

Opprustinga av Europaveg 16 i Lærdal

Olav Andersson Haugen

Masteroppgåve i historie
Institutt for arkeologi, konservering og historie

Universitetet i Oslo

Våren 2014

© Olav Andersson Haugen

2014

Opprustinga av Europaveg 16 i Lærdal

Olav Andersson Haugen

Trykk: OKPrintShop, Oslo

Føreord

Først og fremst vil eg få takke Finn Erhard Johannessen for kyndig rettleiing, og mange gode innspel undervegs i arbeidet. Vidare vil eg rette ei stor takk til alle på vegkontoret på Hermansverk, rådhuset i Lærdal og Sogn Avis for å ha vore svært hjelpsame med å skaffe materiale til denne oppgåva. I tillegg vil eg takke dei som gladleg har stilt opp til intervju. Takk til alle i 3. etasje på Niels Treschows Hus som har gjort tilværet på lesesalen litt trivelegare. Det faglege og sosiale miljøet her har vore til stor hjelp og inspirasjon. Marit og Jorunn fortener også ei takk for verdifull hjelp i ein hektisk innspurt.

Å arbeide med dette prosjektet i har vore både morosamt, lærerikt og utfordrande. Men det skal likevel bli litt godt å komme ut av den bobla det er å skrive ei masteroppgåve. Difor vil eg heilt til slutt takke mine to viktigaste støttespelarar, Stine og Nickolai, for at de har vist sånn ein enorm tålmodigheit. Takk!

Blindern, 08. mai 2014

Olav Andersson Haugen

Innhald

Innleiing.....	7
Tema og problemstillingar	7
Lærdal kommune	9
Unik veghistorie.....	10
Kjelder og framgangsmåte	11
Disposisjon.....	13
1. Vegforvaltning og vegplanlegging	15
Den norske vegforvaltninga	15
Lokalt sjølvstyre og medverknad.....	18
Planleggingsprosessen	18
Planprogram.....	19
Konsekvensutgreiing	20
Kommunedelplan	20
Reguleringsplan	20
Konsekvensutgreiingar	21
Prissette konsekvensar.....	22
Ikkje-prissette konsekvensar	24
2. Bakgrunn: ei kronologisk innføring i perioden	27
Stamvegvedtaket.....	27
Lærdalslina	28
Oppstart med planarbeidet.....	29
Deling av planprosessen.....	29
Konsekvensutgreiing	30
Flaskehalsar	31
Utfordringar med vegen over Filefjell	32
Fagstyre versus folkestyre	35
3. Planlegginga av E16 i Lærdal	39
Sentrale mål og prioriteringar	40
Ein analyse av planleggingsprosessen: fire døme	42
Vinterdrift over Filefjell	42
Fjerning av flaskehalsar	45

Problematiske tilhøve ved Gram	47
Interessekonfliktar på Ljøsne og Tønjum	53
Oppsummering og drøfting	62
4. Lokalt engasjement	67
Fjellfotlina: omstridt stamvegtrasé	68
Gram: kampen for å behalde vegen	70
Ljøsne: lokale krefter vann fram.....	75
Samandrag og slutningar om det lokale engasjementet	80
5. Sogn Avis: stamvegutbygginga i lokalpressa	83
Lokalavisa sin funksjon	84
Stamvegen i lokalpressa	85
Strid om stamvegen på nittitalet.....	85
"Den dårlegaste stamvegstrekinga i heile landet"	87
Kva med dei som budde langs vegen?	90
Fullt fokus på kontinuerleg framdrift	92
Frå taus tilskodar, til lokal talsmann.....	93
Oppsummering: Lokal identitet og, eller kritisk samfunnsoppdrag?	95
Avslutning	99
Kjelder og Litteratur	103

Innleiing

27. november 2000 opna Lærdalstunnelen, verdas lengste vegtunnel på 24,5 kilometer. Dette markerte at hovudsambandet mellom Oslo og Bergen skulle gå gjennom Lærdal. Med Lærdalstunnelen vart det ein ferjefri veg mellom aust og vest, då tunnelen erstatta ein to timar lang ferjereise mellom Lærdal og Gudvangen. Opninga står difor som ein viktig milepæl i norsk veghistorie.

Lærdalstunnelen avslutta ein periode som var prega av enorme skifte i samferdsla i Indre Sogn. Regionen fekk i løpet av nittitalet fleire nye vegsamband, som knytte kommunane nærmare kvarandre. Med Lærdalstunnelen fekk nabokommunane Aurland og Lærdal endeleg fast forbindelse. Ferjesambandet Fodnes-Manheller førte til at bygdene inst i Sognefjorden fekk nærmare tilknytning til resten av regionen. Årdal fekk vegforbindelse langs fjorden til Fodnes, og vidare til Lærdal. Dette innebar at sambandet Årdal-Lærdal-Sogndal knytte saman 14.000 personar i Indre Sogn.¹ Dessutan gjorde Fjærlandsvegen at regionen fekk forbindelse til Sunnfjord og Nordfjord. Samla sett var dette ei total ommøblering av samferdsla i denne delen av Sogn og Fjordane. Lærdalstunnelen vart også ein port for Indre Sogn sørover til Bergensområdet.

Tema og problemstillingar

Masteroppgåva tek sikte på å framstille prosessen ved etableringa av den nye Europaveg 16 (E16) i Lærdal. Her står opninga av Lærdalstunnelen som eit sentralt haldepunkt, då dette var grunnlaget for opprustinga av veggen gjennom dalføret. Tunnelen medførte ein kraftig trafikkauke langs stamvegen, og gjorde utbetringar av den eksisterande veggen naudsynt. Årsdøgntrafikken (ÅDT) gjennom tunnelen indikerer dette. I perioden 2001-2011 auka ÅDT frå 1086 til 1847.²

¹ Ese, 2007: 69.

² Statens Vegvesen: <http://www.vegvesen.no/attachment/62358/binary/621145> (22.10.2012).

”Kva omsyn har stått sentralt, og kva interesser har vunne fram når opprustinga av stamvegen i Lærdal skulle realiserast?”

Oppgåva omhandlar sentrale deler ved opprustinga av stamvegen gjennom Lærdal. Det sentrale spørsmålet for oppgåva vert: *Kva omsyn har stått sentralt, og kva interesser har vunne fram når opprustinga av stamvegen i Lærdal skulle realiserast?* I løpet av framstillinga vil eg nytte ulike innfallsvinklar for å analysere denne prosessen. Den første innfallsvinkelen blir såleis å gå nærmare inn på dei formelle sidene av planlegginga. Ei sentral problemstilling her blir å gje svar på kva vurderingar og omsyn som har lege til grunn for val av stamvegtrasé oppover dalføret. Neste innfallsvinkel tek føre seg det lokale engasjementet i samband med opprustinga av stamvegen. Her er det sentrale spørsmålet om dette har påverka prosessen, og hatt innverknad på val av trasé. Tredje og siste innfallsvinkel omhandlar lokalpressa si framstilling av stamvegutbygginga. Korleis lokalavisa har forvalta si rolle som aktør i lokalsamfunnet, er ei sentral problemstilling i denne samanhengen. Å formulere ei overordna problemstilling ut i frå dette, medfører at strategiske val må gjennomførast. Difor vil nokre spørsmål og problemstillingar som blir diskutert undervegs i oppgåva vere meir vesentlege enn andre.

Omgrepet stamveg står sentralt i denne oppgåva. Men eg kunne like godt nytta europaveg, som kanskje er den beste formuleringa. Difor kan det vere nyttig å avklare kva som ligg i dette omgrepet. Som ein del av riksvegnettet i Norge, er stamvegen i Lærdal ei viktig ferdselsåre mellom Austlandet og Vestlandet. Stamvegen, eller E16, vert rekna som hovudsamband mellom Oslo og Bergen. Denne er ein del av det som i samferdselspolitisk samheng blir omtala som viktige transportkorridorar mellom dei ulike landsdelane.

Bakgrunnen for val av tema er i hovudsak mi interesse for lokal historie. Lærdal er heimstaden min, og utbygginga av stamvegen gjennom dalføret har hatt stor innverknad for lokalsamfunnet. Sidan opninga av Lærdalstunnelen har utbetringa av vegen føregått nærmast kontinuerleg, og den held framleis på. Stamvegprosjektet har i dei seinare åra vore ei viktig lokal sak, og den er framleis aktuell då nye delar av vegen er under planlegging og bygging.

Lærdal kommune

Lærdal kommune ligg inst i Sognefjorden, i Sogn og Fjordane fylke. Frå Sognefjorden går dalføret austover til fylkesgrensa mot Oppland på Filefjell og Buskerud på Hemsedalsfjellet. Kommunen grensar i tillegg til Årdal i nord og Aurland i sør. Der dalføret og fjorden møtest ligg kommunesenteret Lærdalsøyri. Her er om lag halvparten av dei 2.174 innbyggjarane i kommunen busett (per 31.12.13).³ Oppover dalen er det busetnad i grendelaga Tønjum, Ljøsne og Borgund. Hovuddalføret følgjer Lærdalselva, mest kjend for sitt svært gode laksefiske og ofte omtala som "dronninga blant lakseelvar". Frå Håbakken, der Lærdalstunnelen munnar ut, følgjer stamvegen dalføret opp til vegkrysset ved Borlaug. Herfrå går fjellovergongane over Filefjell (E16) og Hemsedalsfjellet (Rv52), to av dei mest trafikkerte ferdselsårene mellom Aust- og Vestlandet. Lærdal er såleis eit viktig knutepunkt mellom aust og vest, då bygda ligg om lag midt mellom dei to største byane i landet, Oslo og Bergen.

Landbruket er den viktigaste næringsvegen i kommunen, og står for ein stor del av sysselsettinga. Med sitt tørre klima og relativt varme somrar gjev dalen gode vekstforhold for produksjon av poteter og grønsaker, i tillegg vert det produsert mykje frukt og bær. Særleg har Lærdal blitt kjend for å vera ein storprodusent av moreller. Dessutan er det også eit utbreidd husdyrhald, med storfe og sau som dei viktigaste husdyrslaga. Det aller meste av den dyrkbare jorda ligg i dalbotnen, der områda på Ljøsne vert sett på som noko av dei beste jordbruksareala i kommune og heile fylket. Elles utgjer turisme og reiseliv ein annan sentral del av næringsstrukturen i kommunen. Særskilt er satsinga på kultur og lokalhistoriske attraksjonar verdt å nemne. Dei gamle trehusbygningane på Lærdalsøyri og Borgund stavkyrkje er populære reisemål. I tillegg er den rike samferdslehistoria i kommunen, med fleire generasjonar av historiske vegstrekningar, ein viktig del i denne samanhengen. Utanom dette utgjer den kommunale forvaltninga og lokalsjukehuset dei største og viktigaste arbeidsplassane i kommunen.⁴

³ Statistisk sentralbyrå: <http://www.ssb.no/befolkning/statistikker/folkendrkv/kvartal/2014-02-20?fane=tabell&sort=nummer&tabell=164148> (05.05.14).

⁴ Lærdal kommune. <http://www.laerdal.kommune.no/velkomen-til-laerdal.166357.no.html> (05.05.14).

