

# "Å reise – det er å leve"

## Flyplassen – møteplass ved tusenårsskiftet

INGER SMIDT OLSEN



Jærmuseet har deltatt i samtidsdokumentasjonsprosjektet "Dokument 2000" der flere av musea i landet sette fokus på ulike sider av livet og kvarldagen i Norge ved overgangen frå eitt årtusen til eit nytt. Med utgangspunkt i arbeidet ved Flyhistorisk Museum Sola deltok Jærmuseet innanfor temaet "Møteplass/offentleg rom" med prosjektet "Flyplassen – møteplass ved tusenårsskiftet". Det er ikkje dei ulike arbeidsoppgåvene på flyplassane, men dei flyktige møta mellom publikum og dei som arbeider her som er utgangspunktet for Dokument 2000-prosjektet: "Flyplassen – møteplass ved tusenårsskiftet". I denne artikkelen blir det servert "snakebitar" frå prosjektet.

Artikkelen er omarbeidd frå bidraget til Dokument 2000 si artikkelsamling.

### Folk i farten

Ved overgangen frå eitt tusenår til det neste er *mobilitetten* noko som pregar menneska i vår del av verda. Vi lever i ei tid med mange reisande menneske. Vi reiser både fordi vi *må* og fordi vi har *lyst*; på arbeids-, fri-tids-, ferie- og opplevingsreiser. Framkomstmidla er mange og ulike, vi reiser både til lands, til sjøs og *i lufta med fly*. H.C. Andersens ord "Å reise – det er å leve" er like aktuelle i dag som for meir enn 100 år sidan.

Første del av 1900-talet var framleis luftfartens barndom. Århundret var også tida for dei kjende pionerflygingene. Brørne Wright foretok verdas første dokumenterte flytur i eit fly med motor i 1903, norske Tryggve Gran kryssa Nordsjøen frå Skottland til Jæren

Ankomsthallen på Sola i november 2001. Lystavla med oversikt over ankomster og folk som ventar er eit vanleg syn på ein flyplass.  
Foto: Inger Smidt Olsen, Jærmuseet

i 1914, og Charles Lindbergh kryssa Atlanterhavet frå USA til Europa i 1927. I løpet av hundreåret utvikla flyet seg frå å vera eit meir eller mindre hasardiøst framkomstmiddel for våghalsar og eventyrarar, via eit eksklusivt og dyrt framkomstmiddel for dei færraste til å bli eit viktig transportmiddel som pregar folks reisevaner ved hundreårs- og tusenårsskiftet, både i Norge og elles i verda. Med fly er det mogeleg å flytta seg over store avstandar på kort tid. I år 2000 var det 27,3 mill. passasjerar som reiste med fly i Norge.

Store og små flyplassar er pulserande møteplassar med reisande som passerer og møter både andre reisande og nokre av dei som har flyplassen som arbeidsplass. Stemninga på ein flyplass kan gi assosiasjonar til livet kring ei maurtue: nokon går raskt og målmedvite som flittige maur, nokre står i ro, åleine eller i grupper, andre ser litt forvirra ut, veit ikkje heilt



Semptemberfredag kl. 15.30 på Stavanger lufthavn Sola med bagageinnsjekking og dataskjermar.  
Foto: Inger Smidt Olsen, Jærmuseet

kor dei skal hen. Livet inne i maurtua eller bak publikumssonene på flyplassen, er utanfor det offentlege rommet, der vi får tilgjenge.

### På flyplassen

Språket vårt avslører at skipsfarten med dei store passasjerskipa var eit førebilete for passasjertransporten med fly. Vi finn lufthamna på bakken og kapteinene som loser flyet trygt i hamn. Også i uniformsbruken og land-

gangen eller flytrappa kan vi sjå parallellear. Pregar denne arva luftfarten?

Er det noko spesielt med stemninga eller atmosfæren på ein flyplass? Er det stor skilnad på ein stor og ein mindre flyplass eller er det likskapen som dominerer? Er det kanskje ein slags felles "flyplasskultur" der likskapane er meir framtredande enn skilnadene?

For å studera desse spørsmåla, blei løysinga å sjå nærrare på ein stor og ein mindre flyplass i Norge. To

slike flyplassar finst i Rogaland. Stavanger Lufthavn Sola representerer den store flyplassen og Haugesund Lufthavn Karmøy er mindre. Ved å vera på flyplassane på ulike vekedagar og til ulike tider på dagen skulle det vera mogeleg å kunna finna variasjonar og koma i kontakt med ulike grupper flyplassbrukarar, slik som t.d. dei som reiser med

- Morgan- og ettermiddagsflyet (forretningsreisande til og frå Oslo og andre byer)
- "Weekend"-flyet fredag kveld og søndag (vekependlarar, studentar m.m.)
- "Ferieflyet" (sommar- og charterreisande)
- "Familieflyet" (dei som reiser heim til jul, påske m.m.)

Det blei mange turar med kamera og notatblokk til dei to flyplassane, på ulike vekedagar, ulike tidspunkt og ulike årstider.

Er der skilnader mellom ulike kategoriar flyreisande eller er skilnadene meir individuelle? Vil dei ulike gruppene ha ulik oppleving av flyplassen? Vil same person oppleva flyplassen annleis ein måndag morgen enn på veg mot feriemålet om sommaren? Dette var aktuelle problemstillingar ved oppstarten av prosjektet.

### Stavanger lufthavn Sola

er den store regionale flyplassen i fylket, med størst trafikk, både innanlands og utanlands. Flyplassen ligg 11 km utafor Stavanger, Norges "oljehovudstad". Både frå Stavanger og Sandnes går det flybuss til Sola.

