grunn av pengemangel ble prosjektet stoppet før det fikk begynt, og igjen ble det veien som vant kampen om ressursene.

23. november 1989 havnet igjen bybane på forsiden av byens aviser, og kom til å prege diskusjonen de neste 20 årene (Vollset 2007). Denne dagen inviterte Naturvernforbundet til "Bybanehøring '89" og de argumenterte for at løsningen på byens transportproblemer ikke var å bygge flere veier. Igen var byen delt i to, og prosessen var

ifølge Vollset igjen preget av byråkratisk sommel, politisk uenighet og krancling om alt fra trasévalg til baneløsning. Opinionen svingte, det ble inngått kompromisser blant ulike grupperinger av tilhengerne, konsultentselskaper konkluderte med at metrobusser var langt mer effektivt og det så lenge mørkt ut også for banens fremtid. Den 28. februar 2006 falt endelig avgjørelsen i Stortinget og bybanen var et faktum, og 22. juni 2010 klippet Dronning Sonja båndet og Bergen hadde, som første by i Norge, endelig fått sin bybane.

2.2.2 Utredningsarbeidet for bybanen

Bybanen er en av flere transporttiltak som til sammen danner *Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø*, som inngår i Nasjonal Transportplan 2010-2019 (St.melding nr. 16, 2008/2009). I den kombinerte konsekvensutredningen og kommunedelplanen for bybane i Bergen (Bergen kommune 1999) ble det tatt utgangspunkt i to bussalternativer og tre banealternativer. Det ene bussalternativet inkluderte fremkommelighetstiltak, mens det andre fungerte mer som et referansealternativ. Forskjellen mellom de tre banealternativene var traseen, og dermed også hva slags bane man ønsket: en ekspressbane til Flesland eller en bane som gikk innom flere av de store arbeidsplassene på blant annet Haukeland, Sandsli og Kokstad. Andre traséalternativer til blant annet Fyllingsdalen ble eliminert i en silingsprosess før konsekvensutredningen ble igangsatt. Årsaken til at bussalternativet ikke har vært gjenstand for siling er at det i utredningsprogrammet er forutsatt at et rent bussystem skal utredes på lik linje som et banesystem med matebusser (ibid.). Hovedfunnene i konsekvensutredningen er flertydige. Samfunnsøkonomisk er et bussalternativ med fremkommelighetstiltak den beste løsningen for Bergen. Et slikt system koster ifølge utregningene kun 500 millioner kroner, i motsetning til banealternativene som koster mellom 1100-1800 millioner kroner.⁸ I bussalternativet er imidlertid ikke kostnader forbundet med å bygge egen trasé, oppgradering av holdeplasser og overgang til elektronisk billettsystem tatt med (Bergen kommune 1999). Hvorfor disse kostnadene ikke er beregnet for buss, men kun for bane, sies det ingenting om i utredningen.

Også miljøgevinsten synes ifølge denne utredningen å være større med buss enn med bane, gitt at 40% av bussene byttes ut med gassdrevne busser. Det er da tatt utgangspunkt i at bybanen drives av vannkraftsbasert elektrisitet, noe som kan være vanskelig å garantere all

⁸ Det er det dyreste alternativet som tilslutt ble valgt, med den begrunnelse at dette totalt sett ville være den beste løsningen for Bergen (Bergen kommune 1999).

den tid Europas kraftproduksjon samles og omfordeles gjennom Norpol.⁹ Grunnen til at et banesystem ble anbefalt i konsekvensutredningen er at man i tillegg til den samfunnsøkonomiske gevinsten vektla kapasitet, fleksibilitet og komfort (Bergen kommune 1999). Man så for seg at busser ikke vil kunne tilby samme kapasitet som en bybane, særlig med tanke på den transportveksten som predikeres for sør-korridoren, det vil si mellom sentrum og Nesttun. Ifølge utregningene har en bybane over dobbelt så stor kapasitet som et bussystem. I tillegg mener forfatterne av konsekvensutredningen at gatestrukturen i sentrum ikke er tilpasset et oppgradert bussystem. Utredningen tar også høyde for at tilstedeværelsen av det de kaller skinneeffekt (i denne oppgaven brukes begrepet skinnefaktor), en antatt preferanse for skinnegående transport, vil resultere i at flere velger kollektivtransport enn hva som ville vært tilfellet dersom alternativet til bil fortsetter å være buss. Til tross for at økt kollektivandel er et uttalt mål i Bergen, viser utredningen at det er lite sannsynlig at man vil oppleve en massiv overgang fra bil til kollektivtransport uavhengig av om alternativet er buss eller bane (Bergen kommune 1999).

I en SINTEF-rapport fra 2002 blir det også konkludert med at bybane er en bedre løsning for Bergen enn buss. Rapporten er *”en del av et arbeid som skulle kvalitetssikre beslutningsgrunnlaget for bybanen”* (Tørset og Meland 2002, s. 9). Tørset og Meland tar utgangspunkt i fem alternative transportløsninger for Bergen: tre baneløsninger og to bussløsninger. Heller ikke denne rapporten sammenligner bybane med et BRT-system. Det blir beregnet en skinnefaktor på 10%, det vil si en antatt økning av kollektivandelen på 10% ved etablering av bane fremfor buss. Forfatterene bemerker imidlertid at en slik skinnefaktor ikke er bevist å eksistere. I tillegg er det i banealternativet forutsatt en overgangstid på 0 minutter. Som i konsekvensutredningen konkluderer også Tørset og Meland med at overgang til nytt kollektivsystem ikke vil gi noen signifikant endring i reisemiddelfordelingen i Bergen, men de tar høyde for at denne konklusjonen må nyanseres dersom eksistensen av en skinnefaktor kan påvises.

2.2.3 Debatten om buss eller bybane

Før bybanen i Bergen ble vedtatt viste altså utredningsarbeid fra ulike hold at andre alternativer var langt bedre samfunnsøkonomiske løsninger enn et skinnegående transportsystem i byen. For å belyse de ulike synspunktene som dominerte i Bergen tar jeg

⁹ http://www.snl.no/kraftutveksling_med_utlandet, lest 10.06.11

utgangspunkt i en ordveksling mellom Kjell Werner Johansen og Arvid Strand ved Transportøkonomisk institutt (TØI) på den ene siden, og Lars Christian Stendal, prosjektleder for bybanen ved bybanekontoret i Bergen kommune, på den andre siden.

I en artikkel i Plan 5/2005 summerer Johansen og Strand (2005b) funnene fra sin utredning om metrobussalternativet i Bergen. De hevder at forarbeidet i forbindelse med bybanen har vært preget av slett arbeid og et planleggingsmiljø som ikke har vært interessert i å se på andre alternativer enn bybane. De viser til at selv om andre alternativer ville vært langt mer kostnadseffektive, for eksempel en utbygging av busstilbudet og overgang til metrobuss i bybanetraséen, har bybaneforkjemperne i stor grad ignorert disse funnene.

TØI og Norsk institutt for by- og regionforskning (NIBR) hadde fått i oppgave av busselskapet Gaia å kvalitetssikre deres forslag om å kjøre buss eller metrobuss i bybanens trasé. Johansen og Strand (2005a) har i den forbindelse sett på to aspekter ved Gaias forslag. For det første har de sett på de økonomiske og trafikale konsekvensene av å velge metrobuss i stedet for bane. For det andre har de sett på hvilken nytte byen kunne ha av alternativ bruk av den summen de nå bruker på bane. Funnene deres er entydige: Metrobuss, eventuelt vanlig buss, i bybanetrasé er helt klart det alternativet som kommer best ut, både i forhold til økonomi, trafikkavvikling og alternativ bruk av de resterende midlene som blir til overs ved å ikke satse på bybane.

Argumentene deres er som følger: med forbehold om at en metrobuss vil ha egen trasé, et effektivt billettsystem og en utforming som gjør at det ikke blir forsinkelser som følge av mange av- og påstigninger, vil en metrobuss kunne holde samme hastighet som en bybane. I tillegg har de regnet at selv med en 13% økning i passasjertall vil en metrobuss ha tilstrekkelig kapasitet. De påpeker at en bybane, som har større kapasitet enn metrobuss, vil bidra til sløsing med ressurser da passasjergrunnet utover rushtid ikke er tilstrekkelig. Driftskostnadene er også vesentlig lavere med metrobuss enn bybane. Johansen og Strand hevder at de er så mye som 25-30 millioner lavere. Med totale kostnader av bybanen estimert til i overkant av 50 millioner er dette en betydelig sum.

Dette er penger som kunne kommet godt med i arbeidet med å ruste opp busstilbudet for resten av Bergen, særlig fordi utbyggingen av bybanetraseen medfører en vesentlig forverring av busstilbudet for innbyggerne i resten av byen. Områder som tidligere har hatt direktebuss, dekkes nå av matebusser, og gjør at reisende må bytte transportmiddel både en og

to ganger på en reise som tidligere ikke inneholdt bytte i det hele tatt. Johansen og Strand tar også for seg skinnedefaktoren. De viser til studier fra Oslo, som hevder at skinnegående transport har 5% større etterspørselseffekt enn andre transportmidler. Derfor trekker de konklusjonen at i verste fall vil en metrobuss miste 5% av potensielle reisende. Imidlertid påpeker de at et moderne metrobusssystem vil ha mange av de samme fordelene som bybane, og at det derfor er mulig at skinner i seg selv ikke er avgjørende.

Stendal gikk i neste utgave av Plan (6/2005) hardt ut mot Johansen og Strands artikkel og kvalitetssikringsarbeid. Han mener kvalitetssikringen er basert på gale forutsetninger, at Johansen og Strand har vært ukritiske i forhold til informasjonen de har fått fra Gaia, og kaller dem mikrofonstativ for et busselskap som i fremtiden skal delta i anbuds konkurranse om kollektivtilbud i Bergen. Stendals hovedargument er at beregningene Johansen og Strand opererer med er feil, og at et metrobussalternativ ville blitt like dyrt som bybanen. Det vil imidlertid ikke ha kapasitet til å fange opp den økte befolkningsveksten i området hvor traséen går. Derfor er bybanen, til tross for at den ikke utnytter sin fulle kapasitet i begynnelsen, et system for fremtiden. I Johansen og Strands svar holder de fast ved sine konklusjoner. De påpeker at Stendals argument om at *”med Bybanen får Bergen et kollektivsystem som er uavhengig av kapasitetsproblemene i vegnettet og som gir rask og forutsigbar transport for brukerne”* (Stendal 2005, s. 48) ikke er holdbart, da alternativet til bane, metrobuss, løser de samme kapasitetsproblemene som bane (Johansen og Strand 2006).

Målet med denne studien er ikke å bedømme hvilken side som har rett i denne debatten, men heller å forsøke å forstå bakgrunnen for de ulike meningene rundt bybanen i Bergen i lys av teorier om representasjoner, byutvikling og urbant entreprenørskap. I neste kapittel skal jeg derfor redegjøre for noen slike teorier, som jeg deretter skal knytte opp mot den informasjonen jeg selv har fått gjennom mitt feltarbeid i Bergen. På denne måten kan fokuset i debatten flyttes fra et rent kost/nytte perspektiv, og i stedet bidra til å forklare hva som har ligget bak ønsket om å bygge bybane i Bergen.

3 Bybanen: transportmiddel, byutvikling og attraksjon

3.1 Sosiale representasjoner og holdninger

For å forstå hva som menes med representasjoner kan det være nyttig å vende seg mot sosialpsykologien. Sosiokulturelle studier, som denne studien er et eksempel på, tar gjerne utgangspunkt i en sosialkonstruktivistisk tilnærming til vitenskap. En slik tilnærming skiller seg fra positivismen ved at virkeligheten forstås som mer enn det som lar seg observere (se blant annet Jørgensen og Phillips 1999, Thaggard 2009). Hovedtanken er at virkeligheten konstrueres gjennom sosial interaksjon og språk, og fra dette utledes at ulike grupper har ulik oppfatning av hvordan verden er. I senere kapitler skal jeg se på hva slags representasjoner ulike aktører knytter til bybanen i Bergen. For å gjøre dette tar jeg utgangspunkt i den franske sosialpsykologen Moscovici's (1984) teori om sosiale representasjoner, en teori som blant annet springer ut fra sosialkonstruktivismen, og dette danner det vitenskapsteoretiske grunnlaget for denne oppgaven.

Sosiale representasjoner defineres av Moscovici (1963 sitert i Fraser 1994:3) som "the elaborating of a social object by the community for the purpose of behaving and communicating". Ifølge Jaspars og Fraser (1984) er det som er sosialt med sosiale representasjoner ikke først og fremst at slike representasjoner er representasjoner av en sosial virkelighet eller at de har opprinnelse i det sosiale. I stedet er de sosiale fordi de deles av mange individer, og på den måten konstituerer en sosial virkelighet som kan påvirke individuell adferd. Moscovici's teori bygger på Durkheims begreper om kollektive representasjoner (Jaspars og Fraser 1984), men i stedet for å se på representasjoner som et konsept, tar Moscovici (1984) og sosialpsykologien sikte på å forstå representasjoner som fenomen. Dette innebærer at man i tillegg til å anerkjenne at representasjoner av verden eksisterer og er med på å forme menneskers oppfattelse av verden, må man forstå hvordan slike representasjoner fungerer.

Sosiale representasjoner er avhengig av interaksjon mellom mennesker, media og objektifiseringsprosesser (Fraser 1994). En slik objektifiseringsprosess tar sikte på å konvensjonalisere objekter, personer og hendelser, slik at alt plasseres i kjente kategorier, og

nye elementer plasseres i den kategorien som passer best. Elementene vil i mange tilfeller miste noen av sine karakteristikk for å passe inn i denne kategorien. Forståelsen av elementer avhenger også av tidligere konvensjoner, som er preget av representasjoner, språk og kultur (Moscovici 1984). Representasjoner kan også være resultater av foregående kunnskap iboende i mennesker gjennom arv. Det vil si at mennesker ikke nødvendigvis har et bevisst forhold til de representasjoner som knyttes til ulike objekter eller steder, men at de oppleves som en form for objektiv sannhet om hvordan verden er (Moscovici 1984). På denne måten blir sosiale representasjoner i mange tilfeller særegne for ulike samfunn eller innad i ulike grupper.

Forskjellen mellom sosiale representasjoner og holdninger kan være vanskelig å få øye på, men i denne oppgaven tar jeg utgangspunkt i teoretikere som mener at mens sosiale representasjoner forekommer på gruppenivå, eksisterer holdninger på individnivå (se blant annet Fraser 1994). De fleste mennesker ønsker at deres handlinger og holdninger skal stemme overens. Det finnes imidlertid en rekke situasjoner der dette vanskelig lar seg gjøre. I lys av teorien om kognitiv dissonans vil man da forsøke å redusere gapet mellom holdning og handling så langt det lar seg gjøre. Ifølge Festinger (1957) finnes det primært tre måter å gjøre dette på. For det første kan man endre handlingsmønster, det vil si at man tilpasser handling til holdning. For eksempel kan en person mene at det er mer miljøvennlig å kjøre kollektivt enn å kjøre bil. Allikevel kjører han bil til jobb hver dag. For at holdning og handling skal stemme overens kan han begynne å ta bussen til jobb i stedet. Den andre måten Festinger mener man kan redusere kognitiv dissonans på, er ved å endre det fysiske eller sosiale miljøet man er i for at det skal passe med ens handlingsmønster. Med utgangspunkt i forrige eksempel er det åpenbart at dette i mange tilfeller ikke lar seg gjøre. Det er for eksempel ikke mulig å endre de miljøeffektene som oppstår ved bilbruk. For å belyse dette dilemmaet bruker Festinger et tenkt tilfelle om en mann som hver dag går frem og tilbake over stuegulvet. Han hopper alltid over et bestemt punkt på gulvet, til tross for hans kunnskaper om at dette stedet ikke er annerledes, eller i dårligere stand, enn resten av gulvet. For å eliminere den kognitive dissonansen lager han derfor hull i gulvet på det stedet han har hoppet over, slik at hans kunnskaper om miljøet han er i og hans handlingsmønster stemmer overens.

Som begge disse eksemplene viser, er denne formen for eliminering av kognitiv dissonans enten umulig eller i beste fall ganske kronglete. Festinger nevner derfor en tredje måte en slik dissonans kan elimineres på, eller, kanskje mer korrekt, rasjonaliseres. Igjen

bruker jeg eksempelet om mannen som kjører bil til jobb til tross for at han vet at dette har uheldige konsekvenser for miljøet. I stedet for å begynne å ta bussen kan han endre den informasjonen han har om konsekvensene av sin bilkjøring. Han kan for eksempel velge å støtte seg til forskere som mener at klimaendringer er naturlige og ikke et resultat av menneskelige handlinger. En annen tilnærming er å fokusere på de miljømessige ulempene av kollektivtransport, og veie disse opp mot ulempene ved å kjøre bil. En tredje tilnærming er å konstruere en handlingskjede der det at han selv ikke kjører bil på en eller annen måte ender opp med en mer negativ miljømessig utvikling enn om han hadde fortsatt å kjøre bil. Et annet, og mye brukt, eksempel kan lettere belyse denne prosessen. En person som røyker kan ha full kunnskap om at dette er skadelig for kroppen. Ved å konstruere en alternativ handlingskjede som går ut på at ved å slutte å røyke er sannsynligheten stor for å spise mer, og dermed legge på seg, vil dette resultatet også være skadelig for kroppen. Ved å fortsette å røyke vil denne personen unngå de helsemessige ulempene ved overvekt, og på denne måten kan han fortsette å forsvare for seg selv at han røyker til tross for de negative effektene han vet at dette kan medføre. Det finnes også situasjoner der en person ikke ønsker å redusere den kognitive dissonansen (Festinger 1957). Dette kan være situasjoner der det for eksempel er emosjonelle eller praktiske årsaker til at en person ikke ønsker å endre verken holdning eller handling. Hvis vi igjen bruker eksempelet om bilkjøring kan en årsak til at en person fortsetter å kjøre bil være at det er mer praktisk enn å ta bussen, og at det dermed er andre faktorer som er mer avgjørende for handling enn holdning. Motsatt kan en person som er opptatt av de miljømessige fordelene av å reise kollektivt tilpasse den kognitive oppfattelsen av ulempene ved denne transportformen, for eksempel ved å nedjustere de negative oppfatningene av for eksempel tidsbruk ved å reise kollektivt.

Mens studiet av sosiale representasjoner kjennetegnes ved at det søkes å finne fellestrekk som deles av mange individer, har studiet av holdninger vært preget av et fokus på individuelle ulikheter innad i en bestemt sosial gruppe (Fraser 1994). Studier av holdninger har først og fremst blitt brukt for å forstå tilbøyeligheter hos individer som påvirker individuell adferd og for å forstå hvordan individer har ulik respons til samme stimuli. Ifølge Fraser kan det imidlertid være nyttig å kombinere disse to perspektivene når man studerer hvordan mennesker oppfatter verden. Han mener det kan være fruktbart å se sosiale representasjoner som et trossystem, mens holdninger er elementene som bygger det opp (ibid.). I denne oppgaven er det relevant å se på begge fenomenene. Sosiale representasjoner dreier seg om hva slags mening som tillegges personer, objekter og steder, altså en måte å

forstå og forholde seg til fenomener på, mens holdninger i større grad er forbundet med prinsipper som styrer adferd. I tråd med Frasers tolkning av forholdet mellom holdninger og representasjoner er det derfor nødvendig å se på holdninger for kunne forstå representasjoner, hva de er og hvordan de oppstår.

Jeg vil i senere kapitler både se på hva slags representasjoner som knyttes til bybanen i Bergen og hva slags holdninger informantene har til kollektivtransport, og hvordan dette påvirker deres reisemønster. Grunnen til at jeg tar for meg både sosiale representasjoner og holdninger er at jeg, som Fraser, ser på holdninger som byggestenene i sosiale representasjoner. For å forstå den pågående trikkerenessansen er det derfor nyttig både å se på de sosiale representasjonene som knyttes til bybanen, men også de underliggende holdningene som påvirker representasjonene, og om disse holdningene har noen innvirkning på informantenes reisemønster. På denne måten kan oppgaven belyse hvorvidt satsingen på bybane kan begrunnes i et ønske om å imøtekomme de reisendes ønsker for kollektivtransport eller om andre representasjoner er mer fremtredende. I de to neste underkapitlene følger en kort gjennomgang av hva slags representasjoner som knyttes til byer, bybaner og andre transportmidler.

3.1.1 Sosiale representasjoner av byen

Kognitive, eller mentale, kart er en metode for forskere å få oversikt over individers ulike representasjoner av byen de bor i (Milgram 1984). Et slikt kart inneholder både geografiske plasseringer av ulike funksjoner, men også bilder av arkitektoniske detaljer, holdninger til ulike bydeler og personlige assosiasjoner. Ifølge Milgram bør mentale kart oppfylle fire kriterier for at de skal kunne kalles sosiale representasjoner. For det første må de representere sosiale (og ikke ikke-sosiale) objekter. Med sosiale objekter mener Milgram objekter som mennesker har til felles, for eksempel en arbeidsplass, en interesse eller en hendelse. Byer er produkter av sosial aktivitet, og materialiseres vel så mye av historiske aspekter som av nåværende. Det andre kriteriet er i hvilken grad mentale kart har fellestrekk, altså hvorvidt representasjonene som er fremtredende deles av en større gruppe eller om de er resultater av enkeltindividers oppfatninger. Det tredje kriteriet er knyttet til hvorvidt sosiale kategorier er viktige komponenter i kartene, eller om kartene hovedsakelig er basert på fysiske, geografiske elementer. Det fjerde kriteriet er om kartene brukes som individuelle kognitive verktøy, eller om de har en større sosial funksjon.

Studien av mentale kart er noe sosialpsykologer og geografer har til felles. Stea (1969, i Milgram 1984) var blant de geografene som tidlig forsøkte å utvikle modeller for å analysere kognitive kart. Han mener at mennesker ser for seg byer som punkter, og at disse kan plasseres hierarkisk i forhold til blant annet størrelse, betydning og attraktivitet. De ulike stedene har mer eller mindre klare grenser og er relatert til hverandre gjennom stier (paths) og eventuelle barrierer. Stea bemerker at det har lite betydning at mentale kart ikke er direkte observerbare; så lenge individer handler som om et slikt kart eksisterer er det relevant å bruke mentale kart for å forske på hva slags representasjoner som knyttes til ulike byer (Milgram 1984).

I 1976 gjorde Milgram (1984) en studie av Paris sammen med Jodelet. Over 200 respondenter fra samtlige bydeler (arrondissement) i Paris ble bedt om å tegne mentale kart over byen. Til sammen ble nesten 1000 ulike elementer tatt med. Tjuseks av disse elementene går imidlertid igjen i halvparten av kartene, det vil si at det er 26 elementer som i stor grad deles av respondentene som viktige objekter eller steder (for dem) i Paris. Dette igjen, mener Milgram, viser at mentale kart ikke kun er individuelle kart, men at noen hovedelementer deles blant en større del av befolkningen. I tillegg ble respondentene vist 40 fotografier av Paris. Korrekt identifikasjon av stedet ble av Jodelet og Milgram tolket som at stedet var en aktiv del av individets representasjoner av byen (selv om de ikke selv tegnet stedet på eget kart). De fire stedene som ble gjenkjent med høyest presisjon av samtlige grupper var Etoile, Notre Dame, Place de la Concorde og Palais de Chaillot. Jodelet og Milgram fant også at ulikeheter i identifikasjon gjenspeiler klasseforskjellen i byen (for eksempel ble UNESCOs hovedkvarter gjenkjent av 67% av respondentene som tilhørte gruppen av profesjonelle, men kun av 24% av respondentene i arbeidergruppen). Historiske monumenter, derimot, hadde lik gjenkjenningsgrad (Milgram 1984).

I en lignende studie Milgram (1984) gjorde av New York går det også tydelig frem at mentale kart er sosiale oppfattelser av verden, ikke kun individuelle. Milgram mener det er tydelig at sosiale konvensjoner og tillærte meninger er bestemmende for hvilke faktorer som betegnes som vakre, attraktive osv. I stor grad defineres New York som Manhattan, og til tross for at kun 20% av respondentene faktisk bor på Manhattan, er det her man ifølge respondentene finner flest attraktive steder. Milgram påpeker at det etter hans mening er merkelig at noen i det hele tatt vil bo på Upper East side, som kun består av høyhus og eksos, mens Harlem, tross negative assosiasjoner, faktisk har flere områder med gode bomuligheter.

Han mener dette viser at det kan være store gap mellom mentale kart/representasjoner og faktiske forhold. Han viser også til at det kan være store forsinkelser mellom representasjoner og faktiske forhold, for eksempel nylige regenererte bydeler som fremdeles sliter med dårlig rykte, eller tidligere rikmannsstrøk som forfaller. Han mener representasjonene knyttet til ulike steder er så sterke at det tar tid før de endres og justeres til de faktiske forhold.

Ved å presentere steder på en spesifikk måte mener Milgram (1984), som Fraser (1994), at media spiller en viktig rolle i hvordan representasjoner oppstår. I tillegg er interaksjon mellom mennesker en viktig faktor; meninger utveksles mellom mennesker som kjenner stedet og mennesker som ikke kjenner det, og dermed skapes myter. Mennesker i høye posisjoner har større mulighet til å påvirke media og andre mennesker, og dermed påføre sine representasjoner på andre. Dette kan belyses gjennom Bordieus (1996) begrep om symbolsk makt. Ifølge Bordieu er symbolsk makt ”*makt til å konstruere virkeligheten*” (s. 40). Det vil si at man gjennom å konstruere oppfatninger om virkeligheten dermed konstruerer virkeligheten. Fra et Marxistisk perspektiv brukes således de symbolske produksjonene til å gagne den herskende klassens interesser (ibid.).

3.1.2 Holdninger knyttet til transportmidler

Transportmidler, som andre objekter, tillegges også mening. Hvorvidt slike meninger kan kategoriseres som sosiale representasjoner er det vanskelig å si noe om, men det er gjort en mengde holdningsundersøkelser som går i retning av at visse karakteristikk deles av en større gruppe i befolkningen. Berge og Amundsen (2001) har gjort en litteraturstudie hvor de ser på hvilke holdninger som er fremtredende når det gjelder ulike transportmidler. Deres undersøkelse viser at bil i stor grad assosieres med en følelse av frihet. Andre assosiasjoner som er fremtredende er blant annet mobilitet, luksus, effektivitet, letthet, tidsbesparelser og fleksibilitet (ibid.). Disse funnene stemmer godt overens med andre studier av bilbruk og hva slags mening som tillegges bilen (se blant annet Paine et al. 1969, Farber og Páez 2009). Når det gjelder forholdet mellom bilkjøring og miljøeffekter viser noen undersøkelser at de som kjører alene i bil er mindre opptatt av miljøkonsekvenser enn andre trafikanter, både de som kjører kollektivt og bilister som kjører flere i bilen (Golob og Hensher 1997 i Berge og Amundsen 2001).

Berge og Amundsens (2001) studie viser at kollektivtransport i liten grad assosieres med følelse av frihet. I stedet er det opplevelser av hvordan systemet fungerer som er

dominerende når forholdet til kollektivtransport beskrives, blant annet nærhet til stopp, ventetid og standard. Miljø er derimot en viktig faktor som i større grad knyttes til kollektivtransport, ofte med positive assosiasjoner. I en kvalitativ studie av image knyttet til ulike former for kollektivtransport fant Berge (1995 i Berge og Amundsen 2001) at det i større grad ble knyttet positive assosiasjoner til skinnegående transport (T-bane) enn buss. Dette kommer jeg tilbake til punkt i 3.3.2. I denne omgang holder det å påpeke at det knyttes ulike assosiasjoner til ulike former for transportmidler. Måten Berge og Amundsen knytter disse assosiasjonene til samfunnets utvikling og medias rolle på, tyder på at assosiasjonene i mange tilfeller kan kalles sosiale representasjoner. De påpeker at bilen som symbol på frihet passer godt inn i individualiseringen av samfunnet, både gjennom den muligheten bilen gir for å reise når og hvor man vil, men også med hvem man vil, og da kanskje aller helst alene (Berge og Amundsen 2001). I tillegg til individualisme mener Berge og Amundsen at bilen også representerer fart, identitet og fellesskap. Kollektivtransporten, derimot, sliter ifølge Berge og Amundsen med et noe dårlig rykte, som i stor grad kan skyldes medias skjeve dekning. Selv om massebilismen har gitt opphav til konkurrerende representasjoner av bilen, og gjerne da negative miljøkonsekvenser som taler til fordel for kollektivtransport, nevnes kollektivtransport hovedsakelig i media i tilknytning til negative hendelser (ibid.). Dette bidrar til å forme representasjonene som knyttes til kollektivtransport.

I en studie av Dehlis nye metro fant Siemiatycki (2006a) at metroen ble brukt som et ikon som skulle bidra til å transformere byen kulturelt. Ifølge en av lederne for metroen ville metroen transformere indernes sosiale kultur og gi dem en følelse av disiplin og renhet (Joshi i Siemiatycki 2006a). Det er mulig at symboler på disiplin ikke er like fremtredende i Bergen og andre vestlige byer, som i Dehli. Renhet, forstått som forbedret miljø, er imidlertid et svært viktig symbol som knyttes til bybaner i vestlige byer (Hanssen m. fl. 2005). Et annet viktig symbol er urbanitet (se blant annet Siemiatycki 2006b). Dette kan henge sammen med at de europeiske byene som satser på bybane gjerne er mellomstore byer som ikke nødvendigvis i utgangspunktet oppfattes som storbyer. Sett fra et entreprenørisk ståsted blir urbane symboler dermed viktig i arbeidet med å fremstå som et gunstig sted både for turister, bedrifter og innbyggere. Det er forsket lite på hvorvidt BRT kan brukes som attraksjon på samme måte som et banesystem. Imidlertid viser empiri fra de to mest kjente BRT-byene at buss også har en attraksjonsverdi. I Bogotá hevder planleggerne som står bak BRT-systemet at bussene har

bidratt til økt håp og stolthet blant befolkningen.¹⁰ Også i Curitiba i Brasil blir BRT trukket frem som en viktig karakteristikk ved byen, både blant planleggerne og på turistguidesider på internett.¹¹

Begrepene sosiale representasjoner og holdninger kan brukes for å forstå hvordan mennesker opplever virkeligheten, byen de bor i og måten de reiser på. Teorien om kognitiv dissonans krever at gapet mellom holdninger og handlinger i størst mulig grad reduseres, noe som tyder på at studiet av holdninger og representasjoner teoretisk sett også belyser handlingsmønstre. Dette danner et nyttig grunnlag for resten av kapittelet, hvor jeg belyser teorier om postmoderne byutvikling, transportplanlegging, bosettingsmønstre, urbant entreprenørskap og sted.