Unik veghistorie

Lærdal har ei lang og unik veghistorie. Veggen gjennom dalen og over Filefjell har i alle år vore ein viktig ferdselsåre, mykje på grunn av at dette er den lågaste fjellovergongen mellom Aust- og Vestlandet. Veggen har til alle tider vorte rekna som den tryggaste ruta mellom aust og vest, særleg vinterstid då den er langt mindre utsett for dårleg ver enn andre fjellovergongar.

Ruta gjennom dalføret og vidare over fjellet er ein av dei eldste offentlege vegane i landet, då den vart rekna som "landsveg" heilt tilbake til vikingtida. I Lærdal har ein fleire stadnamn som vitnar om ferdsla tilbake til norrøn tid. Mellom anna har namnet "Olavsklemma" sitt opphav frå Olav den Heilage si kristningsferd gjennom dalføret.⁵ I 1177 reiste birkebeinarkongen Sverre gjennom dalen på veg til vestlandet. Den gamle ridevegen, forbi Borgund Stavkyrkje, har såleis fått namnet "Sverrestigen".⁶

Lærdalsøyri var i lang tid ein viktig handelsmarknad, der folk frå fjern og nær møttest for vareutveksling. Alt frå midten av 1500-talet hadde staden ein sentral posisjon for handel mellom aust og vest, og ruta over Filefjell var viktig i denne samanhengen. I boka *Kongeveien over Fillefjell* forklarar Stein Erik Skoug korleis desse ferdselsrutene vart til. "Etter hvert som folk, år ut og år inn, bar og kløvde varer over fjellet ble tråkket til faste stier."⁷

I 1647 vart den gamle ridevegen etablert som postrute mellom Kristiania og Bergen, då det norske postverket vart oppretta.⁸ Veggen har av lokale veghistorikarar blitt omtala som "Allfarvegen".⁹ Namnet viser til ruta som biskopen Erik av Pontopidan skildra, på si ferd gjennom dalføret i 1749. Med sine skildringar både i tekst og bilete, er dette ei kjelde som har blitt mykje brukt for å seie noko om veghistoria i Lærdal. Om reisa si skreiv han følgjande: "de sex Miil indtil Filefjeld kaldes med et almindelig Namn Galderne og er at regne

⁵ Soga fortel om Olav den Heilage som reid opp gjennom Lærdalsdalen under kristningsferda si. Ved ein trong passasje like ved Galdane var det for smalt til at han og hesten kom seg forbi. I følgje saga brukte hesten bakenden til å skubba fjellet, slik at det vart råd å passere, og ferda vidare i dalen kunne fortsetje. Merkene i fjellveggen kan sjåast den dag i dag.

⁶ Heber, 1928.

⁷ Skoug, 1975: 12

⁸ Johannessen, 1997: 20-41

⁹ Hegg-Lunde og Bosheim, 2006: *Allfarvegen over Filefjell - før Kongevegen*.

for den vanskeligste Vei som kan findes i noget Land, (...)."¹⁰ Den gamle postruta fungerte som hovudveg gjennom dalen og over Filefjell fram til 1790-åra.

I 1793 stod *Den Bergenske Kongevei* ferdig. Vegen markerte eit viktig skilje i samferdslehistoria, då dette var den første køyrevegen mellom dei to største byane i landet. Vegen vart til i ei tid då vegnettet i landet var under oppgradering, og dei første køyrevegane vart etablerte.¹¹ Fleire strekingar langs denne vegen er framleis intakt, mellom anna ved Galdane, og over Filefjell. I dag har Kongevegen i Lærdal status som eit viktig nasjonalt kulturminne.

Då Kongevegen vart bygd la ein til grunn *det franske prinsipp*, slik at vegen nærmast låg som ei rett line i terrenget. Slik vart vegen mange stadar bygd for bratt til at ein kunne ta seg fram med hest og vogn. Difor måtte fleire parti av vegen leggjast om, allereie 50 år seinare. I 1840-åra vart Vindhellavegen og vegen over Seltåsen bygd, av vegingeniør Henrik Christian Finne.¹² Med sine fire 180 gradar svingar på høge steinmurar, er Vidhellavegen blitt eit nasjonalt symbol innan vegkonstruksjon.

Likevel varte det ikkje mange år før vegen på nytt var flytta, i store deler av dalføret. Vegane frå 1790-åra og 1840-åra oppfylte ikkje krava om framkomst og transportevne. Nemninga *chausseer* viser til at det var nye prinsipp for korleis ein bygde vegar, med slakare stigningar og mjukare lineføring. Frå 1870-åra vart difor vegen lagt om, og har sidan følgt dalføret og Lærdalselva oppover mot Filefjell. Vegen som vart bygd for hest og vogn, vart brukt av store vogntog på opptil 50 tonn fram til opprustinga av stamvegen i Lærdal tok til 130 år seinare.¹³

Kjelder og framgangsmåte

I arbeidet med oppgåva har eg nytta eit variert mangfald av kjelder. Det er skrive mykje om den gamle veghistoria i Lærdal. Derimot er det lite som står skrive om opprustinga av stamvegen dei seinare åra. Dette byr sjølv sagt på utfordringar då ein får lite relevant litteratur å støtte seg på. Samstundes gjev dette opne rammer for måten eg har valt å

¹⁰ Eikehaug og Adriansen, 2011: 27

¹¹ Ese, 2007 27-29

¹² Ese, 2007: 30-32.

¹³ Sogn Avis, 10.05.2004: *Bygd på 1870-talet for hest og vogn.*

tilnærme meg temaet. Det har sine fordeler då eg kan legge premissa for korleis temaet blir framstilt sjølv. Men det byr også på utfordringar då eg både kan ta med noko som er lite relevant, eller oversjå detaljar som heilt klart burde vore med. Den opne innfallsvinkelen har kanskje gjort at framstillinga blir meir pragmatisk, enn dersom sentrale autoritetar skulle betydd mykje for oppgåva.

Hovudkjeldene for sjølvve stamvegprosjektet er dei store mengdene utgreiingar, rapportar og plandokument, som har blitt utarbeida undervegs i planleggingsprosessen. Konsekvensutgreiingar, kommunedelplanar og reguleringsplanar har vore ei viktig kjelde til informasjon om prosjektet. I tillegg gjev eit stort antal høyringsuttalingar belegg for å seie noko om synspunkta til dei ulike aktørane som har engasjert seg. Gjennom å sjå nærmare på sakshandsaminga har eg funne mykje nyttig informasjon om sjølvve utbygginga.

Oppgåva tek også føre seg lokalpressa si framstilling av stamprosjektet. Sogn Avis sine publikasjonar står naturleg nok sentralt for innhaldet i dette kapitlet. Å gå gjennom eit stort antal utgitte aviser har vore ein svært tidkrevjande prosess. Over 3.000 eksemplar har blitt saumfart, på jakt etter saker som har dreia seg om stamvegen i Lærdal. På bakgrunn av dette materialet, har eg forsøkt å knytte avisa si framstilling opp mot stamvegutbygginga.

Gjennom intervju med privatpersonar frå lokalsamfunnet har eg fått mange verdifulle innspel og opplysningar. Slike intervju utgjer både ei viktig kjelde til informasjon, og ei stor utfordring med tanke på kjeldekritikk. Særleg i dette tilfellet har det vore viktig å ha med seg at mange av personane som har blitt intervjua, har hatt sterke meiningar om utbygginga av stamvegen. Deira interesser og synspunkt vil så klart prege opplysningane dei kjem med. Mi oppgåve har først og fremst vore å gjenskape dette på ein reflektert og nyansert måte.

Ei anna utfordring er min eigen tilknytning til Lærdal, og mine personlege oppfatningar av stamvegprosjektet. Som oppvaksen på Borgund har eg nærmast heile livet vore vitne til denne prosessen. Det skal seiast at utbygginga ikkje har påverka heimstaden min i nokon som helst grad. Men denne nærleiken byr likevel på utfordringar, i arbeidet med å framstille prosjektet på ein truverdig måte. Eg håpar, og meiner sjølv at dette har blitt løyst på ein tilfredsstillande god måte.

Disposisjon

Oppgåva sitt første kapittel framstiller den norske vegforvaltinga og vegplanlegging. Her blir vesentlege deler av forvaltingsapparatet i vegsektoren gjort greie for, i tillegg til grunnleggande prinsipp ved planleggingsprosessen. Kapittel 2 ser nærmare på bakgrunnen for at stamvegen vart lagt til Lærdal, og omtalar korleis stamvegoppustinga har vorte gjennomført. Kapittelet er meint å gje eit grunnlag for den analytiske tilnærminga i dei neste tre kapitla. I kapittel 3 kjem eg tilbake til sentrale deler ved planlegginga av stamvegen gjennom Lærdal. Denne delen av oppgåva dreiar seg i stor grad om å analysere dei formelle prosessane, og tek føre seg viktige problemstillingar som har prega planleggingsprosessen. Temaet for kapittel 4 er det lokale engasjementet i samband med opprustinga av stamvegen. Her vil eg sjå nærmare på korleis lokalbefolkninga har kjempa for sine interesser undervegs. Kapittel 5 omhandlar korleis stamvegutbygginga har blitt framstilt i lokalpressa. Sogn Avis, som er lokalavis i Indre Sogn, har følgd denne prosessen heile perioden. Forståinga av avisa som ein viktig aktør i lokalsamfunnet står sentralt for dette kapittelet. Avslutningsvis vil eg samanfatte dei viktigaste vurderingane og konklusjonane som har blitt gjort undervegs i analysen, og svare på den overordna problemstillinga for oppgåva.

1. Vegforvaltning og vegplanlegging

I dette kapitlet vil eg framstille den norske vegforvaltninga, og gjere greie for korleis vegplanlegginga går føre seg. Gjennom ei teoretisk tilnærming har dette kapitlet som hovudformål, og ta føre seg vesentlege deler av vegforvaltninga og planleggingsprosessen. Her vil viktige avklaringar ligge til grunn for framstillinga i kommande kapittel. Kapitlet vil innleiingsvis ta føre seg den norske vegforvaltninga og tilhøva til politikken. Det er eit relativt omfattande system som vert sett i verk når store vegprosjekt skal gjennomførast. Såleis vil det vere fruktbart å gje ei kortfatta framstilling av dei viktigaste aktørane, og sentrale prosessar som føregår undervegs i ein slik prosess. Her vil eg også komme inn på nokre grunnleggjande prinsipp som ligg til grunn, for gjennomføringa av vegplanlegginga. Den sentrale delen av kapitlet omhandlar planleggingsprosessen, som framstiller korleis planlegginga blir gjennomført. Avslutningsvis vil eg gje plass til ein nærmare omtale av konsekvensutgreiingar, då denne har ein sentral posisjon i planleggingsarbeidet.