Sola er den eldste sivile flyplassen i landet og blei opna i 1937, to år før Fornebu. Då tyskarane erobra fly-

plassen 9. april 1940 førte det med seg ei kraftig utviding og utbygging i krigsåra. Etter opninga av flyplassen har det vore både bølgedalar og -toppar i aktiviteten på Sola, men frå eit beskjedent passasjertal i 1937 har trafikken auka til 2.700.000 i år 2000.

Flyplassen på Sola fekk nytt terminal- og ekspedisjonsbygg i 1987, teikna av Aros A/S Arkitekter i Sandnes. Arkitektane måtte tenka på lange dagar med mange aktivitetar, sikkerhetssoner, rushtrafikk og høgt servicenivå under planlegginga av bygget. Dei la vekt på å få ei oversiktleg planløysing som skulle gjera det lett for reisande å orientera seg. Ekspedisjonshall og ankomsthall ligg på same plan på bakkenivå i lyse og luftige rom.

Sola fekk det første terminalbygget i landet med passasjerbruer ut til flya. I 1987 var dette eit moderne og velutstyrt bygg, med m.a. heilautomatisk datastyrt bagasjesorteringsanlegg og ny teknologi for å få flya inn til bruene (inndokking). I terminalbygget finn vi vanlege flyplassfunksjonar med avgangs- og ankomsthall for innland og utland, innsjekkingsskranker, bagasjehandteringsområde, skranker og kontor for flyselskapa, tollvesen og politi. Andre viktige funksjonar er bank, butikkar, restaurant, kafè, kiosk, speleautomatar, bilutleige, bagasjeoppbevaring, informasjon, tekniske rom, møterom m.m.

Luftfartsverket (frå 01.01.03 Avinor) eig og har ansvar for drift og vedlikehald av flyplassane på stamrute- og regionrutenettet i Norge, det gjeld også "våre" to flyplassar. Ved bygging av eit terminalbygg på ein flyplass er det bestemte krav og funksjonar som må fyllast. Lover og regelverk set rammer for arkitek-



Nokon står i ro, andre hastar avgarde. Frå ekspedisjonshallen på Sola med billettkontora rett fram i bildet og bagasjeinnsjekking til venstre. Skjermbrøtt og ny kontroll ved innsjekkinga er kome på plass etter 11. sept. 2001. Foto: Inger Smidt Olsen, Jærmuseet

tane sitt arbeid.

Ekspedisjonshallen har billettkontora og bagasjeinnsjekking som dei viktigaste funksjonane som møter den reisande med ein gong han eller ho kjem inn i hallen. Avgangshallane ligg i 2. etasje og har gangbruer ut til flya. Her er andre byggematerialar og fargar tekne i bruk; olja tregolv og sterkare fargar blir brukt for å skapa ein triveleg atmosfære der folk oppheld seg når dei ventar på flya. Dei skal kunna slappa av her når dei



Terminalbygget på Haugesund lufthavn Karmøy er eit langt, lågt bygg.  
Foto: Inger Smidt Olsen, Jærmuseet

fleire av luftforsvaret sine skvadronar vore stasjonerte på Sola. Ved tusenårsskiftet finn vi redningsskvadronen 330 med Sea King redningshelikopter stasjonert her.

#### Haugesund lufthavn Karmøy

er den "lille" stamruteflyplassen som ligg 15 km sør for Haugesund i Karmøy kommune. Det går flybuss mellom Haugesund og flyplassen. Lokale næringslivsinteresser arbeidde sterkt for denne flyplassen som blei opna i 1975. Dei første åra var trafikken beskjeden

men auka jamt utover mot slutten på 1980-talet. Då var det utbygging på Kårstø, regelmessige Sydenflygingar og godt samband med Stavanger og Bergen. Etterkvart blei terminalbygget så trangt at det var naudsynt med ei utviding. Påbygget som i fleire år var ein rein utanlandsterminal stod ferdig i 1988, eitt år etter terminalbygget på Sola. Samstundes kom ein nedgang i næringslivet, det råka trafikken på flyplassen sterkt. Frå midten på 1990-talet og fram til 1999 var det på nyt ei jamn auke til nesten 450.000 reisande. I 1999 blei



Frå terminalbygget på Haugesund lufthavn er det lett å følgja med flytrafikken. Mor og barn ser etter flyet frå Bergen som far og mann kjem heim med. Foto: Inger Smidt Olsen, Jærmuseet



det investert i utvida oppstillingsplass for fly, utviding av terminalen samt større parkeringskapasitet for bilar.

Terminalbygget er eit langt smalt bygg med dei fleste basisfunksjonane samla på bakkenivå. Frå veg og parkeringsplass er det to inngangs-/utgangsdører nær kvarandre. Den eine døra fører rett på ankomsthall og transportband. I korridoren mot avgangshallen finn vi bilutleie, restaurant/kafé, kiosk, billettkontor for Braathens, SAS og Coast Air, minibank og speleautomater. Her er 5 utgangar (gater) og ombordstiging frå bakkenivå. Andre etasje innehold kontor for Luftfartsverket og flyselskapa Braathens og SAS. Coast Air har base og held til i eit eige bygg ved sidan av.

Terminalbygget er mindre enn terminalbygget på

Sola og avstanden mellom dei ulike funksjonane/tenestene er mykje kortare. Frå avgangshallen kan publikum følgja med på både landingar og ombordstigingar. På Sola er utsynet til flya blitt kraftig redusert for publikum etter 11. sept. 2001. Skjerpa kontroll etter terroråtaka i USA fører til at ein no må visa biletten og passera sikkerhetssjekk for å koma inn i avgangshallen.

Terminalbygget i Haugesund er teikna av arkitektfirmaet Grieg i Bergen. Dei har også vore med ved seinare tilpassingar og endringar.