3.2 Postmoderne byplanlegging

Siden 1970-tallet har ulike teoretikere skissert konturene av vestlige byers utvikling i en postindustriell og, vil noen hevde, postmoderne fase (Hall og Hubbard 1998). Den *postmoderne* byen kan tolkes som en slags antitese til sin forgjenger den *moderne* byen. Robbins (2005) trekker på Marshall Bermanns arbeider i sin definisjon av modernitet, og beskriver det som

”samtidens opplevelse av å være drevet av vitenskap, industrialisering, byers vekst, massekommunikasjon, nasjonalstater, sosiale bevegelser som kommunismen og en verdensomspennende kapitalisme” (s. 32).

Videre beskriver han den moderne byen som *”rasjonell, ahistorisert, konsentrert og på mange måter dekontekstualisert.”* (ibid. s. 32). Den postmoderne byen, derimot, kjennetegnes av fragmentering og dekonsentrasjon. Den er global, men samtidig lokal, ved at det skapes et lokalt særpreg som skiller en by fra en annen. Mens han beskriver den moderne byen som *”byen for alle mennesker og alle tider”* (ibid. s 32), mener han at den postmoderne byen etterstreber kontekstualitet.

Den moderne byen preges arkitektonisk sett blant annet av det Relph (1982 i Robbins 2005) kaller en *internasjonal stil*, det vil si bygninger uten spesielle kjennetegn, landskap på grensen til det kjedelige og favorisering av bilisme. Den postmoderne byen derimot,

¹⁰Se blant annet <http://www.youtube.com/watch?v=qw1fiW1oSOk>, lest 16.08.11, <http://www.youtube.com/watch?v=SRGoketbLZE>

¹¹ Se blant annet <http://www.curitiba.info/curitiba-tourist-attractions.html>, lest 16.05.11

kjennetegnes ved moteriktig stilfullhet, fortidsassosiasjoner og et forsøk på å redusere bilens dominans i bybildet (Robbins 2005). Postmodernismens lengsel etter historiske elementer har gjort at noen forfattere avviser den som en ny form for urbanitet. Robins (1997) sammenligner den i stedet med Romantikken på 1900-tallet. På samme måte som Romantikken ønsket seg tilbake til livet på landsbygda, ønsker postmodernismen seg tilbake til byen som eksisterte før industrialismens forurensing og monotoni.

Med fremveksten av den postmoderne byen har også nye styringsformer og planleggingsstrategier vokst frem. Særlig fokus har det vært på urbant entreprenørskap, en form for urban bypolitikk som karakteriseres av at bymyndigheter, sammen med næringsaktører, tar i bruk bedriftsøkonomiske prinsipper for å skape lokal utvikling (Hall og Hubbard 1998). De fleste som beskriver urbant entreprenørskap fokuserer på lokale myndigheters økende involvering i å proaktivt oppmuntre til økonomisk utvikling. På grunn av dette har urbant entreprenørskap av mange blitt beskrevet som en egen politisk kultur som primært fokuserer på å øke byens velstand og dens evne til å skape arbeidsplasser og tiltrekke seg investeringer. Mål for entreprenørskap blir derfor beskrevet som grunnleggende vekstorientert: skape arbeidsplasser, øke skattebasen, fostre små bedrifter og, viktigst av alt, tiltrekke seg nye investeringer (ibid.). Et annet viktig mål er å sikre lokal forankring for bedrifter som etablerer seg i byen. Målet er å promotere byens fortrinn i konkurransen med andre byer som ønsker å tiltrekke seg de samme bedriftene. Til tross for at tanken bak konkurranse er at hver enkelt by skal kunne fremstå som best på sine særegne fortrinn, ender de fleste byer allikevel opp med å forfølge de samme strategiene (Bergsli 2005). Disse strategiene består ikke sjelden av satsing på kulturinstitusjoner som opera og museum, arkitektoniske flaggskip og waterfront-prosjekter.

I noen byer har imidlertid også kollektivtransportløsninger vært en del av den kulturelle transformasjonen. Som nevnt i innledningen kan dette innebære både trasévalg og estetisk utforming av transportmidler. For noen byer er det selve satsingen som er ment å sende ut signaler om en overgang fra bilby til en by for mennesker. Ofte er det trafikkgrunnlag og kostnader som er bestemmende når myndighetene velger satsingsområde innenfor kollektivtransport. Andre argumenter kan være styrt byutvikling, det vil si en byutvikling som tar sikte på å konsentrere boliger og næringsvirksomhet, skape identitet og unngå ukontrollert byspredning. Andre momenter er bevisst kollektivtransportpolitikk, estetiske hensyn, miljøhensyn og behov for å øke transportkapasiteten (Hanssen et al. 2005.).

Jeg har samlet argumentene for å satse på kollektivtransport i tre kategorier, som danner strukturen for dette kapittelet og kapittel 5 (empiriske funn). Slik jeg ser det er disse kategoriene de tre viktigste funksjonene en transportinfrastruktur kan ha. Den første kategorien er selvsagt transportfunksjonen, et system som frakter mennesker fra A til B. Den andre funksjonen er som katalysator for byutvikling. Både når det gjelder å etablere nye områder og for å blåse liv i tidligere knutepunkt og nærsentra, har skinnegående transport et stort potensiale (se blant annet Tørset og Meland 2002, Hanssen 2005). Siste kategori er transportinfrastruktur som attraksjon. Innunder denne kategorien ligger argumentene om å skape identitet og estetiske hensyn.

3.3 Bybane som transportmiddel

Bybaners fremste funksjon er å frakte mennesker fra A til B. I denne delen av kapittelet skal jeg se på hvorvidt bybaner oppleves å ha fordeler over andre transportmidler, og da særlig andre kollektive transportmidler.

3.3.1 Faktorer som kan påvirke reisendes transportmiddelvalg

Det er få transportmidler som kan konkurrere med privatbilens komfort og evne til å frakte mennesker fra dør til dør. Derfor er det viktig at alternative transportløsninger kan utkonkurrere bilen på andre måter. For å få et bilde av hva som skal få reisende til å velge bort bilen, er det viktig å undersøke hvilke faktorer som er bestemmende for valg av transportmiddel. Ifølge Strand er overgang, tidsbruk og antall avganger blant de viktigste faktorene som påvirker valg av transportmiddel.¹² Ifølge Scheiner (2010) er tidsbruk sannsynligvis den viktigste faktoren som påvirker valg av transportmiddel, på grunn av økt mobilitet og tempo i samfunnet generelt. Berge og Amundsen (2001) fant i sin litteraturstudie av holdninger til kollektivtransport at reisetid, tilgjengelighet, pålitelighet, komfort, trygghet, pris og informasjon er de viktigste faktorene som avgjør transportmiddelvalg. I en studie gjort av Van Vugt et al. (1996 i Berge og Amundsen 2001) går det frem at motiver knyttet til egeninteresse (for eksempel tidsbruk), så vel som sosiale interesser (for eksempel miljøeffekter) er viktige i individers valg av transportmiddel.

¹² Intervju i forbindelse med feltarbeid høsten 2010

Mackett (2003 i Scheiner 2010) har undersøkt hvorfor folk bruker bil på korte avstander. Han fant at hovedgrunnene var at bilen trengtes til varetransport, man skulle følge noen, det var for langt å gå, og at det var mest behagelig. Disse funnene støttes av Vågane (2007), som hevder at bilen ofte fungerer mer som handlevogn eller taxi enn transportmiddel. Hensikten med turen er derfor viktig når det gjelder transportmiddelvalg. Bil er allikevel ikke alltid nødvendig, for eksempel om man bare skal handle noen få varer eller dersom det dreier seg om korte avstander som barn som skal hentes selv klarer å gå. Våganes undersøkelse viser at det er få bilturer som er kun tur-retur, ettersom de fleste er deler av lengre turer med flere stopp. Transportmiddel velges for turen som helhet, ikke for hver enkelt del. Stradling et al. (2007) har gjort en studie av åtte britiske byer og fant at de åtte viktigste årsakene (av 68) til ikke å velge buss var at man føler seg utrygg, at man foretrekker å gå eller å sykle, at det er dårlig servicetilbud, at man opplever uønsket aktivitet (blant annet at man må stå når bussen er full), at man foretrekker bil, at det har høye kostnader, at man har et handicap, eller at det går på akkord med eget selvbilde eller *image*. De fleste anser en ideell bussreise som en reise uten forstyrrelser (Stradling et al.2007).

3.3.2 Bybaner og alternative til bybaner

Som nevnt tidligere (se 3.1.2) knyttes ulike representasjoner til ulike transportformer. Et eksempel på dette er hvordan infrastruktur som skinner oppfattes. Skinner assosieres gjerne med forpliktelse (Hensher 1999). Motstanderne av baneløsninger hevder at en av de største ulempene er at baner på grunn av skinner er permanente og lite fleksible. Når skinnene først er lagt kan ikke traseen endres uten videre. Nettopp dette argumentet brukes også av tilhengerne av bybane, men da med motsatt fortegn: at skinner sender ut et signal om forpliktelse (Hanssen m. fl. 2005). Skinnelegging tolkes dermed som et fysisk argument for myndighetenes satsing på kollektivtransport.

Skinnegående transport blir gjerne sett på som mer positivt enn andre offentlige transportmidler, for eksempel fordi mange forbinder buss med de fattiges transportmiddel. Mens busser, særlig i USA, har fått kallenavn som "the loser cruiser" og "the proletariat chariot" (Vuchic 1999 i Siemiatycki 2006b), ses skinnegående transport som et urbant og moderne transportmiddel (Hanssen m. fl. 2005). Dette kan skyldes den såkalte skinnefaktoren, en faktor som ingen riktig synes å kunne forklare, men som stadig viser seg å ha en innvirkning når skinnegående transport sammenlignes med andre former for transport.

Skinnefaktor kan beregnes ut fra den ekstra tid man er villig til å bruke på reisen og de ekstra kostnader man er villig til å betale. Resultatene fra ulike undersøkelser varierer, men noen viser at folk i gjennomsnitt er villig til å sitte ti minutter lenger på et skinnegående transportmiddel for å slippe å ta buss.¹³ En undersøkelse fra Oslo og Akershus konkluderer med at folk er villig til å betale kun én krone mer for å reise med skinnegående transport hvis alternativet er buss (Kjørstad og Norheim 2007). Mens de fleste sammenligninger mellom buss og bane gjøres ved hjelp av kost/nytte analyser tar studier av skinnefaktor sikte på å inkludere sosiokulturelle faktorer i tillegg. Jo flere slike faktorer man klarer å identifisere i slike undersøkelser, desto nærmere vil man være å finne ut hva skinnefaktor faktisk er (ibid.). I debatten om bybaner bør man derfor se på hva som skiller bybane fra alternativene.

I Kjørstad og Norheims undersøkelse har de i tillegg til pris inkludert faktorer som reisetid med og uten sitteplass, byttetid, reisetid til holdeplass, frekvens, informasjon, lavguly, holdeplasstandard, trygghet og forsinkelse. Dette er imidlertid faktorer som like gjerne har relevans for andre typer transportmidler. Ben-Akiva og Morikawa (2002) fant i sin studie at skinnegående transport ikke hadde fordeler over andre transportformer når alle kvalitative aspekter var tatt med i beregningen, men at dersom det var det beste tilbudet ville skinnegående transport tiltrekke seg flere reisende (ibid.). Bus Rapid Transit (BRT) systemer synes dermed å være et godt alternativ til trikk, bybane eller metro. Debatten om hvorvidt man bør satse på slike busser eller skinnegående løsninger er ifølge Hensher og Waters II (1994) preget av mye følelser og lite bevis. Dette har flere årsaker. Blant annet er det vanskelig å finne sammenlignbare eksempler. Det er i hovedsak de økonomiske aspektene ved transportløsningene som har blitt debattert, men alle byer har sine stedsspesifikke faktorer som bidrar til hvorvidt systemene blir vellykkede eller ei. Dette gjør det vanskelig å utforme en generell bypolitisk strategi som skal passe for alle steder.

Ifølge Hensher og Waters II (1994) brukes hovedsaklig to indikatorer når BRT og bane sammenlignes: Kostnader og evnen til å tiltrekke seg kunder. Systemets kapasitet til å frakte reisende knyttes ofte opp mot kostnadene. I tillegg er det nyttig å ta med i betraktningen utformingen av systemet, det vil si hvorvidt infrastrukturen er sammenlignbar. Et av bybaners viktigste fortrinn er at den går i egen trasé. Da blir det ikke relevant å sammenligne den med for eksempel vanlige busser som kjører i blandet trafikk.

¹³ <http://www.polyteknisk.no/Referater-videoer/Buss-eller-skinner>, lest 09.02.11

De fleste undersøkelser viser at det er langt billigere å etablere BRT enn bane. Ifølge Wright og Hook (2007) vil et trikk- eller bybanesystem koste mellom fire og tyve ganger så mye som et BRT-system, avhengig av hvilke elementer som inkluderes i satsingen (blant annet egne traseer, elektronisk billettsystem), mens metro kan koste opptil 100 ganger så mye. Tilhengere av banesystemer hevder imidlertid at en bane har langt større kapasitet enn BRT-busser (Hanssen m. fl. 2005), og at de dermed er mer kostnadseffektive og har plass til flere kollektivreisende pr. vognmeter enn buss. Rubin (1991 i Hensher og Waters II 1994) tilbakeviser dette med sin studie som viser at med like store investeringer som det kostet å anlegge og drifte Los Angeles' bybanesystem "the Blue Line" i 30 år, kunne man drifte 430 busser i 33 år.¹⁴ Disse bussene ville kunne transportere over ni ganger så mange passasjerer som banen. Dette passasjertallet er estimert ut fra kapasitet, ikke preferanser. Tilhengere av bane peker også på at det er viktig å se på andre faktorer ved baner som gjør dem mer attraktive enn bussystemer, blant annet at man (dersom man får sitteplass) kan bruke reisetiden til andre ting, for eksempel å arbeide. Dette kan man selvfølgelig oppnå ved å investere i et BRT-system, men Litman (2007) påpeker at dersom standarden og komforten på bussene er like bra som på banesystemer, vil kostnadene også være langt høyere for BRT enn det som vanligvis oppgis i sammenligninger. I tillegg hevder han at driftskostnadene er høyere for buss enn for bane, og at en BRT-løsning over tid derfor vil ende opp som dyrere enn bane, og da uten de ekstra fordelene en bane har sammenlignet med buss. Johansen og Strand (2005a) har beregnet kostnader ved metrobuss i Bergen og konkluderer som nevnt med at det er det billigste alternativet. I deres kost/nytte analyse har de satt kostnader ved å anlegge bybane opp mot kostnader ved å oppgradere det eksisterende busstilbudet til en BRT-løsning. Beregningene deres viser at bussalternativet er langt billigere, og at dersom det ble investert i buss for samme beløp som bybanen vil koste, kunne kollektivdekningen blitt forbedret i hele Bergen (ibid.).

Empiriske studier fra USA viser at bane ikke tiltrekker seg flere reisende enn et BRT-system. I tillegg viser studier at en stor andel av de som reiser med bane tidligere reiste med buss, og at andelen som går fra bil til offentlig transport er tilnærmet lik for BRT og bane (se bl.a. Ben-Akiva og Morikawa 2002). Når det gjelder infrastruktur er ideen om egen trasé en forutsetning for at man kan kalle et bussystem for BRT. Det er mulig å benytte fler-leddete busser, slik at kapasiteten økes, og billettsystemet kan også tilpasses for å redusere av- og

¹⁴ Det er ikke spesifisert hvorvidt dette er BRT eller vanlige busser.

påstigningstid. I tillegg er det mulig å benytte trolleybusser som får elektrisitet fra ledning, slik at miljøeffektene for BRT og bybane også blir like.

En av de mest kjente satsingene på BRT finner man i Curitiba i Brasil. På 1970-tallet ble den da nyvalgte ordføreren Jaime Lerner orientert om at det forelå planer for å bygge ut motorveiene for å redusere de økende problemene knyttet til privatbilismen. I stedet satset han på buss.¹⁵ I løpet av kort tid ble det bygget et BRT-system som i dag frakter 75% av befolkningen i Curitiba hver dag (ibid.). Systemet kan skilte med hele 2,3 millioner reisende, noe som er svært imponerende i en by med et folketall på 3 millioner.¹⁶ Til sammenligning er antallet kollektivreisende likt som i São Paulo, en by med 10 millioner innbyggere og et godt utbygd metrosystem. Curitiba er også et godt eksempel når det gjelder kapasitet. Systemet i Curitiba benytter seg av tre-leddete busser med avgang hvert minutt i rushtiden. Ordfører Lerner, som er utdannet arkitekt, designet i tillegg særegne av- og påstigningsrør som skulle gjøre ombordstigning og billettering raskere.

Lerners kollektivløsning har gjort Curitiba til en foregangsby når det gjelder effektive transportløsninger. Blant de mer kjente byene som har satset på BRT er Bogotá i Colombia. I 2008/2009 eksisterte det tolv slike systemer i Latin-Amerika, syv i USA, tre i Australia, åtte i Asia og atten i Europa. I tillegg var 27 systemer under planlegging, inkludert ett i Dar es-Salaam i Tanzania (Rodriguez og Mojica 2009).

Det som skiller BRT fra vanlige bussystemer er at det fungerer etter ”tenk bane, kjør buss”-prinsippet. Tatt i betraktning at reisende velger transportmiddel først og fremst ut fra praktiske hensyn, er det i teorien ingenting som taler imot at BRT kan gjøre samme nytten som bybaner. Transportmessig blir det derfor vanskelig å hevde at en bybane vil ha et fortrinn over et BRT-system. Tvert i mot ser det ut til at et BRT-system utkonkurrerer bane fordi man oppnår samme effektivitet, fremkommelighet og kapasitet, men til en lavere pris.

3.4 Bybane som katalysator for byutvikling

Den andre funksjonen en bybane kan ha er som katalysator for byutvikling. Tanken er at ved å bruke traseen for å danne struktur for bosetting og etablering av næringsvirksomhet, vil man kunne skape mindre nærsentra rundt holdeplassene. Dette vil resultere i redusert

¹⁵ Intervju med tidligere borgermester Jaime Lerner: <http://www.youtube.com/watch?v=hRD313rIMpo>, lest 10.04.11

¹⁶ <http://www.cidadedesao paulo.com/sp/br/sao-paulo-em-numeros>, lest 15.05.11

transportbehov, både fordi daglige reisemål kan nås til fots og fordi sentrum kun er en bybanetur unna (se blant annet Lillebye 2011). Dermed vil resultatet være en mer bærekraftig byutvikling.

3.4.1 Trender i byutvikling og bosettingsmønster

Alonsos (1964) lokaliseringsteori kan brukes som rammeverk for å forstå hvordan etablering av transportinfrastruktur påvirker bosettingsmønster og boligpriser. Ifølge Huang (1996) tar denne teorien utgangspunkt i en monosentrisk by med en høy konsentrasjon av arbeidsplasser i sentrum. Boligprisene i nærheten av sentrum vil ifølge lokaliseringsteorien være høyere som en konsekvens av lavere transportkostnader. Christallers sentralstedteori kan ses som en forløper til Alonsos teori. Christaller skrev i 1933 boken *Central Places in Germany*, hvor han utviklet teorien om at bedrifter bør lokaliseres der det finnes kundegrunnlag (se blant annet Pacione 2001). Begge disse teoriene trekker igjen på Burgess' sonemodell fra 1925 (Hall 2002), som beskriver hvordan byer er organisert rundt et sentralt forretningsdistrikt. I en ring rundt byen ligger det Burgess kaller *zone in transition*. Disse områdene består hovedsakelig av gettoer. Utenfor denne ringen ligger en ny ring hvor arbeiderklassen bor, og utenfor den igjen, langt fra bykjernen og med nærhet til naturen, bor de velstående (ibid.). En videreføring av Christallers sentralstedteori viser at det ikke lenger kun er sentrum som er attraktivt med hensyn til lokalisering, men at flerkjernede byer har flere områder som er attraktive for etablering av boliger, næringsliv og andre aktiviteter (Berry og Garrison 1958). Slik polysentrisk bystruktur er et av kjennetegnene ved den postmoderne byen (Wessel 2006). Den mest vesentlige forbindelsen mellom transportutvikling og arealbruk ser dermed ikke lenger ut til å handle om nærhet til sentrum, men heller om begrepet tilgang (Huang 1996). Det blir da tilgangen til ulike sentra eller kollektivknutepunkt, og ikke nødvendigvis til bykjernen, som avgjør individers bostedsvalg. Med enkle konsepter om tilbud og etterspørsel forklares dermed også høyere boligpriser i disse områdene, da prisene stiger med økt etterspørsel.

Inntil begynnelsen av det 19. århundret var gange det mest brukte transportmiddelet. Byene var følgelig organisert med avstander det var mulig å nå til fots (Huang 1996). Etter hvert som nye transportformer oppsto, blant annet hestetrikk og elektrisk trikk, vokste byene, og de mer velstående kunne unnsnippe bykjernens trengsel og forurensing, men allikevel ha tilgang til byen ved å bosette seg langs de radiale trikkelinjene som førte ut av byen (se blant

annet Huang 1996, Vollset 2007). Også i Norge var forstadsbaner og trikkelinjer en viktig faktor i byutviklingen. Det var imidlertid med bilismen at suburbaniseringen virkelig skjøt fart. I Norge var det rasjonering på bilhold frem til 1960 (Vollset 2007). Kun de med løyve hadde lov til å eie bil. Med opphevingen av krav om løyve, ble bilen med ett allemannseie. Det ble mulig å bosette seg i mer perifere områder og allikevel arbeide i sentrum. Et viktig poeng er imidlertid at det ikke kun er transportteknologi som påvirker bosettingsmønster og byutvikling. Flere forfattere peker på at sosiale, økonomiske og kulturelle faktorer også har spilt en rolle (se blant annet Huang 1996 og Volti 1996).

3.4.2 Tetthet og energibruk

Det hersker uenighet i fagmiljøene om hvorvidt energibruk til transport pr. innbygger henger sammen med regionalt bosettingsmønster og bystørrelse. Tetthet innenfor tettstedsavgrensingen til en by har derimot stor innvirkning på energibruk. Funnene i Newman og Kenworthys undersøkelse fra 1989 er krystallklare: de undersøkte 32 byer i Amerika, Europa, Australia og Asia, og påviste at det var en sterk forbindelse mellom byens befolkningstetthet og energibruk pr. innbygger: jo tettere by, desto lavere energiforbruk. Deres undersøkelse har imidlertid blitt kritisert fra flere hold fordi de ikke har sett på andre faktorer som kan ha innvirkning på energibruk, blant annet sosiokulturelle faktorer (Næss 1995). Holden m. fl. (2009) nevner andre faktorer som burde tas med i beregningen, blant annet geometrisk form, tetthet innenfor deler av byen, boligens avstand til sentrum, lokalisering av arbeidsplasser og servicefunksjoner, kollektivtilbud, veikapasitet og parkeringsmuligheter. Næss (1995) har gjort en slik, såkalt multivariat, analyse av 22 nordiske byer, og kommet frem til samme konklusjon som Newman og Kenworthy, altså at tetthet gir redusert energibruk. Næss fant også en rekke andre faktorer som synes å ha innvirkning på energibruk, blant annet at det i tillegg til høy tetthet i byen som helhet også er gunstig med fortettede bydeler. Han fant at få parkeringsmuligheter ved arbeidsplassen også bidro til lavere energibruk. Pinho, Silva og Reis (2010) har sammenlignet urban form og dens effekter på transportbruk i to metropolitanske områder (København og Oporto). De fant, som Næss, at tetthet er en viktig faktor. De fant også at nærhet til sentrum generer mindre reising, og at den reisingen som ble gjort i de sentrumsnære områdene i stor grad ble gjort med gange eller sykkel. Nærhet til viktige funksjoner genererer mindre behov for reising til andre deler av byen.

3.4.3 Knutepunktsutvikling

Ved å satse på bybaner er det i mange tilfeller en bilbasert byutvikling man ønsker seg bort fra. Med bilbasert utvikling forstås en byutvikling hvor bosettingsmønster og lokalisering av bedrifter bestemmes ut fra veinett og ikke kollektivknutepunkt, og hvor man stadig blir mer avhengig av bil som fremkomstmiddel. For å oppnå bærekraftig utvikling må transport- og arealplanleggingen integreres. I mange av byene som bygger bybane foreligger det planer om fortetning med utgangspunkt i transportstrukturen (se blant annet Bergen kommune 2003a, Buehler et al. 2009). Dette kalles *Transit Oriented Development* (TOD) eller knutepunktsutvikling på norsk (Litman 2007). Hensikten er å styre byutviklingen slik at behovet for bil reduseres, det vil si å skape nærsentra der folk bor. En av tankene bak TOD er at en trasé, og særlig stoppestedene, kan være et godt utgangspunkt for å utvikle nye byområder med blandet arealbruk og lokalt tilbud av de fleste nødvendigheter som bolig, arbeidsplass, nærbutikk, barnehager, skoler, kafeer osv. Ettersom området er bygget opp rundt et kollektivtransportstopp er det enkelt å komme seg til for eksempel sentrum dersom ikke alle tilbud blir dekket i nærområdet.

Tradisjonelt har det vært et problem at transportplanlegging og arealplanlegging har vært to separate sfærer, noe som ofte har resultert i en lite helhetlig byutvikling (se bl.a. Huang 1996, Pagliara og Papa 2011). Byplanleggere har forventet at transportstrukturen skal følge bosettingsmønsteret, og transportplanleggere har tatt utgangspunkt i et estimert fremtidig bosettingsmønster. Man har derimot ikke tatt i betraktning at etableringen av transportsystemer kan påvirke bosettingsmønsteret, og at dette igjen kan ha innvirkning på passasjertall (Huang 1996). Dette kan imidlertid løses ved å ta i bruk dynamiske modeller som analyserer kundegrunnlaget for kollektivtransporten samtidig som den beregner hva slags effekter et nytt transportsystem vil ha på dette kundegrunnlaget.

Freiburg blir ofte trukket frem som et foregangseksempel både på bybanesatsning og på en integrert by- og transportplanlegging. Flere studier fra Tyskland viser hvordan Freiburgs bybane har fungert som ryggrad i utviklingen av byen (se blant annet Buehler et al. 2009). I dag bor 65% av byens befolkning innenfor en 300 meters radius fra en bybanelinje, mens 70% av alle jobber er lokalisert innenfor 300 meter fra bybanelinjen. Som i mange trikkebyer i Europa ble de fleste trikkelinjer også her fjernet på 1950-tallet. På slutten av 1960-tallet og begynnelsen av 1970-tallet startet imidlertid en dramatisk omveltning i transportplanlegging, både som et resultat av oljekrisen, men også på grunn av

grasrotbevegelser som ønsket seg en hyggeligere by. Allerede i 1972 fikk byen sin første intermodale transportplan som tok sikte på å modernisere og utvide trikkesystemet, etablere infrastruktur for sykling og gjøre om byens historiske sentrum til hovedsakelig fotgjengerområde uten tilgang for bil. Nye områder med blandet arealbruk skulle etableres langs trikkelinjene. I flere av områdene er det ikke tillatt å bruke bil, mens i andre områder er fartsgrensen senket til 7 km/t. Andre tiltak rettet mot å redusere bilbruk er begrensning av antall parkeringsplasser. Det ser ut til at en slik helhetlig tanke bak transport- og byutvikling er gunstig når målet er å skape en by for mennesker og ikke for biler.

Et viktig poeng er hvorvidt en trasé alene vil føre til byutvikling, eller om det er andre faktorer som også må være tilstede. I en studie fra 1977 fant Knight og Trygg at for at utvikling langs en banes trasé skal være vellykket, spiller lokale myndigheter en viktig rolle, særlig ved å tillate mer intensiv bruk av landområdene rundt traseen. I tillegg fant de at det er viktig at det finnes tilgjengelige landområder som kan utbygges langs traseen. Helst er dette offentlig eide områder, for å redusere forhandlingsbehov overfor private eiere. En tredje viktig faktor som kan påvirke hvorvidt utbygging langs traseen blir vellykket, er regionale utviklingstrender, mens den fjerde viktige faktoren var lokale fysiske begrensninger. Eksempler på slike begrensninger er blant annet områder hvor transporttraseer kan bygges i nærheten av allerede etablerte jernbanelinjer eller motorveier, eller at områdene i nærheten av den nye traseen enten allerede anses som et attraktivt område, eller er planlagt utbygget i nær fremtid. Knight og Trygg bemerker flere ganger at de fire faktorene som er identifisert kan bidra til styrt byutvikling, men holder samtidig fast ved at en eventuell byutvikling like fullt kunne funnet sted uten satsingen på transportinfrastruktur, men da i noe lavere tempo.

Det finnes en rekke empiriske eksempler på hvordan etableringen av skinnegående transport bidrar til styrt byutvikling ved at bosettingsmønsteret endres, men det finnes også eksempler på at det ikke har hatt noen effekt. I sin studie forklarer Pagliara og Papa (2011) dette med at det er store forskjeller på hvor god tilgang til sentrum de ulike områdene hadde før byggingen av banen. For de som allerede hadde god tilgang til kollektivtransport eller sentrum, har situasjonen vært så godt som uendret og disse områdene har dermed ikke opplevd økt popularitet. Når det gjelder hvorvidt etablering av banetraseer har ført til økte eiendomspriser langs traseen, er resultatene mer entydige, selv om det er store forskjeller i hvor stor økningen har vært. I en studie fra Napoli fant Pagliara og Papa (2011) at eiendomsprisene i nærheten av de nye stasjonene på byens metrosystem generelt var høyere

enn i sammenlignbare områder utenfor traseen. Det ble også observert at det var en tendens til migrasjon fra sentrale områder til mer perifere områder, som et resultat av at mer perifere områder var blitt mer sentrale med utvidelsen av metroen (ibid.).