Den norske vegforvaltninga

Det norske forvaltningssystemet er fordelt på dei tre politiske styringsnivåa: stat, fylkeskommune og kommune. Vidare kan ein skilje mellom statsforvaltning og forvaltning på kommune- og fylkeskommunenivå. Statsforvaltninga finn ein på alle dei tre styringsnivåa. Den utgjer sentralforvaltninga (departement og direktorat), samt regional og lokal statsforvaltning. Sentralforvaltninga har heile landet som virkeområde, og utgjer dei administrative organa for Storting og regjering. Forvaltning i fylkeskommunen og kommunen fungerer som administrasjonen, for dei politiske organa, høvesvis fylkesting og kommunestyre. Desse har også oppgåver som er knytt opp til statleg (nasjonal) politikk, på fleire område.¹⁴

Omgrepet forvaltning omfattar den offentlege administrasjonen som skal forvalte og realisere mål, og vedtak som vert treft av politikarane. Administrasjonen har som si viktigaste oppgåve å førebu saker, som skal bli vedteke av politiske vedtaksorgan. I tillegg skal den

¹⁴ Christensen et. al, 2010:12-16.

setje i verk politikken som blir vedteken. På denne måten har forvaltinga ein betydeleg grad av påverknad på den offentlege politikken. Gjennom førebuing av saker kan den leggje sentrale føringar for handsaminga, i dei politiske organa. Den faglege kompetansen og prioriteringane kan også påverke iverksetjingsprosessen. Dette er noko som kan føre til konflikhtar mellom den politiske viljen og dei faglege vurderingane. Statsvitar Gro Sandkjær Hansen m. fl. forklarar dette som eit motsetningsforhold mellom folkestyre (politisk styre) og fagstyre.¹⁵ Dette er ei problemstilling som er relevant, når ein skal analysere planleggingsprosessane for eit slikt vegprosjekt.

Vegdirektoratet er hovudkontor for Statens vegvesen, og har sin viktigaste funksjon som sekretariat, for vegdirektøren. Heilt frå direktoratet vart oppretta i 1864, har det tent som eit heilt sentralt fagleg styringsorgan i norsk vegforvalting. Etableringa av ein teknisk etat, underlagt departementet, utgjorde sentralleinga for landet sitt vegvesen. Dette var eitt ledd i ei spesialisering av det norske vegstellet, og var ein del av ein større modernisering av det politiske styringssystemet, på 1800-talet. Sverre Knutsen karakteriserer dette som ein differensieringsprosess, som innebar ei profesjonalisering av vegadministrasjonen.¹⁶

Samferdsledepartementet slik me kjenner det i dag, vart etablert i 1946. Departementet fekk ansvaret for vegsakene som tidlegare hadde lege under Indredepartementet og Arbeidsdepartementet. Mellom Samferdsledepartementet og Vegdirektoratet er det eit hierarkisk forhold, der departementet er overordna myndigheit. Fram til 1973 var direktoratet innlemma i Samferdsledepartementet, men har i ettertid vore eit frittstående direktorat med ein langt meir sjølvstendig posisjon. Utskiljinga innebar at departementet i mindre grad enn tidlegare, kunne detaljstyre direktoratet si verksemd. Mens departementet i hovudsak fungerer som eit politisk sekretariat, vert iverksetjinga av politikken gjennomført av Vegdirektorat og Statens vegvesen.

Sjølv om Stortinget ikkje formelt er ein del av vegforvaltinga, er det likevel ein viktig del av det Sverre Knutsen og Knut Boge omtalar som den vegpolitiske styringskjeda. Dei definerer vegsystemet sitt styringsapparat til å omfatte Stortinget¹⁷, Samferdsledepartementet og

¹⁵ Hanssen et. al, 2011: 135-139.

¹⁶ Knutsen, 2009, 16-19.

¹⁷ I hovudsak er det her snakk om Samferdslekomiteen (i dag: Transport- og kommunikasjonskomiteen). Som regel er det denne fagkomiteen som handsamar alle stortingsmeldingar, budsjett og lovforslag, som omhandlar vegsektoren.

Statens Vegvesen.¹⁸ Utan å gå nærmare inn på innhaldet, er det og verdt å ta med at Veglova av 1963 dannar det viktigaste institusjonelle rammeverket for vegpolitikk og vegadministrasjon i Norge, i nyare tid. Lova set rammer for mellom anna utøving av myndigheit, organisering, planlegging og utgifter innan vegsektoren.

Fram til 2002 var Statens vegvesen inndelt i ei sentralleiing (Vegdirektoratet) og fylkesvise vegkontor. Mens Vegdirektoratet opererer på statleg nivå, har vegkontora fungert som den ytre etaten og den utøvande delen av vegvesenet. 1. januar 2003 gjekk vegvesenet gjennom ein omfattande omorganisering.¹⁹ Organiseringa med eitt vegkontor i kvart fylke, vart erstatta med ei inndeling i fem regionar. Kvar region består av tre til fem fylke, med eit felles regionvegkontor. Desse regionane er igjen inndelt i fleire distrikt med kvart sitt distriktsvegkontor. Det er i dag desse regionvegkontora som har overteke det formelle ansvaret, som tidlegare høyrde til fylkeskontora.²⁰

Statens vegvesen har som hovudoppgåve å planlegge, byggje, drifte og vedlikehalde riks- og fylkesvegnettet i Norge. Dei har i tillegg ansvar for kontroll og tilsyn med alle dei som ferdast på vegane.²¹ Vegvesenet er underlagt Samferdsledepartementet, når det gjeld det statlege vegnettet, det vil seie det nasjonale stamvegnettet. Det resterande riksveg- og fylkesvegnettet er underlagt kvar enkelt fylkeskommune. Dette gjer at forvaltningsoppgåvene er prega av ei samanfiltrering mellom statleg, regionalt og fylkeskommunalt nivå. Organiseringa av vegsektoren er, som vist i denne delen, ganske samansett. Vegvesenet som eit statleg organ, har også oppgåver knytte til fylkeskommunen.²²

¹⁸ Knutsen og Boge, 2005: 35.

¹⁹ I denne omorganiseringa vart også produksjonseininga skilt ut frå vegvesenet. Denne vart organisert som det statseigde selskapet Mesta AS, frå 2008 Mesta konsern AS. Selskapet konkurrerer med andre private selskap om bygging, drift og vedlikehald av vegar. For riks- og fylkesvegnettet vert all bygging, drift og vedlikehald utført av entreprenørar, etter konkurranse.

²⁰ Knutsen og Boge, 2005: 46-47.

²¹ Statens vegvesen.

<http://www.vegvesen.no/Om+Statens+vegvesen/Om+Statens+vegvesen/Om+organisasjonen> (04.12.13).

²² Christensen et. al, 2010: 146.

Lokalt sjølvstyre og medverknad

Mens vegvesenet står ansvarleg for gjennomføring av planlegginga, er det derimot politikarane i kommunen som til slutt skal vedta dei framlagde planane. Bakgrunnen for dette, er i stor grad tufta på verdiar om lokalt sjølvstyre og lokal medverknad. Slik desentralisering av politisk myndigheit er avgjerande for at ein skal treffe slutningar, som best mogeleg kan reflektere lokale tilhøve. Den politiske styringa skal, med andre ord, ha lokal forankring, og byggje på lokal deltaking. Med innbyggjarane sin rett til å velje sine lokale styresmakter (kommunestyre), impliserer det noko av det mest sentrale ved eit lokalt sjølvstyre. Kommunen representerer det viktigaste institusjonelle uttrykket i denne samanhengen.²³ Kommunestyret, som det øvste folkevalde organet, skal syte for at lokale mål og prioriteringar blir realiserte.

Når eit vegprosjekt skal planleggjast, utgjer høyringsrundane ein vesentleg del av prosessen. Etter plan og bygningslova sine reglar for høyring og offentleg ettersyn, skal planforslag bli sendt til alle statlige, regionale, og kommunale myndigheiter, og andre offentlige organ. I tillegg skal private organisasjonar, eller grunneigarar som blir råka av forslaget, få mogelegheit til å medverke. Desse kan komme med merknader til dei framlagde planforslaga, i løpet av høyringsperioden. Som ansvarleg for planlegginga, har Statens vegvesen plikt til å leggje til rette for slik medverknad, i følge lova. Høyringane er, på mange måtar, det fremste verktøyet for at lokalbefolkninga og andre aktørar skal bli høyrde i samband med ei slik vegutbygging. Gjennom prosessen får ulike interessegrupper høve til å påverke, både prosessen og løysingar, for det framtidige prosjektet.

Planleggingsprosessen

Planlegginga av vegen gjennom Lærdal har føregått over ein lang periode. Frå det vart vedteke at stamvegen mellom Oslo og Bergen skulle gå gjennom dalen i 1992, har det blitt arbeida kontinuerleg med å planlegga den nye vegen. Meir enn 20 år seinare er ein framleis ikkje heilt i mål. For å kunne setje seg nærmare inn i eit slikt omfattande planleggingsarbeid, vil eg difor gjere greie for generelle hovudtrekk ved prosessen. Denne må gjennom fleire rundar med planlegging, noko som vil bli omtala i denne delen av kapittelet.

²³ Christensen et. al, 2010: 177.

Plan og bygningslova er ei viktig ramme for planleggingsverksemda. På generell basis kan ein seie at, jo lenger ut i planleggingsprosessen ein kjem, dess meir detaljert blir utforminga av planane. Som tidlegare nemnd, er deltakinga frå ulike aktørar ein viktig del av denne prosessen. I hovudsak er det her tale om kommunar, offentlege etatar, grunneigarar og andre interessegrupper, som kan vere påverka av ei slik utbygging. Deltakinga er viktig for og få klargjort lokale tilhøve, som kan vere ukjende for planmyndigheitene. Meininga er å få til ei best mogeleg utforming av planane. Prinsipielt kan ein seie at det er ein fordel om innspel kjem så tidleg som mogeleg i prosessen. På denne måten kan ein unngå at vesentlege endringar må gjennomførast, ved eit seinare tidspunkt i planlegginga.²⁴ Sjølve planleggingsprosessen består av fleire fasar med ulikt innhald. Omtalen av desse er, i stor grad, basert på vegvesenet si framstilling av denne prosessen.

Planprogram

Det første steget i planleggingsprosessen er utarbeiding av eit planprogram. Eit slikt program blir lagt fram i høve oppstart av planarbeidet, og skal fastsetjast av kommunepolitikarane. Gjennom planprogrammet vert det klarlagt kva som skal utgreiast i dei neste rundane, noko som skal sikre ein føreseieleg prosess. Her blir viktige problemstillingar, knytt til det vidare planarbeidet, gjort greie for. Det mest sentrale innhaldet er formål, rammer og vesentlege premiss, for dette arbeidet. Oversikt over tidlegare utgreiingar, og kva utgreiingar som skal gjennomførast undervegs, skal gjerast greie for i eit slikt program. Mellom anna er det viktig å klargjere kva konsekvenstema som skal utgreiast, for å få fram vesentlege verknader av tiltaket. Sjølvsagt må det gå fram kva traséalternativ som skal vere med i vurderinga. Framdrifta for planprosessen må også gjerast greie for. Dette inneber at det blir klargjort korleis informasjon og medverknad skal bli gjennomført.²⁵

²⁴ Statens vegvesen. <http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/Om+vegprosjekter/Planprosess> (22.11.13).

²⁵ Statens vegvesen. <http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/Om+vegprosjekter/Planprosess/Planprogram> (22.11.13).