#### Ute i "felten" på Stavanger lufthavn Sola

Søndag 26. mars 2000 var forfattaren sin første

"arbeidsdag" på flyplassen etter at alle formalitetane var ordna. Frå denne dagen var ho i og rundt terminalbygget seint og tidleg på ulike dagar for å vera "følge på veggen", sjå på det som skjedde i publikumssonene på flyplassen og prata både med dei som arbeidde der, og publikum.

#### Dagboksnotata gir inntrykk frå dette arbeidet:

Søndag 26.03.00:

*Fullt i ankomsthall av folk som venta på reisande og reisande som venta på bagasje. Kort tid etter nesten tom ankomsthall. Observasjon ved gate 18 kl. 20.30 (før fly til Oslo kl. 21). Vel 20 personar sit eller står og ventar, les, pratar eller ser på "livet". Mange med baggar, trillekoffertar, nokre vernepliktige i uniform. Alle aldersgrupper, uformelle antrekk.*

*Kl. 20.48: Veldigfullt, folk både sit og står og ventar på ombordstiging. Ombordstiginga tok til kl. 20.50. Unge kjærastepar, avskilsscener. Far og son? Sonen reiste med flyet".*

Tankane etter denne første dagen i felten var mange: Det første som slo meg, var kor annleis det var å vera på flyplassen utan dei vanlege ærenda. Det var mykje eg la merke til i den nye observatørrolla som eg ikkje hadde tenkt på eller lagt merke til når eg sjølv var her som reisande eller for å henta andre. Med observatøren sine brillar ser ein både tilsette og publikum med ein viss avstand, noko som kan gje nye perspektiv. Kor fort stemninga kan skifta frå hektisk aktivitet med mykje folk og tilsynelatande kaos til nesten heilt stilt og folketomt, var påfallande. Eg merka meg også lydbildet på

ei anna måte; store rom som ga gjenklang til det som blei sagt over høgtalaranlegget, samtaler og stemmer med ulike dialektar, lyden av skritt og trillekoffertar over golva. Uniformskledde tilsette, både flygarar og kabinpersonale på veg gjennom rommet og uniforms-kledd personell bak skrankane. Skjermene med oversikt over ankomstar og avgangar, ulike informasjonsskilt og transportbandet for bagasje, fekk meg også til å tenka: "dette høyrer heime på ein flyplass". På eit vis kjente eg at både omgjevnader og det som skjedde fortalte meg at eg var på ein flyplass.

#### I feltdagboka tysdag 04.04.00 står det:

*Eg hadde avtale med 1. assistent i Braathens innsjekksskranke nr. 1. Ho rakk så vidt å veksle nokre få ord og følgja meg bort til billettkontoret for ein presentasjon før det blei så travelt at ho måtte tilbake til innsjekksskranken. Seinare ble det endå meir travelt og ingen sjansar til å fortsetja samtal den dagen.*

Kontrolløren (ein slags arbeidsformann) på Braathens billettkontor er den som har fast plass i skranken. Dei andre roterer på arbeidsoppgåvane. Frå samtalene med ho gjorde eg desse notata:

*Dei som reiser minst spør mest, om alt mulig. Arbeidet er veldig variert, du møter mange ulike menneske, noen vanskelege (har stått opp med feil fot først), andre veldig hyggelege og pratsomme som du blir fort kjend med. Deter gjerne folk som reiser mykje og pratar om barn, barnebarn, osb. Periodar med mykje forseinkingar og klager kan vera slitsomme, slik som etter opninga av Gardermoen. Då var det så mykje klaging*



Frå Sola. Typisk flyplass: trillekoffertar, uniformskledde folk, skilt og klokke. Luftig arkitektur med ribbeverk i taket som kan minna om flykonstruksjonar. Dette finn vi att på fleire flyplassar.

Foto: Inger Smidt Olsen, Jærmuseet

*og sinte folk at mange tok til tårene. I tillegg fekk dei også kommentarar på fritida. Hvis dei får kjeft av folk som meiner dei kansellerer med vilje, at dei må ha kontroll med tåke, snø, osb, er det ofte andre reisande som synest synd på dei og kjem med positive kommentarar! Skulle gjerne hatt ei billettluke der folk får litt betre tid!*

Eg stoppa også i Braathens Ankomstservice, der passasjerane vendar seg når dei t.d. saknar bagasje, har spørsmål eller er misnøgde med noko. Begge dei eg snakka med likte denne arbeidsplassen sjølv om passasjerane i utgangspunktet er misnøgde når dei tek kon-

takt. Nokre passasjerar oppfører seg som "kongar" eller "drittsekkar" med ein gong dei kjem inn på flyplassen.

Kan dette ha samanheng med mytar kring flyging og status og posisjon som tidlegare var knytta til flyreiser, undrar dei? Flyselskapa er delvis skuld i dette sjølv, i starten blei passasjerane henta i drosje, det var fin servering og flotte salongar ombord. Frå år 2000 var det ein bevisst ny politikk i Braathens å få selskapet meir folkeleg, "Det er alminneleg at folk flest reiser med fly".

Fredag 08.09.00 snakka eg med ei av dei tilsette på

SAS sitt billettkontor ca. kl. 15. Ho kommenterte at dette var ein usedvanleg roleg fredag. Ho trivst med arbeidet sjølv om det kan vera stress og mas med kansellerete fly, passasjerar som har gløymt billettane og kjefter, osb. Du må lika travelhet og støy for å trivst på ein slik arbeidsplass, og det gjer tydelegvis mange. På avdelinga hennar er det fleire som har arbeidd i mange år, det er stabil arbeidskraft med lang ansiennitet. Samtalene med dei tilsette i Braathens og SAS sine billettkontor blei stadig avbrotne av passasjerar som kom. Heller ikkje i rolege periodar på dagen var det stilt særleg lenge. Dette såg ut til å vera ein rein kvinnearbeidsplass, det blei på det nærmeste stadfesta seinare. Av dei eg snakka med var også mange vaksne damer mellom 40 og 50 år som hadde arbeidd her lenge. Den stabile arbeidskrahta ble også kommentert av dei sjølv.