Alle former for transportinfrastruktur vil ha en eller annen form for påvirkningskraft på byutvikling (Hensher og Waters II 1994). Bybaner er blitt pekt ut som et svært viktig element i en styrt, miljøvennlig byutvikling. Flere forfattere setter imidlertid spørsmålsteget ved den dominerende diskursen om at bybaner fungerer bedre som drivkraft for utvikling av lokalsentra langs traseen enn buss (se bl.a. Hensher og Waters II 1994, Huang 1996, Pagliara og Papa 2011). En banetrasés potensiale til å fungere som katalysator for byutvikling blir ofte trukket frem som et av de viktigste argumentene for å satse på bane i stedet for buss. Som nevnt tidligere blir det blant annet hevdet at skinnelagging gir et løfte om et permanent banetilbud, og at det dermed er sikrere å investere i bolig- og næringsbygging i områdene langs traseen (Hensher og Waters II 1994). En busstrasé kan som kjent flyttes og beboeren eller bedriften står plutselig uten kollektivtilbud. Imidlertid kan det inngås avtaler mellom transportoperatører og byutviklere om at en busstrasé låses til et gitt område, og dermed er problemet med varighet redusert (ibid). Det finnes flere eksempler på byutvikling langs busstraseer (bl.a. Ottawa, Canada og Curitiba; se Hensher og Waters II 1994), men det er lite teori å støtte seg til utover den som omhandler TOD.

Ifølge Transportation og Land Use Coalition (TALC) i USA kan BRT-systemer bidra til Transit Oriented Development på lik linje med baneløsninger, ettersom BRT-løsninger oppnår høye passasjertall, de har færre stasjoner og infrastrukturen oppleves som permanent (Perk og Catalá 2008).¹⁷ Ifølge Kaplowitz oppleves stasjonene som mer permanente dersom de fremstår som attraktive (2005 i Perk og Catalá 2008). Sammenligninger mellom baneløsninger og BRT viser at effektene på arealbruk er like (se blant annet Perk og Catalá 2008). Det finnes også studier som viser at banesystemer har hatt liten innvirkning på arealbruk (se for eksempel Beaton 2006 i Perk og Catalá 2009). Som nevnt i begynnelsen av dette delkapittelet (se 3.4.1) er det ikke kun transportteknologi som påvirker mønstre for bosetting og etablering av næring. Sosiale forhold, økonomiske betingelser og kulturelle faktorer er alle viktige bidragsyttere som bestemmer hvilken retning byutviklingen vil ta. Tanken om styrt byutvikling må derfor ta forbehold om at byens innbyggere kanskje ikke

¹⁷ TALC (Nå kalt TransForm) er en non-profit NGO i Bay Area i California som arbeider for å ”skape offentlig transport av verdensklasse” (egen oversettelse) og samfunn hvor de fleste funksjoner kan nås til fots.

ønsker å bosette seg der transportinfrastrukturen legges, og dette vil redusere graden av suksess som kan oppnås gjennom blant annet knutepunktsutvikling.

3.5 Bybane som attraksjon

En bybanes tredje funksjon er som attraksjon i entreprenørisk byutvikling. Til tross for at satsingen på bybaner som transportmiddel kan knyttes til postmoderne byutvikling i form av et ønske om et mindre bilbasert samfunn, er det først og fremst når det tolkes som et funksjonelt flaggskip at det gir mening å snakke om bybaner i seg selv som entreprenørstrategier. Dette underkapittelet starter med en gjennomgang av teorier om entreprenørisk byutvikling, for deretter å knytte dette opp mot myndigheters satsing på bybane med det formål å styrke byens attraktivitet. Jeg vil redegjøre for ulike forståelser av sted, og hvordan slike begreper kan brukes til å forstå hvordan ulike aktører knytter ulike representasjoner til bybanen. I tillegg ser jeg på bruken av kulturarv i stedsutvikling og stedsmarkedsføring. Fordi bybaner i mange tilfeller assosieres med nostalgi, er det relevant å ta utgangspunkt i bruken av kulturarv i postmoderne byutvikling for å se hvordan dette fenomenet overføres til markedsføring av bybaner.

3.5.1 Urbant entreprenørskap

Interessen for urbant entreprenørskap er godt synlig innenfor academia (Hall og Hubbard 1998). Uten klare definisjoner står begrepet imidlertid i fare for å bli det Sayer (1996 i Hall og Hubbard 1998) kaller "et kaotisk konsept", det vil si et begrep som dekker over mer enn det avdekker. Det finnes allerede en rekke definisjoner å benytte seg av. Parkinson og Harding (1995 i Jessop 1998) definerer en entreprenørby *som en by hvor offentlige, private og NGOer sammen skaper en visjon om urban utvikling, utarbeider de rette instrumentene for å implementere disse og mobiliserer lokale og ikke-lokale ressurser for å oppnå målene* (s. 66-67, egen oversettelse). I denne oppgaven vil jeg bruke begrepet som definert av Johnston et al. (2000): *"Promoteringen av lokal økonomisk vekst i regi av urbane myndigheter i samarbeid med privat kapital og private foreninger"* (egen oversettelse). Urbant entreprenørskap kan derfor forstås i lys av to særegne trekk: Det første er en politisk prioritering av "pro-vekst" lokal økonomisk utvikling og det andre er et tilhørende organisatorisk og institusjonelt skifte fra *government* til *governance* (Hall og Hubbard 1998). Mens *government* dreier seg om den tradisjonelle styringsformen hvor politikken avgjøres av myndighetene, preges *governance* av

offentlig-privat samarbeid og lobbyorganisasjoner. Styringsformen kobles ofte til nyliberale teorier og styring av byer ut fra bedriftsøkonomiske prinsipper. De politiske prioriteringene fokuserer dermed mer på økonomisk vekst og mindre på lokal velferd, og et uttalt mål er å tiltrekke seg ekstern finansiell og human kapital.

Ifølge Jessop (1998) finnes det tre måter en by kan være entreprenørisk på. Fra et *strukturelt* synspunkt vil en entreprenørisk by være en by som er godt institusjonelt og organisatorisk utstyrt slik at den kan tilby strategiske rom for innovasjon, blant annet gjennom tilstedeværelse av næringsklynger, universiteter og andre forskningsmiljøer. Fra et *strategisk* synspunkt vil det være en by som oppfører seg entreprenørisk, enten som en økonomisk entreprenør eller ved å promotere ulike institusjonelle eller organisatoriske betingelser som er gunstige for entreprenørskap. Fra et *diskursivt* synspunkt er en entreprenørisk by en som fremstiller seg selv som nettopp det. De to siste typene antyder at en by i seg selv kan være en entreprenørisk enhet, noe som er mye debattert. Harvey (1989 i Jessop) advarer mot å omtale byer som aktive agenter. Han etterlyser i stedet en analyse av urbanisering som en romlig integrert sosial prosess hvor ulike aktører må jobbe sammen for å finne de beste løsningene.

En by kan altså være entreprenørisk på mer enn én måte. For eksempel kan Bergen kalles entreprenørisk fra et strukturelt synspunkt (blant annet på grunn av tilstedeværelsen av et konkurransedyktig næringsliv og flere institusjoner for høyere utdanning), og fra et strategisk synspunkt gjennom satsingen på for eksempel bybanen. McNeill (1998) advarer imidlertid mot et fastlåst syn på at byer som gjennomgår forandringer er entreprenøriske, og mener man må ta i betraktning at forandring også kan ha sosiale og historiske årsaker. For eksempel mener han at utviklingen i Barcelona de siste tiårene skyldes overgangen fra diktatur til demokrati, ikke at byen er entreprenørisk (ibid.).

Tanken bak entreprenørisk byutvikling er at byer med gode stedskvaliteter tiltrekker seg høyt utdannet arbeidskraft, som igjen bidrar til nytenkning og økonomisk vekst (Vestby og Skogheim 2010, Vestby 2005). Det er en rekke faktorer som bidrar til å gjøre en by attraktiv. En (omdiskutert) faktor er tilstedeværelsen av høyteknologiske bedrifter. Ifølge Vestby (2005) er disse verken de mest lukrative, stabile eller ekspanderende næringene en by kan satse på, men de antas å ha ringvirkninger for annet næringsliv. Imidlertid påpeker Vestby at jobbmuligheter og lokale bånd til familie og venner generelt er viktige årsaker til folks valg av bosted.

En annen viktig faktor er handels- og servicenæringen. Byer kan, for å hevde seg i den globale konkurransen, redusere skatter og avgifter slik at det blir billigere å etablere seg i byen både for bedrifter og mennesker (Harvey 2000 i Bergsli 2005). En tredje faktor er turisme, som er viktig både for profilering utad og for lokalt næringsliv, mens en fjerde faktor som bidrar til å gjøre en by attraktiv er kulturnæringen (Vestby 2005). Harvey (2000 i Bergsli 2005) kaller dette *sosial infrastruktur*. Byer kan satse på konsumtjenester som tar sikte på å øke livskvalitet og etablere gode muligheter for kultur og konsum. Slik kulturledet byutvikling tar sikte på å tiltrekke seg den kreative klasse og unngå hjerneflukt, det vil si når høyt utdannede flytter fra en by til fordel for andre byer med mer attraktive jobber (Florida 2002 i Bergsli 2005). Det er tenkt at tilstedeværelse av den kreative klassen er en avgjørende faktor for økonomisk verdiskapning.

Harvey (2000 i Bergsli 2005) nevner en femte faktor byer kan utvikle for å tiltrekke seg kapital, nemlig å styrke tilgangen til *fysisk infrastruktur*. Dette er den mest synlige faktoren som kan bidra til å gjøre en by attraktiv, og kan innebære blant annet nye boligprosjekter, museer og transportløsninger. Fysiske strukturer er potensielle kilder til differensiering på grunn av de åpenbare bidrag de gir til karakter og stedsfølelse, i tillegg til funksjonalitet (Turok 2009). Ifølge Hall og Hubbard (1998) er det en grunnleggende tanke i urbant entreprenørskap at ingen by er komplett uten arkitektoniske flaggskip. Mens historiske byer har muligheten til å utnytte historiske bygninger, må andre byer større utfordringer med å takle arven fra den industrielle storhetstiden, og satser ofte på blant annet de mye omtalte waterfront prosjektene (se blant annet Vestby 2005, Carrière og Demazière 2002).

Siden 2000 har man i tillegg sett et paradigmeskifte i byers bruk av kulturarv for å tiltrekke seg både innbyggere, turister og kapital (Skogheim og Vestby 2010). Mens kulturarv før tusenårsskiftet ble sett som en utgiftspost på grunn av krav om vern, blir den nå sett som en ressurs som kan bidra til å gjøre byen både attraktiv og særegen (Skogheim og Vestby 2010:6). Det kan se ut som at synet på trikk har gjennomgått samme utvikling. Fra å bli sett som et ineffektivt pengesluk, blir den nå ansett som viktig både for å få bukt med transport- og klimaproblemer, men også for å gi byen en ny attraksjon. Dette gjelder særlig byer som tidligere har hatt trikkesystemer som en viktig del av transportnettverket, og som nå igjen ønsker å knytte former for skinnegående transport til sitt navn.

Ved å satse på transportløsninger som bybaner vil man i tillegg til å skape et estetisk flaggskip også få et funksjonelt flaggskip. Folk er avhengige av å kunne forflytte seg hver

dag, og selv om entusiasmen for det estetiske etter hvert kan avta, vil den funksjonelle egenskapen fremdeles være viktig.

En studie gjort av NIBR over fire mellomstore norske byer viser at bruken av kulturarv i byutviklingen og konstruksjon av stedsidentitet øker byens attraktivitet, og da gjerne i kombinasjon med moderne elementer og fremtidsrettethet (Skogheim og Vestby 2010). Ifølge Ley (1989 i Bergsli 2005) skal det postmoderne bylandskapet være multifunksjonelt og fange opp lokale tradisjoner. Det skal kombinere lokale nostalgiske elementer med eklektiske arkitektoniske former (Bergsli 2005). En mye brukt strategi i den fysiske transformasjonen av byen er restrukturering av tidligere industriområder, som kombinerer lokal kulturarv med nye arkitektoniske elementer (Skogheim og Vestby 2010). Trikken representerer både nostalgi og nytenking, og passer dermed godt inn i teoriene om postmodernistisk byplanlegging.

3.5.2 Stedsbegrepet og sosial konstruksjon av steder

Et viktig fellestrekk for de ulike entreprenørstrategiene er at de fremheves gjennom stedsmarkedsføring (Bergsli 2005). Begrepet *sted* krever dermed en grundigere diskusjon. Mens noen forfattere hevder at globalisering og den tilhørende krymping av verden har gjort steder mindre viktige, mener andre at nettopp fordi det er så lett å forflytte seg er det blitt viktigere for steder å skape et lokalt særpreg. En av de som støtter dette synet er Harvey (2000 i Bergsli 2005). Han mener at postfordismen har gjort *sted* viktigere enn det var før, mens *rom* i mange tilfeller har mistet sin funksjon som grensesetter for kapitalistisk mobilitet. Mange forfattere peker på vanskeligheten ved å definere ”sted”, men det virker som det er relativ konsensus rundt Cresswells (2004) definisjon av sted som rom tillagt mening. Selv om ulike forfattere bruker ulike begreper, er essensen gjerne den samme. Agnew (1987 i Cresswell 2004) mener sted inneholder tre fundamentale aspekter: *location* (faktisk plassering), *locale* (materialistisk setting for sosiale relasjoner) og *sense of place* (subjektiv og emosjonell tilknytning til et sted).

Steder er sosiale konstruksjoner, og ifølge Harvey (1996 i Cresswell 2004) er derfor spørsmålet hvilke sosiale prosesser som bidrar i denne konstruksjonen. Her kan man primært skille mellom to hovedsyn: På den ene side argumenteres det for at steder konstrueres av nettverk av mennesker (se blant annet Massey 1994). Steder forstås her som relasjonelle, det vil si at de blir til i skjæringspunktet mellom ulike sosiale prosesser (Røe 2002). Det er

dermed gitt at ulike mennesker vil tillegge ulike steder ulike meninger, og at et sted dermed ikke har en bestemt identitet (ibid.). På den andre side har man de som mener at steder konstrueres gjennom fortellinger, erfaringer og representasjoner (Røe 2002). De meningene som knyttes til stedet kan være både subjektive eller kollektive, men felles er at de bygger oppunder de myter som eksisterer om stedet (Røe 2002). Dette er en tilnærming som ligner Cresswells (2004) forståelse av sted, ved at et sted konstrueres gjennom at de tillegges mening. Det er en slik tilnærming som ligger til grunn for teorien om sosiale representasjoner som ble gjennomgått i kapittel 3.1. For Bergen betyr dette at både byen, bybanen og ”bybanen i Bergen” konstrueres gjennom ulike representasjoner.

Myter om byen har eksistert helt siden de første urbane sivilisasjonene tok form. Ifølge Holloway og Hubbard (2001) oppstår stedsmyter som følge av historier om et sted. Opprinnelsen til disse historiene er sjelden kjent, men allikevel aksepteres de ofte som sanne. De forstås i lys av dikotomier; for eksempel blir myten om det urbane til ved å sammenligne med det landlige. Der byen assosieres med sivilisasjon, kultur og fremskritt, assosieres landet gjerne med isolasjon og teknologifobi. Eller motsatt: der det landlige forbindes med idyll, forbindes det urbane med forurensing og anonymitet (ibid.).

På samme måte som abstrakte ideer om det urbane og det rurale settes opp mot hverandre, konstrueres også myter om konkrete byer. Disse kan ha sitt utspring i faktiske karakteristikk, eller mytiske forestillinger, eller en kombinasjon av disse. Deindustrialisering har vært en viktig faktor i produksjonen av negative stedsmyter om mange europeiske og nordamerikanske byer (se blant annet Gomez 1998). Byer som tidligere var produksjonssentra mistet viktige hjørnesteinsbedrifter, noe som resulterte i en nedadgående spiral av arbeidsledighet, fattigdom og kriminalitet. For å komme ut av denne spiralen har slike byer blitt nødt til å tenke nytt. Gjennom ulike entreprenøriske tiltak tar de sikte på å skape nye, og mer positive myter om seg selv. Dette er ifølge Short og Kim (1998 i Hall og Hubbard 1998) den mest brukte formen for markedsføring knyttet til urbant entreprenørskap. Slik *rebranding*, eller endring av image, handler om å gi oppmerksomhet til forbedringene som er gjort i byen, og å motbevise negative stereotyper, myter og fordommer (Turok 2009). I denne prosessen spiller media en viktig rolle (Siemiatycki 2006b).

Markedsføring dreier seg om å forme produktet slik man tror forbrukerne ønsker det (Hall og Hubbard 1998). Endring av image kan gjøres på flere måter. Slagord er ifølge Short og Kim den enkleste formen for rebranding en by kan benytte seg av, og empiri viser at det er

en mye brukt strategi (se blant Gomez 1998). En annen strategi er å knytte flaggskipenes navn opp mot navnet på byen. Dette finnes det også mange eksempler på, blant annet Londons *Canarys Wharf*, Paris' *La Defense*, Barcelonas *Olympiske Marina* og Sydneys *Darling Harbour* (Hall og Hubbard 1998). Også Bergen har klart å knytte de attraksjonene byen har opp mot navnet sitt; både Bryggen og Fløibanen er særegne i norsk sammenheng og kan sies å være sterkt knyttet til stedsnavnet Bergen. En tredje måte å drive markedsføring og endre en bys image på, er å integrere byens historiske elementer i fornyingsprosjekter. Det er i denne sammenheng det er interessant å se på bybaner som entreprenørisk strategi.

3.6 Oppsummering

I dette kapitlet har det blitt redegjort for teorier knyttet til sosiale representasjoner, postmoderne byutvikling og tre funksjoner bybaner antas å ha; som transportmiddel, som katalysator for byutvikling og som attraksjon. Ved å ta utgangspunkt i disse tre funksjonene har jeg forsøkt å redegjøre for faktorer som kan spille inn når byer satser på bybaner. Teorier om sosiale representasjoner, holdninger og kognitiv dissonans danner et grunnlag for å kunne gjøre dette. Teoretisk ser det ut til at bybane ikke nødvendigvis er overlegen andre kollektivsystemer verken i forhold til å tiltrekke seg reisende eller som ryggrad for byutvikling. Dermed er det nødvendig å undersøke om bybaner, utover dens konkrete transport- og byutviklingsfunksjoner, tillegges representasjoner som kan forklare trikkerenessansen i Europa og Nord-Amerika. I kapittel 5 knyttes teorien brukt i dette kapitlet opp mot de empiriske funnene jeg gjorde under mitt feltarbeid i Bergen, samt materiale fra offentlige dokumenter. Før det vil jeg imidlertid gjøre rede for forskningsprosessen og metodiske valg.

4 Metode og metodologi

4.1 Metodologisk rammeverk

Denne oppgaven har mange likhetstrekk med sosio-kulturelle studier. Slike studier blir hovedsakelig brukt i forbindelse med stedsanalyser. De skiller seg fra andre typer stedsanalyser ved at de fokuserer på de sosiale og kulturelle prosessene som former stedene (Røe 2002). Formålet med sosiokulturelle analyser er tredelt: de kan fungere som innspill til kommuneplan, de kan avdekke konflikter i oppfattelsen av et sted, og de kan identifisere stedsidentiteter (Ruud m. fl. 2007). I sosiokulturelle stedsanalyser tas det ofte utgangspunkt i geografiske steder. Bybaner er derimot fysiske objekter som finnes på visse geografiske steder, og fokuset i oppgaven er på de sosiale og kulturelle konstruksjonene av mening som tillegges bybaner. Ved å se forbi de økonomiske og miljømessige sidene ved satsingen på skinnegående transport, og forsøke å danne et bilde av hva slags sosiale og kulturelle faktorer som også har betydning, faller denne oppgaven innunder det man kaller sosio-kulturelle studier.

4.1.1 Sosialkonstruktivismen, diskurser og sosiale representasjoner

Sosialkonstruktivismen er ifølge Jørgensen og Phillips (1999) en fellesbetegnelse for en rekke nyere teorier om kultur og samfunn. Den er svært mangfoldig, og lar seg derfor vanskelig definere. Burr (1995 i Jørgensen og Phillips 1999) har imidlertid identifisert fire trekk som går igjen i sosialkonstruktivistiske tilnærminger. For det første har slike tilnærminger en kritisk innstilling til objektiv viten. I stedet for å se vår viten om verden som et speilbilde av hvordan verden er, tar disse tilnærmingene utgangspunkt i at kunnskap om verden er konstruert gjennom våre måter å kategorisere den på. Det andre trekket ved sosialkonstruktivistiske tilnærminger er at vårt syn på verden historisk og kulturelt konstituert. Det tredje fellestrekket Burr identifiserer er at det er en sammenheng mellom viten og sosiale prosesser. Det vil si at vår oppfattelse av sannheten konstrueres gjennom sosial interaksjon. Det siste fellestrekket er at det er en sammenheng mellom viten og handling. I dette ligger at ulike verdenssyn resulterer i ulike handlinger. Dermed gir ulik konstruksjon av virkeligheten utslag i konkrete sosiale konsekvenser.

Innunder sosialkonstruktivismen finnes blant annet en rekke teorier om diskurser. En enkel måte å definere diskurs på er at ”[en diskurs er] en bestemt måte at tale om og forstå verden (eller et udsnit af verden) på” (Jørgensen og Phillips 1999:9). Denne oppgaven bruker ikke diskursanalyse, men en kort introduksjon til emnet er nyttig for å forstå hvordan det empiriske materialet brukes senere i oppgaven. Det finnes ulike typer diskursteorier. I denne oppgaven er det mest relevant å nevne diskurspsykologi. Grunnen til dette er at Moscovici teori om sosiale representasjoner i stor grad er et forsøk på å kombinere diskurspsykologiske elementer fra sosialkonstruktivismen med kognitivismen (Jørgensen og Phillips 1999).

Et kognitivistisk syn på verden innebærer at verden forstås ut fra sanser, resonnering og den mentale tilstanden aktøren er i (se blant annet Jørgensen og Phillips 1999). Moscovici hevder at det kun er en liten del av vår kunnskap om verden vi får gjennom å oppleve den; det meste vi vet får vi kjennskap til gjennom kommunikasjon med andre. Ut fra dette genereres representasjoner om verden som vil oppleves som individuelle sannheter (Moscovici 1988). Ifølge diskurspsykologien får slike sannheter kun mening gjennom diskurser, altså et kollektivt meningsfelleskap om bestemte fenomener (Jørgensen og Phillips 1999).

Disse teoriene danner et viktig bakteppe for diskusjonen om hva slags representasjoner som knyttes til bybanen. Det er på ingen måte tenkt at de skal brukes aktivt i analysearbeidet. I stedet kan de bidra til å belyse hvorfor man valgte å satse på bybanen i Bergen, både ved å vise hvordan mening blir tillagt objekter og steder, og ved å klargjøre hvordan slike sosiale representasjoner er et resultat av både historisk bakgrunn, geografisk kontekst og globale trender. Hovedsakelig benyttes kvalitativ metode for sosiokulturelle studier (Røe 2002).

4.2 Kvalitativ metode

I et forskningsprosjekt tar man ideelt sett utgangspunkt i et tema som interesserer forskeren. Inspirasjon kan hentes både fra faglitteraturen, samfunnet eller forskerens egne erfaringer (Thagaard 2009). Ut fra problemstillingen som formuleres bestemmes hvilke personer eller situasjoner som skal studeres, hvilke metoder som benyttes og hvordan analysearbeidet skal utføres (Hay 2005). Thagaard (2009) skriver at det er viktig at forskningsopplegget i kvalitative studier er fleksibelt. Slike studier er et samspill mellom forsker og informanter og det må være rom for at både fremgangsmåte og problemstilling kan endres i løpet av prosessen.

Den kvalitative metoden har lenge vært forbeholdt sosialantropologer og etnologer (Cloke 2004). Som en reaksjon mot den romlige vitenskapens streben etter nøytralitet, objektivitet og verdifrihet ble kvalitativ metode på 1970-tallet også tatt i bruk av geografer (ibid.). Ved å bruke kvalitativ metode kan man få innsikt i sosiale fenomener, som ved kvantitativ metode ikke ville vært mulig å oppnå (Thagaard 2009). Et viktig element i kvalitativ metode er at datamaterialet tolkes. Det finnes ulike fremgangsmåter innenfor kvalitativ metode, blant annet observasjon, intervju og analyse av skriftlige kilder (ibid.). Hvorvidt man bør bruke kvalitativ eller kvantitativ metode i et forskningsopplegg avhenger av hvordan man formulerer problemstillingen og hva man ønsker å finne ut (Hay 2005). Litt forenklet kan man si at mens man med kvantitativ metode kan få kunnskap om hva noe er, eller utbredelsen av et fenomen, kan man med kvalitativ metode få vite hvorfor det er sånn. Flere forskere påpeker at man i studier av sosiale representasjoner bør være kvalitative, og ikke kvantitative (se blant annet Moscovici 1984, Fraser 1994). Dette forklares blant annet med at man i denne typen studier analyserer et tema ved hjelp av begreper og språk (diskurser), og at disse begrepene oppstår i interaksjon mellom mennesker (sosialkonstruktivisme). Problemstillingen i denne oppgaven er derfor av en slik art at jeg har valgt å bruke kvalitativ metode.

4.2.1 Casestudier

Innenfor kvalitativ metode benyttes ofte casestudier (se blant annet Yin 1994). Casestudier innebærer at et avgrenset empirisk eksempel studeres nøye ved hjelp av ulike informasjonskilder (Thaggard 2009). I denne oppgaven brukes bybanen i Bergen som case, og formålet er å se bybanen i lys av teorier om den postmoderne byen gjennom å undersøke hva slags sosiale representasjoner som knyttes til den. Dersom man ønsker å vite *hvordan* eller *hvorfor* noe oppstår er casestudier en gunstig fremgangsmåte (Yin 1994). Yin nevner flere innvendinger som blir brukt mot casestudier. For det første har slike studier blitt kritisert for å være lite objektive. Kritikere hevder at det er lett for forskeren å påvirke retningen på eller konklusjonen i studien. Yin bemerker at det er viktig å huske at også andre typer fremgangsmåter kan utføres på en subjektiv måte. For eksempel kan spørsmålene i spørreskjema vinkles på en spesiell måte, eller man kan unnlate å stille visse spørsmål. Den andre innvendingen Yin nevner er at casestudier ikke danner grunnlag for vitenskapelig generalisering. Dette er korrekt, men som Yin tilføyer kan casestudier bidra til teoretisk generalisering. Det betyr at casestudier kan brukes for å bekrefte eller sannsynliggjøre teorier

eller resultater fra andre casestudier, men resultatet kan ikke overføres til å gjelde hele populasjonen. Ifølge Seale (1999) baserer teoretisk generalisering seg på logikk heller enn sannsynlighet. Det vil si at man ut fra et case kan ha en formening om hvordan et fenomen er i lignende situasjoner eller kontekster. For at et forskningsprosjekt skal kunne oppnå dypest mulig innsikt i et fenomen er det gunstig å kombinere flere ulike datakilder. Dette kalles triangulering (Yin 1994), og innebærer blant annet å se på skriftlige kilder og/eller observere, i tillegg til for eksempel intervjuer. Man kan dele casestudier inn i to kategorier: typiske og atypiske. Mens typiske casestudier tar sikte på å belyse etablert teori, forsøker atypiske casestudier å bryte med etablerte teorier og skape ny innsikt i et tema (Hay 2005). Caset som er brukt i denne studien ligger i skjæringspunktet mellom disse kategoriene: det er typisk fordi det anvender etablert teori om den postmoderne byen og tar sikte på å forklare et gitt prosjekt i Bergen. Det er atypisk fordi prosjektet som utforskes ikke i utgangspunktet forbindes med postmoderne byutvikling, men heller med urbane transportløsninger.

Kvalitative studier kan bidra til ny innsikt om etablerte teorier på ulike måter, avhengig av formålet med studiene. Blant annet kan de

”utvikle begreper, videreutvikle etablert teori, utforme nye måter å undersøke noe på, eller komme frem til en forståelse som er forskjellig fra de oppfatningene forskeren tok utgangspunkt i” (Thagaard 2009:53).

George og Bennett (2005) beskriver seks kategorier casestudier. Den første er *atheoretical/configurative idiographic case studies*. Disse er deskriptive i formen og kan bidra til teoribygging i andre undersøkelser, men kan ikke alene generere teori. Neste kategori kalles *disciplined configurative case studies*. Slike studier har som mål å bruke etablerte teorier for å forklare et case. Den tredje kategorien er *heuristic case studies*, og formålet med disse er å identifisere nye variabler, hypoteser eller kausale mekanismer ved å ta utgangspunkt i empiri. Fjerde kategori kalles *theory-testing case studies*. Disse har som formål, som navnet tilsier, å teste etablert teori. Den femte kategorien er *plausibility probe*. Denne tar sikte på å utforske teorier og fungerer som foreløpige studier for å avgjøre om mer dyptgående studier er nødvendige for å forstå fenomenet. Den sjette kategorien har George og Bennett kalt *building block studies*, altså byggesteinsstudier. Disse studerer spesifikke typer eller undertyper av et fenomen for å identifisere mønstre. De kan også tjene samme formål som heuristiske studier, men forskjellen er at de fokuserer på deler av et fenomen og ikke på fenomenet i sin helhet.

Denne studien kan plasseres i skjæringspunktet mellom heuristiske og *disciplined configurative* casestudier, og kan også forstås som en form for *building block* casestudier. Formålet er ikke å generere teori, men heller å undersøke hvorvidt etablerte teorier om sosiale representasjoner og den postmoderne byen kan anvendes for å forstå hvilke motiver som ligger til grunn for trikkesatsing.

4.3 Forskningsprosessen

4.3.1 Valg av tema og problemstilling

Problemstillingen bør være tydelig og avgrenset, slik at forskeren har klare retningslinjer for hvordan prosjektet skal utformes og gjennomføres. Samtidig må den være åpen nok til at prosjektet kan forandres underveis (Thagaard 2009). Grunnen til at den må kunne endres er at forskeren gjennom hele forskningsprosessen vil få ny informasjon om temaet, og det kan hende det åpenbarer seg andre problemstillinger som er mer interessante innenfor samme tema etter at forskeren har fått dypere kunnskaper om dette.