Konsekvensutgreiing

Det skal gjennomførast ei konsekvensutgreiing for framtidig utbygging, som kan få vesentlege verknader for miljø, naturressursar og samfunn.²⁶ Ei slik utgreiing skal gje ei grundig vurdering av desse verknadane, og dannar på denne måten eit viktig grunnlag for planlegginga. Kva som skal utgreiast, går fram av det framlagde planprogrammet. Desse utgreiingane skal gjennomførast i løpet av planleggingsprosessen, som regel i samband med anten kommunedelplan, eller reguleringsplan.²⁷

Kommunedelplan

Planlegginga av store vegprosjekt vert ofte handsama gjennom ein kommunedelplan. Dette arbeidet blir det neste steget i planlegginga. Det er eit krav at alle kommunar skal ha ein kommuneplan, som grunnlag for eiga verksemd. I Plan og bygningslova, kapittel 11, går det fram at ein kan utarbeide kommunedelplanar, for "bestemte områder, temaer eller virksomheter."²⁸ I ein slik plan vert overordna føringar for utbygginga fastlagt. Viktige prinsipp, som bør nemnast i denne samanhengen, er val av framtidig trasé og vegstandard. Planen fungerer i hovudsak som ein oversiktsplan, for å vise kommunen sin arealbruk. Ei godkjenning av ein kommunedelplan gjev grunnlag for å arbeide vidare med reguleringsplan.²⁹

Reguleringsplan

Ein slik reguleringsplan er siste steget i planleggingsprosessen, og er ei detaljering av innhaldet i kommunedelplanen. Det rettslege grunnlaget er omtala, i kapittel 12, i Plan og bygningslova. Der vert det slege fast at denne skal angi bruk, vern og utforming av dei aktuelle areala. I ein slik plan går det fram i detalj, korleis den framtidige vegen skal utformast, og korleis areala kring vegen skal nyttast. Forutan sjølve vegen med sideterreng, skal planen seie noko om utforming av kryssløysingar, avkøyrslar, tilkomst til eigedomar,

²⁶ Reglane om konsekvensutgreiingar vart innført i plan- og bygningslova i 1990. E16 gjennom Lærdal var det første vegprosjektet i Sogn og Fjordane som utløyste krava om ei eigen konsekvensutgreiing.

²⁷ I eit eige avsnitt om konsekvensutgreiingar vil eg komme nærmare inn på sentrale tema som vert utgreidde i ein slik analyse.

²⁸ Plan- og bygningsloven, §11-1.

²⁹ Statens vegvesen.

<http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/Om+vegprosjekter/Planprosess/Kommunedelplan> (22.11.13).

sidevegar og gang- og sykkelvegar. Det kan og vere snakk om ulike tiltak som skal ta omsyn til, mellom anna, støyproblem, miljø, viltkryssing, eller sikringstiltak, til dømes rassikring. Ein vedteken reguleringsplan gjev grunnlag for grunnnerv. Dette er prosessen, der vegvesenet skaffar seg rettigheitar til dei areala som skal bli bandlagde, i samband med vegbygginga.³⁰

Konsekvensutgreiingar

I løpet av planlegginga, av stamvegen gjennom Lærdal, har det blitt utarbeida fleire konsekvensutgreiingar for prosjektet. Den første, og mest omfattande av desse, vart sett i gong før ein i det heile kunne ta til med konkret planlegging av vegtraseen. Denne utgreiinga tok føre seg dalføret frå Lærdalsøyri til Borlaug, og vart lagt fram i 1996. Omsynet til dei store natur-, friluftsliv- og kulturminneverdiane i dalføret, gjorde at Miljødepartementet vedtok at konsekvensutgreiinga måtte utarbeidast. Seinare har det blitt utført fleire konsekvensutgreiingar i samband med utbygginga av vegen.³¹ Då konsekvensutgreiinga utgjør ein vesentleg del av vurderingsgrunnlaget, når ein veg skal planleggast, vil eg nytte resten av kapitlet til ein generell omtale av slike utgreiingar.

I dei rettslege formuleringane om konsekvensutgreiingar, i Plan og bygningslova og Forskrifta om konsekvensutgreiingar, går det fram følgjande: "Formålet med bestemmelsene er at hensynet til miljø, naturressurser og samfunn blir tatt i betraktning under forberedelsen av planen eller tiltaket, og når det tas stilling til om, og eventuelt på hvilke vilkår, planen eller tiltaket kan gjennomføres."³² Statens vegvesen si rolle som tiltakshavar stiller krav om at dei skal utrede alternative løysingar, og gjennomføre analysar av mogelege konsekvensar, for desse alternativa. Innhaldet og resultatane i denne konsekvensanalysen utgjør eit viktig grunnlag, for val av trasé og vegstandard. Metodikken for ei konsekvensutgreiing omfattar i hovudsak ein samfunnsøkonomisk analyse, som blir definert slik: "Samfunnsøkonomisk analyse er en systematisk vurdering av alle relevante fordeler og ulemper som et tiltak vil

³⁰ Statens vegvesen. <http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/Om+vegprosjekter/Planprosess/Reguleringsplan> (22.11.13).

³¹ Her vil eg ikkje gå nærmare inn på innhaldet i desse utgreiingane. Dette vil eg komme tilbake til ved fleire høve seinare i framstillinga. spesielt vert dette sentralt i kapittel 3, som tek føre seg planleggingsarbeidet, for stamvegen i Lærdal.

³² Statens vegvesen. Håndbok 140, Konsekvensanalyser (2006): 10.

føre til for samfunnet.”³³ Med dette forstås ein at, analysen i hovudsak består av å vurdere fordeler og ulemper ved ulike alternativ mot kvarandre. Formålet er å komme fram til kunnskap, som gjer ein i stand til å velje løysingar som har størst nytte for samfunnet.

I tillegg til den samfunnsøkonomiske analysen, kan det eventuelt utredast lokal og regional utvikling. Denne omfattar mål, eller problemstillingar som den samfunnsøkonomiske analysen ikkje får fram. Det kan nemleg vere konsekvensar for lokalsamfunn, kommunar, eller regionar som er interessant å synleggjere. Det kan og vere relevant for dei vedtak som skal fattast, seinare i planleggingsprosessen. Det er likevel ikkje noko krav om at slike utredningar vert gjennomført. Om det skal, og i kva omfang det skal utgreiast, blir vurdert i kvart enkelt tilfelle. Dette skal i så fall gjerast greie for, i planprogrammet.³⁴ Av desse grunnar vil ikkje dette bli nærmare gjort greie for, i denne samanhengen.

Eg vil vidare konsentrere meg om den samfunnsøkonomiske analysen, som er delt inn i prissette- og ikkje-prissette konsekvensar. I konsekvensutgreiinga skal desse vurderast mot det såkalla 0-alternativet. Dette tek utgangspunkt i dagens situasjon, og blir brukt som samanlikningsgrunnlag, for betre å kunne vurdere fordeler og ulemper ved ulike løysningar. Med prissette konsekvensar meinast konsekvensar som kan kostnadsreknast, mens ikkje-prissette konsekvensar omfattar miljø- og samfunnskonsekvensar.

Prissette konsekvensar

Dei prissette konsekvensane vert vurderte i ein nytte-kostnadsanalyse. Dette er ei berekning av den samla nytten, og dei samla kostnadane, for det aktuelle tiltaket. Alt som vert omfatta i denne delen av den samfunnsøkonomiske analysen, er dei konsekvensar som kan kostnadsreknast, med andre ord det som kan målast i kroner. Dei viktigaste faktorane i ein slik nytte-kostnadsanalyse er byggjekostnadar, framtidige driftskostnadar, og endringar i ulukke- og transportkostnadar. Her legg ein til grunn eit gitt trafikktalet, basert på den registrerte årsgjennsnitttrafikken (ÅDT) og trafikkprognosar, for den aktuelle strekninga.

Ein viktig del av vurderinga er kostnadsberekningane prosjektet. Dette inneber å vise den forventede kostnaden for det tiltaket som blir konsekvensutgreia. Vidare vert både kostnad og

³³ Statens vegvesen. Håndbok 140, Konsekvensanalyser (2006): 61.

³⁴ Statens vegvesen. Håndbok 140, Konsekvensanalyser (2006): 243-248.

nytte berekna, for fire hovudgrupper av aktørar. Den første er *trafikkantar- og transportbrukarar*, der ein reknar på endringar i distanseavhengige køyretøykostnadar, direkteutgifter (bompengeavgifter o.l), tidskostnader (reisetid), ulempekostnader for ferjesamband og nytte av nyskapt reisemønster. Gruppe nummer to er *operatørselskapa*, det vil seie selskap som står for offentleg transportverksemd, eller forvaltar infrastrukturen. For denne gruppa vert det rekna på dei samla kostnadane, inntektene og overføringane tiltaket medfører. Vidare, vert *budsjettverknadane* forstått som summen av alle inn- og utbetalingar, over offentlege budsjett. Normalt består dette av løyvingar frå det offentlege, og skatteinntekter tiltaket genererer. På utgiftsida er det snakk om investeringskostnader, og endra føresetnader for drift- og vedlikehaldskostnader. Den siste gruppa vert definert som *samfunnet elles*, og kan seiast å vere ei generell aktørgruppe. Her vert ulemper trafikken påfører omgjevnadane, gjort greie for. Mellom anna vert det rekna på kostnader for ulukker, støy og ureining av luft, restverdien for anlegget og skattekostnader.

Når ein skal rekne på om eit prosjekt er lønsamt eller ikkje, er det særleg to omgrep som er viktige å ha med seg. Det første er netto nytte (NN), som er eit uttrykk for kva samfunnet får igjen for investeringa, målt i kroner. Netto nytte er summen av dei samfunnsmessige vinstane, minus dei samfunnsmessige kostnadane ved tiltaket. Kriteriet for at eit prosjekt skal vere lønsamt for samfunnet, er at netto nytte er større eller lik null. Viss ikkje, inneber det at tiltaket ikkje er samfunnsmessig lønsamt. Det andre omgrepet, som står sentralt i ein lønsemdvurdering, er netto nytte per budsjettkrone. Dette er eit relativt mål for lønsemd, og vert vurdert ut i frå netto nytte i høve til kostnad. Resultatet ein får, ved å dividere netto nytte med summen av anleggs- og driftskostnadar, vert kalla nytte-/kostnadsbrøk (NN/K-brøk). På same måte som for netto nytte, vil eit forholdstal som er lik eller større enn null, vere samfunnsmessig lønnsamt. Nytte-/kostnadsbrøken vert brukt når ein skal rangere ulike alternativ mot kvarandre. Saman med resten av konsekvensutgreiinga utgjer denne eit viktig grunnlag, for å avgjere kva løysing ein skal velje.³⁵

³⁵ Statens vegvesen. Håndbok 140, Konsekvensanalyser (2006): kap. 5.

Ikkje-prissette konsekvensar

Dei ikkje-prissette konsekvensane kan ikkje reknast i kroner og øre, men blir i staden vurderte ut i frå kva konsekvensar dei får, for ulike fagtema. Ei vurdering av dei ikkje-prissette konsekvensane vert gjort gjennom ein systematiske gjennomgang av verdiar, omfang og konsekvensar. Verdien blir uttrykt gjennom tilstand, eigenskapar og utviklingstrekk, for kvart tema i det området som blir vurdert. Enkelt sagt er dette ei vurdering av kor verdifullt eit bestemt område er.³⁶ Omfanget av konsekvensen vil seie kor store omveltingar vegtiltaket vil føre med seg, for kvart av dei ulike temaa.³⁷ Konsekvensen kjem fram når ein held saman verdien og omfanget, innanfor kvart tema. Dette er ein avveging mellom fordeler og ulemper tiltaket vil medføre. Ei samanstilling av konsekvensane, for dei ulike fagtema, syner den samla konsekvensen for ikkje-prissette tema. Dette utgjer ein viktig del av vurderingsgrunnlaget når vedtak skal fattast, seinare i planleggingsprosessen.