#### Rapport frå dagboka fredag 08.09.00

Ankomst kl. 14, gjekk først for å henta eigen flybillett. Det var stilt og roleg med berre 3 stk. framom i køen denne fredagen.

Omlag kl. 15.30 observerte eg aukande travelhet i ekspedisjonshall og avgangshall og kø framfor sikkerhetssjekk ved utanlandsavgang. Etter eit kvarter var køen over, folk kom i nye småpuljer og nye køar danna seg innimellom.

Torsdag 16.08.01 kom eg til flyplassen kl. 9.45. Det var disig og lummert sommarver.

#### Frå feltdagboka les eg:

Kvinne på benk ved gate 18, las i eit vekeblad og åt is



Kontrastar mellom rikhaldige serveringsbrett i ein gammal SAS-brosyre og "matpakka" i år 2000.  
Foto:  
Inger Smidt Olsen,  
Jærmuseet





Kø framfor sikkerhetssjekk på Sola.  
Foto: Inger Smidt Olsen, Jærmuseet

då eg kom bort. Sjukepleiar, 25 år; ventar på fly til Værnes. Skal vidare til bryllaup i Steinkjer, retur via Oslo søndag og vidare til Stavanger tysdag. Ho reiser mykje med fly innanlands, til Oslo, Bergen, Steinkjer, for å besøka familie og vene – reiser ikkje i jobbsamanheng. I sommar har ho vore på Sola mest kvar veke, anten for å reisa sjølv eller ta imot folk som kjem på besøk. Ho reiser ein del med ungdomsbillett, denne dagen nyttar ho bonuspoeng. Synest det er kjekt å vera på flyplassar, koseleg f.eks. bare å sitja og sjå på folk. Du ser folk som reiser og kjem, gjensynsglede, osb. Å reisa med fly gir oss muligheter til større nettverk, oppleva kulturforskjeller, andre land m.m.

I samtalane med publikum i ankomst- og avgangs-

hall kom det fram fleire kommentarar om flyplassen:

- får reiselyst og feriefølelse på flyplassen. Det hender vi tar ein tur til flyplassen bare for å få denne følelsen, suge inn atmosfæren. Blir meir gira på ferie på ein flyplass enn ein båtterminal. (Kvinne 22 år)
- skal du reisa til Oslo er det meir kvardagsleg og trivelst enn å reisa til Syden. Grinete ungar og stressa passasjerar er typisk flyplass. På flyplassen kan du tilfeldigvis møta folk du kjenner frå før, som du ikkje har sett på lenge (Kvinne 37 år)
- store flyplassar er meir stressande enn små, ein må passa meir på for å finna fram. Det er meir profft og faste rutinar på ein flyplass enn t.d. ferjeterminal.

Flyplassar har tårn og bygningar rundt som er meir eller mindre like (Mann 70 år)

- flyplassar er travlare enn jernbane, busstasjonar og ferjeterminalar. Opplysningsskjermar og bagasjetraller er typisk flyplass. På flyplassane ser du folk som kjem og går; spente og forventningsfulle (Kvinne 19 år)-Greit å reisa med fly. Anna atmosfære på flyplassane enn andre stader, veit ikkje heilt kvifor. Alt er mykje dyrare. Bagasjetraller er typisk. (Mann 22 år)

- Kjekkare på flyplassar enn jernbanestasjonar. Litt forventning i forhold til flyreise. Typisk flyplass: parkometer som er altfor dyre! (Kvinne 20 år)

- Folk på flyplassen er meir vant til å reisa enn dei på jernbanestasjonen, det er meir formelt på flyplassen. (Kvinne 23 år)

- Typisk flyplass: Mange travle folk! (Kvinne 23 år)

- Uniformer er typisk, kjenner ikkje att folk i vanlege klede (Kvinne 30 år)

- "Når folk går inn på flyplassen går rullegardinene ned, då kan dei oppføra seg og behandla folk heilt annleis enn elles. (Mann 35 år)

- Mindre flyplassar er meir intime enn dei store. (Kvinne 65 år)

- På mindre flyplassar forsvinn livet meir mellom ankomster og avgangar: (Mann 26 år)

- Det er mykje likt mellom flyplassar, det er mest størselsen som skil dei. (Mann 19 år)

Måndag 19.11.01 var også ein roleg morgen i ekspedisjons- og ankomsthallen. Eg var på flyplassen kl. 08.25 før flyet frå Oslo landa og aktivitetene aukte. Som vanleg noterte eg observasjonar og tankar i dagboka:

Dei fleste gjekk rett frå ankomsthallen og ut. Blant passasjerane var mange "menn med frakk, stresskoffert og trillekoffert". Noen stod også og venta ved bagasjeband, aktivitet heile tida, folk som går raskt og målbevisst, forskjellig personell med mobiltelefonar, utstyr m.m. Også reisande på veg opp og ned trapper med mykje eller lite bagasje.

Onsdag 19.12. og fredag 28.12.01 (4. juledag) var eg på Sola for å fanga opp stemning og reiseaktivitet i samband med julehelga. Det verka umiddelbart travelt og folksamt begge dagane, med køar både ved bagasjeinnsjekk, i ankomsthall og ved sikkerhetskontrollen i 2. etasje. Det var mykje folk med bagasje, eit variert publikum i ulike aldrar, både i "fine" reiseklede og i sport-/fritidsklede. Flyplassen var julepynta med dekorasjonar og juletre.