Problemstillingen bør kunne begrunnes enten faglig eller samfunnsmessig (Hay 2005, Thagaard 2009). En faglig begrunnelse innebærer å knytte prosjektet opp mot teoretiske tradisjoner innenfor faget, og å vise hvordan dette prosjektet kan være et bidrag til den forskningen som allerede finnes på feltet. En samfunnsmessig begrunnelse tar utgangspunkt i at samfunnsforskning skal bidra til å kaste lys over fenomener. Formålet blir dermed å bruke informasjon fra prosjektet for å belyse problemer i samfunnet. Denne studien har både en faglig og en samfunnsmessig begrunnelse. Den faglige begrunnelsen bunner i et ønske om å undersøke hvorvidt generelle teorier om den postmoderne byen kan overføres til en norsk, og da særlig bergensk sammenheng, i forbindelse med etableringen av bybanen. Den samfunnsmessige begrunnelsen tar sikte på å forklare hvilke årsaker som ligger til grunn for å bygge bybane i Bergen når andre løsninger kunne gitt lignende effekter for miljø- og fremkommelighetsproblemer i byen.

4.3.2 Datainnsamling

Datainnsamlingen besto i utgangspunktet i å gjøre intervjuer med mennesker som bor i Bergen, både brukere og ikke-brukere av bybanen. Da arbeidet med å gå gjennom intervjuene

startet, bestemte jeg meg for også å gjøre telefonintervjuer med planleggere og politikere, for så å kunne sammenligne deres tanker og planer med beboernes egne erfaringer og meninger. Jeg valgte å ikke intervjuere politikere som var i mot bybanen ettersom mitt fokus har vært på hva slags meninger bybanen har blitt tillagt i byutviklingssammenheng og ikke på hvorvidt det var riktig eller ikke å investere i bybane for Bergen. I tillegg intervjuet jeg forsker Arvid Strand, som har hatt mye å gjøre med Bybanen i Bergen gjennom sitt arbeid både i forkant av vedtaket om å bygge Bybane og i etterkant.

I presentasjonen og diskusjonen av empiriske funn gjør jeg ikke noe poeng av å sette de ulike gruppene opp mot hverandre. I stedet ønsker jeg å belyse hvordan representasjoner kan deles eller variere innad og på tvers av ulike grupper. Hovedgruppene av informanter blir da reisende og profesjonelle. I lys av teorier om hvordan sosiale representasjoner tar form, er det et poeng at byutviklingsprosjekter ikke alltid oppfattes likt i de to gruppene (se blant annet Hubbard 1996, Kokx og van Kempen 2010). For analysen er det derfor interessant å se hvorvidt de to gruppene har lignende syn på bybanen i Bergen, og hvordan dette synet eventuelt har spredd seg fra planleggere og politikere til de reisende. Til tross for at studier viser at det innenfor gruppen av profesjonelle kan være stor variasjon i synet på transport- og byplanlegging (se blant annet Winsvold 2010 og Tennøy 2010), er det ikke et mål å skille mellom de ulike yrkesgruppene. Igjen skyldes dette at jeg fokuserer på mangfoldet av meninger og ikke søker å analysere ulikheter mellom grupper.

En stor del av datainnsamlingsarbeidet besto også i å gå gjennom skriftlige kilder, som blant annet Bergens skinnegående historie, stortingsmeldinger og utredninger om transport- og arealpolitikk, samt informasjon fra Bergen kommune og Bybanekontoret som omhandlet bybanen.

4.3.3 Kvalitative intervjuer

Formålet med intervjuer er å få kunnskap om informanters synspunkter og perspektiver på de temaer forskeren ønsker å undersøke. Ifølge Thagaard (2009) finnes det to ulike perspektiver på hva slike data sier noe om. Ut fra et positivistisk perspektiv er forskeren en nøytral mottager av informasjon. De synspunkter og perspektiver som informanten formidler gjenspeiler informantens tidligere erfaringer. Fra et konstruktivistisk perspektiv rettes fokuset mot hvordan kunnskap og forståelse er et resultat av sosial interaksjon mellom forsker og

informant. Det er viktig å ha begge disse perspektivene i tankene når man analyserer intervjuene.

Ifølge Corbin og Strauss (2008 i Thagaard 2009) vurderes kvalitativ forskning med hensyn til troverdighet. Silvermann (2006) mener at i diskusjonen om en studies troverdighet er reliabilitet et sentralt begrep. Seale (1999) skiller mellom ekstern og intern reliabilitet. Med ekstern reliabilitet mener Seale repliserbarhet. Dette begrepet er knyttet til en positivistisk forståelse av forskningsprosessen hvor forskerens rolle er nøytral og hvor resultatene oppfattes som uavhengige av forholdet mellom forsker og informant. Seale konkluderer med at repliserbarhet og ekstern reliabilitet er vanskelig å oppnå gjennom kvalitativ forskning. Gjennom detaljerte beskrivelser av casets kontekst kan imidlertid den eksterne reliabiliteten gjøres noe bedre (ibid.). Intern reliabilitet, på den annen side, er knyttet opp mot graden av samsvar i resultater mellom forskere som forsker innenfor samme felt. Intern reliabilitet kan oppnås ved at forskeren er nøye med å beskrive fremgangsmåte ved datainnsamling og analyse for å gjøre forskningsprosessen ”transparent”, eller gjennomsigtig (Silvermann 2006). Seale beskriver videre viktigheten av ”low interference descriptors” (1999:147-157). Dette innebærer å være tydelig i skillet mellom innsamlet data og forskerens egne fortolkninger. For å sikre reliabilitet må forskeren reflektere over intervju situasjonens kontekst og forholdet mellom forsker og informant, og hvordan disse faktorene kan påvirke resultatene.

Utvalg

Utvelgelsen av informanter i kvalitative studier skiller seg fra kvantitative studier ved at det fokuseres på strategiske utvalg heller enn representative (Hay 2005). Dette innebærer at informanter velges på bakgrunn av deres egenskaper og kvalifikasjoner i stedet for at det etterstrebes størst mulig tilfeldighet og bredde i utvalget. Formålet er at informantene som velges kan bidra til å belyse problemstillingen uten at man generaliserer funnene. Det er viktig at man finner informanter som er villig til å stille opp, og kvalitative forskere baserer seg derfor ofte på det som kalles tilgjengelighetsutvalg (ibid.).

Det finnes ulike måter å komme i kontakt med informanter på. I mitt tilfelle tok jeg kontakt med bedrifter som holder til i nærheten av bybanetraseen for å komme i kontakt med mennesker som potensielt kunne tenkes å bruke bybanen. Her ble det lagt ut forespørsel fra meg på intranettet og i internaviser, slik at de som var interessert i å stille til intervju selv tok

kontakt med meg. Et aspekt som kan ha påvirket hvilke informanter som tok kontakt, er at flere av bedriftene valgte egne overskrifter når de la ut dette brevet på internsider eller sendte det på internmail. Dersom det i overskriften har vært fokus på å tiltrekke seg informanter som reiser med bybanen har dette gjort at de som ikke reiser med bybanen ikke har tatt kontakt. Imidlertid ser det ut til at dette ikke har hatt veldig stor påvirkning på det endelige resultatet, ettersom jeg fikk kontakt med både reisende og de som ikke reiser med bybanen.

I tillegg tok jeg kontakt med bedrifter som er lokalisert utenfor traseen med forespørsel om at de som bodde langs traseen tok kontakt med meg dersom de ønsket å stille til intervju. Jeg er usikker på om forespørselen ble lagt ut på intranettet eller om min kontaktperson selv tok kontakt med de informanter hun mente passet min forespørsel. Én informant fikk jeg tak i gjennom den såkalte snøballmetoden, det vil si at man får navngitt aktuelle personer av andre personer. I mitt tilfelle var personen som navnga ikke en informant, men en person som hadde kjennskap til prosjektet. Snøballmetoden innebærer etiske dilemmaer i form av at personen som navngis ikke nødvendigvis har gitt sitt samtykke til å bli kontaktet. Dette kan enkelt løses ved at personen ikke navngis før han eller hun har godtatt at kontaktinformasjon utleveres.

Et problem med tilgjengelighetsutvalg er at slike utvalg har en tendens til å bli skjeve. Generelt viser det seg at personer med høyere utdanning ofte er mer tilbøyelige til å være informanter enn personer med lavere utdanning (Thagaard 2009). Et relatert problem med tanke på denne studien er at flesteparten av informantene som meldte seg har sterke meninger om bybanen, og ofte et underliggende ønske om å bli hørt. De jeg har intervjuet i hovedsak er mennesker som allerede har reflektert mye rundt bybanen og dens betydning.

I kvalitative undersøkelser stilles det ikke like strenge krav til utvalgets størrelse som ved kvantitative undersøkelser (Hay 2005). I stedet kan man vurdere størrelsen i forhold til et ”metningspunkt”, det vil si at når flere informanter ikke synes å gi studien verdifull ny informasjon kan man betrakte utvalget som stort nok. I mitt tilfelle bestemte jeg meg i utgangspunktet for å ha mellom 10-15 informanter. Imidlertid var det flere som tok kontakt og jeg endte opp med 18 informanter i kategorien *reisende*. I tillegg utvidet jeg utvalget til å også inneholde planleggere, politikere og en forsker, og tilslutt ble utvalget på totalt 27 personer. Alle informantene er imidlertid ikke brukt aktivt i analysen i denne studien. Grunnen til at noen er utelatt er fordi deres rolle i bybaneprosessen ikke var relevant for tematikken i denne studien.

Intervjuguide

Ifølge Hay (2005) er det primært tre måter å utforme en intervjuguide på. På den ene ytterkanten finnes det ustrukturerte intervjuet. Denne intervjuformen tar form mer som en samtale mellom informant og forsker, med noen hovedtemaer som er bestemt på forhånd. Fordelen er at ved å bruke denne intervjuformen kan forskeren få innsikt i temaer han eller hun tidligere ikke hadde tenkt på. På den andre ytterkanten finnes det strukturerte intervjuet. Her har forskeren utformet alle spørsmålene på forhånd. Fordelen ved denne typen er at svarene er sammenlignbare, ettersom samtlige informanter har svart på de samme spørsmålene. Mellom disse to ytterkantene finner vi det semi-strukturerte intervjuet. Dette er den mest brukte tilnærmingen i kvalitative intervjuer. Med denne tilnærmingen har forskeren i stor grad fastlagt temaene på forhånd, men rekkefølgen er langt mer fleksibel og følger informantenes beretninger (Thagaard 2009).

I denne studien er det sistnevnte tilnærming som er valgt. Hovedårsaken til dette er at formålet med studien ikke er å sammenligne svarene fra informantene, men heller søke å få en størst mulig bredde i perspektiver. Samtidig hadde jeg en del spesifikke områder jeg ønsket at informantene skulle uttale seg om. Etter hvert som jeg ble mer dreven i intervjusituasjonen ble også intervjuene mer ustrukturerte, og jeg innser at dette har styrket kvaliteten på informasjonen jeg har fått. Jeg ble også langt flinkere til å forme spørsmålene på en åpen måte (for eksempel ved å stille spørsmål som ”hva tenker du om...?”, ”hvorfor?”, ”hvordan” osv.), heller enn ledende formuleringer (”synes du at...?” og andre former for ”ja og nei”-spørsmål).

Intervjusituasjon

I alt ble 19 intervjuer gjort ansikt-til-ansikt. Seks telefonintervjuer ble gjort med planleggere og politikere etter at jeg kom tilbake til Oslo. I tillegg sendte jeg ut tilleggsspørsmål pr. mail til disse seks, samt en politiker som ikke hadde hatt mulighet til telefonintervju, noen måneder senere. Kun fire svarte på disse tilleggsspørsmålene; en planlegger og to politikere som jeg tidligere hadde intervjuet pr. telefon, samt politikeren som jeg tidligere hadde forsøkt å få et telefonintervju med, men om ikke hadde tid på det tidspunktet.

Under intervjuet kan man velge mellom å bruke båndopptager eller ta notater (Hay 2005). Det er helt klart å foretrekke bruk av båndopptager når informanter og intervjusituasjon tillater det. Fordelen ved å ta notater er at man samtidig analyserer dataene ettersom man nødvendigvis er nødt til å velge ut det man anser som mest relevant i løpet av intervjuet. Dette er imidlertid også en stor ulempe, da man ikke får med seg alt som blir sagt. Fordelen med å bruke båndopptager er at alt som bli sagt blir lagret ordrett. Det er lettere for forskeren å konsentrere seg fullstendig om informanten, og dialogen vil flyte lettere. Jeg brukte båndopptager på samtlige ansikt-til-ansikt intervjuer, mens jeg noterte under telefonintervjuene. Det er merkbar forskjell på intervjusituasjonen ved de to metodene. Ansikt-til-ansikt intervjuene bar mer preg av samtaler, mens telefonintervjuene var mer strukturerte og bar mer preg av spørsmål og svar heller enn dialog.

Det finnes en rekke faktorer som kan påvirke kvaliteten på intervjuet i positiv eller negativ retning. I de aller fleste tilfeller tar disse faktorene utgangspunkt i forholdet mellom forsker og informant. Thagaard (2009) nevner for eksempel at det er viktig at forskeren unngår å skape avstand mellom seg selv og informanten. Dette innebærer å skape tillit og vise forståelse for de problemer og temaer informantene tar opp. Avstand kan blant annet være et resultat av aldersforskjell, måten forskeren fremtrer på (for eksempel klesstil), ulike sosiale klasser og kjønn. En annen faktor som kan påvirke intervjuets kvalitet er hvorvidt informanten tilpasser svarene så de passer med det de tror forskeren vil høre. Flere av informantene presiserte at de var veldig positive til bybanen til tross for at svarene tilsa det motsatte. I tillegg vil jeg tro at flere avsto fra å stille til intervju nettopp på grunn av antagelsen om at jeg ikke var interessert i å komme i kontakt med folk som var imot bybanen.

4.3.4 Analyse

Hovedsakelig er det tre tilnærminger til analysen av kvalitative studier: analyse av verbale og visuelle uttrykksformer, personsentrert analyse og temasentrert analyse (Thagaard 2009). Denne studien benytter en temasentrert tilnærming.

For at muntlige kilder skal kunne analyseres må de transkriberes (Hay 2005). Den analysetilnærmingen man velger avgjør hvor grundig transkriberingen gjøres (Thagaard 2009). I denne studien var formålet å se på meninger knyttet til bybaner. Det var dermed ikke nødvendig med en fullstendig og nøyaktig transkribering av intervjuene. I stedet hørte jeg gjennom intervjuene og noterte ned meningsinnholdet i det informantene fortalte om. Ved å

gjøre dette starter analysearbeidet allerede med transkribering, ettersom forskeren plukker ut det som synes relevant og ofte forenkler setningene slik at poenget kommer tydelig frem. Der sitater er brukt har jeg gått tilbake til båndopptakene for å kunne sitere ordrett.

I temasentrert analyse tar forskeren utgangspunkt i en rekke temaer og ser på mangfoldet i meninger som informantene representerer (Thaggard 2009). Det er ikke informanten som står i fokus, men de ulike perspektivene som det gis uttrykk for gjennom intervjuene. Når kvalitative studier kritiseres for ikke å gi et helhetlig bilde, er dette først og fremst rettet mot temasentrerte tilnærminger til analyse (ibid.). Biter av informantenes svar løsriver fra sin sammenheng for å sammenligne utsagn fra forskjellige informanter. Det er derfor viktig i temasentrerte analyser at disse utsagnene plasseres i den konteksten de i utgangspunktet var en del av.

For å gjøre en temasentrert analyse må dataene kategoriseres (se blant annet Hay 2005, Thagaard 2009). Kategoriene bør være sammenfallende med de temaer forskeren ønsker å utforske. De kategoriene man velger ut, bør inneholde nok informasjon fra samtlige informanter, slik at de kan sammenlignes. Det er viktig at man ikke har for mange kategorier, da det lett kan bli rotete, men vel så viktig er det at man ikke har for få, ettersom mye informasjon da kan gå tapt. En oversiktlig måte å organisere kategoriene på er ifølge Thaggard (2009) å lage matriser. I denne studien er det brukt to ulike matriser for å kategorisere dataene. Årsaken til dette er at studien tar for seg to ulike gruppers syn på bybanen, og spørsmålene som er stilt er ulike. De to gruppene har også ulike perspektiver; mens de reisendes meninger er influert av deres situasjon og daglige gjøremål, er planleggerne/politikernes synspunkter i stor grad offisielle synspunkter som i mange tilfeller har en faglig heller enn en praktisk begrunnelse. For å sammenligne de ulike gruppens synspunkter har jeg imidlertid tatt utgangspunkt i noen felles kategorier, slik at det skal være mulig å sette de ulike perspektivene opp mot hverandre.

I tillegg til egne intervjuer med reisende og beslutningstagere i Bergen har jeg også brukt skriftlige kilder i analysen. Disse kildene består hovedsakelig av offentlige dokumenter i forbindelse med utredningen av bybanen i Bergen, og kronikker og debattinnlegg om bybanen. Ifølge Thagaard (2009) er slike skriftlige kilder et viktig supplement i kvalitative studier, men det er viktig å ha i bakhodet at de, ofte i motsetning til informanters uttalelser, har et annet mål enn å besvare forskerens spørsmål. Man bør derfor være kritisk i tolkningen

av slike kilder. Imidlertid kan de spille en viktig rolle i å belyse studiets problemstilling, eller underbygge eller avkrefte påstander fra informanter (ibid.).

Tolkning

Tolkning er en viktig del av kvalitative studier. Dette innebærer å reflektere over dataenes meningsinnhold (Thagaard 2009). Måten dataene tolkes på kan knyttes både til forskerens teoretiske bakgrunn og til måten tendenser og sammenhenger i datamaterialet forstås. Tradisjonelt har kvalitative studier hatt en induktiv tilnærming, det vil si at man utvikler teori på bakgrunn av dataene som er innhentet gjennom studien (ibid.). Alternativt kan man ta utgangspunkt i overordnet teori og danne generelle hypoteser ut fra denne. Ved å bruke en induktiv tilnærming tar man sikte på å utvikle ny teori på bakgrunn av dataene man har tilegnet seg under forskningen. Ved deduktiv tilnærming er formålet å utprøve tidligere teorier, eller se et nytt fenomen i lys av eksisterende teorier om lignende fenomener (Seale 1999). En tredje tilnærming er å veksle mellom en induktiv og deduktiv tilnærming. Dette kalles abduktiv tilnærming (Thaggard 2009). Her danner eksisterende teori grunnlag for undersøkelsen, mens funn underveis i studien bidrar til å videreutvikle nye teoretiske perspektiver. I denne studien er det brukt en abduktiv tilnærming.

Validitet

Validitet dreier seg om forskningens gyldighet og knyttes til tolkning. Med intern validitet mener Seale (1999) hvordan årsakssammenhenger støttes innenfor en viss studie, mens ekstern validitet handler om hvorvidt forståelsen som utvikles innenfor en studie også kan være gyldig i andre sammenhenger, altså hvorvidt resultatene er overførbare. Også når det gjelder validitet er gjennomsiktighet et viktig element. I denne sammenhengen handler gjennomsiktighet om hvordan forskeren gjør rede for de tolkninger som er gjort ved å tydeliggjøre grunnlaget for disse tolkningene. Validiteten styrkes når forskeren går nøye gjennom analyseprosessen. For å teste om ens egne tolkninger er relevante kan man forsøke andre innfallsvinkler for å se om det finnes alternative måter å tolke dataene på. Ved å vise til alternative tolkninger som er mindre relevante vil man kunne styrke sin egen tolknings validitet. Dersom resultater i kvalitativ forskning kan være relevante også i andre

sammenhenger, er det fortolkningen, og ikke mønstre i dataene, som gir grunnlag for overførbarhet. Det vil si at det er det generelle aspektet ved sosial praksis som kan overføres til andre situasjoner, ikke de faktiske funnene fra den konkrete studien. Dette kalles, som nevnt tidligere, teoretisk generalisering (Yin 1994). Ifølge Seale (1999) kan prinsipper for overførbarhet knyttes til teoretisk generalisering. Ved at man gjennom en studie kommer frem til sentrale trekk ved et fenomen kan man argumentere for at disse trekkene også er gyldige i andre sammenhenger.

Etiske dilemmaer

En forsker kan komme opp i etiske dilemmaer gjennom hele forskningsprosessen. For å forsøke å sikre informantens integritet best mulig må alt samfunnsvitenskapelig forskningsarbeid i Norge godkjennes av Norsk Samfunnsvitenskapelig Datatjeneste (NSD). Dette gjøres ved å sende prosjektskisse og intervjuguide til NSD før intervjuene starter. Det må også legges ved en beskrivelse av hvordan forskeren planlegger å sikre informantens integritet ved hjelp av blant annet anonymisering og konfidensialitet.

Selv om jeg ikke stilte spørsmål under intervjuene som var særlig invaderende eller kompromitterende, har jeg forsøkt å redusere risikoen for at etiske dilemmaer skal oppstå ved at jeg og samtlige informanter som ble intervjuet ansikt-til-ansikt signerte en erklæring som opplyste om taushetsplikt, konfidensialitet og anonymitet, både under intervju, analyse og presentasjon, samt om retten enhver informant har til å trekke seg eller la være å svare på spørsmål. De informanter som ble intervjuet pr. telefon fikk oppgitt denne informasjonen muntlig og ble spurt om de ønsket å la seg intervju.

Ettersom informanten ikke er tilstede under analysen av materialet, er det forskeren som har mest innflytelse over tolkningen av dataene. Ifølge Thagaard (2009) gjør dette at forskeren derfor fremstår som ekspert når det gjelder denne tolkningen. Hun bemerker at dette byr på etiske problemer i form av informantens opplevelse av forskerens tolkning av materialet. Når dataene skal analyseres står man derfor overfor tre viktige spørsmål (ibid.): Hvordan blir informanten representert i måten forskeren analyserer teksten på? Hvordan kan forskeren ta vare på informantens perspektiv gjennom analysen og presentasjonen av data? Og hvordan kan forskeren beskytte informantens integritet i analysen og presentasjonen av materialet?

Et viktig etisk kriterium for intervjuer er kravet om anonymitet (Hay 2005). Dette er for å sikre at informanten ikke skal kunne kjenne seg igjen i presentasjonen av materialet og på den måten føle seg tråkket på eller misforstått. Et paradoks er at informanten lett kan kjenne seg misforstått når han eller hun ikke kan kjenne seg igjen også, for eksempel ved at det som er sagt er løsrevet fra konteksten og ikke lenger representerer deres synspunkter. En måte å redusere faren for dette er at forskeren tydeliggjør skillet mellom egen fortolkning av informantens situasjon og informantens fortolkning av egen situasjon (Thagaard 2009). For eksempel kan man la informantene lese gjennom egne utsagn før de publiseres for å se om de er enige i forskerens tolkninger. Mange forskere mener imidlertid at dette også produserer etiske dilemmaer og at det ikke løser problemet med at informantene føler seg fremmedgjorte. En annen måte å løse dette på er imidlertid å informere informantene på forhånd om at informasjonen de gir vil bli tolket i lys av en faglig sammenheng. Et viktig prinsipp er at informanten ikke skal ta skade av forskningen (Hay 2005).

I denne studien er de reisende anonymisert, mens de profesjonelle blir omtalt med navn. Hovedgrunnen til dette er at flere av de profesjonelle jeg intervjuet har skrevet kronikker eller artikler som har vært på trykk, og som det henvises til flere steder i studien. Det ble da vanskelig å anonymisere disse informantene. I tillegg er planleggere, politikere og forskere informanter som uttaler seg i kraft av sitt profesjonelle ståsted, og deres meninger er ytret offentlig ved andre anledninger. Samtlige som omtales med navn har gitt sitt samtykke til dette. Deres navn og rolle i bybaneprosessen er vist i tabellen under.

Navn	Rolle i bybaneprosessen
Gunn-Vivian Eide	Politiker fra Venstre, kommunalråd 1995-1999.
Anna Elisa Tryti	Politiker fra Arbeiderpartiet, kommunalråd 1992-1995.
Åge-Christian Jacobsen	Politiker fra Sosialistisk Venstreparti.
Rune Jenssen	Informasjonsansvarlig ved Bybanekontoret.
Thomas Potter	Planlegger, teknisk sjef for bybane.
Arvid Strand	Forsker ved Transportøkonomisk institutt, medforfatter av "Kvalitetssikring av Metrobussplanen i Bergen".

5 Empiriske funn: fortellinger om bybanen

I kapittel 3.1 ble det redegjort for teorier om sosiale representasjoner og holdninger. I tråd med Frasers (1994) forståelse av forholdet mellom disse, vil mine informanternes holdninger til bybaner danne grunnlag for en bredere analyse av hva slags representasjoner som knyttes til bybanen i Bergen. I dette kapitlet vil jeg, gjennom å analysere mine informanternes fortellinger, se nærmere på hva slags holdninger de har til bybanen i Bergen og bybaner generelt, samt de sammenligningene de gjør med alternative transportmidler. Dette blir gjennom hele kapitlet knyttet opp til det teoretiske rammeverket som ble presentert i kapittel 3. I neste kapittel vil jeg så diskutere de empiriske funnene og forsøke å danne et bilde av hva slags representasjoner som knyttes til bybanen i Bergen.

Kapitlet deles i tre underkapitler. I det første beskriver jeg hva slags forhold mine informanter har til bybanen som transportmiddel. Følgelig tar jeg hovedsaklig utgangspunkt i diskusjonen i kapittel 3.3, og ser dette i lys av det mine informanter har fortalt gjennom intervjuer. I de to neste underkapitlene ser jeg på fortellinger knyttet til byutvikling og attraksjon. Dette knyttes hovedsakelig opp mot teori presentert i kapittel 3.4 og 3.5, altså teorier om byutvikling og urbant entreprenørskap, men vil også trekke på det som ble presentert i andre deler av kapittel 3.

5.1 Bybanen i Bergen som transportmiddel

I kapittel 2.1 ble det referert til studier som viste hvilke motiver som lå bak myndigheters avgjørelser om å bygge bybaner. Det ser naturlig nok ut til at det først og fremst er som transportmiddel at bybaner anses å være et godt satsingsområde for byer. Bybaner er antatt å ha fordeler som bussystemer ikke kan konkurrere med. Dette innebærer blant annet egne traseer, større kapasitet, forutsigbarhet og bruk av blant annet sanntid og elektronisk billettering. I tillegg blir det i kapittel 3.3 gjort rede for begrepet skinnfaktor, en faktor med ukjent innhold som antas å gjøre skinnegående transport mer ettertraktet enn busser. Kapittel 3.3 inneholder også en gjennomgang av hvilke faktorer som er bestemmende for reisendes transportmiddelvalg. Det går frem av de studiene som nevnes at et oppgradert BRT-system sannsynligvis er et fullgodt, og billigere, alternativ til bybane for de reisende. Dette grunner i

at et oppgradert BRT-system vil ha de samme fordelene som en bybane, særlig tatt i betraktning at skinnefaktor ikke er påvist å eksistere når man isolerer de faktorene som også et bussystem kan inneholde.

Utredningsarbeid i forbindelse med bybanen i Bergen viser også at en bussløsning samfunnsøkonomisk sett ville vært det mest lønnsomme alternativet for kollektivsatsingen i byen. Imidlertid ble det påpekt i utredningen at andre faktorer som kapasitet, fleksibilitet og komfort var viktige, og at disse ikke var inkludert i de bussalternativene som var utredet. Forfatterne av konsekvensutredningen anbefalte dermed på grunnlag av dette, i kombinasjon med andre funn, at Bergen skulle satse på bybane. Det er viktig å bemerke at bussalternativene som ble utredet i Bergen ikke kan kalles BRT-systemer, da de ikke ville ha verken egen trasé, standardiserte holdeplasser eller oppgradering til elektronisk billettsystem. Dette betyr for det første at sammenligningen ikke er helt reell, da både kapasitet, fleksibilitet og komfort sannsynligvis kunne vært tilnærmet lik for bane og buss med et BRT-system som fulgte samme trasé som bybanen, og for det andre at man må stille spørsmål ved konklusjonen av kost/nytte analysen fordi kostnadene av en slik opprusting ikke var tatt med i beregningen. Som nevnt i kapittel 2.2.2 ble kostnadene av et bussystem med fremkommelighetstiltak anslått til å være om lag 500 millioner, mens baneløsningen Bergen kommune ble anbefalt å satse på kostet over 1800 millioner. Dersom kostnadene for oppgradering av bussystemet til BRT tas med, er det sannsynlig at alternativene i alle fall vil ligge noe nærmere hverandre prismessig. Imidlertid påpeker Johansen og Strand (2005a) at et bussalternativ med samme standard som en bybane i alle tilfeller ville komme billigere ut.

Som jeg har gjort klart tidligere, er det ikke denne studiens mål å bedømme om det burde blitt satset på bybane eller buss i Bergen. Debatten og gransking av utredningsarbeidet danner imidlertid et nyttig bakteppe for å kunne si noe om de holdninger og representasjoner mine informanter knytter til bybanen. For eksempel er det interessant å merke seg at et BRT-alternativ ikke har vært med i utredningsprosessen i det hele tatt. Som gjennomgangen i kapittel 3.3 og 3.4 viser, finnes det flere vellykkede eksempler på BRT-systemer rundt om i verden. Johansen og Strands (2005a) kvalitetssikring av Gaias rapport er det nærmeste man kommer et BRT-forslag i Bergen, men dette alternativet er altså ikke nevnt i utredningen. Samtlige av de beslutningstagerne jeg intervjuet mente at bybane var det beste alternativet for Bergen og har ulike argumenter for å hevde dette. Denne holdningen ser også ut til å ha spredd seg til de reisende. Til tross for noe variasjon i graden av entusiasme for bybanen, ser

det ut til at bybanen oppfattes som et bedre alternativ for Bergen enn andre transportmidler. I resten av dette delkapittelet presenterer jeg de empiriske funnene jeg gjorde under mitt feltarbeid.