Dei ikkje prissette konsekvensane er delt inn i fem fagtema. *Nærmiljø og friluftsliv* tek føre seg verknader, for innbyggjarane og brukarane av området. Her blir det vurdert om tiltaket styrkar, eller svekker fysiske og sosiale tilhøve, som opphald og fysisk aktivitet i uteområda. Det andre temaet, *naturmiljø*, ser på konsekvensane tiltaket medfører, for naturmiljøet og det biologiske mangfaldet. Temaet omhandlar naturtypar og artsførekomstar, som verkar inn på ulike dyr og planter sitt livsgrunnlag, samt geologiske element. Vidare blir *kulturmiljøet* gjort greie for. Dette omfattar automatisk freda kulturminne (eldre enn 1537), nyare kulturminne, kulturmiljø og kulturlandskap. Eit kulturmiljø er definert som eit avgrensa område, der kulturminna inngår i ein større heilskap. Det blir teke utgangspunkt i den kulturhistoriske verdien, der ein vurderer om eit tiltak vil redusere, eller styrke verdien av desse. Det neste temaet, som er ein del av analysen, er *landskapsbilete*. Temaet tek føre seg estetiske verdiar i landskapet, den visuelle opplevinga av omgjevnadane, og korleis desse vert endra som følgje av tiltaket. Det blir sett på korleis tiltaket er tilpassa landskapet, og korleis landskapet vert opplevd frå vegen. Det siste temaet er *naturressursar*, definert som ressursar frå jord, skog og anna utmarksareal, fiskebestandar, vilt, vassførekomstar, berggrunn og mineral. Ressursgrunnlaget blir vurdert ut i frå omfang og kvalitet, og det er i

³⁶ Verdien blir vurdert ut i frå følgjande skala: Liten–Middels–Stor.

³⁷ For omfang vert følgjande skala nytta: Stort negativt – middels negativt – lite/intet – middels positivt – stort positivt.

hovudsak den samfunnsmessige verdien som skal vurderast. Då det både blir sett på fornybare og ikkje-fornybare ressursar, er forvaltninga av naturressursane nært knytt opp mot eit overordna mål, om berekraftig utvikling.³⁸

Planområdet vil, som regel, bli inndelt i mindre geografiske område. Desse skal vere så einskapelege som mogeleg, i høve det temaet som blir vurdert. Grunngevinga for dette er at verdisettinga, og vurderinga av konsekvensane skal bli så nyansert og presist som råd. Tanken bak ei slik inndeling, er at det på denne måten kjem tydelegare fram kva område det finst viktige verdiar ein bør ta omsyn til. Det er lagt vekt på at vurderingane av verdi, omfang og konsekvensar skal supplerast av faglege grunngevingar. Innanfor kvart fagtema kan det vere motstridande interesser, der det er fordeler som veg opp for ulempene. Ei kvalitativ tilnærming, der vurderingane blir gjort greie for, er meint å tydeleggjere dei viktigaste resultatane. I samanstillinga skal det gjerast ein samla vurdering for kvart alternativ som blir vurdert. Då eit trasealternativ, som regel går gjennom fleire delområde, og konsekvensane for kvart tema vil variere for kvar av desse, må ein samanfatte og gje ei samla vurdering for kvart alternativ. Her må det presiserast kvar ein kan vente vesentlege konsekvensar, som følgje av framtidige tiltak. Resultata frå vurderingane av dei ulike fagtema blir samla, og konsekvensane vurderte opp mot kvarandre.

Avslutningsvis vil eg kort omtale prosessen, der dei prissette og ikkje-prissette konsekvensane blir vurderte i samanheng. Dette er ein systematisk samanstilling, og vurdering av fordelane og ulempene som er gjort greie for. Her skal også dei ulike alternativa settast opp mot kvarandre, ved at dei viktigaste verknadane og skilnadane vert omtala. Dette er det siste steget i den samfunnøkonomiske analysen. Her skal det leggjast vekt på å synleggjere ulike eigenskapar ved alternativa, på ein måte som gjer det mogeleg å samanlikne konsekvensane. Både for kvart enkelt tema, og ei samla vurdering av alle konsekvensane. På grunnlag av dei gjennomførte utgreiingane, skal det gjevast ei tilråding om val av vegalternativ og standard.³⁹

³⁸ Statens vegvesen. Håndbok 140, Konsekvensanalyser (2006): kap. 6.

³⁹ Statens vegvesen. Håndbok 140. Konsekvensanalyser (2006): kap. 7

2. Bakgrunn: ei kronologisk innføring i perioden

I dette kapitlet vil eg gje ei kortfatta framstilling av den aktuelle perioden. Eg vil sjå på bakgrunnen for at stamvegen vart lagt til Lærdal, og følgje utviklinga av prosjektet, der stadig nye strekningar har blitt planlagt og rusta opp. Omtalen er meint å vere eit grunnlag for den vidare framstillinga av stamvegprosjektet. Her vil viktige premiss, som har lege til grunn for planlegginga av stamvegen, bli gjort greie for. Ei meir analytisk tilnærming sentrale delar av planleggingsarbeidet vil følgje i kapittel 3.

Stamvegvedtaket

Allereie i 1975, slo Stortinget fast at trasélina via Lærdal og over Filefjell var den mest gunstige for stamvegen Bergen-Oslo. Veggen skulle følgje dei gamle linene mellom aust og vest, då Filefjell hadde den lettaste fjellovergongen. Undervegs i prosessen vart det drøfta alternative løysingar for stamvegen. I hovudsak var det tre ulike traséalternativ som var aktuelle. Anten skulle den gå over Hardangervidda, Aurland-Hol, eller Filefjell. Samferdslenemnda på Stortinget gjekk inn for at dei framtidige løyvingane skulle gå til lina over Filefjell.⁴⁰ Gjennom 15 år skjedde svært lite med desse planane, anna enn at Stortinget ved fleire høve stadfesta vedtaket frå 1975. Enn så lenge hadde ein to hovudforbindelsar mellom aust og vest, over Hardangervidda (sommar) og Haukeli (vinter/sommar).

Sidan Oslo Lysverker hadde bygd veg mellom Aurland og Hol i samband med kraftutbygginga i 1970-åra, var det fleire som meinte at ressursane burde brukast på denne trasélina. Mellom anna Vegdirektoratet kom med framlegg om å prioritere utbygginga, då denne stamveglinja ville gje den kortaste vegen mellom Oslo og Bergen. Då Stortinget var splitta i saka, om stamvegen skulle gå over Filefjell eller Aurland-Hol, vart sistnemnde sett på som ei midlertidig løysing fram til Lærdalslina var klar.

I Valdres og Hallingdal var ein svært opptekne av kvar hovudsambandet mellom aust og vest skulle gå. Såleis var striden om stamvegen vel så stor i dei to dalføra, austafjells. Stamvegen var sjølvstakt viktig i Lærdal også. Difor vart Stamvegutvalet etablert, for å jobbe for felles

⁴⁰ Innst. S. nr 220 (1974-75).

interesser for alle kommunane langs E16. Utvalet kjempa hardt for at vegen over Filefjell skulle behalda statusen som stamveg.⁴¹

I 1990 la Syse-regjeringa fram forslag om å ruste opp Aurland-Hol til stamvegstandard. Bakgrunnen var at Gudvangatunnelen og Flenjatunnelen i Aurland, som opna tidleg på nittitalet, gjorde at traseen ville gje ein ferjefri veg mellom Oslo og Bergen. Ein føreslo difor å prioritere ressursane på denne stamveglinja.⁴² Men regjeringsskiftet hausten 1990 gjorde at det aldri vart noko av framlegget. Som ny samferdsleminister, sytte Kjell Opseth for at Stortinget den 12. juni 1992 i staden stadfesta vedtaket frå 1975: Stamvegen skulle gå over Filefjell. Dermed vart det vedteke at Lærdalstunnelen skulle byggjast.⁴³

Lærdalslina

Då stamvegvedtaket vart gjort første gong i 1975, la ein til grunn at vegen mellom Aurland og Lærdal skulle følgje langs fjorden. Dette vart sett på som einaste mogelege løysing på denne tida. Den såkalla Fjordlina vart etter kvart utelukka då den var for kostbar, og i tillegg ville gje ein mykje lenger veg enn meir direkte trasélinjer. Opninga av den 11 kilometer lange Gudvangatunnelen i 1991, gav grunnlag for å vurdere nye løysingar for strekninga Aurland-Lærdal. Dei tekniske utfordringane med å byggje lange tunnelar var ikkje lenger like uoverkomelege som tidlegare. Ei utgreiing frå vegkontoret i Sogn og Fjordane, som vart lagt fram i 1988, drøfta fleire ulike alternativ. Her vart det presentert traséforslag med tunnelar på opp til 24 kilometer. Dette var noko vegsjefen likevel ikkje fann tilrådeleg, på grunn av manglande tekniske erfaringar med så lange tunnelar. Då saka på ny kom opp i Stortinget i 1992, stod det mellom tre ulike alternativ som alle bestod av ein lang tunnel. Eit av desse var Erdalslina, men alternativet vart forkasta då det ville gjere stamvegen meir enn 12 kilometer lengre enn dei andre løysingane. Dermed stod ein att med to ulike alternativ, som begge ville enda opp ved grenda Tønjum. Lærdalstunnelen skulle anten følgja Tønjumlina, eller Tynjadalslina.⁴⁴

⁴¹ Hans Tønjum, 18.02.2014.

⁴² St. meld nr.15 (1990-91).

⁴³ St. meld nr. 53 (1990-91).

⁴⁴ Tønjumlina (Håbakken eller Grøtte) ville gje ein 24 km, lang flat tunnel. Tynjadalslina hadde ein noko kortare tunnel (15-17 km), men innebar ein del komplisert vegbygging i dagen. Slik framgår omtalen av dei to alternativa i St.meld. nr. 53 (1990-91).

Oppstart med planarbeidet

Kort tid etter at Stortinget vedtok Lærdalstunnelen, vart det starta opp planlegging av stamvegen i Lærdal. Ein kommunedelplan (Lærdalsøyri-Sæltun) vart utarbeida med føremål om å fastlegge kvar Lærdalstunnelen skulle munne ut, samt kvar den framtidige traseen skulle leggjast.⁴⁵ Eit sentralt spørsmål var om den eksisterande veggen skulle utbetrast, eller om ein skulle velje ein ny trasé. Dette var det delte meiningar om i bygda, og saka utvikla seg til å bli ein heftig strid mellom ulike interesser. Både traséspørsmålet, og kva standard den nye veggen skulle ha var heftige diskusjonstema.