#### I dagboka 19.12. skriv eg:

Mange ventande i ankomsthall. Stor spreiing i alder, både unge studentar/skuleelevar, vaksne/middelaldrande og eldre menneske. Mange med bagasje, koffertar og baggar. Fleire grupper, folk som står og venter i lag og folk som kjem eller går saman. Fleire gjensynsscener i ankomsthallen. Litt travlare publikum enn til vanleg? Nokre med rask målbevisst gange, andre ruslar rundt og kikker. Søkande blikk på toppen av trappa. Er det nokon som møter meg? Andre smiler og vinker til dei som står nede i ankomshallen og venter.



Stemmingsbilde frå Sola: Sydenturisten kjem glad heim i kortbuksa i november mens ein annan ser på klokka og hastar inn i terminalbygget. Flybussane står klare til å ta nye passasjerar heim frå flyplassen.  
Foto: Inger Smidt Olsen, Jærmuseet



Nokre ordner eller leiter etter ting i bagasjen. Litt forseinkingar. Mor og små born som ventar. Rolegare i avgangshallen, mindre køar. Nokre skriv bagasjelappar, osb.

Etter mange turar til Sola var det spennande å koma til Karmøy. Kva venta oss på flyplassen her?

### I "felten" på Haugesund lufthavn Karmøy

Første besøk på flyplassen var ein smásur måndagsmorgen i mars 2002. Besøket starta med orientering om flyplassen og samtaler med representantar for dei ulike flyselskapa. Etterpå var eg klar til å følgja aktiviteten ved flyplassen. Eg fotograferte, filma og snakka med publikum og tilsette.

#### I dagboka 11.03.02 har eg notert dette:

*Ingen kølappautomater slik som på Sola! Reklame i ankomsthall er store lysskilt på veggane, for bank, revisor, lokale hotell og spisestader og lokalt næringsliv.*

*Innsjekking. Få skrankar samanlikna med Sola. CoastAir har ein skranke, SAS 3 skrankar og Braathens to skrankar. Frå kl. 18 var flyplassen heilt stille, ingen avgangar eller ankomster mellom kl. 18 og 20. Kl. 19.25 tek det til å koma passasjerar før Osloflyet sin avgang ein time seinare. Ingen store tavler viser ankomstar og avgangar.*

SAS sin representant snakkar om "operatørflighten" kl. 06.30 og "direktørflighten" kl. 08.00, desse kallenamna seier litt om kven som reiser når.

På fleire vis merker eg at denne flyplassen er mindre

enn Sola: aktiviteten og trafikken er mindre, det er færre reisemål, både innanlands og utanlands, fleire periodar på dagen med stille og "folketom" flyplass. Fordi flyplassen var så liten og oversiktleg, var det også lettare å følgja med og sjå at same person selde billettar, sjekka inn bagasje og stod med billettkontroll ved ombordstiging. Eg observerte også at billettkontorblei stengde når bagasjen skulle sjekkast inn, det var same person som skulle gjera begge jobbane. Mange av dei tilsette framheva varierte arbeidsoppgåver som ei positiv side ved arbeidet på ein liten flyplass. At flyplassen var så liten gjorde også at veldig mange tilsette var på fornamm med kvarandre og veksla nokre ord i forbifarta. Ved 2. gangs besøk på flyplassen var det også mange som kjende meg att.

Også her ga publikum forskjellige kommentarar om flyplassar:

- *Store flyplassar er meir pulserande, har fleire kafear. Det er bra med sjølvinnsjekk, du slepp køar. Skal til Oslo, har vore på besøk hos mor frå fredag til mandag (Kvinne 39 år)*

- *Haugesund er ein kjedelig flyplass å venta på, ingen butikkar, det er betre i Trondheim eller Oslo. Det er typisk flyplass å venta, prøva å få tida til å gå. Når du kjem inn, veit du at det er ein flyplass, veit ikkje heilt kvifor, kanskje arkitekturen? Klokker med ulike tidssoner, lange gangar/korridorar, bilutleige og bagasjeinnsjekking er også typisk flyplass (Kvinne 27 år) Ho sit og ventar på fly som er forseinka pga. sidevind.*



Frå Haugesund lufthamn i mars 2002. Kontrastar mellom billett- og innsjekkingskø og stille, folketom avgangshall.  
Foto: Inger Smidt Olsen, Jærmuseet



- Har vore i Haugesund og halde kurs, skal attende til Bergen. Det går raskt å reisa med fly. I dag fall valet på fly framfor eigen bil for å rekka fram. Mykje er likt på små og store flyplassar, mykje er forutsigbart, kvar ting er i forhold til kvarandre, symbol og skilt går igjen. Flyplassar er betre enn busstasjonar, her slepp du narkomane osb. Kan beliggenheten utanfor byane bety noko? Skjermer og skranker er typiske flyplassting. Kafeen i Haugesund har lokalt sær preg som ho la merke til, samanlikna med Flesland som har meir internasjonal stil. Dette var ei positiv oppleving! Elles er det mykje positivt å oppleva på

flyplassar; lett å finna fram sjølv om du er uerfaren og har reist lite (Kvinne 51 år).

- Er herfor å reisa på langweekend til Stockholm med retur sundag, reiser mykje med fly, på ferie. Flyplassar har mykje til felles med ferjeterminalar, busstasjonar, osb.: mykje er likt, det pulserande livet er det same uansett kor du er. Men det er stor skilnad på små og store flyplassar; dette er jo nesten ikkje som ein flypass! (Kvinne 53 år).

- Folk er annleis på flyplassar. Dei som reiser med fly har travlare kvardag. (Mann 27 år).