5.1.1 ”I Bergen må en revolusjon til for å få ned utslipp”

Flere av mine informanter påpeker at Bergen i høy grad er en bilbasert by. Sitatet i overskriften ble fremsatt av en informant som mener at bergensernes bilbruk stikker så dypt at selv ikke strakstiltakene vinteren 2010 fikk folk til å la bilen stå. Denne vinteren var forurensingsnivået i deler av byen så høyt at astmatikere, barn og eldre ble oppfordret til å holde seg innendørs. Åge-Christian Jacobsen (Sosialistisk Venstreparti) sier at for ham var miljø en viktig faktor for å engasjere seg i bybanesaken. Han presiserer samtidig at *”Bybane er en del av en større løsning”*. Det er imidlertid først og fremst fremkommelighet, og ikke miljøeffekter, som blir fremstilt som hovedmotivasjonen bak Bybanen av de planleggerne og politikerne jeg har snakket med. Ifølge Thomas Potter, teknisk sjef for bybanen, har miljø kun vært et tema de siste 6-8 årene. Informasjonsansvarlig for Bybanekontoret, Rune Jenssen, deler denne oppfatningen og sier at han *”hørte lite til miljøbiten før 2000”*. I stedet var det plassmangel som påvirket beslutningstakerne. Dette stemmer godt overens med funnene til Mackett og Edwards (1998), som viser at reduksjon av kø er en av de viktigste årsakene til at byer satser på bybaner. I Bergen har også andre motiver hatt betydning. Ifølge Gunn-Vivian Eide (Venstre) har alle aktørene som har deltatt i prosessen rundt Bybanen hatt til dels ulik motivasjon. Mens noen har fokusert på miljø, har andre latt seg overbevise av økonomiske fordeler ved et effektivt kollektivtransportsystem, mens andre igjen har pekt på de samfunnsmessige effektene som kostnader spart som resultat av mindre kø på veiene. Hun bedyrer at for hennes parti var *”særlig lokalt, men også globalt, miljø det viktigste, samt byutvikling og identitet”*.

At trikkerenessansen i Europa har spilt en viktig rolle i Bergen kommunes avgjørelse om å satse på bybane, kommer tydelig frem i samtaler med både planleggere og politikere. De forteller at bybaner ble sett som et nytt og interessant transportsystem på 1980-tallet og at utviklingen i Europa hadde kommet tilbake til trikken. Samtlige refererer til bybanebyer som Montpellier, Freiburg og Grenoble når de forklarer hvorfor man bestemte seg for å bygge bybane. Disse byene ble brukt som forbilde for Bergen fordi de var sammenlignbare med hensyn til bystørrelse og omfanget av trafikkproblemer. Dette argumentet støttes av funnene i

Stefanovics (2003) gjennomgang av bybanebyer i Europa, hvor han plasserer Bergen i mellomsjiktet når det gjelder tilstedeværelsen av viktige kriterier for vellykket etablering av bybane.

På spørsmål om hvorfor bane er bedre enn buss svarer informasjonsansvarlig ved bybanekontoret, Rune Jenssen, at busser blir stående i samme kø som bilene. Fordeler som trekkes frem med bybanen er at den går i egen trasé, forbi køen, og at den har prioritering i lyskryss slik at reisetiden blir kortere. En ulempe som trekkes frem med hensyn til bussene er at de ofte kommer i flokk, mens banen har faste intervaller mellom avgangene. Denne uttalelsen baserer seg på det bussystemet som eksisterer i Bergen idag, men ulempene som beskrives er i hovedsak praktiske problemer som også et BRT-system ville være i stand til å løse. Slike sammenligninger mellom bussystemet i Bergen og bybaner er tydelig blant samtlige av de beslutningstagerne jeg snakket med. De stemmer også godt overens med konklusjonene som ble fremsatt i konsekvensutredningen som ble gjort i forkant av vedtaket om bybanen. Image ses også som et viktig fortrinn bybane har over buss. Teknisk sjef for bybanen, Thomas Potter, forteller at

”bane er kult, særlig for yngre mennesker. Jo yngre de er, desto større er begeistringen. Med bane er det ikke lenger bare B-laget som kjører kollektivt, men også businessmenn i dress. Det er ikke et reisemiddel for de som ikke har råd til noe annet”.

Han bekrefter med dette den tankegangen som Vuchic (1999 i Siemiatycki 2006b) har funnet i USA, nemlig at busser i stor grad forbindes med fattige mennesker, mens skinnegående transport tolkes som trendy og urbant. Potter bemerker imidlertid at denne tankegangen ikke synes å stå like sterkt i Norge som andre steder i verden, men at det allikevel oppfattes som ”kulere” å ta bane enn buss.

Som beskrevet i tidligere kapitler har veien frem mot åpningen av bybanen i 2010 vært lang. Flere ulike debatter har preget både politikken og media. Trasédebatten som ble beskrevet i kapittel 2 handlet ikke kun om kundegrunnlag, men også om hva slags bane Bergen trenger; for å bruke begrepene til en av de reisende jeg intervjuet kan man her skille mellom *ekspres light rail* og *somletrikk*. Flere av de reisende opplever at bybanen fremstår mer som sistnevnte. Traseen oppleves som kronglete og flere kommenterer at hastigheten er for lav. Ifølge en informant tar det ham et kvarter å kjøre bil fra sentrum til Nesttun utenom rushtiden, mens det tar 25 minutter med bybanen. Han mener det da ikke er hensiktsmessig å velge kollektivtransport. Stefanovic (2003) påpeker imidlertid i sin rapport at

gjennomsnittsfarten på bybanen i Bergen ligger nokså høyt i forhold til andre bybaner. I sammenligning med 24 byer var det kun fem andre bybaner som gikk like raskt eller raskere enn bybanen i Bergen.

Til tross for at noen av informantene uttrykker skuffelse over at bybanen har blitt en somletrikk i stedet for ekspresstrikk, mener andre igjen at problemene med bybanen er forbigående. Det ser også ut til at noen verdsetter forutsigbarhet mer enn reisetid. Det er ikke reisetiden utenom rushtiden som oppleves som et problem, men det faktum at man kan risikere å bli sittende fast i kø i opptil en time i morgen- og ettermiddagsrushet. Da er det mer attraktivt med en forutsigbar bybane, selv om den bruker lenger tid. Dette argumentet brukes også av flere av planleggerne og politikerne; målet var å skape et forutsigbart kollektivtilbud som gjorde at bilen ble oppfattet som mindre attraktiv.

5.1.2 "Tid er mer verdt enn kronene"

Materialet som ble presentert i kapittel 3.3.1 dreier seg om hvilke faktorer som viser seg å påvirke transportmiddelvalg. Ord som går igjen er reisetid, tilgjengelighet, hyppige avganger, komfort og pris (Berge og Amundsen 2001). Miljøhensyn synes ifølge disse studiene ikke å spille en avgjørende rolle. Dette gjenspeiles i det mine informanter fortalte. Til tross for at samtlige av de reisende virker generelt opptatt av miljøspørsmål, trekker flere av informantene frem at tid, og penger i form av kostnad av tid, er viktigere når de skal velge transportmiddel. For noen av informantene er tid desidert viktigst: *"Det burde vært dyrt med parkering [på arbeidsplassen] for å være verdt tre kvarter på buss"*. Dette er i tråd med Scheiners (2010) funn om at kostnaden av tid spiller en viktig rolle i valg av transportmiddel. Flere av de mer idealistiske informantene understreker at de ønsker å velge kollektivtransport, men at dersom det oppleves som mindre effektivt velger de bil. Som en informant påpeker: *"Tid avgjør, men man går ofte i fellen med at bil tar lengre tid enn man tror"*. En annen bemerker følgende:

"Når det gjelder kollektivtransport burde nok motivasjonen vært mer om miljø, men det har liksom andre tenkt ut før så jeg tenker bare at det går raskere. Med hensyn til bilbruk er det det at det er plagsomt å finne parkering som gjør at jeg ikke liker å kjøre, heller enn hensynet til miljø".

En mann som bor *"nesten på grensen til Sunnhordaland"*, altså relativt langt unna bybanetraseen, forteller at busstilbudet mellom hans hjem og arbeidsplass har blitt markant

dårligere etter at bybanen åpnet. Han forteller at han tidligere pleide å ta buss, men at han nå kjører bil når han jobber kveldsvakt:

”jeg slutter på jobb kvart på elleve. Med bil er jeg hjemme kvart over; med buss er jeg hjemme halv ett. Det blir for sent når jeg skal på tidligvakt dagen etter”.

Han forklarer videre at han tidligere kunne ta buss hele veien hjem. Da kunne han småsove på bussen uten å tenke på at han måtte bytte. Nå synes han overganger er et problem:

”Det er veldig godt å sette seg til rette i et bussete etter nattevakt, men nå er det mer stressende fordi jeg må bytte buss flere ganger, og korrespondansen er dårlig. Og nå som det begynner å bli vinter blir det ofte forsinkelser og man må stå ute og fryse i et halvoverbygget skur der det regner eller snør tvers gjennom. Det var jo forsinkelser før også, men da kunne jeg sitte godt og varmt inne i bussen”.

Denne informanten er ikke alene om å føle det sånn. Overgang oppleves av mange som et stort hinder for å velge kollektivtransport. Ifølge tall fra Statistisk sentralbyrå (Johansen og Strand 2005) er det kun 17% av de som bor eller arbeider i sørkorridoren som kan benytte bybane på hele reisen mellom hjem og arbeid. Mange kunne tidligere ta buss hele veien, men med overgang til nytt transportsystem endret også bussrutene seg, og de tidligere direktebussene fungerer nå som matebusser til banen. Dette betyr at mange nå vil få flere overganger på vei til og fra jobb enn det de hadde tidligere, og dette kan dermed oppleves som et hinder for å bruke kollektivtransport.

I et nettmøte på ba.no i 2005 innrømmer Lars Christian Stendal, prosjektleder for bybanen ved Bybanekontoret i Bergen kommune, at

*”overganger kan være et problem. Men gode overganger til og fra kollektivmidler som har egen trasé og prioritet, viser seg ikke å være en barriere. Alle nye Bybanesystemer i Europa har gitt flere overganger. Samtlige prosjekter har gitt en betydelig vekst i kollektivtrafikken. Bybanen med sine matebusser vil gi et langt bedre tilbud enn dagens busser som står i den samme køen som bilene”.*¹⁸

Ikke alle informantene deler Stendals syn. En informant som i dag kjører bil til jobb, forteller at:

”Hadde man satt opp direkterute og kommet ned i en halvtimes reisetid, hadde jeg ganske sikkert tatt kollektivtransport til jobb”.

¹⁸ <http://www.ba.no/meninger/nettmote/article1503376.ece>, lest 21.03.11

Mine informanter passer dermed godt inn i det bildet teorien gir om hvilke faktorer som påvirker transportmiddelvalg. Økt tidsbruk og overganger er faktorer som gjør at de som har mulighet velger bil. En annen viktig faktor er komfort. *Komfort* brukes av informantene som et diffust begrep og inkluderer en rekke faktorer. Flere informanter mener imidlertid turen som regel er så kort at komforten ikke spiller noen rolle.

Mens noen assosierer komfort med myke puter, er andre mer opptatt av trengsel. Flere av informantene uttrykker bekymring for hvordan det skal bli når banen forlenges og enda flere mennesker skal reise med den: *”Den er jo full allerede nå!”* Andre nevner at bolig- og næringsutbyggingen langs traseen vil gjøre at banen blir enda fullere. Det er interessant å merke seg at et av ankepunktene de reisende bruker mot banen er at den er for full. Noen av innbyggere som bor langs traseen, men nærmere sentrum enn Nesttun, opplever at banen er så full når den kommer til deres stopp at de ikke kommer med, og dermed må vente på neste bane. En informant forteller:

”Dersom vi skal reise med bybanen må vi legge om vår daglige rutine. Vi må enten stå opp tidlig nok til å kunne reise før rushtid, eller vente til etter rushtiden med å dra på jobb”.

Hun påpeker at i norsk arbeidsliv er dette ofte fullt mulig fordi mange arbeidsplasser har fleksitid, men hun holder fast ved at hun selv ikke ønsker å endre sin arbeidstid for å kunne ta banen til jobb. I dette ligger det et annet viktig poeng som flere av informantene mine nevner: enkelhet. Det skal være lett å reise, og hvis noe oppleves som vanskelig vil det alternativet velges bort.

Med bybanen har strekningen mellom sentrum og Nesttun fått et kollektivtilbud med svært hyppige avganger (ti-minutters rute på intervjudtidspunktet, seks-minuttersrute i dag). Som nevnt i kapittel 3.3.1 oppleves sjeldne avganger som et hinder for å velge kollektivtransport, og dette nevnes av flere av mine informanter. Mange opplever det som problematisk at bussene har lav frekvens. I tillegg er det gjerne flere traseer som går gjennom mange av de samme områdene, og informantene forteller at disse bussene som regel kommer i flokk. Det vil si at i stedet for at det kommer én buss i kvarteret, kommer det tre-fire busser én gang i timen. Den stabile frekvensen til bybanen synes derfor å være høyt verdsatt av mine informanter. Mitt datamateriale tyder imidlertid på at bussens lave frekvens ikke opplevdes som et hinder før bybanen kom. Det dreier seg snarere om at nå som bybanen er et alternativ

vil de velge den fremfor buss. Det er også usikkert hvorvidt bussens lave frekvens i det hele tatt var et tema før bybanen kom; dette sier ikke mine informanter noe om.

At bybanen har en fast frekvens settes imidlertid pris på av flere av mine informanter. To av informantene forteller at bybanens høye frekvens til og med har hatt en viss innvirkning på livene deres. En kvinne sier at

”med bybanen stresser jeg mindre. Jeg gidder ikke å løpe hvis jeg er litt sen, det kommer jo en ny en om litt uansett”.

En annen forteller at

”nå kommer jeg oftere for sent, fordi jeg aldri sjekker rutetabellen lenger. Når det bare gikk buss en sjelden gang var man mer avhengig av å rekke den”.

Dette er relevante funn, fordi det viser hvordan et transportmiddel kan bidra til kulturelle endringer. Som beskrevet i kapittel 3.1.2 forbindes bil ofte med frihetsfølelse og følelse av å kunne reise når og hvor man vil. Med bilen fikk man en mer fleksibel livsstil. Selv om man med bybane åpenbart ikke kan reise *hvor* man vil, kan man imidlertid reise (nesten) *når* man vil. Den høye frekvensen kan derfor bidra til større grad av frihetsfølelse, også når det gjelder kollektivtransport. En informant forteller også at på grunn av bybanens nattlige avganger er den et godt alternativ til drosje når man har vært ute en kveld. Da slipper man å stå i drosjekø, og kommer allikevel trygt hjem på kort tid.

Av de åtte viktigste faktorene for ikke å velge kollektivtransport funnet av Stradling et al. (2007), er det kun en av disse som nevnes eksplisitt av mine informanter som avgjørende; at man foretrekker å gå eller sykle. En informant forteller at han sjelden bruker noe annet enn beina, fordi *”sentrum er jo så lite allikevel”*. Han forteller at han tidligere bodde i Oslo, og at han da vanligvis reiste med trikk, også på kortere avstander enn de han i Bergen bruker beina på. Han forklarer dette med at trikken i Oslo opplevdes som raskere enn å gå, men at han i Bergen opplever at det er raskere å gå enn å bruke kollektivtransport, særlig mellom bolig og nåværende holdeplass. Denne informanten bor utenfor bybanens trasé, i relativ nærhet til sentrum. Han forteller at det kun går én buss i timen inn til sentrum. Dersom han ikke rekker bussen vil han være raskere i sentrum ved å gå enn ved å vente på neste. Hans argumentasjon kan knyttes til to ulike poeng. For det første til den frihetsfølelsen som ble forklart tidligere i forhold til bilbruk. Ved å gå oppnår man mye av den samme fleksibiliteten, særlig over korte avstander. Mange opplever at ved å gå utnytter man tiden bedre enn ved å stå å vente på

bussen. Det andre poenget er at Bergen i stor grad er en monosentrisk by, mens Oslo i større grad har mer særegne lokale sentra. Min informant forteller at hvis han var hjemme i Oslo og skulle reise til et annet sted i byen ville han som oftest ta trikken. Dette kan tolkes som at i Oslo oppleves bydelene mer som steder i seg selv, mens i Bergen, hvor mye av reiseaktiviteten er rettet inn mot sentrum, oppleves ikke avstandene like store om man bor sentralt. Det er mulig at avstanden ikke oppleves like stor som når man reiser på tvers av byen.

Stradling et al. (2007) fant at image var en av faktorene som gjorde at folk ikke valgte kollektivtransport. Blant mine informanter fant jeg imidlertid et tilfelle av det motsatte: Med hensyn til image forklarer en mann i 30-årene at

”å kjøre kollektivt er viktig for meg. Jeg har et personlig standpunkt, jeg er opptatt av klima og miljø og bærekraftig utvikling. Hvis man ønsker dette må man også gjøre det i praksis”.

En slik overensstemmelse mellom holdning og handling er i tråd med Festingers (1957) teori om kognitiv dissonans, det vil si at det ikke er mulig for en person å handle på tvers av holdningene sine over tid. Ifølge Berge og Amundsen (2001) er det lettere å endre holdninger enn handling. Denne informanten har imidlertid en innstilling om at han på grunn av sin holdning, må tilpasse sin adferd etter denne. En annen informant påpeker at holdninger er relative. Mens mange klager over at bybanen er for full, fastslår han at *”har du bodd i London synes du ikke det er trangt på bybanen i Bergen”*. Et interessant poeng i denne sammenheng er, som en av informantene påpekte, at før bybanen ble bygget var mange bergensere skeptiske til om den i det hele tatt ville ha stort nok passasjergrunnlag. Nå som bybanen er vedtatt klager de i stedet over at bybanen er for full.

5.1.3 ”Det må finnes et alternativ til biler; jeg tror det er bybane!”

Sitatet over er et eksempel på hvordan bybanen av noen blir ansett som det beste alternativet for å oppnå redusert bilbruk i Bergen. Det eksisterende bussystemet karakteriseres av en annen informant som *”svært klønete”*. Han gir et bilde av et uoversiktlig bussystem hvor rutetabellene på holdeplassene kun opplyser om avgangstid fra endestoppet, og hvor holdeplassnavn i rutetabell ikke samsvarer med navnet som står på leskuret på holdeplassen – hvis det i det hele tatt står et navn på leskuret. Dette skiller seg markant fra et BRT-system. Det er derfor interessant å se på argumentene både beslutningstagere og reisende bruker når

fordeler og ulemper med bane og buss sammenlignes. Innledningsvis til dette underkapittelet ble det påpekt at beslutningstagernes argumenter i stor grad stemmer overens med konklusjonene fra konsekvensutredningen om bybanen. I denne delen ser jeg derfor på hvilke argumenter de reisende bruker når de i all hovedsak opplever bybane som et bedre alternativ enn buss.

Blant flere av de reisende anses Bybanen som en god løsning på transportproblemet i Bergen. En reisende mener at det *eneste* Bybanen kan bidra til i Bergen er at den på sikt kan gi Bergen et bedre kollektivsystem. En annen sier at

”Bybanen er et viktig skritt i riktig retning for Bergen for å bli mer moderne og få et bedre kollektivtilbud, mer miljøvennlig og forutsigbart”.

Mange av de intervjuede forbinder dessuten bane med mer miljøvennlig transport enn buss. Dette skyldes mest sannsynlig at man forbinder bybaner med ren energi fordi de drives med elektrisitet fra for eksempel vannkraft, mens man forbinder busser med forbrenningsmotorer og drivstoff som utvinnes av olje. I konsekvensutredningen utført i forkant av bybanevedtaket tyder imidlertid utregningene som nevnt på at en overgang til gassdrevne busser vil gi en større miljøgevinst enn å satse på bane.

I tillegg assosieres bybane med imagebygging: *”Det er kult å ta bane. Det var ikke kult å ta bussen”*. Flere informanter mener at man ikke ville fått til en tilsvarende imagebygging ved å satse på buss. Når det gjelder negative assosiasjoner knyttet til bybanen er de som bor eller jobber utenfor traseen åpenbart mer negativt innstilt enn de som bor eller jobber i nærheten, men generelt mener de fleste at problemet ikke er Bybanen i seg selv, men det faktum at den ikke er ferdig utbygget, samt at den har hatt negative konsekvenser for bussreisende.

Mine informanter er forholdsvis samstemte i at bybanen er langt bedre enn bussene, men flere av informantene sier at det for dem ikke er noen prinsipiell forskjell på bane og buss. De er imidlertid mer begeistret for bane fordi den går i egen trasé. Til tross for at de fleste ser ut til å anse buss og bane som likeverdige alternativer, forteller mange at de ville valgt bane dersom de kunne velge:

”Jeg ville tatt banen fremfor buss om de sto ved siden av hverandre. Bussen svinger og herjer og humper og dulter. Den går så jevnt, den banen, vet du”.

Én informant ville imidlertid valgt buss. Hun begrunner dette med at bussene er mer romslige enn banen og at de har flere sitteplasser. Hun presiserer at dette gjelder de gamle bussene; de nye bussene ligner bybanen i utforming og har dermed færre sitteplasser. En annen informant kommenterer også forskjellen mellom de gamle og de nye bussene. Han mener de nye bussene er lite komfortable og overhodet ikke beregnet til bruk på lange strekninger, men at de allikevel benyttes på strekninger på to-tre mil. En kvinne mener bybanens komfort er overdrevet:

”Bybanen er ikke sååå mye mer behagelig, sånn som de har sagt. Den rykker, den og, og det er ikke så mange steder å holde seg fast”.

Andre argumenter mine informanter brukte for bane kan knyttes til selve utformingen på vognene. Blant annet syntes flere informanter at det var lettere å ta med barnevogn på bybanen enn på bussen, såfremt banen ikke var full. En annen informant påpekte at bybanens utforming gjør det lettere å reise for mennesker i rullestol. En informant som har en psykisk utviklingshemmet datter ser for seg at bybanen kan gjøre det lettere for henne å reise kollektivt i stedet for å være avhengig av taxibasert transport. Han begrunner dette med at bybanen har en regularitet som bussene i Bergen ikke har. Det er lett å få øye på holdeplassene på grunn av en særegen utforming. I tillegg annonseres hvert stopp, både med navn og et eget lydsignal. For mennesker som er avhengige av regularitet og gjentakelse kan bybanen dermed tilby fordeler som bussene i Bergen ikke har. Argumentene om at bybanen er et enklere transportmiddel for mennesker med funksjonshemminger kan knyttes opp mot tanken om at kollektivtransport er et velferdstilbud. I dette ligger det at alle brukergrupper skal ha tilgang til tjenesten, og utforming av transportsystemer med universell utforming kan således ses som en viktig del av myndighetenes oppgave som tilbyder av velferdstilbud for befolkningen. Dette argumentet vektlegges også i konsekvensutredningen.

Til tross for at mange hevder de ikke opplever et prinsipielt skille mellom bane og buss, sier allikevel flere at de ville valgt å reise med bane fremfor buss. Argumentene de bruker når de forklarer dette er imidlertid basert på negative egenskaper ved det eksisterende bussystemet i Bergen. Det vil si at personlige, negative erfaringer fra det bussystemet de kjenner danner grunnlag for hvordan de ser på buss som transportform generelt. For bane ser det imidlertid ut til å være annerledes. Til tross for negative erfaringer med bybanen i Bergen var mange allikevel positivt innstilt til bybaner generelt. I tillegg er det høy grad av samsvar mellom de faktorene de nevner som avgjørende for valg av transportmiddel, og de

assosiasjonene de knytter til bybaner. For eksempel er komfort, frekvens, effektivitet og forutsigbarhet de mest brukte begrepene hos mine informanter. Det er få som bruker slike beskrivelser om busser, til tross for at det finnes bussystemer som kan imøtegå flere av disse kravene på linje med banesystemer.

5.2 Bybanen i Bergen og byutvikling

Tett knyttet opp mot bybanens funksjon som transportmiddel ligger evnen til å bidra til byutvikling. For at en trasé skal bidra til bosetting og etablering av nærsentra bør den tiltrekke seg reisende, og hvis den tiltrekker seg reisende bør det være et tilbud for disse langs traseen. Disse to funksjonene er dermed gjensidig avhengig av hverandre. I kapittel 3.4.1 ble det redegjort for hvordan etableringen av ulike transportformer har formet byutvikling. Fra tette bysentra på begynnelsen av 1900-tallet vokste byene i utstrekning med utviklingen av trikkelinjer og trolleybusser. Med privatbilismen skjøt suburbaniseringen som nevnt fart ved at det ble mulig å bosette seg i områder som lå utenfor kollektivtransportens dekningsområde. Ved å satse på nye typer baneløsninger ønsker politikerne nå å begrense byspredning og etablere fortettede sentra langs traseen. Mitt datamateriale viser at målet om byutvikling langs trasé er viktig for politikerne og planleggerne. Fortetningen har hatt påvirkning på flere av informantenes hverdag. Jeg vil i dette delkapittelet se på hvordan de ulike informantene knytter bybane til byutvikling.

5.2.1 "Man lager by rundt stoppene"

Flere av informantene synes å sette pris på knutepunktsutviklingen som følger av etableringen av bybanen. Sitatet over stammer fra en av disse. Bergen har, som de fleste europeiske byer, vært sterkt preget av byspredning og det som i kapittel 3.4 ble betegnet som bilbasert utvikling. De fleste servicetilbud er lokalisert i sentrum, mens befolkningen er spredt over et forholdsvis stort område fra Åsane i nord til Rådalen i sør. Som en reisende bemerker:

"Der man merker den største forskjellen mellom Oslo og Bergen er at i Bergen er alt veldig rettet inn mot sentrum, mens i Oslo er det mer bydelssentra med sine tilbud. I ditt nabolag har du kafeer osv., det har du ikke i Bergen. Her bruker man bil. Jeg tror man vil få mer urbanitet utenfor sentrum som følge av bybanen".

En annen reisende ser for seg at bybanen vil ha en positiv effekt for byutviklingen i Bergen ved at man fortetter langs traseen i stedet for at man fortsetter med "urban sprawl mot Askøy

og Sotra hvor man er avhengig av bil". Mange av de reisende er opptatt av nettopp Bergensernes økende bilbruk. De knytter først og fremst knutepunktsorientert byutvikling til strategier for å få bukt med miljøproblemer og ikke til den verdien et lokalt sentrum har i seg selv; som attraktive lokalsamfunn, hvor boligområder i større grad blir multifunksjonelle med både arbeidsplasser, fritidstilbud og kulturliv i umiddelbar nærhet.

5.2.2 "Det koster litt ekstra, men det er verdt det i det lange løp"

(Eide)

Bakgrunnen for sitatet i overskriften er at bybanen anses å ha så positive ringvirkninger for Bergen i fremtiden at det rettferdiggjør kostnadene. I de politiske styringsdokumentene står det at "Bybanen skal være "ryggraden" i vårt fremtidige kollektivsystem".¹⁹ Det er imidlertid ikke kun som transportsystem at bybanen fremstår som ryggrad. Traseen er også tenkt å danne struktur for fortetning av boligområder og næringsvirksomhet. På bybanens nettsider kan man lese at:

"Nye senterområder er i utvikling langs bybanetraseen. Kommunens ambisjon er at disse stedene skal utvikles til gode lokale sentrumsområder, i samspill mellom prosjektutviklere, innbyggere og kommunen".²⁰

I reguleringsbestemmelsene for flere av delstrekningene mellom sentrum og Nesttun står det at dersom det ikke bygges holdeplass for bybane i området skal arealbruken revurderes (Bergen kommune 2003a). Det stilles også strenge krav til estetikk og fysiske egenskaper ved nybygg som etableres langs traseen:

"Alt anlegg tilknyttet bybanen gis et felles formuttrykk med høy estetisk kvalitet. [...]. Visuelle og fysiske barrierer samt andre element som har negativ innvirkning på bystruktur og byform skal unngås i størst mulig grad" (Bergen kommune 2003a).

Særlig to holdeplassområder langs traseen er foreløpig under planlegging, nemlig Wergeland og Paradis. Hensikten med utbyggingen på Wergeland er blant annet

"å tilrettelegge for utvikling av Wergeland til et attraktivt bydelssentrum og knutepunkt, med urbane løsninger, gode offentlige møtesteder og et mangfold av funksjoner" (Bergen kommune 2008),

¹⁹ <http://www.bybanen.no/index.cfm?id=170867>, lest 19.04.11

²⁰ <https://www.bergen.kommune.no/aktuell/tema/bybanen>, lest 21.03.11

mens Paradis sentrum skal

”transformeres til et urbant bysentrum gjennom ny bygningsstruktur og nye byromsforløp, og legges til rette for et levende bymiljø. Det skal utvikles offentlige byrom i nær tilknytning til bybanestoppet, og byrommene skal sikres estetisk og funksjonell kvalitet, samt oppholdskvalitet” (Bergen kommune 2009).

Det ser dermed ut til at Bergen kommune følger fortetningsstrategien som ofte følger med bygging av kollektivtraseer. Som beskrevet i kapittel 3.4 slår man med en slik fortetningspolitikk to fluer i en smekk. For det første kan man gjennom å skape lokale sentra hvor innbyggerne har servicetilbud og arbeidsplasser i gåavstand, redusere behovet for motorisert transport. Samtidig vil man skape et godt kundegrunnlag for kollektivtransport ved å etablere boliger og næringsliv langs traseen, slik at de tilbud som ikke finnes i umiddelbar gåavstand lett kan nås med buss eller bane. Det slås imidlertid fast i et notat om fortetnings- og transformasjonspotensialet i bybanekorridoren (Bergen kommune 2003b) at det først og fremst er gjennom transformasjon av næringsområder at fortetningen vil ha størst effekt. Det anslås en økning på mellom 10 000-30 000 nye arbeidsplasser langs korridoren ved å ”*satse på mer arbeidsintensiv næring*”, som man kan lese på Bergen kommunes nettsider om Bergensprogrammet. Fortetning av boligområder vil ifølge dette notatet gi en vekst på opptil 2500 nye boliger (Bergen kommune 2003b).

Det er imidlertid altfor tidlig å si noe om effektene bybanen vil ha på bosetting og boligpriser i Bergen, men eiendomsmegler Therese Schuüz Pedersen i Bergen er ikke i tvil om at nærhet til bybanen er noe folk ser etter når de leter etter ny bolig:

*”Vi hører stadig spørsmål om nærhet til bybane når folk ringer for å forhøre seg om boliger vi har for salg. I tillegg er den planlagte Høyskolen og andre store arbeidsplasser langs traseen en medvirkende faktor til at mange ønsker seg bolig i gangavstand til bybanen”.*²¹

Ifølge blant andre Knight og Trygg (1977) holder det som nevnt ikke kun å legge trasé og dermed forvente byutvikling. De trekker frem flere faktorer som bør være tilstede for at slike effekter skal oppstå. I Bergen er flere av disse faktorene tydelig tilstede. En av faktorene, mener Knight og Trygg, er at lokale myndigheter bør spille en aktiv rolle i utviklingen, særlig ved å tillate mer utbygging av bolig- og næringsområder langs traseen. Flere steder kan man lese om Bergen kommunes visjoner for utbygging langs traseen. Planleggerne og politikerne

²¹ <http://www.eiendomsmeglervest.no/om-oss/aktuelt/boligartikler/februar-2011/bybanen-en-drivkraft-for-byutvikling/>, lest 19.04.11

jeg har snakket med forteller også om slike visjoner. En annen faktor som må være til stede er at det finnes tilgjengelige områder for utbygging langs traseen. Ifølge Knight og Trygg ses det helst at disse områdene er eid av kommunen for å slippe for mye arbeid med forhandlinger med ulike private interesser. I Bergen settes imidlertid reguleringsarbeidet for flere av områdene ut til private utbyggere. I strategiplanen for Wergelandsområdet kan man lese at:

”det kan trolig ikke igangsettes offentlig reguleringsarbeid her. Snarere kan en bruke de private initiativ og drivkrefter i et samspill med kommunen for å utvikle området” (Bergen kommune 2008).