I kommunedelplanen som vart framlagd våren 1993, vart det utgreidd ulike trasear for den nye stamvegen forbi grendene Tønjum og Ljøsne. I realiteten var det snakk om tre alternative trasélinjer oppover dalføret. Det første alternativet var den såkalla Fjellfotlina som følgde fjellfoten på sørsida av dalen.⁴⁶ Både vegmyndigheitene og den politiske leiinga i kommunen ønskte denne løysinga, men samstundes var dette den mest omstridde traseen lokalt.⁴⁷ Alternativ nummer to vart omtala som Ljøsnelina, og følgde i stor grad eksisterande veg. Den tredje og siste trasealternativet var Midtlinja, som følgde sør for Lærdalselva eit stykke, før den kryssa elva og følgde eksisterande trasé vidare oppover dalen. For tunnelen stod det mellom tre alternativ, då den kunne munne ut ved Håbakken, Grøtte/Voll (Tønjumlina), eller i Tynjadalen (Tynjadalslina).⁴⁸

Deling av planprosessen

Framlegget til kommunedelplanen vart møtt med sterke protestar både frå grunneigarar, folkevalde i kommunen og miljøørsla. Særleg vart det fokusert på omsynet til det verdifulle kulturlandskapet og dei mange kulturminna i dalføret. Riksantikvaren og Direktoratet for naturforvaltning hevda at planane kom i konflikt med kulturminne av nasjonal og internasjonal verdi. Miljøverndepartementet gjekk dermed inn for at det skulle utarbeidast ei konsekvensutgreiing for utbygginga av veggen. Omsynet til dei store natur- friluft- og

⁴⁵ I tillegg skulle dette tilpassast Rv 5 i retning Lærdalsøyri. Det var sett på som viktig å få ein samanheng i planlegginga av dei to vegsambanda.

⁴⁶ Eksisterande veg ligg på nordsida av dalføret oppover forbi Ljøsne.

⁴⁷ Fjellfotlina ville gå i grensa mellom inn- og utmark gjennom store jordbruksområde i denne delen av dalen. Difor var det mange som var i mot at stamvegen vart lagt etter denne trasélinja.

⁴⁸ Kommunedelplan. Lærdalsøyri-Sæltun (April, 1993): 16-23.

kulturminneverdiane i området låg til grunn for dette kravet.⁴⁹ Det heile enda opp med at planprosessen vart delt, sidan det vart gjort unntak for tunnelen og naudsynte tilførselsvegar. På denne måten unngjekk ein å utsettje planlegginga og bygginga av Lærdalstunnelen. Vidare planlegging av den framtidige traseen oppover dalen, kunne ikkje bli vedteken før konsekvensutgreiinga var godkjend.

Delinga av planprosessen gjorde at ein stod att med spørsmålet om kvar Lærdalstunnelen skulle lokaliserast. Difor vart det utarbeida ein reguleringsplan for tunnelpåhogget, med tre ulike alternativ.⁵⁰ Det vart slege fast at ein måtte leggje stor vekt på fleksibilitet, slik at tunnelen og påkoplinga til den eksisterande vegen ikkje hindra ei uavhengig vurdering av det framtidige trasévalet oppover dalen.⁵¹ På grunnlag av dette, vedtok Lærdal kommunestyre at tunnelpåhogget skulle plasserast på Håbakken. Eit viktig argument var at Håbakken-alternativet låg nærast Lærdalsøyri, noko som var viktig for dei lokale interessene. Vegsjefen la fram motsegn mot plasseringa, og saka enda hjå Miljøverndepartementet, som skulle ta ei endeleg avgjerd. Departementet tok ikkje motsegna til følge, og vedtaket om tunnelpåhogg på Håbakken var dermed ståande.⁵²

Konsekvensutgreiing

Arbeidet med å byggje verdas lengste vegtunnel tok til i 1995. Då Lærdalstunnelen vart opna den 27. november 2000, hadde heile veganlegget ein kostnad på ein milliard kroner.⁵³ Mens bygginga av tunnelen føregjekk, held prosessen fram med å greie ut kvar vegen gjennom dalføret skulle gå. Konsekvensutgreiinga for strekninga frå Lærdalsøyri til Borlaug vart lagt fram i juni 1996. Denne skulle gje ei grundig vurdering av verknader vegutbygginga ville få for miljøet, naturressursane og samfunnet.⁵⁴ Konsekvensane som vart presentert i utgreiinga danna eit vesentleg grunnlagsmateriale for den vidare planlegginga. Utgreiinga gav derimot

⁴⁹ Konsekvensutgreiing. E16 Lærdalsøyri-Borlo (Mai, 1996):15.

⁵⁰ Alle tre alternativ var plassert i området ved grenda Tønjum. Løysingane var i stor grad basert på dei framlagde alternativa frå kommunedelplanen (1993). I reguleringsplanen vart det lagt fram alternative tunnelpåhogg ved Grøtte, Voll og Håbakken.

⁵¹ Reguleringsplan. E16 Aurland-Lærdal (Mars, 1994): 24.

⁵² Brev frå Miljøverndepartementet, til Fylkesmannen i Sogn og Fjordane: 17.01.1995

⁵³ Ese, 2007: 41.

⁵⁴ Konsekvensutgreiinga vart utarbeida på eit overordna nivå. Det vil seie at detaljerte utgreiingar for fleire tema kunne bli naudsynt i den vidare planlegginga. Resultata og vurderingane som vart presenterte er for omfattande til å bli omtalt i denne samanhengen.

ikkje grunnlag for endeleg avgjerd om trasévalet, då dette måtte gjerast gjennom fastlagde planprosessar og endelege vedtak i kommunestyret.⁵⁵

Flaskehalsar

Som følge av Lærdalstunnelen auka trafikken gjennom Lærdal betrakteleg, noko som gjorde ei opprusting av vegen i Lærdal naudsynt. Strekninga frå Håbakken til Borlaug hadde fleire flaskehalsar som trong utbetringar, for at vegen skulle tilfredsstillе krava om stamvegstandard. Langs eksisterande veg var dei smale partia ved Seltåsen og Nesbergi spesielt krevjande. Opprustinga av vegen i denne delen av dalføret tok til kort tid etter at Lærdalstunnelen opna.⁵⁶ Dei to tunnelane Seltatunnelen (2003) og Borgundstunnelen (2004) erstatta vegen gjennom Seltåsen og Nesbergi, og gjorde stamvegen meir enn 5 kilometer kortare.⁵⁷ Dermed var dei verste flaskehalsane i dalen blitt historie.

Vidare oppover dalen var vegstandarden gjennom grenda Borgund alt anna enn god.⁵⁸ Vegen var i dårleg stand og hadde mange svingar med svært dårleg sikt. Den smale vegbana hadde dessutan dårleg bæreevne med tanke på alle dei tunge køyretøya som trafikkerte gjennom dalen. I konsekvensutgreiinga frå 1996 vart det trekt fram at vegen var den mest ulukkesbelasta strekninga i heile dalføret. Det vart venta at ei opprusting av vegen til stamvegstandard, kunne gje ei halvering av ulukkesfrekvensen.⁵⁹ I løpet av planleggingsprosessen vart det utarbeida ulike traséløysingar. Det vart etter kvart klart at ein tunnel gjennom Tuftåsen var det føretrekte alternativet. Løysinga medførte at vegen vart lagt utanom bygdesenteret på Steinklepp, noko som var positivt for nærmiljøet i grenda. Kommunestyret vedtok ein trasé med denne tunnelen, og ein ny vegtrasé på motsatt side av dalføret i høve til den eksisterande vegen fram til Borlaugskrysset. Denne vegparsellen opna i 2008, og korta inn stamvegen med ytterlegare 2 kilometer.⁶⁰

⁵⁵ Konsekvensutgreiing. E16 Lærdalsøyri-Borlo (Mai, 1996): 13.

⁵⁶ Vegparsellen vil bli omtala som Seltun-Voldum.

⁵⁷ Ese, 2007: 40.

⁵⁸ Vegparsellen vil bli omtale som Voldum-Borlaug.

⁵⁹ Konsekvensutgreiing. E16 Lærdalsøyri-Borlo (Mai, 1996): 11.

⁶⁰ Kommunedelplan. Voldum-Borlaug (Mai, 2002).

Nedover dalen frå Seltun vart eksisterande veg rusta opp ned til Ljøsne. Parsellen Stuvane-Seltun bru vart offisielt opna sommaren 2011, og syte for at endå ei ny strekning i dalføret fekk fullverdig standard. Dermed stod berre strekninga frå Ljøsne og ned til Håbakken att, før heile dalføret opp til Borlaugskrysset hadde fått stamvegstandard.

Utfordringar med vegen over Filefjell

Etter forslag frå Stortinget sin samferdslekomité, vart det i 2001 sett i gang utarbeiding av ein opprustningsplan for E16 over Filefjell.⁶¹ Føremålet var å skaffe grunnlagsmateriale for den vidare planlegginga av vegen, frå Borlaug til Øye i Valdres. Ei vegutgreiing tok i føre seg moglege traséløysingar, kostnadsoverslag for utbygginga og forslag til utbyggingsrekkefølge for strekninga. Eit viktig moment, som tidleg vart understreka, var viktigheita av å prioritere vinterregulariteten på fjellovergangen. Då vegen i periodar er det einaste opne sambandet mellom aust og vest, vart det presisert at eit særskilt mål var å sikre framkomsten vinterstid. Vegstandarden var nokså varierende og difor viktig å forbetre. Høgfjellsvegen var utsett for drevsnø, og fleire utsette skredparti medførte stenging eller kolonnekøyning i periodar.⁶²

Konsekvensutgreiinga for prosjektet vart lagt fram sommaren 2004, og omfatta utbygginga frå Borlaug til Filefjell.⁶³ Planområdet var inndelt i fire område med ulike traséalternativ.⁶⁴ Dei mellomliggande strekningane hadde felles lineføring, slik at alle alternativ kunne kombinerast fritt med kvarandre.⁶⁵ For tre av desse områda var det relativt små detaljar som skilde dei ulike løysingane frå kvarandre. Men vegen forbi grenda Gram baud på store utfordringar. I dette området var det eit viktig premiss at Øynaskreda måtte unngåast når ein ny veg skulle planleggast. Snøskred her hadde ved fleire høve sperra vegen og ført til stenging, gjerne over lengre periodar. For å løyse utfordringa vart det lagt fram tre ulike

⁶¹ Innst.S nr. 119 (2000-01).

⁶² Vegutgreiing. E16 Borlaug-Øye (Februar, 2002).

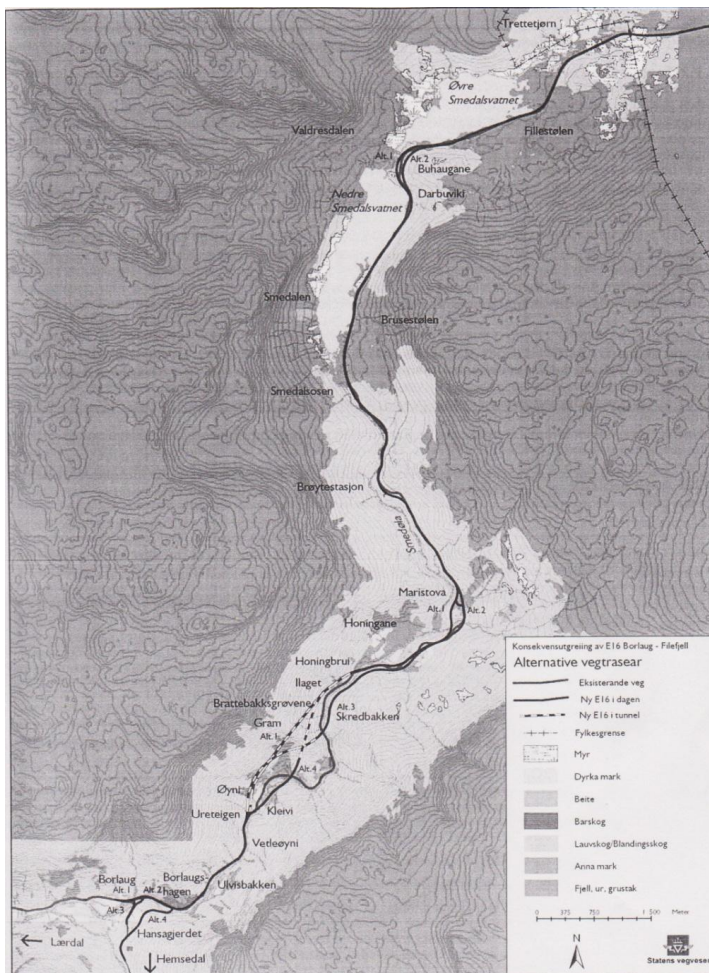
⁶³ Sogn og Fjordane fylkesgrense.