- Flyplassar har stor effektivitet, jernbanen har mykje å henta. Det same gjeld sikkerhet. (Mann 60 år)

- flyplassar har ein hektisk, overflatisk atmosfære, mange møte mellom folk utan at folk er helt engasjerte. Er litt psykolog- eller grublertype, liker å sjå, observera.(Mann 43 år).
- store flyplassar er trivelegare, har mykje liv og røre (Kvinne 36 år).
- Liker godt å reisa med fly, særleg når flyet tar av! (Kvinne 19 år).

Vi ser at nokre tema går att, både i observasjonar og dagboksnotater og frå samtalane med publikum og tilsette på Sola og i Haugesund. Det er kommentarar: -som handlar om stemninga eller atmosfæren på flyplassen.

- om drifta: effektivitet og profesjonalitet er stikkord.
- om ting som er typiske eller høyrer heime på ein flyplass, slik som uniformskledde folk informasjons-tavler, opprop, transportband og bagasjetraller
- om skilset mellom store og små flyplassar.

### Flyplassar og tid

Mange kommentarar er også knytta til tid, hektisk atmosfære, travle menneske, osb. Tida er viktig i den reisande si ferd frå noko og på veg til noko anna. Nesten over alt på flyplassane kan vi følgja med på tida gjennom klokken på veggane. Oppslagstavlene eller skjermene som gir oss oversikt over ankomster og avganger gir

oss tida og fortel om fly som er forseinka eller kanskje til og med kjem før tida!

At folk har lite tid, ser vi når dei spring og kikkar nervøst på tavlene, billettane og klokkene sine. Det er viktig å nå flyet, kanskje skal du vidare med eit anna fly som ikkje ventar, då det er ikkje bare å ta neste fly slik som du tar bussen til byen!

Kva gjer du så når du skal henta nokon og flyet er forseinka? Ser på klokka og ventar, og ser på klokka på nytt. Kanskje må du også ut og betala meir parkeringsavgift? Elles sit du der og ventar, på at tida skal gå, sjølv om det kan verka som ho står stilt.

Den same kjensla har passasjeren som ventar på eit forseinka fly, dei sit og ventar, freistar å få greie på når flyet skal gå. Venteringa på flyplassen er kjedeleg når det ikkje er frivillig. Mange blir nervøse for ikkje å rekka det dei skal, samstundes er det lite dei kan gjera sjølv. Dei må venta og gjera det beste ut av ventetida.

Ofte blir konsekvensane så mykje større dersom flyet er forseinka eller du ikkje når det enn om det gjeld buss eller båt. Avstanden mellom flyplassen og bysentrum gjer det også vanskelegare å forlata flyplassen og gjera noko anna mens du ventar. Mens du er på flyplassen blir du på eit vis isolert og fanga i ei eiga flyplassverd heilt til du forlater flyplassen på veg vidare på reisa di.

Mange reisande opplever også tida annleis på ein flyplass enn t.d. på ein jernbanestasjon eller ferjeterminal. Fleire framhevar at flyplassane gir eit travlare og meir effektivt inntrykk. Dei verkar betre organiserte.



Ventestunder er vanleg, både på fly som skal gå og fly som kjem.  
Foto: Inger Smidt Olsen, Jærmuseet



## Kva fann vi?

Flyplassen ved Haugesund er den minste av dei to. I periodar på dagen er det til vanleg ikkje trafikk her og terminalbygget er tomt for publikum. Dei som av ei eller anna grunn må tilbringa fleire timars venting på denne flyplassen, vil gjerne kjeda seg dersom dei ikkje har lesestoff eller hyggeleg selskap å prata med. Her er ein kafe/restaurant og kiosk, men ingen andre butikkar. På Sola er det aldri så lange opphold mellom ankomster og avgangar, derfor er det gjerne litt meir aktivitet og meir å sjå på for ein som ventar. Her er også litt meir å velja i av spisestader og kiosker/butikker. Mange seier at dei set pris på å ha noko å gjera eller sjå på når dei er på flyplassen. Litt liv og røre er under-

haldning. På Sola er det også eit større område å ferdast på, sjølv om dette er blitt delt i to av strengare sikkerhetskontroll etter 11. sept. 2001. Både på Sola og Helganes er det kafear/restaurantar der det blir lagt vekt både på det internasjonale i meny og musikk og lokalt næringsliv og kultur i interiør og miljø. I "Sykkelrestauranten Jonas" på Sola og "Sild & Jazz Spise- og Serveringssted" på Helganes blir lokalt næringsliv og kultur marknadsført. Puben "Å Harrliga London" på Sola har kombinert det lokale og det internasjonale i sjølve namnet.

Stavanger og Haugesund er så nær kvarandre at det ikkje går fly mellom dei to byane. Med ekspressbuss tek turen 2 timer, med hurtigbåt litt mindre. Sola er

både den største og den eldste av dei to flyplassane og er vel etablert. I tider med nedgang i trafikken har diskusjonane om framtida for flyplassen ved Haugesund blussa opp. Mange meiner at det ikkje er grunnlag for to flyplassar så nær kvarandre. Men både for næringslivet og privatpersonar på Haugalandet er flyplassen viktig, og engasjementet for å trygga framtida for flyplassen stort. Også for mange i Sunnhordland er dette den nærmeste flyplassen, den kan dei nå utan å reisa med ferje. Engasjementet for flyplassen på Sola er også stort, m.a. har dette vist seg gjennom lokalt initiativ for å framskynda utviding av terminalbygget då det ti år opninga var blitt for lite.