Flere av områdene som skal fortettes langs traseen kan klassifiseres som velstående, noe som særlig gjelder Wergeland, Paradis, Hop og Nesttun. Knight og Tryggs (1977) teori kan belyses med et usagn fra en mann som er bosatt på Wergeland:

”Hvis det fortettes her vil områdets karakter forandres fra en villabebyggelse som er særegen for denne delen av byen til en blanding av ulike stiler. Da vil området miste sin karakter”.

Et annet problem som det fortelles om blant informantene er at i prosessen med å etablere nye sentra og fortette langs traseen har hus blitt revet og tomter ekspropriert. En kvinne som bor på Wergeland forteller:

”Vi bor innenfor 500-metersgrensen og der vil de ha fortetning. Så vi er plaget av privatplan, det blir ingen overordnet plan for bybanen her i forhold til utbygging, og det er opp til privatfolk å komme med en plan”.

Med *privatplan* mener denne informanten at utbyggingen langs traseen i stor grad er overlatt til private utbyggere, for så å godkjennes av kommunen. Hun og mannen er bekymret for at fortetning vil føre til at de mister deler av eiendommen sin. Andre informanter påpeker at til tross for at de selv ikke er rammet direkte synes de det er svært trist at byggingen av bybanen har hatt slike negative effekter for noen innbyggere.

Et viktig punkt er hvorvidt byutviklingspotensialet er bedre dersom traseen bygges for skinnegående transport eller om en BRT-trasé kan tenkes å ha samme effekt. Det er et velbrukt argument, både i faglitteraturen og blant beslutningstagerne i Bergen, at skinnegående transport har et større potensiale som byutvikler enn et bussystem. Dette knyttes først og fremst til hvordan representasjoner om forpliktelse knyttes sterkere til skinner enn til

asfalt. Når det gjelder de konkrete effektene av bybanen i Bergen hevder venstrepolitikeren Eide at den har

”stedsbyggende effekt fra stoppested til stoppested. Sletten, Nesttun, Fantoft. Danmarks plass kveles litt mindre, det har kommet nye kafeer... det skjer mye langs traseen”.

Med stedsbyggende effekt mener hun den fysiske etableringen av ulike funksjoner. SV-politiker Jacobsen mener bybanen er ”drivkraften for å utvikle byen”.

Også de reisende synes å mene at bybane er bedre enn buss med hensyn til byutvikling. En informant forteller:

”Jeg liker å gå og kikke på hus og landskapsarkitektur og arkitektur. Jeg skulle gjerne ha sett mer av området sør for Bergen, det blir lettere med bybanen. Bussene går ikke langs hovedfartsårer, men heller mellom holdeplasser plassert inni boligfelt”.

En annen informant påpeker at ”en bussrute kan jo bare forandres ved å flytte holdeplassen”. Dette er i tråd med assosiasjonene knyttet til skinner som permanente, slik de ble beskrevet i kapittel 3.4.3.

På samme måte som europeiske banebyer har vært til inspirasjon når det gjelder bybane som transportløsning, har de også fungert som forbilde i byutviklingssammenheng. Potter forteller at ”franske baner er byutviklingsprosjekter i tillegg til transportløsninger”. Eide forteller om møtet med ledere fra Bogotá i Colombia på *Bogotá Change* seminar i regi av Bergen kommune. De colombianske lederne var sjokkerte over Bergen kommunes satsing på bybane i stedet for å bygge ut bussystemet. Bogotá har fulgt i Curitiba's fotspor med satsing på BRT og er nå, sammen med den brasilianske byen, et mye brukt eksempel på at vellykket byutvikling også kan oppnås ved hjelp av buss. Ifølge Eide har ikke buss den samme byutviklingseffekten, og tilføyer at hun tror en by som Bergen har et annerledes byutviklingsbehov for enn Bogotá; underforstått at hun mener at mens buss er godt nok for Bogotá, er det ikke godt nok for Bergen.

5.2.3 ”Noen steder er blitt mer sentrale”

Flere informanter opplever at ved å etablere bybanen har noen steder blitt mer sentrale mens andre har blitt mer perifere som følge av nærhet til kollektivtransport. Slike endringer ble redegjort for i kapittel 3.4.1 gjennom Alonsos (1964) lokaliseringsteori og Huangs (1996)

begrep om tilgang. En informant bemerker: ”*Sentrum har plutselig blitt så nære!*” Hun bor på Nesttun, og reiste tidligere til Lagunen²² for å handle. Nå som busstilbudet sørover har blitt dårligere som følge av banen, synes hun det er lettere å reise til sentrum enn til Lagunen når hun skal gjøre store innkjøp. Selv om Lagunen geografisk sett er nærmere enn sentrum dersom man er på Nesttun, oppleves det av denne informanten som lenger unna fordi transporttilbudet ikke er adekvat. En annen informant bekrefter betydningen av tilgang når han sier at “*det er viktig at jeg bor sentralt i forhold til kollektivtransportstopp, men ikke i forhold til sentrum*”. Med forlengelsen av bybanen til Lagunen ser noen av informantene for seg at sentrum igjen vil miste noen av de fordelene nærhet til bybanen har ført med seg, ettersom det da vil bli like lett å dra til Lagunen igjen. Flere informanter mener imidlertid at ”*Nesttun har fått en renessanse*”. En kvinne sier at ”*egentlig kan du jo få alt du trenger her [på Sletten], men jeg har jo lyst til å vende nesen sørover og bruke det området litt mer*”. At nye områder blir lettere tilgjengelig for beboere fra andre deler av byen har også hatt negative konsekvenser. En informant forteller at bybanen har bidratt til problemer med slåssing blant ungdom. Dette forklares med at grupper som tidligere holdt til i ulike steder i byen nå lettere kan komme seg til andre områder, sammenlignet med tidligere.²³

5.3 Bybanen i Bergen som attraksjon

I kapittel 3.5 ble det redegjort for teorier om urbant entreprenørskap og hvordan man de siste tiårene har sett fremveksten av den postmoderne byen. Selv om bybane som entreprenørstrategi er relevant i delene som omhandler transport og byutvikling, er det først og fremst som attraksjon at det er tydelig at bybane er en del av en postmoderne byutviklingsstrategi. Tradisjonelt har urbant entreprenørskap blitt knyttet til signaturbygg, waterfrontprosjekter og tilstedeværelse av høyteknologiske bedrifter. Et særtrekk ved den postmoderne byen er ønsket om å knytte byens historie til byens fremtid. Skinnegående transport assosieres ofte med byer skapt for mennesker og ikke biler. Dette bringer ofte frem nostalgi, samtidig som miljøvennlig transport forbindes med et viktig skritt fremover. På grunn av de assosiasjonene som synes å knyttes til skinnegående transport, er det interessant å se på de mer abstrakte kvalitetene denne formen for transport kan tilby innbyggerne i en postmoderne by. Trikker, eller bybaner som kan ses som en oppdatert versjon av trikken, kan på samme måte som operahus og museumsbygg fungere som symbolske flaggskip, og på

²² Lagunen er et kjøpesenter som ligger på Rådal, neste etappe av utbyggingen av bybanen.

²³ Dette var en nyhetssak da jeg var i Bergen, men artikkelen finnes ikke lenger på nett.

denne måten kan trikkesystemer, og den pågående trikkerenessansen, knyttes til entreprenørisk byutvikling.

5.3.1 "Bergenserne er historisk sett entreprenører"

(Tryti)

Jeg beskrev i kapittel 2 hvordan Bergen har en lang tradisjon som pionér innenfor skinnegående transport i Norge. Det hele startet med jernbaneforbindelse med hovedstaden, og noen tiår senere var Fløibanen et faktum. Etter hvert fikk også byen skinnegående transport i form av trikk. Når byen igjen satser på skinnegående transport bør dette blant annet ses i lys av byens historie, og det er derfor relevant å knytte bybanen opp mot entreprenøriske byutviklingsstrategier. Bergen passer også andre karakteristikker som assosieres med urbant entreprenørskap. Reiselivsbransjen har som uttalt mål å etablere et konkurransedyktig tilbud av kongress- og konferansesentre,²⁴ en velbrukt strategi innenfor entreprenørskap. Et annet tiltak er å promotere Bergen som *kulturbyen*, også et velkjent fenomen som man finner igjen i andre europeiske byer. I en kronikk som ble skrevet på 1990-tallet tok Eide utgangspunkt i den rådende debatten om hjerneflukten fra Bergen og introduserte tolv satsingsområder for Bergen for å beholde det som i kapittel 3.5.1 ble betegnet som den kreative klassen. Hun skriver blant annet:

"Flere arkitekter og andre by-synsere har påpekt det åpenbart riktige poeng at Bergen er Norges eneste urbane by, eneste by med europeiske storbykvaliteter".

Hun begrunner dette med at *"Oslo er som kjent bare en rekke små landsbyer som har vokst sammen til en uformelig utflytende masse"*. Bergens monosentriske form ses her som en mer urban struktur enn Oslos flerkjernede byform. Hun fortsetter med å koble Bergens urbane kvaliteter opp mot tilstedeværelsen av den såkalte kreative klassen, eller *young professionals* og *senåringer* som hun kaller det:

"Og det er nettopp disse [urbane] kvalitetene som bør være lokkemiddelet for å holde på "young professionals" og senåringer med hovedfag på jakt etter de sexy jobbene. Det er nemlig svært nærliggende å anta at disse sexy menneskene også er på jakt etter ditto steder å bo og å oppholde seg".

²⁴ <http://www.visitbergen.com/no/kongress/>, lest 08.05.11

Blant punktene var en satsing på studenter, IT-arbeidere og kunstnere. I tillegg trekker hun frem bybane som et viktig element i den fremtidige utviklingen av Bergen. Hun skriver at

”Et eksempel på feil politikk, er når det nå blir stadig flere kontorarbeidsplasser i Sandsli/Kokstad-området. Bare en bybane kan redde dette området fra fremtidig sammenbrudd”.

Videre hevder hun at

”Skinnegående kollektivtransport stimulerer fortetting langs kollektivakser og knutepunkt, samtidig som det blir langt mer attraktivt å velge bort bilen litt oftere”.

I første intervjurunde med planleggere og politikere var det imidlertid ingen som nevnte begrepet urbant entreprenørskap, og få knyttet bybanen til forståelser av postmodernisme, governance og den kreative klasse. I de fire tilleggsintervjuene jeg gjennomførte senere stilte jeg konkrete spørsmål om Bergen og entreprenørisk byutvikling. Mens noen av planleggere så en klar sammenheng mellom bybane og entreprenørskap, mente Jacobsen at begrepet ikke hadde vært oppe i diskusjonen, og at han anså det som et *”påklistret og lite fruktbart begrep”*. Eide bekrefter at urbant entreprenørskap og konkurranse mellom byer ikke har vært hovedtemaet i kommunens satsing på bybane. Hun tror at

”man i begrenset grad har vært bevisst på det i prosessen for å realisere bybanen. Men når bybanen glir elegant gjennom byen, er det lettere å se det”.

Utover dette er det lite som tyder på at mine informanter har tanker om Bergen som *”entreprenørisk by”*.

Som McNeill (1998) er inne på kan regenereringsstrategier ofte bli tatt for å være resultat av urbant entreprenørskap, når de i virkeligheten er et resultat av historiske og kontekstuelle faktorer. Eide er inne på dette når hun mener at *”Frem til etter krigen var kanskje bybranner og eksplosjoner den viktigste drivkraften bak byutviklingen”*. Bybanen kan på denne måten tolkes som en løsning som er drevet frem av for eksempel fremkommelighetsproblemer i Bergen. Mye tyder imidlertid på at den også bør forstås som en entreprenørisk strategi, til tross for at politikere og planleggere ikke eksplisitt bruker dette begrepet. I delene som følger vil jeg gå gjennom empiriske funn som støtter opp under dette.

5.3.2 "Brann, Bryggen og Bybane"

På spørsmål om hvorfor Bergen satset på bybane og ikke andre typer flaggskip, svarer Eide at

"vi skal også ha operahus, dette er bare begynnelsen. Bergen er stappfull av attraksjoner, det var viktig at denne attraksjonen var annerledes, spennende og miljøvennlig. Vi trengte noe som kunne løse miljø- og transportproblemene".

AP-politiker Anna Elisa Tryti forteller at bybanen fungerer både som attraksjon og transportmiddel: *"En transportløsning med stor symbolkraft. En flagging av satsing på miljø og på urbanitet"*. SV-politiker Jacobsen knytter bybanen til en annen viktig skinnegående attraksjon i Bergen, nemlig Fløibanen. Han sier at

"i 1917/1918 bygde de Fløibanen, som åpnet Bergen fra friluftsidene. Den har blitt en magnet. Bybanen kan oppnå det samme ved å åpne byen mot sjøsiden".

Her knyttes bybanen til den abstrakte funksjonen som attraksjon, samtidig som den antas å ha et konkret byutviklingspotensiale gjennom endret bruk av byen.

Ifølge Eide har ikke buss *"like identitetsbyggende effekt"* som bane. Flere av de planleggerne jeg intervjuet påpeker at det har vært et poeng at bybanen er synlig i bybildet. Dels forklares dette med at ettersom den kjører parallelt med bilveien vil det ha en sterk visuell effekt når bilistene ser at banen suser forbi mens de selv sitter i en tilsynelatende evigvarende bilkø. Den andre årsaken er at banen i seg selv er en attraksjon. Som Eide sier: *"Jo mer synlig, desto mer identitetsbyggende"*. Potter mener også at bybanen har potensial som stedsmarkør og forklarer: *"Vi ønsker at bybanen som system skal være like gjenkjennelig for Bergen som Bryggen"*. Han sammenligner med tv-reportasjer fra Oslo, og viser til at når blåtrikken kjører forbi i bakgrunnen vet seerne at innslaget er fra Oslo, og ikke fra en hvilken som helst annen by. Jenssen håper at Bergen blir like kjent for bybanen som byen er for Bryggen og Brann. Eide hevder at bybanen tiltrekker seg både turister og bergensere.

5.3.3 "Bybanen kan være et virkemiddel for å rekonstruere byen"

Dette sier Anna Elisa Tryti. For henne og andre politikere og planleggere ser det ut til å være et viktig mål å presentere Bergen på en måte som gjør den til en storby, samtidig som de ønsker å få frem det historiske aspektet som preger mange deler av byen, og ofte gir assosiasjoner til småbyidyll. Flere av informantene mine påpeker at Bergen har blitt det de

kaller *amerikanisert*. Med dette synes de å mene at byen i stor grad preges av biler og har blitt det Eide i sin nevnte kronikk kaller ”*en upersonlig A4-by*”. En viktig strategi som har blitt brukt av politikerne i Bergen er å peke på byer med trikkesystemer som mer menneskevennlige. Tryti forklarer at ”*Bybanen blir [...] et virkemiddel for en funksjonell og estetisk forbedret by*”. Det ser ut til at urbanitet knyttes til det som ofte kjennetegner den postmoderne byen, nemlig et fokus på miljøvennlig transport, knutepunktsutvikling og flaggskip. Som Eide sier:

”[Med bybanen har] det urbane [...] kommet tilbake. Bergen er blitt mindre amerikansk og mer europeisk. Mer kulturell. Litt Paris, litt London, litt Barcelona. Litt kulere”.

Det er tydelig at trikkerenessansen i resten av Europa også har hatt sterk innvirkning på hva som blant de reisende assosieres med trikk: ”*Du får jo en litt sånn europeisk, kontinental følelse når du kjører bybane*”. Den kontinentale følelsen som denne informanten refererer til kan tolkes i retning av urbanitet. For flere av mine informanter er urbanitet og bybane knyttet tett sammen: En annen informant påpeker at ”*bybane er en mer urban løsning enn buss, litt mer storbyfeeling over det hele*”. Disse sitatene sier noe om hva slags representasjoner som knyttes til bybaner, men de sier ikke så mye om hvorvidt denne typen urbanitet oppleves som positiv eller negativ av informantene. Det kan være lett å tolke slike utsagn i positiv retning uten at dette er intensjonen. Det kan imidlertid virke som om urbanitet automatisk tolkes som noe positivt i debatten om bybanen. Dette kan belyses med et sitat fra en tredje informant, som hevder at det er

”[...] viktig for Bergen å ha bybane; en karakteristikk for en storby er et godt kollektivtilbud. Bybanen kan være dette for Bergen. Endelig har det blitt by igjen i Bergen. Bybanen er et urbant kjennetegn”.

Det er imidlertid ingen automatikk i at skinnegående transport forbindes med urbanitet. En kvinne konstaterer at hun ikke er ”*videre imponert over Oslo bare fordi de har et trikkesystem*”. En annen informant bemerker at ”*det blir jo ikke noen storby bare fordi man har en trikk*”. I tråd med flere av teoriene som ble redegjort for i kapittel 3.1 er det imidlertid viktig å innvende at det knyttes ulike representasjoner til ulike transportformer. Dette gjelder også med tanke på ulike former for skinnegående transport. At Oslo, som har et ordinært trikkesystem, ikke oppfattes som storby betyr ikke at bybanen ikke knyttes til urbanitet. To bemerkninger kan gjøres når det gjelder Oslo og urbanitet, sett med bergenske øyne: for det første består trikkestallen i Oslo både av gamle trikker og nyere trikker. De nyere trikkene har

lavgulv. Flere steder er det bygget egne traseer for trikken, mens den andre steder opererer i blandet trafikk. I tillegg omfattes alle trikker av det elektroniske billettsystemet. Dette betyr at trikken i Oslo, særlig den nyeste trikketypen, tilfredsstillende flere av kravene til bybane. Allikevel anses den ikke som bybane av mine informanter. Det andre poenget er at Oslo har T-banesystem. T-banesystemer bygges i utgangspunktet ikke i byer med under én million innbyggere, noe som gjør Oslo til den minste byen i verden med et slikt system. Til tross for tilstedeværelsen av et slikt storbyfenomen knyttes det ikke representasjoner om urbanitet til Oslos skinnegående transportsystemer blant mine informanter. Bybanen, derimot, assosieres med urbanitet av flere av mine informanter. Dette kan tyde på at begrepet bybane i seg selv er et ladet ord, og at det først og fremst er begrepet, og ikke nødvendigvis hvilken som helst form for skinnegående transport, som det knyttes slike representasjoner om urbanitet til.

5.3.4 "De var ikke så forutseende, de som kastet de gamle trikkene i Puddefjorden"

Det er imidlertid ikke kun representasjoner om urbanitet som knyttes til bybanen. Flere av de reisende forteller om sitt forhold til den gamle trikken, og sier de synes det er fint at Bergen har fått skinnegående transport igjen. En mann i 50-årene forteller om hvordan han som barn pleide å legge to-øringer i trikkeskinnene for at de skulle bli flate. Flere som ikke selv har levd lenge nok til å ha opplevd trikken på 1960-tallet ser allikevel den nostalgiske verdien en trikk har i Bergen, selv om de yngre informantene forbinder bybanen mer med (post)modernitet og urbanitet.

Når det gjelder beslutningstagerne derimot, er det lite nostalgi å spore. Jacobsen sier at

"nostalgien var viktig for å få trikken tilbake på 1970-tallet. De som er aktive i dag var knapt født da, og har derfor kjempet for bybane av andre grunner enn nostalgi".

Eide forteller imidlertid at hun *"tror folk har savnet trikken siden den ble lagt ned. Med bybanen har fortiden møtt fremtiden og gått i felles symbiose"*. Hun kobler dermed representasjoner knyttet til trikk og nostalgi opp mot bybanens (post)modernitet. Hun påpeker at det gjerne er ulike representasjoner knyttet til forskjellige former for skinnegående transport. Hun har ikke sett på Oslo som en europeisk by bare fordi den har trikk, og selv assosierer hun trikk først og fremst med trikken i Kardemomme by. For henne er

”T-bane, trikk og bybane tre forskjellige ting. T-banen er rask, men ofte trang og overfylt, og man ser lite av byen underveis, mens trikken bråker og humper og er søt. Light rail derimot er moderne, dynamisk, europeisk – den forener det beste av trikk og T-bane ”.

Hun mener at Bergen har blitt mer urban og internasjonal etter at byen har fått bybane: ”Fremtiden kom til Bergen”.

5.3.5 ”Det skjer ikke så mye i denne byen uten at BT vil det!”

Sitatet over stammer fra en informant, som mener media har spilt en viktig rolle i prosessen for å få bybane i Bergen. Representasjoner knyttet til levelige byer har hovedsaklig blitt brukt på den politiske arenaen. Blant de politikerne og planleggerne jeg har snakket med, synes det imidlertid ikke å ha vært gjort forsøk på å knytte mening til bybanen utover dette. Allikevel ser det ut til at de reisende tillegger bybanen ulike egenskaper som urbanitet, fremtidsrettethet og miljøvennlighet. Dette kan nok i stor grad forklares ved den rollen media har spilt i debatten om bybanen. Debatten har pågått i flere tiår, og informantene jeg snakket med synes å ha internalisert de ulike synspunktene som har blitt fremsatt i media.

I sin masteroppgave konkluderte Ingrid Milde (2007) at Bergens Tidende (BT) hadde drevet kampanjejournalistikk til fordel for bybanen. Arvid Strand er av samme oppfatning, og forteller at:

”BT likte ikke konklusjonen fra Gaia. Jeg og en kollega skrev en kronikk som ikke ble tatt inn. Ifølge leserombudet i avisen, som vi i et annet ærend kontaktet på et langt senere tidspunkt, burde BT tatt den inn. Journalisten bak kampanjejournalistikken forvant etter hvert fra avisen ”.²⁵

Potter, teknisk sjef for bybanen, mener imidlertid at hvordan man oppfatter BTs rolle avhenger av hvilken side man er på: ”motstanderne mener at BT har vært for positive i sin dekning av bybanesaken, mens tilhengerne synes at BT har vært balanserte”. Jacobsen innrømmer at begge bergensavisene har gått inn for bybanen. Ifølge informasjonsansvarlig ved Bybanekontoret, Jenssen, er det at mange faktorer som har bidratt til at bybanen fikk den oppslutningen den fikk, deriblant media, men at det til syvende og sist var banen selv som har vært mest utslagsgivende for den økte oppslutningen: ”Den dagen den åpnet begynte en ny æra i Bergen”.

²⁵ Intervju under feltarbeid høsten 2010.

Til tross for at entreprenørisk byutvikling kjennetegnes av et sterkt fokus på markedsføring av flaggskip, kulturarv og lignende prosjekter, har markedsføringen av bybanen hovedsakelig bestått av kampanjer om hvordan den brukes i forkant av åpningen i juni 2010. Disse har vært rent informative, og har blitt frontet av ulike kjendiser fra Bergen. Blant annet ble det laget en videofilm med Gullars og Herman Friele som demonstrerte hvordan man skulle reise med bybanen.²⁶ I tillegg ble det arrangert minikonsserter på bybanen etter åpningen. Målfrid Vik Sønstabø, markedsjef i Skyss, sier i et intervju med BT.no at: *”målet med kampanjen er ikke å få flest mulig til å reise med banen, men å vise hvordan passasjerene skal bruke den”*.²⁷ Det eneste konkrete markedsføringstiltakene er frimerker med bilde av bybanen som selges som samlerobjekter på Posten. Dette viser at den typen markedsføringskampanjer man har sett i andre land, med fokus på flaggskip og slagord, ikke har vært en viktig del av bybanesatsingen i Bergen. Som flere beslutningstagere er inne på har bybanens plass i planleggingen i Bergen endret seg over tid, og det kan set ut som den i ettertid ses klarere som en del av urbant entreprenørskap.

5.4 Oppsummering

De empiriske funnene som er gjennomgått i dette kapittelet danner grunnlaget for diskusjonen av problemstillingene i neste kapittel. Hovedfunnene fra gjennomgangen av mitt datamateriale viser at det knyttes en rekke ulike representasjoner til bybanen i Bergen. Til tross for variasjoner kan det identifiseres dominerende diskurser som synes å ha hatt påvirkning på både utredningsarbeid, beslutningstagernes avgjørelser og de reisendes oppfatning av bybanen. Som påpekt tidligere ser det ut til at samtlige informanter bruker det eksisterende kollektivtilbudet i Bergen som sammenligningsgrunnlag, og at dette påvirker deres forståelse av bybaner og bussystemer generelt. I neste kapittel bruker jeg de fortellingene mine informanter har skildret under intervjuene, og de holdningene som har kommet frem gjennom disse fortellingene, for å analysere hva slags representasjoner som knyttes til bybanen i Bergen. Jeg vil også belyse hva slags faktorer som kan ha vært medvirkende i konstruksjonen av disse representasjonene, og på den måten søke å forklare hvorfor Bergen, etter mange års debatt, til slutt satset på bybane.

²⁶ <http://www.youtube.com/watch?v=yUJh9ZxEwXc>, lastet ned 05.05.11

²⁷ <http://www.bt.no/nyheter/lokalt/Kjendiser-skal-profilere-Bybanen-1777848.html>, lest 05.05.11

6 Diskusjon: forklaringer på satsingen på bybane i Bergen

6.1 "En bybane eller trikk er mer enn kollektivtransport"

"...det handler minst like mye om urbanitet" (Eide²⁸).

De empiriske funnene som ble presentert i forrige kapittel tyder på at man primært kan identifisere to hovedrepresentasjoner som knyttes til bybaner. Den første typen dreier seg om konkrete, og til en viss grad målbare, effekter som bybaner antas å ha, mens den andre typen kan knyttes til symbolverdi, og er i langt mindre grad målbar. I de to neste delene av dette underkapittelet går jeg nærmere inn på disse to typer representasjoner.

6.1.1 Konkrete effekter

Med konkrete effekter mener jeg i denne sammenhengen antagelsen om hvordan bybaner bidrar til blant annet økt kollektivandel, renere miljø, bedre fremkommelighet og knutepunktsutvikling. Disse effektene er målbare i den grad det lar seg gjøre å beregne hvorvidt etablering av bybane har medført at flere reiser med kollektivtransport, at utslipp til luft og vann, samt trengsel på veiene, er redusert, og at antall nye bolig- og næringsutbygginger i forbindelse med traseen har økt. Som både utredningsarbeidet i forkant og kvalitetssikringsarbeidet i etterkant viser, er det imidlertid ikke alltid lett å måle slike effekter. I dette tilfellet er det også for tidlig. Debatten rundt hvorvidt Bergen burde ha satset på buss eller bane viser at det finnes ulike metoder for å beregne både kostnader og nytte ved ulike transportformer. Begrepet målbar som sådan må derfor ikke tillegges for mye vekt i denne sammenhengen. Det er imidlertid argumenter om denne typen effekter som har preget debatten om bybanen i Bergen.

Representasjoner er en måte å forstå virkeligheten på. De bygges opp av holdninger, som ifølge Festingers (1957) teori om kognitiv dissonans enten oppstår ved at man handler på en spesiell måte, eller ved at man tolker fakta på en måte som gjør at de stemmer overens med ens holdninger. I lys av Festingers teori kan man se antydninger til at beslutningstagerne i

²⁸ Sitatet er hentet fra Eides kronikk "Det gode liv i byen" som ble publisert i BT på 1990-tallet.

Bergen har hatt en positiv holdning til bybane før konsekvensutredningen forelå, og dermed tolket konklusjonene fra denne og kvalitetssikringen uten å stille kritiske spørsmål. Dette underbygges ved å se på hvordan alternativene til bybane ble utredet i disse dokumentene, samt det faktum at Johansen og Strands (2005a) kvalitetssikring av Gaias metrobussalternativ ikke har blitt tatt med i vurderingen av alternativer til bybanen. Utredningene som støtter satsing på bybane tar høyde for og inkluderer skinnefaktor i beregningene, og bruker til en viss grad denne faktoren som argument for å satse på bybane i stedet for buss. Johansen og Strand (2005a) fant derimot at metrobuss, selv når man korrigerer for en eventuell skinnefaktor på 5%, fremdeles ville vært det beste alternativet for Bergen. Debatten har dermed vært preget av to versjoner av virkeligheten, hvor beslutningstagerne ser ut til å ha valgt den versjonen som best passet deres holdninger og representasjoner knyttet til bybane.

Også de reisende synes å ha et bilde av bybaner som en effektiv løsning på transportrelaterte problemer som kø og forurensing. Flere er opptatt av forutsigbarheten en bybane kan tilby, og knytter representasjoner om effektivitet til denne formen for transport. Andre mener at bybanen i Bergen går for sakte. Dette kan tolkes i retning av at de i utgangspunktet assosierer bybaner med effektivitet, og at deres representasjoner kolliderer med opplevelsen de har av systemet i Bergen. Dette har fått noen av informantene til å bruke begreper som somletrikk, og på den måten distansere bybanen i Bergen fra bybaner generelt. Igjen kan dette knyttes opp til teorien om kognitiv dissonans; ved å endre sin beskrivelse av bybanen kan man allikevel akseptere de representasjonene man knytter til bybaner andre steder. Som beskrevet tidligere ser det ikke ut til at negative opplevelser av bybanen i Bergen overføres til bybaner generelt. Derfor må representasjonene som knyttes til bybanen i Bergen ses i en geografisk kontekst.

Også når det gjelder potensiale for byutvikling tyder de empiriske funnene på at det hovedsakelig knyttes positive representasjoner til bybaners evne til å bidra til knutepunktsutvikling. Til tross for at konsekvensutredningen konkluderer med at fortetning langs traseen kun vil føre til et lavt antall nye boliger, blir det blant beslutningstagerne lagt stor vekt på at byggingen av bybanen må kombineres med fortetning. De reisende synes imidlertid å ha et konfliktfylt forhold til fortetningsprosessen, samtidig som de forbinder etablering av bybane med utbygging. Dette knyttes opp til representasjoner om en helhetlig og miljøvennlig byutvikling, med bybanetrasé som drivkraften bak.