⁶⁴ For dei interesserte var desse områda *Borlaug*, der løysingar for krysset mellom E16 (Filefjell) og Rv52 (Hemsedalsfjellet) skulle planleggast. Det var *Gram* som blir nærmare seinare. Vidare var det *Maristova*, der vegen anten skulle følgje eksisterande veg eller bli lagt i ny trasé. Og til slutt *Buhaugane*, der det var to ulike traséalternativ, med mindre justeringar av eksisterande veg. Sjå kart over alternative trasear(Konsekvensutgreiing, 2004).

⁶⁵ Konsekvensutgreiing. E16 Borlaug-Filefjell (Juni, 2004): 17-25.

traséalternativ.⁶⁶ Mens bebruarane ønskja å behalde veg i dagen forbi grenda (alt. 4), ønskja Statens vegvesen at vegen skulle gå i tunnel frå Ureteigen til Brattebakkgrovi (alt. 3). Kommunestyret følgde tilrådinga frå vegvesenet, og vedtok gjennom kommunedelplan i 2005 at traseen skulle leggjast i tunnel utanom grenda.⁶⁷ Slik unngjekk ein Øynaskreda som låg mellom grenda og tunnelpåslaget. Den gamle vegen forbi skreda skulle fungere som lokalveg for bebruarane ved Gram.⁶⁸ På bakgrunn av kommunen sitt vedtak, gjekk ein i gang med å utarbeide ein reguleringsplan for strekinga Borlaug-Filefjell hausten 2007.

Figur 1: Kart over Filefjell. Kartet viser dei ulike traséalternativa i konsekvensutgreiinga frå 2004.⁶⁹



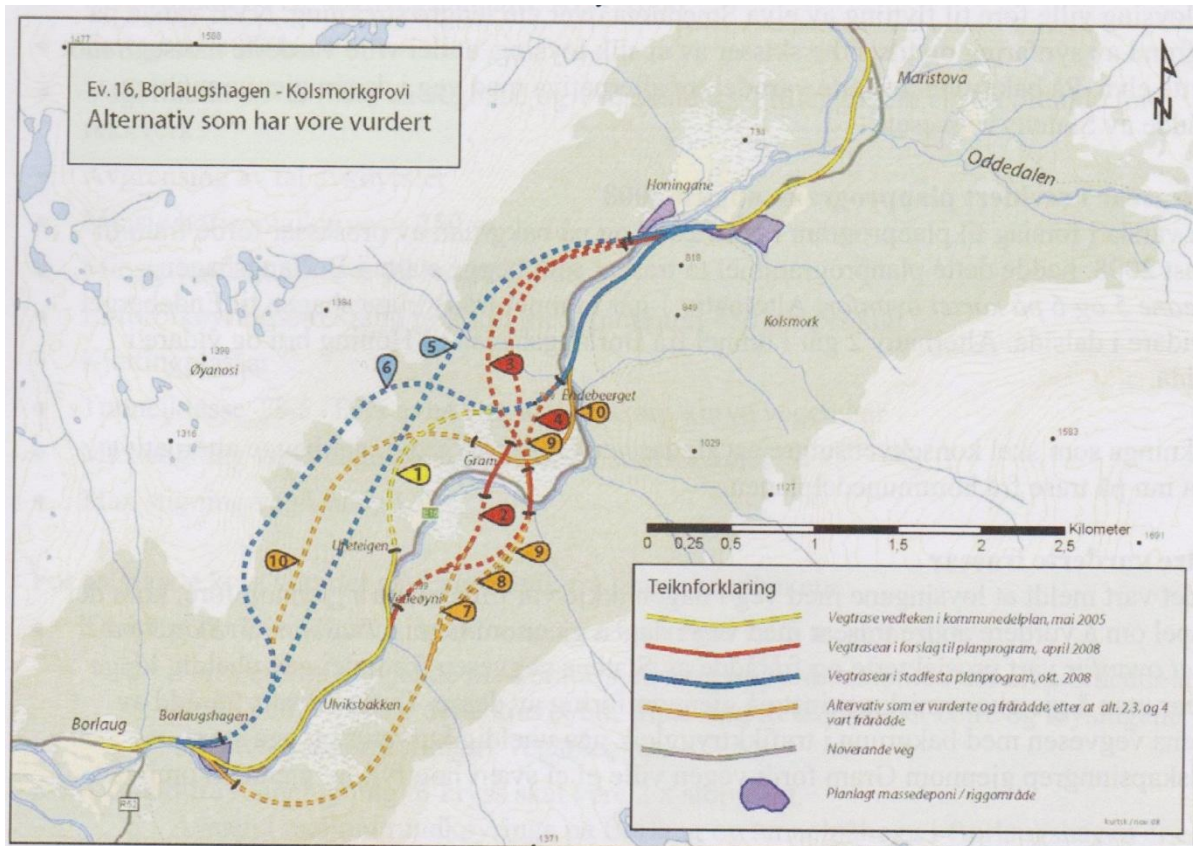
⁶⁶Alternativ 1 var tunnel frå Ureteigen til Honing bru (ca. 2,4 km). Alternativ 2 med veg i dagen vart forkasta tidlegare i prosessen. Alternativ 3 var tunnel frå Ureteigen til Brattebakkgrovi (ca. 1,6 km). Alternativ 4 kryssar elva to gonger vest for Gram, før den gjekk forbi grenda med veg i dagen og vidare i ein tunnel frå Gram til Honing bru (1,5 km). Sjå kart over alternative trasear (Konsekvensutgreiing, 2004).

⁶⁷ Alternativ 3.

⁶⁸ Kommunedelplan. Filefjell (Mai, 2005).

⁶⁹ Konsekvensutgreiing. E16 Borlaug-Filefjell (Juni, 2004): 25.

Figur 2: Kart over Filefjell. Kartskissa viser dei ulike traseane som vart vurdert undervegs i planlegginga av stamvegen forbi Gram.⁷⁰



I januar 2008 gjekk det snøskred ved Urveteigen, som sperra vegen i området ved det planlagde tunnelpåhogget. Få dagar i førevegen hadde også Øynaskreda sperra vegen, noko som medførte at E16 var stengd fleire gonger i løpet av ein kort periode. Ettersom det var lagt stor vekt på at den nye stamvegen skulle sikre minst mogeleg fare for vegstenging i framtida, vart det konkludert med at den vedtekte traseen ikkje kunne byggjast. Dermed starta arbeidet med å planlegge ny trasé forbi Gram. Eit planprogram vart lagt fram våren 2008, denne gongen med tre traséalternativ som alle innebar veg i dagen forbi grenda.⁷¹ Som følgje av det vanskelege terrenget mellom Borlaug og Gram, forbi garden Ulviksbakken, måtte det gjennomførast geologiske vurderingar av området. Ein skulle ta stilling til om vegen kunne byggjast på ein tilfredstillande trygg måte, noko det viste seg uråd å gjennomføre. Vurderinga slo fast at det ikkje var tilrådeleg å byggje veg i dagen på strekninga

⁷⁰ Konsekvensutgreiing. E16 Borlaugshagen-Kolsmorkgrovi (Januar, 2009): 26.

⁷¹ Planprogram. Vetleøyni-Honing bru (April, 2008).

grunna den store rasfaren. På grunnlag av dette vart traséløysingane forkasta, og eit revidert planprogram var framlagt hausten 2008. Det vart lagt opp til reguleringsplan med konsekvensutgreiing for strekninga Borlaug-Kolsmorkgrovi, med to tunnelalternativ som skulle utgreiast.⁷² Tunnelen skulle gå frå Borlaughshagen (like aust for Borlaug) i vest, til anten Endeberget (alt. 1) eller Honing bru (alt. 2) i aust. Det lengste tunnelalternativet, Borlaughshagen-Honing bru (ca. 4 km), vart til slutt vurdert som den beste løysinga.⁷³ Lærdal kommunestyre gjekk inn for tilrådinga frå vegvesenet, og vedtok denne traseen hausten 2010.

Første byggetrinn for prosjektet, E16 over Filefjell, var parsellen frå Borlaug til Brusestølen. Anleggsarbeidet starta i 2011, og vegen skal stå ferdig hausten 2014. Strekninga vidare austover til fylkesgrensa (Brusestølen-Oppland grense) har byggestart våren 2014, og skal etter planen ferdigstillast i løpet av 2017.⁷⁴ Denne parsellen skal byggjast etter vedteken trasé i kommunedelplanen frå 2005. Opprustinga av E16 over Filefjell, frå Borlaug til Øye i Valdres, har ein samla kostnad på 2,87 mrd. kroner (2013-kroner).⁷⁵

Fagstyre versus folkestyre

Etter at vegen ned til Ljøsne (Stuvane) var ferdig, stod berre ei strekning på ca. 8 kilometer att utan fullverdig stamvegstandard. Store deler av vegen nedover dalen, mellom Ljøsne og Håbakken, oppfylte ikkje minstekrava til riksvegnettet. Den store auken i tungtrafikken gjorde ei utbetringa av vegen naudsynt, då den ikkje hadde bæreevne til å tole slik belastning. Det vart tidleg i planleggingsprosessen slege fast at "[e]in utbeta eller ny veg skal medverke til beta trafikktryggleik for både køyrande og mjuke trafikantar og gi lik vegstandard gjennom Lærdal."⁷⁶ I kommunedelplanen for Tønjum-Ljøsne vart det utarbeida fleire alternative vegliner for opprustinga av den siste stamvegstrekinga i Lærdal.⁷⁷

⁷² Konsekvensutgreiinga (2009) omfatta strekninga frå tunnelpåhogget i Borlaughshagen til Kolsmorkgrovi der begge traséalternativa skulle koplast på den vedteke traseen frå 2005 vidare austover.

⁷³ Konsekvensutgreiing. E16 Borlaughshagen-Kolsmorkgrovi (Januar, 2009).