Mange som har reist med fly vil sikkert kjenna att hendingar og observasjonar slik dei er omtala framom. Kan hende vil mange av dei som ikkje har reist med fly også kjenna att mykje av det som skjer på flyplassen fordi det har likskapstrekk med store ferje- eller bussterminalar og jernbanestasjonar. Felles for alle desse plassane er dei flyktige møta mellom dei som arbeider her og publikum som er her ei kort tid. Dei same handlingane blir tekne opp att med ulike aktørar eller skodespelarar om vi vil. Skilting, symbolbruk, planløysinga og måten flyplassane, ferjeterminalane eller kjøpesentra er oppbygde på gjer det mogeleg å ta seg fram, sjølv om du ikkje har vore der før. Også flyplassbrukarar kommenterer dette: *"mykje er likt og forutsigbart på flyplassar; kvar ting er i forhold til kvarandre, symbol, skilt".* (Kvinne 51 år). Same syn blir også trekt fram av ein som brukar flyplassar mykje, ein flygar, som legg vekt på det som er likt på store og små flyplassar. Dei som arbeider på flyplassane kan gjerne



"Mykje er likt og forutsigbart på flyplassar, kvar ting er i forhold til kvarandre, symbol, skilt".

Foto: Inger Smidt Olsen, Jærmuseet

tru at atmosfæren og miljøet er meir intimt på ein liten flyplass, men flygarar merkar ikkje slikt. Han trur heller ikkje at publikum gjer det. (Mann, 29 år).

## "Flyplasskultur"

Innafor samfunnsforskinga blir omgrepet "ikke-sted" (non-lieux el. non-place) eller tredje kultur brukt for å karakterisera stader som ingen grupper eig eller har råderett over. Felles for slike stader er at dei er relativt like uansett kor dei er i verda, med felles kodar og symbol og eige formspråk. I ein slik tredje kultur eller fritt-flytande kulturell form kan menneske frå ulike kulturar møtest i ein felles verkelegheit. "Ikke-sted" blir også brukt t.d. om kjøpesentre og feriestader. (Augè 1995, Døving 1993, Eriksen 1993, o.a.)



Barn som reiser allein er eit vanleg syn på flyplassane og er lett å få auge på med mappa rundt halsen. Denne gutten er på veg heim fra ferie i Haugesund.

Foto: Inger Smidt Olsen, Jærmuseet

Vi ser at ein slik definisjon kan passa godt for ein flyplass, dette er nettopp ein slik stad der menneske frå ulike landsdelar, land eller kulturar kan møtast i "ein felles virkelighet". Men er det då slik at vi kan snakka om ein eigen flyplasskultur med eigne symbol og kodar, uavhengig av kor flyplassen er? Eller er regionale eller lokale særtrekk framtredande slik at vi også kan snakka om ein lokal flyplasskultur eller lokale flyplasskulturar?

Studia på Helganes og Sola har vist oss to flyplassar med ulik storleik og aktivitet og ulik atmosfære. Begge flyplassane står sterkt i regionen og lokalmiljøet, men det verkar som om storleiken og aktivitetsnivået skaper skilnaden meir enn det lokale. Publikum opplever lok-

alhistoria t.d. på spisestadane meir som ein trivselsskapande kulisse enn som noko eigentleg lokalt og særprega. Folk opplever flyplassane ulikt. Ytterpunktet er at alle flyplassar er like, det er stress og mas, flyplassar er kjedelege, eller flyplassar er trivelege og gir ei spesiell stemning. Opplevinga av flyplassen kan også vera situasjonsbetinga og variera frå eit besøk til eit anna. Gamle og unge, erfarte og uerfarne flyplassbrukarar har mange forskjellige synspunkt som ser ut til å variera meir individuelt utfrå dette enn etter ulike kategoriar av reisande.

Mange gonger er det også lett å sjå om folk er vane med å reisa eller om det kanskje er første gongen. Mange av dei som reiser mykje går målmedvite, har ofte praktiske baggar, trillekoffertar som dei har med ombord i flyet. Dersom dei hastar avgarde og verkar stressa er det gjerne fordi dei har lita tid. Andre meir uerfarne kan ha større problem med å slappa av når dei ventar, dei sit og passar på informasjonstavlene og det som blir sagt over høgtalaranlegget slik at dei skal koma avgarde i rett tid. Sjølv om både planlösning, skilting og informasjon på flyplassen legg opp til at det skal vera lett å ta seg fram, manglar mange uerfarne reisande tryggleiken og rutiner samanlikna med dei som reiser ofte. Dei har ikkje den same kulturelle kompetansen som dei meir erfarte.

Dei to flyplassane i dette prosjektet ligg utanfor byane Haugesund og Stavanger, slik flyplassar til vanleg ligg utanfor bysentrum, "lausrive frå samfunnet", også eit "ikke-sted" i meir bokstaveleg forstand. Både i tid og rom er den reisande på flyplassen midt imellom, på veg frå og på veg til. Påverkar dette måten dei rei-

sande opplever seg sjølv og situasjonen på? Er det kanskje slik at vi vel å "nyta" livet og atmosfæren av komfort og luksus som enno blir signalisert gjennom reklame og salsartiklar i flymagasin, det fysiske miljøet og velkledde tilsette i uniformer, både på bakken og i lufta? Kan dette forklara kvifor nokon oppfører seg heilt anndeis når dei kjem til flyplassen? Mange opplever at dei forlet kvardagen og kvardagsrolla på flyplassen og flyturen. Kanskje er den vase, litt upresise kjensla mange har når de skal reisa med fly eller skal henta nokon, at dette er noko litt ekstra som dei nyt så lenge det varer. Somme drar også ut til flyplassen for å sjå og "gira seg opp litt". Fly og flyplassmiljø har magi eller tiltrekkingeskraft.