6.1.2 Symbolverdi

Symbolverdien som knyttes til bybaner dreier seg i all hovedsak om urbanitet og modernitet. Som gjennomgangen av de empiriske funnene viser, var dette noe som ble nevnt av både beslutningstagere og reisende. Det er interessant å bemerke at ingen av utredningsrapportene bruker slike assosiasjoner i sine argumenter for å satse på bybane. Derimot er det i media knyttet slike representasjoner til bybanen, noe blant annet Eides kronikk (se punkt 5.3.1) er et eksempel på. Ingen av de reisende begrunner imidlertid sine representasjoner med mediaoppslag. Ifølge Fraser (1994) er sosiale representasjoner også et resultat av objektifiseringsprosesser. Det er i lys av dette rimelig å anta at andre byer som oppleves som moderne og urbane, og som har bybane, har bidratt til at bybane blir ansett som en av de faktorene som gjør disse byene nettopp moderne og urbane. På denne måten overføres representasjoner om modernitet og urbanitet til bybanen i Bergen.

Det lar seg vanskelig gjøre å måle i hvilken grad slike representasjoner knyttes til bybanebyer. I lys av teorier om urbant entreprenørskap og den kreative klasse er allikevel slike representasjoner svært verdifulle for byer som ønsker å tiltrekke seg investeringer og menneskelig kapital. All den tid representasjoner former virkeligheten, er oppfattelsen av attraktive kvaliteter som modernitet og urbanitet mer avgjørende enn om byen i seg selv kan kategoriseres som urban. Man skal derfor ikke se bort fra at urbanitet og modernitet er svært viktige faktorer som bør ha innvirkning på valget av transportmidler.

6.1.3 Betydningen av sosiale representasjoner for satsing på bybane i Bergen

Hvorvidt man ønsker det eller ikke, har sosiale representasjoner stor påvirkning på hvordan man forholder seg til ulike steder, personer og fenomener. Som Moscovici (1984) beskriver er representasjoner ofte en form for iboende kunnskap, noe som gjør at man ikke nødvendigvis har et bevisst forhold til dem. De er på mange måter virkeligheten, og derfor stiller man heller ikke spørsmål ved dem. Det er derfor viktig å se diskusjonen om sosiale representasjoner og avgjørelsen om å satse på bybane i Bergen i lys av dette. Det vil si at diskusjonen i stedet for å være en kritikk av informantenes til tider ensidige entusiasme for bybane, er en identifisering av hva slags representasjoner som har vært gjeldene og hvordan de har knyttet disse til bybanen. For å få en bedre forståelse av hva slags representasjoner som knyttes til bybanen er

det nyttig å se dem i lys av representasjoner som knyttes til det mest aktuelle alternativet, nemlig buss. Dette diskuterer jeg i neste underkapittel.

6.2 ”Bybanekontoret har hatt som oppgave å realisere bybanen...”

”...ikke å utrede hva som kan være det beste kollektive transportsystemet for det fremtidige Bergen” (Johansen og Strand 2005b:1).

Johansen og Strand er blant dem som har kritisert beslutningstagerne i Bergen for å ha vært ensidige i avgjørelsen om å bygge bybane. I lys av diskusjonen om de sosiale representasjonene som knyttes til bybanen, er det tydelig at denne ensidigheten ikke nødvendigvis skyldes bevisste holdninger, men heller er en konkret oppfattelse av hva som er det beste alternativet for Bergen. Det som imidlertid er interessant i denne sammenheng er hvordan representasjoner som knyttes til bybaner skiller seg fra representasjoner som knyttes til bussystemer, særlig på områder som miljøeffekter, byutviklingspotensiale og urbanitet. Her vil jeg se nærmere på denne forskjellen.

6.2.1 Representasjoner knyttet til bussene i Bergen

En av de reisende beskrev som nevnt bussystemet i Bergen som ”svært klønete”. Denne informanten kommer fra Oslo, og det var tydelig ut fra hans beskrivelse at han brukte Oslo som sammenligningsgrunnlag for å bedømme bussene i Bergen. Svært få av bergenserne i utvalget nevnte andre ulemper ved bussystemet enn at bussene ofte kom i flokk. Dette var til gjengjeld et argument mot bussene som ble brukt av både de reisende og av beslutningstagerne når de forklarte hvorfor de mente bybane var bedre enn buss. Bussystemet i Bergen er lettere å navigere seg gjennom for en som er kjent i Bergen enn for en tilreisende. Bybanen, med sin klare rutestruktur og godt synlige trasé, fremstår dermed som et svært godt alternativ til bussystemet som har eksistert i byen. Når dette er sagt, kan det påpekes at de negative sidene ved bussystemet med enkle grep kunne reduseres, for eksempel ved å øke avgangsfrekvenser, innføre såkalte stive ruter, det vil si at bussene kjører med faste intervaller, oppføre reell avgangstid fra gjeldende bussholdeplass i stedet for å oppgi avgangstid fra startholdeplass, eventuelt sette opp sanntidstabeller, samt føre opp navn på holdeplassen på leskuret. Det er mulig at disse enkle tiltakene ikke ville gjort bussen

konkurransedyktig med en bybane, men det er grunn til å tro at det ville resultert i noe mer positive representasjoner av bussystemet og i det minste løst problemet med regularitet.

Det er imidlertid en annen viktig faktor som nevnes som svært negativ med tanke på bussene, og det er fremkommeligheten. Det er et velbrukt argument fra både reisende og planleggere at bussen står i den samme køen som bilene. Bybane, fordi den kjører i egen trasé, oppfattes dermed som mer gunstig. Det er interessant å bemerke at ingen av bussalternativene som er vurdert i utredningene har egen trasé, til tross for at dette er fullt mulig. Det er vanskelig å forstå argumentene om at en egen busstrasé ikke lar seg gjennomføre på grunn av plassmangel, mens en egen bybanetrasé er fullt mulig. En skulle tro at en trasé er en trasé, uansett om det ligger skinner i den eller ikke. Igjen må denne fremstillingen av reelle alternativer ses i lys av de representasjonene som knyttes til bybane, og til den måten bybanen, både blant de beslutningstagerne jeg har intervjuet og blant flere av de reisende, fremstilles som totalt sett bedre enn buss.

En tredje faktor som synes å påvirke synet på buss og bane er representasjonene knyttet til miljø. De aller fleste av informantene knytter i større grad representasjoner om miljøvennlighet til bybanen enn til bussene. Til tross for at utredningsarbeidet i forkant av byggingen av bybanen viste at en overgang til 40% gassbusser ville ha en bedre miljøeffekt enn bybane, bruker også beslutningstagerne argumenter om mindre forurensing når de forklarer satsingen på bybanen. Dette kan skyldes flere faktorer. Busser har tradisjonelt sett vært diesel- eller bensindrevne. Til tross for at flere av de reisende stiller spørsmål ved hvor miljøvennlig bybanen egentlig er, er det liten tvil om at uansett hvilken kilde bybanen får elektrisitet fra, vil det i alle tilfeller ikke bidra til like store lokale utslipp av forurensende partikler all den tid den går på strøm. Tatt i betraktning Bergens erfaringer med lokal forurensing, vil jeg anta at dette er et viktig argument for bybanen. Gassdrevne busser vil, i forhold til dieseldrevne busser, i mindre grad bidra til lokale utslipp. Imidlertid forutsetter rapporten kun 40% overgang til denne typen busser, det vil antageligvis si at de resterende 60% ville være dieseldrevne busser, noe som fremdeles ville føre til lokale utslipp.

Også når det gjelder utforming knyttes det ulike representasjoner til bybanen og busser. Mens bybanen oppfattes som enklere, blant annet ved at lavgulv gjør det lettere for funksjonshemmede og mennesker med barnevogn å komme seg av og på, anses bussene i Bergen som mer kronglete. Dette er et tema som hovedsakelig nevnes av de reisende. Flere skiller imidlertid mellom de gamle og de nye bussene. Mens de nye bussene har en utforming som ligner på bybanen, og dermed i større grad imøtekommer kravene til universell

utforming, påpeker flere av de reisende at de gamle bussene er langt mer komfortable å reise med. Som nevnt i kapittel 5 står dette i kontrast til begrepet om skinnfaktor, som tar utgangspunkt i at reisende opplever skinnegående transport som mer komfortabelt enn buss. Mens beslutningstagerne i stor grad støtter seg til antagelsen om at det eksisterer en skinnfaktor, er det stor variasjon blant de reisende når det gjelder hva slags representasjoner som knyttes til bybane med tanke på komfort. Flere av de reisende opplyser at de ville valgt bane fremfor buss, til tross for at de hevder at de ikke opplever en prinsipiell forskjell mellom en bybane og et BRT-system. Dette tolker jeg som at sammenligningen mellom bybane og BRT er gjort på et abstrakt nivå, det vil si et tenkt tilfelle hvor det eneste som skilte de to transportformene var hvorvidt de gikk på skinner eller ikke. I valget mellom buss eller bane tar de som nevnt tidligere utgangspunkt i bybanen og de eksisterende bussene i Bergen. Etersom dette ikke er et BRT-system, som ville hatt mange av de samme fordelene som bybanen, er det derfor naturlig at bybanen velges fremfor buss.

Det knyttes også i større grad representasjoner om byutvikling til bybanen enn til busser. I de utredningsrapportene jeg har lest er det ikke problematisert hvorvidt bybanen har større potensial for å generere bolig- og næringsutvikling langs traseen enn en buss i trasé ville hatt. Også i denne sammenheng brukes de eksisterende bussene i Bergen som referansepunkt, både blant de reisende og blant beslutningstagerne. Igjen, tatt i betraktning hvordan bussystemet fremstår, er det åpenbart at det ikke gir de samme assosiasjonene til permanentitet som det bybanen gir. I kapittel 5 refererte jeg til en informant som uttalte at ”et busskilt kan jo bare flyttes”. Sitatet viser hvordan bussholdeplasser ikke oppleves som permanente fordi det er lite fysisk infrastruktur knyttet til dem.

Det er allikevel flere grunner til at representasjonene som knyttes til busser som mindre permanente bør problematiseres. For det første, som det ble vist til i kapittel 3, oppfattes attraktive holdeplasser som mer permanente enn mindre attraktive holdeplasser. Dette betyr at opprustning av holdeplasser gjennom for eksempel standardisering og estetisering i form av nye leskur, kan gi representasjoner om busser som mer permanente. Dette fordi mange oppfatter økonomiske investeringer som tegn på forpliktelse. Med utgangspunkt i holdeplassene som er designet i Curitiba er det derfor nærliggende å anta at en busstrasé også kunne blitt oppfattet som permanent, og på den måten bidratt til byutvikling på samme måte som bybanen. For det andre bør det stilles spørsmål ved representasjonen om skinner som permanente, all den tid Bergen tidligere har hatt et trikkesystem som ble nedlagt.

Det er verdt å repetere at alle de gamle trikkene ble kastet i Puddefjorden for å unngå at Bergen noen gang fikk skinnegående transport i gatene igjen.

Når det gjelder bussens rolle i å endre bruken av byen, det vil si oppsøke nye steder eller oppfatte noen steder som nærmere enn andre, er det flere utsagn som kan tolkes i retning av en diskursiv forståelse av bane som kvalitativt annerledes enn buss. Dette gjenspeiles blant annet i utsagn om at bybanen har skylden for ungdomsbråk på Nesttun, og at Nesttun har fått en renessanse som følge av bybanen. Før gikk det direktebusser fra sentrum, og jeg vil anta at man hadde samme mulighet til å bruke området som nå. Jeg tolker derfor disse utsagnene som at det av mange blir ansett som lettere å reise med bane enn buss, og at barrierefølelsen er mindre med bybanen. Argumenter som taler til fordel for denne tolkningen er at bybanesystemet er langt mer oversiktelig gjennom sin synlighet i gatebildet enn det bussene er. Det går kun én bybane til Nesttun, og den går fra ett gitt sted i sentrum. Til sammenligning var det mange busser som gikk til Nesttun, og dersom disse hadde ulike startpunkter, ville det være vanskeligere for en som ikke var kjent i byen å finne ut hvilken buss man skulle ta fra hvilken holdeplass. På denne måten kan det oppfattes enklere å bli kjent med nye områder i byen.

Som nevnt i 6.1.2 knyttes det i stor grad representasjoner om urbanitet og modernitet til bybanen. Dette går tydelig frem av utsagn om at det har blitt by i Bergen igjen etter at bybanen kom, og at man får en storbyfølelse av å reise med bybanen. Når det gjelder buss er det ingen av informantene som direkte forteller om representasjoner om urbanitet knyttet til buss. Det nærmeste man kommer slike utsagn er en av de reisende som mener at en karakteristikk ved enhver storby er et effektivt kollektivsystem. Han legger til at bybanen kan være dette for Bergen, men utsagnet i seg selv dreier seg om et effektivt kollektivsystem, være seg bane eller BRT. Imidlertid viser denne uttalelsen at et effektivt kollektivsystem som karakteristikk for en storby for denne informanten er antatt å være bane.

Utover dette er det få henvisninger til urbanitet og busser. Et relatert tema, som til en viss grad kan knyttes til urbanitet, er image. Flere av både de reisende og beslutningstagerne ser ut til å mene at det er ”kulere” med bane enn buss. Dette knyttes både opp mot det å reise, men også opp mot hva slags image etablering av bane gir. Flere hevder at bybanen er langt mer identitetsskapende for Bergen enn det busser er. Dette kan knyttes opp mot den følelsen av urbanitet og modernitet innbyggerne får av å bo i en by med et moderne banesystem; altså fungerer bybanen som en måte å redefinere byen på. En annen måte er

gjenkjennelseeffekten, det vil si at utenforstående ser bybanen og knytter den opp mot Bergens byidentitet. Som Norges første bybaneby er det klart at bybanen har en slik effekt, nesten som en moderne form for trikken i Kardemomme by, Linje 1.

Når det gjelder hvilke representasjoner som knyttes til henholdsvis bybane og buss, tyder mitt datamateriale på at det i større grad knyttes positive representasjoner til bane enn til buss. I lys av teorien om sosiale representasjoner og hvordan disse oppstår, er det i denne sammenheng relevant å sette spørsmålsteget ved medias rolle i prosessen med å internalisere disse representasjonene hos befolkningen. Som nevnt er det viste Mildes (2007) masteroppgave at bergensavisene ikke har spilt en objektiv rolle i debatten om bybane i Bergen. Dette har avisene også selv til dels innrømmet i etterkant.²⁹ Det er dermed nærliggende å anta at medias fremstilling av fordelene ved bybane har resultert i et mer negativt syn på buss som alternativ løsning for Bergen. Dette kan tolkes som et uttrykk for det Bordieu (1996) omtaler som symbolsk makt; makthaverne får ved hjelp av media mulighet til å påvirke opinionen i befolkningen til sin fordel. I hvor stor grad dette har foregått i Bergen skal ikke diskuteres i denne studien, men det er påfallende samstemthet mellom beslutningstagere og reisende når det gjelder hva slags representasjoner som knyttes til bybanen og dens fordeler for Bergen.

6.2.2 Representasjoner knyttet til busser generelt

Det er tydelig at representasjonene som knyttes til bussene i Bergen overføres til å gjelde alle typer bussystemer. Denne prosessen kan belyses ved hjelp av teorien om sosiale representasjoner, som ifølge Fraser (1994) tar sikte på å gjøre det ukjente kjent. For de reisende i Bergen ser det ut til at bussystemet i byen brukes som referanseramme for hva slags representasjoner som knyttes til bussystemer generelt, inkludert ulike typer systemer som for eksempel BRT. Ved å ta utgangspunkt i egne erfaringer, ispedd historier fortalt av andre eller fremstilt i media, danner man seg et bilde av fordeler og ulemper ved bussystemer. Dette gjelder til en viss grad også representasjonene som knyttes til bybaner. Imidlertid ser det ut til at negative erfaringer med bybanen i Bergen ikke påvirker deres positive oppfatning av bybaner generelt. For eksempel bemerker mange av de reisende at bybanen er full, og at dette går utover komforten ved å reise med den. Allikevel er det først og fremst representasjoner knyttet til urbanitet, moderne storby og en ”europaisk” eller ”kontinental” følelse som er

²⁹ Se blant annet <http://www.bt.no/blogg/leserombudet/BT-etter-Bybanen-1892513.html>, lest 25.06.11

fremtredende når informantene forteller om hva de forbinder med bybaner generelt. Hva dette kan skyldes, skal jeg diskutere i neste underkapittel.

6.3 ”For hundre år siden gikk min bestefar fra Hjeltestad til Rådalen og tok Os-banen til byen”

”... og om noen år kan jeg gjøre det samme. Det vil si at om noen år er vi tilbake til der vi var for hundre år siden” (informant).

Dette paradokset belyser hvordan transportutviklingen i stor grad er et resultat av trender. Dagens bybane mellom sentrum og Rådalen ses som moderne, mens Os-banen som ble lagt ned i 1935 allerede da ble sett som avleggs. Til tross for at trikken, da den ble lagt ned i 1965, ble vurdert som utdatert, knyttes det representasjoner om (post)modernitet til bybanen. Det er klart fra diskusjonen tidligere i dette kapittelet at for mange bergensere er ikke bybanen kun en reinkarnasjon av gamle transportformer. I stedet er den en postmoderne trikk. I dette ligger det en rekke kvaliteter som ikke kan måle seg med trikkens kvaliteter. I de neste delene av dette underkapittelet identifiserer jeg tre slike kvaliteter som kan oppleves som særegne for Bergen og som dermed plasser bybanen i en lokal kontekst.

6.3.1 Tårer og sørgemarsj

I kapittel 2.2.1 ble det fortalt hvordan media fremstilte de siste avgangene både for Osbanen, Trikken og lokalbanen mellom sentrum og Nesttun. Det går tydelig frem at dette var transportmidler som det ble knyttet svært personlige representasjoner til. Her snakkes det om tårer og sørgemarsj, og passasjerer som følger togene på sin siste reise. Når det knyttes så sterke representasjoner til transportmidler er det klart at debattene blir heftige. Debatter om transportmidler har Bergen hatt mange av, nå senest i 2008 da eierne av Ulriksbanen ville farge vognene aluminiumsfarget. En underskriftskampanje fikk satt en stopper for dette og vognene er i dag igjen rød og gul.³⁰ Ulriksbanen er et særdeles godt eksempel på personifisering av transportmidler. Vognene er kalt opp etter Hansabrusen Perle og Bruse, og Hansa er som kjent et tradisjonsrikt bryggeri i Bergen. Fargene på vognene var et resultat av en markedsføringsavtale mellom Ulriksbanen og Hansa, og på denne måten ble to

³⁰ <http://www.ba.no/nyheter/article4299639.ece>, lest 09.06.11

tradisjonsrike bergenske institusjoner knyttet sammen.³¹ Også Fløibanens vogner har fått navn, dog er disse ikke knyttet til Bergen. Det er allikevel et eksempel på personifisering.

6.3.2 Historisk betydning

”Bergenserne er historisk sett entreprenører” fortalte en av informantene. Når man ser på den betydning nyvinninger innenfor transport har spilt for Bergen, kan man gå langt i å gi henne rett. Bergensbanen, Vestlandets eneste jernbaneforbindelse til hovedstaden, sto ferdig på begynnelsen av 1900-tallet, mens Fløibanen, Skandinavias eneste kabelbane for persontransport, åpnet i 1918. Ulriksbanen er en av fem svevebaner for persontransport i Norge. Og bybanen er første av sitt slag i landet. Men disse transportmidlene har ikke blitt vedtatt uten motstand. Som kapittel 2.2 viser, har prosessene bak både Bergensbanen, Fløibanen, Trikken og Bybanen delt befolkningen i to, med steile fronter på hver side. De siste hundre årene har det så godt som til enhver tid vært noen som kjempet for skinnegående transport til eller i Bergen. Trikken var ikke før lagt ned før debatten om investering i skinnegående transport blusset opp igjen. Noen så seg lei av dette og kastet skinner og vogner i Puddefjorden. At debatten allikevel blusset opp igjen forteller flere ting: for det første at det knyttes representasjoner til skinnegående transport som det er vanskelig å rokke ved, og for det andre at å kvitte seg med infrastruktur når en transporttrend går av moten ikke garanterer at denne transportformen ikke kommer tilbake på et senere tidspunkt.

6.3.3 Vestlandets hovedstad

Bergen kalles som kjent for Vestlandets hovedstad. På et tidspunkt var byen også Norges hovedstad. Selv om dette er mange hundre år siden kan det være et nyttig moment for å belyse det forholdet mellom Oslo og Bergen som skinner gjennom i mye av det mine informanter forteller. Forholdet til Oslo, som påvirker hvordan Bergen fremstilles, kan deles i to hovedssyn. I det ene brukes Oslo som en positiv referanseramme i forhold til Bergen, det vil si at Oslo, på linje med andre europeiske byer, brukes som et eksempel til etterfølgelse for Bergen. Det andre hovedsynet knytter ikke positive representasjoner til Oslo, og fremstiller Bergen i varierende grad som enten bedre enn Oslo eller like negativt. I det sistnevnte perspektivet ligger det et element av konkurranse mellom de to byene. De som knytter

³¹ <http://www.hansaborg.no/no/produkter/brus/hansabrus/perleogbruse/>, lest 09.06.11

positive representasjoner til Oslo trekker frem for eksempel bystrukturen. Flere av informantene opplever Oslos flerkjernede form som mer attraktiv og miljøvennlig enn Bergens kjerne-periferi struktur. Slike holdninger ser også ut til å endres over tid. For eksempel ble Oslo beskrevet som en rekke småbyer som er vokst sammen til en uformelig masse i Eides kronikk på 1990-tallet. I dag snakker hun varmt om knutepunktsutvikling og etablering av servicetilbud i nærsentra langs traseen. Dette reflekterer trendene i byutvikling generelt; som beskrevet i kapittel 3.5 har byidealene endret seg over tid. Den postmoderne byen kjennetegnes av særegne bydeler og en flerkjernet bystruktur. Eides endring i oppfatning er altså i tråd med overgangen fra teorier om den moderne til den postmoderne byen.

Andre positive representasjoner som knyttes til Oslo er blåtrikkens identitetsskapende effekt. Bergen har en rekke turistattraksjoner; de mest kjente er kanskje Bryggen, Akvariet, Torgallmenningen, Fløi- og Ulriksbanen. Potter ønsker at bybanen skal fungere like godt som gjenkjennelse for Bergen som Bryggen, og som blåtrikken er for Oslo. Sammenligningen med både Bryggen og blåtrikken er interessant, fordi disse to representerer ulike ting. Mens Bryggen er kategorisert som verdensarv og dermed et historisk viktig sted, kan blåtrikken være et symbol knyttet til både nostalgi og miljøvennlighet. Mens Bryggen er en severdighet, særegen for Bergen, er blåtrikken et fremkomstmiddel, også den særegen, men for Oslo. Den gir signaler om en storby som både tar vare på tradisjoner og tilbyr miljøvennlig transport, altså et godt eksempel på den postmoderne byen. Bybanen antas av flere av planleggerne å fungere på andre måter enn andre flaggskip og attraksjoner, nettopp fordi den er noe mer enn estetikk. Eide er også inne på dette når hun forteller at Bergen også ønsker seg operahus, men at det i denne omgang var transportbehovet som måtte prioriteres og at løsningen ifølge henne var bybane.

6.4 ”Jeg fikk en forsmak på studietur i Montpellier”

”... Vi satt på en kafé mens bybanen gikk forbi med halvmeters klaring i gågate. En absurd, men flott opplevelse” (Gunn-Vivian Eide).

I forrige delkapittel diskuterte jeg noen faktorer som synes å ha virket inn på de ulike representasjonene som knyttes til bybanen i Bergen. Det er imidlertid viktig å se på den påvirkningen utviklingen i andre byer, særlig i Europa, har hatt på de representasjonene som knyttes til bybane i Bergen.

6.4.1 Europeiske trender

Som overskriften i dette kapittelet viser, har trikkesatsingen i Europa ikke gått upåaktet hen hos beslutningstagerne i Bergen. Flere forteller om studieturer til tyske og franske byer for å lære om hvordan en bybaneby bør organiseres. Som nevnt blir det både av beslutningstagere og reisende brukt beskrivelser som europeisk og kontinental om bybanen i Bergen. Flere snakker ofte også om at man får en storbyfølelse av å reise med den. Det ser dermed ut til at byer i Europa blir sett på som mer storby enn Bergen, og av flere er bybane en viktig faktor som bidrar til denne forskjellen. Det vil si at for disse informantene er bybanen et objekt som kan endre deres oppfatning av byen; altså knytte ny mening til et sted. Gjennom redegjørelsen av stedsbegrepet i kapittel 3.5.2 ble det beskrevet hvordan sted av mange defineres som rom tillagt mening. For mange bidrar bybanen til å rekonstruere deres representasjoner av Bergen; fordi byen har fått bybane er den en ny type by; mer europeisk og kontinental.

6.4.2 BRT - en løsning for de fattige?

Mange av planleggerne forteller altså om studieturer til bybanebyer. Det er imidlertid ingen som forteller om studieturer til bussbyer. Som Arvid Strand nevner i intervjuet, finnes det flere gode eksempler på bussbyer, både i Europa og andre steder i verden. Dette ser imidlertid ikke ut til å ha nådd frem til beslutningstagerne i Bergen. Som nevnt tidligere kan det ha flere årsaker, blant annet Bergens historikk med satsing på skinnegående transport. Det kan også skyldes ubevisste representasjoner knyttet til bybaner og busser. Selv om man kan skylde på media og mennesker i maktposisjoner som trumfer gjennom sine ønsker og lykkes i å internalisere egne meninger hos en større del av befolkningen, forklarer ikke dette hvorfor representasjoner til buss fremstår som mer negative enn de til bane. Et aspekt som bør problematiseres er hvordan beslutningstageres syn på BRT kommer til uttrykk gjennom fortellinger om *Bogotá change* seminar. Som nevnt tidligere stilles det spørsmål i invitasjonen om Bergen har noe å lære av en by med et slikt rykte som Bogotá har. Denne holdningen bekreftes også av en av informantene når hun mener at målet om byutvikling er viktigere i Bergen enn i Bogotá. Det er klart at en by i Colombia på syv millioner mennesker sliter med andre sosiale og økonomiske problemer enn en by med 260 000 innbyggere i Norge. Det som imidlertid også er klart er at Bogotá blant en rekke forskere anses som et godt eksempel på at BRT er vellykket både som transportform og som redskap for byutvikling. Det er i tillegg interessant å se at de foregangslandene man leser mest om når det gjelder BRT, hovedsaklig

ligger i utviklings- eller nyindustrialiserte land som Colombia og Brasil. Dette til tross for at de fleste BRT-systemer bygges i Europa og Nord-Amerika. Ottawa blir riktignok også nevnt av mange forskere, men det virker som dette ikke er tilstrekkelig for at BRT skal bli kvitt sitt stempel som en løsning for de fattigere landene.

6.4.3 Entreprenørskap

Som nevnt tidligere i oppgaven er et de viktigste motivene bak urbant entreprenørskap ønsket om å tiltrekke seg kapital. For å gjøre dette må byene fremstå som attraktive for investeringer, og derfor også for mennesker. Uten innbyggere blir det lite investeringer. Et uttalt virkemiddel er derfor å skape attraktive boforhold, blant annet gjennom å satse på kunnskap og kultur. En rekke teoretikere anser urbane kvaliteter som attraktive, og måten bybaner blir knyttet til urbanitet på gjør denne transportformen til et egnet studieobjekt innenfor entreprenørskap. Til tross for at få av beslutningstagerne, og ingen av de reisende jeg har intervjuet, knytter bybanen til entreprenørskap, tyder fortellingene deres allikevel på en underbevisst forståelse av denne formen for byutvikling.

Over hele verden satses det på flaggskip, både estetiske og mer funksjonelle. Transportløsninger, og særlig bybaner, er en viktig del av denne satsingen. Ut fra den foregående diskusjonen ser det ut til at forskjellen mellom de representasjonene som knyttes til bane og buss har vært avgjørende for Bergens valg om å bygge bybane. Medvirkende faktorer er Bergens historiske utvikling med skinnegående transport, personifisering av transportformer og Bergens selvbilde og søken etter status og identitet. Urbant entreprenørskap dreier seg i stor grad om globale trender som tilpasses en lokal kontekst. Alle løsninger passer ikke like godt alle steder. Bergen er et godt eksempel på hvordan et globalt fenomen som bybane i aller høyeste grad plasseres i en lokal kontekst og dermed knyttes til andre fenomener i byen.

7 Konklusjon

Målet med denne oppgaven har vært å svare på følgende problemstilling:

Hva slags representasjoner knytter ulike aktører til bybanen?

Med utgangspunkt i Moscovicis (1984) teori om sosiale representasjoner, og på bakgrunn av trender og ideer i transport- og arealplanlegging og urbant entreprenørskap, har jeg forsøkt å belyse hvorfor man ønsket bybane i Bergen. For å vise at det finnes alternativer til bybane har jeg brukt BRT-systemer som sammenligningsgrunnlag. Årsaken til dette er at slike systemer av en rekke forskere blir ansett som vel så effektive og langt billigere enn bybaner. Betydningen av byutvikling og symbolverdi er imidlertid sjelden tatt med i sammenligninger av de to transportformene.

Bergen er en by med lange tradisjoner for skinnegående transport. Det er derfor ikke tilfeldig at Bergen ble valgt som case i denne oppgaven. I dette kapittelet oppsummerer jeg hovedfunnene og besvarer problemstillingene. Avslutningsvis diskuterer jeg i hvilken grad studiet av bybanen i Bergen er relevant for videre forskning, og hvorvidt resultatene kan overføres til andre case.

Den første underproblemstillingen er som følger:

Knyttes det ulike representasjoner til ulike transportformer?

Funnene i denne oppgaven bekrefter at det knyttes ulike representasjoner til ulike transportformer. Mine informanter har kun svart på forskjellen mellom buss og bane, men andre studier viser at også egne representasjoner knyttes til blant annet bil. Det er noe variasjon blant mine informanter når det gjelder representasjonene som knyttes til bane og buss. Mens noen anser buss som mer behagelig, synes andre at bybanen er et bedre alternativ, blant annet på grunn av fremkommelighet og regularitet. Det knyttes også i større grad representasjoner om urbanitet og modernitet til bane enn til buss. De som knytter slike representasjoner til bane ser ut til å mene at dette er positive karakteristikk ved bybanen. Flere bruker ord som ”kosmopolitisk”, ”storby” og ”europeisk”.

Når det gjelder representasjoner knyttet til buss, er disse først og fremst basert på personlige opplevelser av bussystemet i Bergen. De fleste bruker argumenter om dårlig fremkommelighet og regularitet, og konkluderer at dette skyldes at bussene ikke har egen trasé. På grunn av dette synes bybane å være en attraktiv løsning; den har faste avgangstider

og kjører i trasé separert fra bilene. I tillegg ses bybane som et virkemiddel for å rekonstruere byen; den blir mer urban og mer attraktiv. Et viktig poeng er at negative opplevelser med bussystemet i Bergen synes å bli overført til negative representasjoner knyttet til busser generelt. Det er mulig at dette ligger bak når BRT-systemer ikke blir ansett som en attraktiv løsning, til tross for at slike systemer deler mange av de samme egenskapene som bybaner.

Den neste underproblemstillingen er:

På hvilken måte blir bybaner assosiert med byutvikling?

De planleggerne og politikerne jeg snakket med knytter i aller høyeste grad positive representasjoner til bybaners potensial for styrt byutvikling. Det foreligger planer for fortetning langs traseen, og den flerkjernede byen som Eide kritiserte i sin kronikk ser nå ut til å bli en realitet også for Bergen. Det ser imidlertid ut til at de negative representasjonene knyttet til buss som transportmiddel også er fremtredende når det gjelder byutvikling. Det blir da hovedsakelig tatt utgangspunkt i det eksisterende bussystemet i Bergen, som for flere av informantene fremstår som lite permanent. Dette skyldes at de anser etablering av infrastruktur i form av skinner som mer forpliktende enn leskur og busskilt.

Den tredje underproblemstillingen som skal bidra til å svare på hovedproblemstillingen er som følger:

Hvordan knytter ulike aktører bybanen til ideer om urban konkurranse og entreprenørskap?

Urbant entreprenørskap synes å være et lite brukt begrep i forbindelse med bybanesatsingen. Imidlertid synes ideer om urban konkurranse, entreprenørskap og stedsprofilering å stå sterkt i underbevissthets hos flere av informantene. Både blant politikere, planleggere og reisende knyttes representasjoner om urbanitet og attraktivitet til bybanen. Et kjennetegn ved postmodernismen er kombinasjonen av nostalgi og fremtidsrettethet. Det er tydelig ut fra mine funn at Bergen ønsker å markedsføre seg ved hjelp av kulturarv og særegne karakteristikk. Historisk sett har skinnegående transport vært en viktig del av byens identitet. Måten bybane assosieres med modernitet og urbanitet på, samtidig som den også tillegges elementer av nostalgi, gjør at den passer den postmoderne ”oppskriften” på byutvikling. Til tross for at bygging av bybane i hovedsak blir forklart med argumenter om kostnader, kapasitet og kundegrunnlag, er det åpenbart at det også var ønskelig med andre effekter fra en slik satsing. Det er like åpenbart at assosiasjoner knyttet til ulike

transportformer har hatt stor innvirkning på valg av transportform, og dette har jeg ut fra mine funn tolket som en mer positiv holdning til banesystemer enn til bussystemer.

Areal- og transportplanlegging følger globale trender. Slike trender er et resultat av politiske prioriteringer, massekommunikasjon og endringer i personlige preferanser. Mens det tidligere ble ansett som mest attraktivt å bo i forstedene, er det nå bykjernen som synes å være mest ettertraktet. Dette handler både om ønsket om nærhet til funksjoner, men også om en miljødiskurs som har hatt stor betydning siden Gro Harlem Brundtland lanserte begrepet ”bærekraftig utvikling”.

Det er tydelig at vedtaket om å bygge bybane i Bergen er et resultat av slike trender. Mens trikk for 40 år siden ble ansett som utdatert, er det nå bybane som gjelder i Bergen. Og Bergen er ikke alene i denne renessansen; stadig flere byer i Europa satser på trikk og bane. Denne utviklingen er imidlertid ikke så merkelig når man ser på representasjonene som knyttes til bybane. Blant de kanskje mest positive er effektivitet, fremkommelighet og miljøvennlighet. I tillegg blir bybaner forbundet med egenskaper som storbyfølelse, kosmopolitanisme, urbanitet, nostalgi og modernitet. Dette er viktige egenskaper for byer som ønsker å fremstå som attraktive. Bergen har, ved å satse på bybane, slått to fluer i en smekk: Byen har investert i et miljøvennlig og effektivt transportsystem som også har blitt et virkemiddel for å rekonstruere byen. Satsingen på bybanen må derfor ses i en større sammenheng enn rent transportmessig; den er en strategi for en helhetlig byutvikling som både dekker et transportbehov samtidig som den kan bidra til å gjøre byen mer menneskevennlig og attraktiv, både for innbyggerne og for turister.

Representasjoner er ofte lokalt forankret og de representasjonene som knyttes til bybanen i Bergen kan ikke med enkelhet overføres til andre byer. Studien kan imidlertid belyse hvor viktig andre, og ikke nødvendigvis målbare, faktorer kan være når beslutninger tas. Som Stefanovics (2003) sammenligning av bybanebyer viser, er Bergen et godt eksempel på en typisk bybaneby. Det er derfor grunn til å tro at byer med lignende utfordringer og av samme størrelse kan se til Bergen når de velger transportløsning. Imidlertid er det grunn til å sette spørsmålsteget ved de udelte positive representasjonene som knyttes til bybaner. Det kunne vært interessant å gjøre en lignende studie av byer med BRT-systemer for å se om det i samme grad knyttes positive representasjoner til slike systemer. Det kan også være interessant å gjøre en større studie av representasjonene som knyttes til bybanen i Bergen for å undersøke hvorvidt funnene i denne studien er representative for en større del av befolkningen. En tredje interessant problemstilling er hvorvidt ulike grupper i befolkningen knytter ulike

representasjoner til bybaner. Sammenligninger kunne for eksempel gjøres mellom unge og eldre reisende, mellom byens innbyggere og turister, og mellom reisende og beslutningstagere.

8 Referanser

- Alonso, W. (1964). *Location and Land Use*. Harvard University Press. Massachusetts, USA.
- Ben-Akiva, Moshe og Takayuki Morikawa (2002). *Comparing ridership attraction of rail and bus*. *Transport Policy*, vol. 9 (s. 107-116).
- Berge, Guro og Astrid H. Amundsen (2001). *Holdninger og transportmiddelvalg – en litteraturstudie*. Transportøkonomisk institutt. Oslo.
- Bergen kommune (2009). *Strategiplan for senterområdet S15 Paradis*. Bergen kommune. Bergen.
- Bergen kommune (2008). *Strategiplan for lokalsenter S11 Wergeland*. Bergen kommune. Bergen.
- Bergen kommune (2003a). *Reguleringsbestemmelser for plan P. Bergenshus bydel*. Bergen kommune. Bergen.
- Bergen kommune (2003b). *Fortetnings- og transformasjonspotensiale i Bybanekorridoren*. Bergen kommune. Bergen.
- Bergen kommune (1999). *Bybane i Bergen. Kommunedelplan og konsekvensutredning*. Bergen kommune. Bergen.
- Bergsli, H. (2005). Entreprenørpolitikk og byutvikling – byutvikling og globale trender. I Aspen J (red.), *By og Byliv i Endring*. Scandinavian Academic Press. Oslo.
- Berry, Brian J. L. og William L. Garrison (1958). *Recent developments of the Central Place Theory*. Papers and Proceedings of the Regional Science Association, vol. IV.
- Bourdieu, Pierre (1996). *Symbolsk makt*. Pax Forlag AS. Oslo
- Buehler, Ralph, John Pucher og Uwe Kunert (2009). *Making transportation sustainable: Insights from Germany*. Metropolitan Policy Program.
- Carrière, Jean Paul og Christophe Demazière (2002). Urban planning and flagship development projects: Lessons from EXPO'98 Lisbon. *Planning Practice and Research*, vol. 17, no. 1 (s. 69-79).
- Cloke, P., I. Cook, P. Crang, M. Goodwin, J. Painter og C. Philo (2004). *Practicing Human Geography*. Sage publications.
- Cresswell, Tim (2004). *Place. A short introduction*. Blackwell Publishing Ltd. Oxford, UK.
- Eide, Gunn-Vivian (ikke dato.). Det gode liv i byen. *Bergens Tidende*.
- Farber, Steven og Antonio Paez (2009). My car, my friends and me: a preliminary analysis of automobility and social activity participation. *Journal of transport geography*, vol. 17 (s. 216-225).
- Festinger, Leon (1957). *A Theory of Cognitive Dissonance*. Evanston, Ill., USA.
- Fraser, Colin (1994). Attitudes, social representations and widespread beliefs. *Papers on social representations*, vol. 3, no. 1.
- George, A.L. og Bennett, A. (2005). *Case Studies and Theory Development in the Social Sciences*. MIT Press. Cambridge MA, USA.
- Gomez, M. V. (1998). Reflective Images: The Case of Urban Regeneration in Glasgow and Bilbao. I *International Journal of Urban and regional Research*, vol. 22, (s. 106-121).
- Hall, Peter (2002, 3. utgave). *Cities of tomorrow*. Blackwell Publishing. Oxford, UK.
- Hall, Tim og Phil Hubbard (1998). The Entrepreneurial City and the New Urban Politics. I T. Hall og P. Hubbard (eds.), *The Entrepreneurial City*. John Wiley & Sons, Toronto, Canada.
- Hanssen, Jan Usterud, Jon-Terje Bekken, Nils Fearnley og Arild H. Steen (2005). *Lettbaner – europeiske erfaringer*. Transportøkonomiske institutt. Oslo.

- Hay, Iain (2005, 2. utgave). *Qualitative research methods in human geography*. Oxford University Press. Victoria, Australia.
- Hensher, David (1999). A bus-based transitway or light rail? Continuing the saga of choice versus blind commitment. *Research in Transportation Economics*, Vol. 3, (s. 139-162).
- Hensher, David A. og William G. Waters II (1994). Light Rail and Bus priority systems: choice or blind commitment? *Road and Transport Research*, vol. 8, nr. 3.
- Hensher, David A. og Thomas F. Golob (2008). Bus Rapid Transit Systems: A comparative assessment. *Transportation*, vol. 35 (s. 501-518).
- Holden, Erling, Kristin Linnerud og Holger Schlaupitz (2009). *Transport og miljø*. Tapir Akademisk forlag.
- Holloway, Lewis og Phil Hubbard (2001). *People and place. The extraordinary geographies of everyday life*. Pearson Education Limited, Essex, England.
- Hubbard, Phil (1996). Urban design and city regeneration: Social representations of entrepreneurial landscapes. *Urban Studies*, vol. 33.
- Huang, Herman (1996). The land-use impacts of Urban rail transit systems. *Journal of planning literature*, vol. 11, no. 17.
- Jaspars, J. og C. Fraser (1984). Attitudes and social representations. I Farr, S. og S. Moscovici (eds.), *Social Representations*. Press Syndicate of the University of Cambridge. Cambridge, UK.
- Jessop, Bob. The narrative of enterprise and the enterprise of narrative. I T. Hall og P. Hubbard (eds.), *The Entrepreneurial City*. John Wiley & Sons, Toronto, Canada.
- Johansen, Kjell Werner og Arvid Strand (2005a). *Kvalitetssikring av Metrobuss planen i Bergen*. NIBR-notat 2005:113.
- Johansen, Kjell Werner og Arvid Strand (2005b). Metrobuss – et likeverdig og mye rimeligere alternativ. *Debattinnlegg i Plan*, no. 5.
- Johansen, Kjell Werner og Arvid Strand (2006). Bybanen, kollektivtrafikk i Bergen – og Stendal. *Debattinnlegg i Plan*, no. 1.
- Johnston, J. W., D. Gregory, G. Pratt og M. Watts (2000). *The dictionary of human geography*. Blackwell publishing Ltd. Oxford, UK.
- Jørgensen, Marianne Winther og Louise Phillips (1999). *Diskursanalyse som teori og metode*. Roskilde Universitetsforlag. Fredriksberg, Danmark.
- Knight, Robert L. og Lisa L. Trygg (1977). Evidence of land use impacts of rapid transit systems. *Transportation*, vol. 6 (s. 231-247).
- Kokx, Anita og Ronald van Kempen (2010). A fact is a fact but perception is reality: stakeholders' perceptions and urban policies in the process of urban restructuring. *Environment and Planning C: Government and Policy*, vol. 28 (s. 335-348).
- Kjørstad, Katrine Næss og Bård Nordheim (2007). *Rolledeling i kollektivtransporten. Om preferanser for ulike kollektive transportmidler og kjennetegn ved reisen*. Urbanet Analyse, Oslo.
- Lillebye, Einar (2011). Bytransport – Alternative transportformer. *Arkitektur N*, nr. 2.
- Litman, Todd (2007). Evaluating rail transit benefits: a comment. *Transport Policy*, vol. 14 (s. 94-97).
- Mackett, Roger L. og Marion Edwards (1998). The impact of new urban public transport systems: will the expectations be met? *Transport research A*, vol. 32, no. 4 (s. 231-245). Elsevier Publishing Ltd., UK.
- Massey, Doreen (1994). *Space, place and gender*. Polity Press/Blackwell Publishers Ltd. Cambridge, UK.
- McNeill, D. (1998). Writing the new Barcelona. I T. Hall og P. Hubbard (eds.), *The Entrepreneurial City*. John Wiley & Sons, Toronto, Canada.

- Milde, Ingrid (2008). *Bergens Tidende – en yndet medspiller og fryktet motstander. En kvalitativ analyse av Bergens Tidendes roller i bybanesaken*. Masteroppgave i medievitenskap. Universitetet i Bergen, Bergen.
- Milgram, Stanley (1984). Cities as social representations. I Farr, S. og S. Moscovici (eds.) *Social Representations*. Press Syndicate of the University of Cambridge. Cambridge, UK.
- Moscovici, Serge (1984). The phenomenon of social representations. I Farr, S. og S. Moscovici (eds.) *Social Representations*. Press Syndicate of the University of Cambridge. Cambridge, UK.
- Moscovici, Serge (1988). Notes towards a description of social representations. *European journal of social psychology*, vol. 18 (s. 211-250).
- Nerhagen, M. (2007). *Veien til byen – En sosiologisk studie av trikken som stedsmarkør*. Masteroppgave i sosiologi. Universitetet i Oslo, Oslo.
- Newman, Peter og Jeffrey Kenworthy (1989). *Cities and automobile dependence. An international sourcebook*. Gower Publishing Company Ltd. Aldershot, UK.
- Næss, Petter (1995). *Urban form and energy use for transport. A Nordic experience*. Doktor ingeniøravhandling. Norges Tekniske Høgskole (nå NTNU). Trondheim.
- Pacione, Michael (2001). *Urban geography. A global perspective*. Routledge. London, UK.
- Pagliara, Francesca og Enrica Papa (2011). Urban rail systems investments: An analysis of the impacts on property values and residents location. *Journal of Transport Geography*, vol. 19 (s. 200-211).
- Paine, Frank T. A., N. Nash, S. J. Hille og G. A. Brunner (1969). Consumer attitudes towards auto versus public transport alternatives. *Journal of applied psychology*, vol. 53, no. 6 (s. 472-480).
- Perk, Victoria og Martin Catalá (2009). *Land use impacts of bus rapid transit: Effects of BRT station proximity on property values along the Pittsburgh Martin Luther King Jr. East Busway*. National Bus Rapid Transit Institute, center for Urban Transportation Research. Tampa, FL, USA.
- Pinho, Paulo, Cecilia Silva og José Reis (2010). *How urban structure constraints sustainable mobility choices: comparison of Copenhagen and Oporto*. Working paper.
- Priemus, Hugo og Rob Konings. 2001. Light rail in urban regions: what Dutch policymakers could learn from experiences in Germany, France and Japan. *Journal of Transport geography* 9, s. 187-198.
- Rike, Kristin (2007). *Trikken, en sosial konstruksjon?* Masteroppgave i samfunnsgeografi. Universitetet i Oslo, Oslo.
- Robbins, Edward (2005). Byenes transformasjon. I Aspen J (red.), *By og Byliv i Endring*. Scandinavian Academic Press, Oslo.
- Robins, Kevin (1997). Byens fanger: Hva i all verden er en postmoderne by? I Apen, J. og J. Pløger (red.), *På sporet av byen. Lesninger av senmoderne byliv*. Spartacus Forlag, Oslo.
- Rodriguez, D. og C. Mojica (2009). Capitalization of BRT network expansion areas into prices of non-expansion areas. *Transportation Research*, vol. 43, nr. 5, s. 560-571.
- Ruud, M. E., I. Brattbakk, P. G. Røe, G. M. Vestby og L. C. Bettym (red.) (2007). *Sosiokulturelle stedsanalyser. Veileder*. Akershus Fylkeskommune.
- Røe, Per Gunnar (2002). Sosiokulturelle stedsanalyser – et supplement til de tradisjonelle stedsanalysene. *Plan*, no. 4/5.
- Scheiner, Joachim (2010). Interrelations between travel mode choice and trip distance: Trends in Germany 1976-2002. *Journal of Transport Geography*, vol. 18 (s. 75-84).
- Seale, Clive (1999). *The quality of qualitative research. Introducing qualitative methods*. Sage Publications Ltd. London, UK.
- Siemiatycki, Matti (2006a). Message in a metro: Building Urban rail infrastructure and image in Delhi, India. *International journal of urban and regional research*, vol. 30, no. 2 (s. 277-292).

- Siemiatycki, Matti (2006b). *Return to the Rails: The motivations for building a modern tramway in Bilbao, Spain*. Research paper 60, Oxford University, Centre for the environment.
- Silverman, David (2006, 3. utgave). *Interpreting qualitative data*. Sage publications Ltd. London, UK.
- Skogheim, Ragnhild og Guri Mette Vestby (2010). *Kulturarv og stedsidentitet. Kulturarvens betydning for identitetsbygging, profilering og næringsutvikling*. NIBR-rapport 2010:14.
- Stefanovic, Gradimir (2003). *Review of light rail systems in the world and analysis of comparable cities with Bergen*. HTM Consultancy, Nederland.
- Stendal, Lars Christian (2005). Bybanen i Bergen – rett pris og kapasitet for fremtiden. Debattinnlegg i *Plan*, no. 6.
- St. meld. Nr. 16 (2008-2009). *Nasjonal Transportplan 2010-2019*.
- Stradling, S., M. Carreno, T. Rye og A. Noble (2007). Passenger perceptions and ideal urban bus journey experience. *Transport policy*, vol. 14 (s. 283-292).
- Strand, A., P. Næss, A. Tennøy og C. Steinsland (2009). Gir bedre veger mindre klimagassutslipp? (Does road improvement decrease greenhouse gas emissions?) TØI rapport 1027.
- Tennøy, Aud (2010). Why we fail to reduce urban road traffic volumes: Does it matter how planners frame the problem? *Transport policy*, vol. 17 (s. 216-223).
- Thagaard, Tove (2009, 3. utgave). *Systematikk og innlevelse. En innføring i kvalitativ metode*. Fagbokforlaget, Bergen.
- Turok, Ivan (2009). The distinctive city: pitfalls in the pursuit of differential advantage. *Environment and planning A* (1-22).
- Tørset, Trude og Solveig Meland (2002). *Skinnebonus – litteraturstudium*. Sintef, Trondheim.
- Vestby, Guri Mette og Ragnhild Skogheim (2010). *Florø i fokus – sosiokulturell stedsanalyse for byutvikling og profilering*. NIBR-rapport 2010:6.
- Vestby, Guri Mette (2005). *Byers attraktivitet. Byutvikling som grunnlag for profilering og markedsføring*. Norsk institutt for by- og regionforskning. Oslo.
- Vollset, Magnus (2007). *På sporet av bybanen*. Bodoni Forlag.
- Volti, Rudi (1996). A century of automobility. *Technology and culture*, vol. 37, no. 4 (s. 663-685).
- Vågane, Liva (2007). *Short car trips in Norway: Is there a potential modal shift?* Transportøkonomisk institutt, Oslo.
- Wessel, Terje (2006). Kap. 6: Los Angeles-modellen. En postmoderne byutviklingsmodell. I Larsen, S.U. (red.), *Teori og metode i geografi* (s. 94-112). Fagbokforlaget.
- Winsvold, Eivin. (2010). *Mytenes makt*. Masteroppgave i samfunnsgeografi. Universitetet i Oslo, Oslo.
- Wright L, Hook W (2007). *Bus Rapid Transit Planning Guide*. Institute for Transportation and Development Policy. New York, USA.
- Yin, Robert K. (1994). *Case study research. Design and method*. Sage publications Inc., London, UK.

Vedlegg 1: intervjuguide reisende

FØRSTE DEL

Presentasjon av meg selv, litt om formelle sider ved intervjuet, litt om etiske sider ved intervjuet.

ANDRE DEL

Presentasjon av intervjuobjekt:

Navn, alder, sivilstatus, bosted, boligtype, arbeidssted, yrke/tittel, fastoppmøtested og tid, vanlige daglige gjøremål.

Valg av bosted:

Hvorfor har du valgt å bo der du bor (oppvekststed, samboers oppvekststed, tidligere arbeidsplass i nærheten, samboer har arbeidssted i nærheten, nærområdet er tiltrekkelige, billigere, bedre for barna)?

Tilgang til parkering, kollektivtransport, sykkelmuligheter i nærområdet?

Er dette viktig for deg? Er det andre grunner til at du valgte å bo der du bor?

Valg av arbeidssted:

Hvorfor har du valgt å arbeide der?

Tilgang til parkering, kollektivtransport, sykkelmuligheter nær arbeidsplassen?

Er dette viktig for deg? Er det andre grunner til at du valgte å arbeide der du arbeider?

Avstand mellom reisemål:

Tilgang på transportmiddel:

TREDJE DEL: ETTER BYBANEN

Valg av transportmiddel:

- Hvilket transportmiddel benytter du mellom hjem og arbeid/studiested?

- Har du endret reisevaner etter bybanen?

- Ulike spørsmål for de som kjører bil, kollektivt, sykler eller går

For de som kjører bil:

Benytter du bilen hele veien? Eventuelt hvilke transportmidler kombinerer du med? Hvor mange er i bilen? Er du sjåfør eller passasjer? Blir bilhold dekket av arbeidsgiver (gratis parkering, firmabil, dekking av bompenger, dekking av kostnader til egen bil...)? Er det situasjoner hvor du kunne latt den stå, men allikevel bruker den? Hvorfor velger du i disse tilfellene bil? Hender det at du noen ganger velger bort bilen? Hvilke faktorer gjør at du ikke velger bil i disse situasjonene (miljøhensyn, raskere med andre transportmidler, billigere med andre transportmidler)?

For de som reiser kollektivt:

Hvilke årsaker er viktigst for at du velger kollektivtransport (pris, mer lettvent, miljøhensyn, mer praktisk/raskere...)? Blir reiseutgifter dekket av arbeidsgiver? Benytter du tiden på buss til å gjøre andre ting (sove, lese avisen, spise, arbeide...)? Er det noen situasjoner hvor du velger andre transportmidler? Hvorfor velger du annerledes i disse tilfellene?

For de som benytter ikke-motorisert transport:

Hvilke årsaker er viktigst for at du velger kollektivtransport (pris, mer lettvent, miljøhensyn, mer praktisk/raskere, mosjon...)? Ble utgifter til transportmiddel dekket av arbeidsgiver (sykkel)? Er det noen situasjoner hvor du velger andre transportmidler? Hvorfor velger du annerledes i disse tilfellene?

For alle:

- Gjør du vanligvis ærend på vei hjem?

- Reiser du vanligvis i rushtiden eller tenom mellom hjem og arbeid/studiested?

- I hvilke situasjoner velger du de ulike reisemidlene (inkludert gange)?

- Hva er fordelene/ulempene ved ditt valg av transportmiddel (kort reisetid, ventetid, tidsbruk, forsinkelser, overgangsmuligheter/rask overgang uten lange avstander, utrygghet, dårlig tilbud, høy pris, behagelig/ubehagelig, handicap, image, varetransport, følging/henting, avstand, komfort, pris, mosjon, endrede kjøreforhold etter bybanen ble satt i gang, endret kollektivtilbud etter at bybanen ble satt i gang, sosialt/ta følge med noen/få sitte på med noen...)?

Bybanens betydning:

- Hva synes du nå om bybanen?

- Har den endret dine reiseforhold?

- Er dette positivt eller negativt? Hvorfor det? (forsinkelser før og nå, raskere reisevei før eller nå, mer effektiv utnyttelse av reisetid før eller nå, endringer i busstilbudet, flere bytter mellom transportmidler, raskere med buss enn bane/omvendt, lengre avstand til holdeplass, mer plass på veien til biler = mindre kø, færre avganger med buss enn bane/omvendt...).

- Har du endret dine reisevaner på grunn av bybanen? Hvordan?

- Hvordan er det nå å komme seg til sentrum?

- Hvordan er det nå å komme seg andre steder?
- Hvordan oppfatter du billettsystemet?
- Har dette innvirkning på din holdning? Hvordan?
- Hvilke andre effekter har den hatt (eiendomspriser, mer bilkjøring, mindre bilkjøring, bedre tettstedsutvikling langs traseen)?
- Har bybanen forandret ditt syn på kollektivtransport? Hvorfor/ Hvorfor ikke?
- Hva forbinder du med bybaner generelt?
- Ser du noen fordeler med at Bergen har fått bybane?
- Ser du noen ulemper med at Bergen har fått bybane?
- Hva er det viktigste argumentet for eller mot bybane for deg? (trendy, miljøvennlig, effektivt, kosmopolitisk...kostbart, symbolsk...)
- Ville en bybuss hatt samme innvirkning på ditt valg av transportmiddel som bybanen har hatt?
- Ville en bybuss hatt samme innvirkning på ditt syn på kollektivtransport som bybanen har hatt?
- Ville metrobuss eller høystandardbuss hatt samme innvirkning på ditt valg av transportmiddel som bybanen har hatt samme innvirkning på ditt valg av transportmiddel som bybanen har hatt?
- Ville en metrobuss eller høystandardbuss hatt samme innvirkning på ditt syn på kollektivtransport som bybanen har hatt?
- Hvilke andre faktorer har innvirkning på ditt valg (tidspress, værforhold, personlig økonomi, restriktive tiltak, annet)?
- Hvilke andre faktorer har innvirkning på ditt valg (tidspress, værforhold, personlig økonomi, restriktive tiltak, annet)?
- Hva tenker du om de fremtidige planene om forlengelse av bybanen?
- Er miljøhensyn en viktig faktor for deg?
- Har dette endret seg fra før bybanen ble satt i gang?

FJERDE DEL: FØR BYBANEN

FEMTE DEL

Avslutning

Vedlegg 2: intervjuguide planleggere og politikere

1: Hva er din rolle i planlegging av Bergen?

2: Hva er din rolle i prosessen rundt bybanen?

BYBANE:

3: Kan du fortelle litt om historikken bak Bergen som trikkeby?

4: De siste ti årene har man sett en såkalt trikkerenessanse i hele Europa, hva tror du dette skyldes?

5: Hva er bakgrunnen til at Bergen igjen nå har fått skinnegående transport?

6: Det var også utredet andre alternativer, som i noen tilfeller også var billigere og like effektive, hvorfor ble allikevel bybane valgt?

7: Har bybane/skinnegående transport en egen symbolverdi? Hva skiller bybane fra buss?

8: Hva assosierer du med bybane/trikk?

9: Hva betyr bybanen for Bergen?

10: Bidrar bybanen til stedsbygging?

11: Å gi Bergen en ny attraksjon er en av visjonene for bybanen, er den et bevisst moment i stedsmarkedsføring?

BY- OG STEDSUTVIKLING:

12: Hvorfor ble traseen lagt der den er lagt i dag?

13: Hvorfor er ikke for eksempel Åsane prioritert?

13: Hva er årsaken til at den går til byparken og ikke stopper ved bystasjonen?

14: Er det et poeng at bybanen skal være synlig også i sentrum?

15: Hvorfor ble det satset på bybanen som flaggskip (og ikke andre symbolbygg osv).

16: Er miljøhensyn en viktig del av begrunnelsen?

MENINGSDANNELSE:

17: Hvordan har prosessen rundt bybanen vært?

18: Mange har hatt en mening om bybanen og prosessen rundt etableringen av denne. Hvilke aktører mener du har hatt størst innvirkning på resultatet?

19: Hvilke aktører mener du har hatt størst innvirkning på folk flest sin mening?

20: Hvordan har bybanen blitt markedsført?

21: Hva slags symbolikk har blitt brukt? Hva har man ønsket å fokusere på i forhold til positive sider ved bybanen?

ANNET:

22: Noe mer du ønsker å legge til? Understreke? -Hvem andre bør jeg snakke med?

Tilleggsspørsmål planleggere

Urban konkurranse:

- Er Bergen med i en urban konkurranse om å tiltrekke seg investeringer/turister/innbyggere?

- Er bybanen evt. et ledd for å hevde seg i denne konkurransen?

- Er bybanen et flaggskip eller en transportløsning? På hvilken måte?

- Har du noen formening om det å satse på for eksempel kulturinstitusjoner som en strategi for byutvikling kontra å satse på transportløsninger?

Urban politikk:

- Hva slags rolle har lokale myndigheter spilt i forhold til uavhengige organisasjoner og offentlig-privat samarbeid?

- Hvem planlegges byen for (for eksempel beboere, turister, mennesker man ønsker å tiltrekke seg, bedrifter man ønsker å tiltrekke seg, etc.)?

Urbant entreprenørskap:

- Hvordan forstår du begrepet "urbant entreprenørskap"?

- Er det byen eller planleggerne/polikerne som eventuelt er entreprenører?

- Hvordan gir entreprenørskap seg utslag i byutvikling?

- Er Bergen en entreprenørisk by?

Bybane:

- Hvorfor er det viktig at Bergen får bybane?

- Mange studier viser at store flaggshipsprosjekter ikke har samme effekt som de er ment å ha, også transportløsninger som bane og metro, hva tenker du om dette?

- Hva slags markedsføring har blitt brukt, og hvem er den rette mot (for eksempel beboere eller turister)?