### Oppsummering/sluttord

Vi har sett at funksjonane flyplassane skal fylla gir rammer og fastset strukturar, mykje av dette gjennom både nasjonalt og internasjonalt regelverk, ein slags "rammebetinger" uavhengig av kor flyplassen er. På begge flyplassane finn vi dei same "basisfunksjonane" knytta til avreise og ankomst: billettsal, bagasjeinnsjekking, sikkerhetskontroll og billettkontroll ved ombordstiging, transportband for bagasjen, service og informasjon, spisestad, bank. Sjølv om den fysiske utforminga av flyplassen er ulik, er det som skal skje i grove trekk likt, same typen samhandling med ulike aktørar blir teke opp att. Vi ser også at mange av symbola og skilta er dei same, det er lett å kjenna att symbolspråket frå ein flyplass til ein annan. Det er viktig at publikum skal finna fram på flyplassen og forstå symbol og skilt utan å vera lokalkjent eller ha reist med fly før.

Det er altså eit vesentleg poeng ved flyplassen at kommunikasjon og samhandling skal fungera uavhengig av kulturforskjellar, derfor må flyplassar ha mange felstrekk, uavhengig av kvar dei er.

Men vi ser også skilnader på den store og den mindre flyplassen:

Flyplassen i Haugesund har færre reisemål både innanlands og utanlands enn Sola. Reisemåla eller destinasjonane er med og set preg på flyplassane. Atmosfæren eller stemminga frå den store verda kan du ikkje fornemma på same vis eller i så stor grad i Haugesund som på Sola. Her er færre stemmer med framande tungemål, færre som ser utanlandske ut. Dei som skal reisa har som regel også mindre med seg, er anndeis kledde og ikkje minst er stemminga anndeis om du skal på eit dagsmøte i Oslo enn om du skal på ferie til eit eksotisk reisemål. For dei som står og ventar og skal ta i mot blir det og ein skilnad, spenninga og forventningane er som regel sterkare når du ventar på ein som kjem langvegs frå enn om du ventar på eit forseinka fly frå Bergen eller Oslo. På Sola er det meir aktivitet og meir variert aktivitet som pregar atmosfæren slik at flyplassane blir opplevd som forskjellige. Samstundes gjer skilnaden i storleik at publikum kjem nærmare innpå og kanskje får ei nærmare oppleving av ting som skjer på flyplassen på Karmøy. Velkomstkomiteen for skuleeleven som kom heim etter eit år utanlands prega ankomsthallen og fekk merksemrd på heilt anna vis enn tilsvarende hendingar på Sola.

Kan vi slå fast at det er ein meir avslappa, uformell atmosfære på ein mindre flyplass? Mange, både publikum og dei som arbeider på flyplassen opplever

nettopp det. Blant publikum er det også dei som ikkje merkar den store forskjellen, det er det same som skjer på alle flyplassar og dei er meir eller mindre like. Då er det større semje om at *flyplassatmosfæren* i seg sjølv er spesiell, for mange reisande knyter det seg forventing og spenning til flyplassen. Møtet med flyplassen og det som skjer der er spennande og appellerer til mange.

I innleiinga peika vi på at det å reisa med fly i løpet av eit hundreår har utvikla seg frå eit meir eller mindre hasardiøst foretak, via ein eksklusiv og kostbar reisemåte for dei med lita tid og mykje pengar og til dagens samfunn der fly er blitt eit vanleg framkomstmiddel for "folk flest". Men enno er det noko av den "gamle glansen" som heng att, det som mange legg merke til både i reklame og marknadsføring på flyplassane og i flymagasina. Både ombord på flyet og i taxfreebutikkane kan du få kjøpt varer med "luksuspreg". Fram til dei siste åra har også serveringa ombord på flyet vore noko passasjerane såg fram til, men innsparring og auka konkurranse mellom flyselskapa har ført til stadig enklare måltid og mindre stil over serveringa ombord. Ser vi kanskje konturane av ei vidare utvikling med endå meir "alminneleggjering" av luftfarten? Lågprisselskapa markerer seg stadig sterkare i den norske marknaden med sine produkt som er billige flyreiser og minst mogeleg ekstra i form av administrasjon og service til kundane. Vil dette føra til flyreisa blir endå meir kvardagsleg og alminneleg, slik at det etterkvart bare er sjølv framkomstmiddlet og tidsbruken som skil flyturen frå bussturen? Vil flyplassen då missa glansen og framstå meir som ein buss- eller ferjeterminal eller kjøpesenter? Eller ligg noko av magien eller

kjerna i det "unaturlege" eller draumen om å fly og alt det imponerande organisatoriske som foregår på flyplassen som gjer at du kan nyta reisa di. Det er mange spørsmål og tankar som reiser seg i ei tid med store endringar innafor både norsk og internasjonal luftfart.

### Etterord

Mindre enn to år har gått sidan feltarbeidet og studia på dei to flyplassane blei avslutta. Etterpå har det skjedd store endringar i norsk luftfart som også har gitt synlege endringar på flyplassane på Sola og Karmøy. Både norsk og internasjonal luftfart har vore prega av nedgangstider og innstrammingstiltak. Flyselskapet Braathens er blitt datterselskap innafor SASgruppen, og mange arbeidstakrar miste jobbane, også lokalt. Billettkontor, innsjekkingsskranker m.m. er blitt felles med SAS sine. Samstundes har lågprisselskapa hatt framgang og har også sett synleg preg på dei to flyplassane.



Store kontrastar mellom stille føremiddagstimar og travel ettermiddag i ankomsthallen på Karmøy.  
Foto: Inger Smidt Olsen, Jærmuseet



Frå Sola: Flyplassar er møte: ved billettsskranken og gledesfylte møte mellom reisande og dei som tar i mot  
Foto: Nina Katinka Fredriksen.



- Eriksen, Thomas Hylland: *Flyplassens kultur*. I Samtiden nr. 4-93
- Helgesen, Jan Petter: *Kampen om Sola*
- Malmø, Morten (red.): *Norge på vingene*. Luftfartsverkets jubileumsbok Andante forlag 1997
- Flymagasin
- Lokalaviser