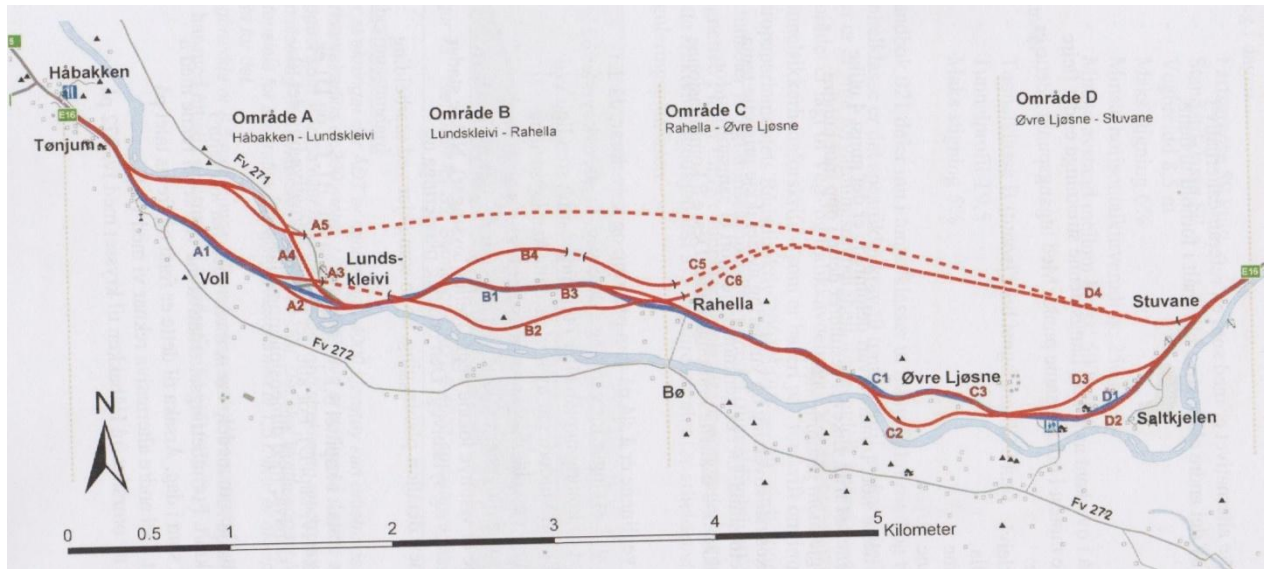
⁷⁴ Denne parsellen skal byggjast etter vedteken trasé i kommunedelplanen frå 2005, og følgjer i stor grad eksisterande veg.

⁷⁵ Statens vegvesen. <http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/e16filefjell> (25.03.2014).

⁷⁶ Planprogram for E16. Tønjum-Ljøsne (Juni, 2010): 5.

⁷⁷ For E16 Tønjum-Ljøsne vart det utarbeida kommunedelplan med konsekvensutgreiing, på tross av at det tidlegare var blitt utarbeida konsekvensutgreiing for strekninga i 1996.

Figur 3: Kart over Tønjum og Ljøsne. Kartet viser dei ulike traséalternativa som vart utgreidd i konsekvensutgreiinga frå 2011.⁷⁸



Konsekvensutgreiinga (2011) delte planområdet inn i fire delområde med kvar sine traséløysingar. Dette var løysingar som i stor grad kunne kombinerast med kvarandre. Åtte ulike kombinasjonar for samanhengande vegline frå Håbakken til Stuvane vart plukka ut og vurderte. Dei fleste kombinasjonane baserte seg på veg i dagen gjennom dalføret, berre med mindre skilnader i traséval. I tillegg vart det utgreidd to ulike tunnelalternativ. To trasékombinasjonar inneheldt ei løysing med veg i dagen til nedre Ljøsne (Rahella), der vegen skulle gå vidare i tunnel forbi dei tettast busette områda på Ljøsne. I tillegg det eit alternativ med ein lang tunnel frå Voll (Sanden) til Stuvane, forbi store deler av planområdet.⁷⁹ Dette alternativet vart teke med i utgreiinga på bakgrunn av sterke ønskje frå lokalsamfunnet, då ein lang tunnel ville føre stamvegen utanom grenda.⁸⁰

Statens vegvesen tilråda ei trasé med veg i dagen. I tilrådinga vart det varsla motsegn mot begge tunnelloysingane. Dette grunn gav dei med at ein tunnel ville gje ein kostnadsauke på opp mot 80% i høve til å byggje veg i dagen. På tross av positive verknader for mellom anna jordvern, naturmiljø og kulturminne, vog ikkje desse opp for den store skilnaden på

⁷⁸ Kommunedelplan og konsekvensutgreiing. E16 Tønjum-Ljøsne (Mai, 2011): 36.

⁷⁹ Den lange tunnelen skulle gå frå Voll (Sanden) til Stuvane.

⁸⁰ Kommunedelplan og konsekvensutgreiing. E16 Tønjum-Ljøsne (Mai, 2011): 35-54.

kostnadssida.⁸¹ Likevel vedtok Lærdal kommunestyre, 20. oktober 2011, ein lang tunnel frå Voll til Stuvane. Dermed vart saka oversendt til Fylkesmannen, og det vart avvikla mekling for at partane skulle einast om ei løysing, noko som ikkje gav resultat. Difor vart det opp til Miljøverndepartementet å ta stilling i saka, og fatte eit endeleg vedtak i traséspørsmålet. Departementet si vurdering var at omsynet til lokalsamfunnet var særleg viktig å ivareta. Dette resulterte i at statsråden stadfesta vedtaket til Lærdal kommune, og slo fast at den siste strekninga langs E16 skulle gå i tunnel forbi Ljøsne.⁸² Dermed var ein mangeårig prosess med å fastlegge stamvegtraseen i Lærdal var ved vegs ende.

I ettertid fekk denne avgjersla stor merksemd i media, då det vart kjend at Liv Signe Navarsete (dåverande kommunal- og regionalminister) hadde teke ein telefonsamtale til Bård Vegar Solhjell (dåverande miljøvernminister) om traséspørsmålet. Navarsete, som er busett på Ljøsne, vart skulda for å ha påverka Miljøverndepartementet si avgjerd i saka. Skuldingar om at ho hadde gjort dette for å fremme egne interesser vart ei stor sak i riksmidia, vinteren 2014. Og saka måtte opp i Stortinget sin kontroll- og konstitusjonskomité til vurdering.⁸³

⁸¹ Kommunedelplan og konsekvensutgreiing. E16 Tønjum-Ljøsne (Mai, 2011): 167-168.

⁸² Brev frå Miljøverndepartementet til Fylkesmannen i Sogn og Fjordane: 07.10.2013.

⁸³ Eg omtalar denne saka kort i denne samanhengen, fordi merksemda gjorde at trasévedtaket på Ljøsne vart ei veldig aktuell riksdekkande nyheitssak. Denne saka vil likevel ikkje stå sentralt i den vidare framstillinga, då den ikkje har hatt nokon direkte innverknad på val av stamvegtrasé på Ljøsne.

3. Planlegginga av E16 i Lærdal

Merksemda i dette kapitlet skal viast til planlegginga av stamvegen gjennom Lærdal. I kapittel 2 vart prosessen gått gjennom kronologisk. Planlegginga av ein stamveg byr gjerne på ei rekke utfordringar, så også i dette tilfellet. Landskapstilhøva i dalføret og over fjellet har sett klare premiss, for kva traséløysingar som kunne gjennomførast. Traséspørsmålet er eit tema som er spesielt interessant å sjå nærmare på. Motstridande interesser har gjort val av stamvegtrasé konfliktfylt fleire gonger i Lærdal.

Kapitlet vil i stor grad konsentrere seg om dei formelle prosessane ved planlegginga. Her er det ulike aktørar som har hatt sentrale posisjonar. Statens vegvesen er ein sentral aktør i denne samanhengen, då dei står ansvarleg for planleggingsarbeidet. I tillegg har kommunestyret i Lærdal ein sentral posisjon som vedtaksorgan. Dessutan har andre offentlege organ vore involvert undervegs i prosessen. Riksantikvaren, Direktoratet for naturforvaltning, Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), Sogn og Fjordane fylkeskommune og Fylkesmannen i Sogn og Fjordane har alle engasjert seg i ulike tilhøve, som har hatt innverknad på stamvegtraseen. Gjennom analysen vil det komme fram korleis desse aktørane har jobba, for å ivareta ulike omsyn i samband med stamvegprosjektet. I denne samanhengen er det viktig å trekke fram ein sentral del av den formelle handsaminga. Av ulike grunnar har det blitt reist motsegn mot fleire av traséforslaga. I desse tilfella er det Fylkesmannen som først får saka tilsendt, og skal mekle mellom partane i saka. Dersom meklinga ikkje gjev resultat, vert saka sendt vidare til Miljøverndepartementet. Det er opp til departementet å ta ei endeleg avgjerd i desse sakene.

Lokalt engasjementet er også ein naturleg del av ein slik prosess. Dette har samheng med lokal medverknad, og moglegheitene til å komme med innspel i høyringsrundane.⁸⁴ I løpet av dette kapitlet vil eg komme inn på det lokale engasjementet, der dette er relevant for framstillinga. Men temaet vil først og fremst bli omtala i eit eige kapittel.⁸⁵

Med denne framstillinga vil eg få fram sentrale problemstillingar, og utfordringar som har prega planleggingsprosessen. Slik ønskjer eg og vise at dei lokale tilhøva har lagt viktige

⁸⁴ For nærmare omtale av offentlege høyringar og lokal medverknad, sjå kapittel 1.

⁸⁵ Sjå kapittel 4: *Lokalt engasjement*.

føringar, for planlegginga av dette vegprosjektet. Å bygge eit moderne veganlegg i eit trangt dalføre på Vestlandet kan vere utfordrande. Då både naturen og samfunnet er med på å leggje premissane. Dette vil eg belyse i den vidare omtalen av stamvegprosjektet i Lærdal. I innleiinga kunne ein lese om den unike veghistoria i Lærdal. Ruta gjennom dalføret, og over Filefjell har med jamne mellomrom funne nye trasear. Legg dei gamle vegtraseane føringar når det nye veganlegget skal byggjast, og i så fall kor viktig er dette? Konsekvensutgreiingane utgjør eit viktig grunnlagsmateriale når ein skal avgjere kvar vegen skal ligge. Kva vurderingar har stått sentralt undervegs i planlegginga, og når vegtraseane har blitt vedtekne? Og tilslutt, kva interesser vinn fram i slike prosessar? Vert lokale tilhøve teke omsyn til, eller blir Statens vegvesen sine prioriteringar avgjerande?

Første del av kapittelet vil sette søkelyset mot sentrale mål for prosjektet, og viktige prioriteringar. Omtalen vil gjere greie for kva som var viktig å oppnå med opprustinga av stamvegen i Lærdal. Deretter kjem ei analytisk tilnærming til sjølve planleggingsprosessen. Denne vil ta føre seg fire ulike tema, som har stått sentralt undervegs. Her vil eg sjå nærmare på viktige problemstillingar ved planleggingsarbeidet. Avslutningsvis vil eg vurdere korleis mål og prioriteringar har blitt følgt opp. Her vil eg og følgje opp dei spørsmåla som vart stilt innleiingsvis, og drøfte i kva grad desse har vore relevante for planlegginga av E16 i Lærdal.

Sentrale mål og prioriteringar

Eit ferjefritt vegsamband mellom dei to største byane i landet, var den fremste målsetninga då politikarane vedtok stamvegtraseen gjennom Lærdal i 1992. Med opninga av Lærdalstunnelen var målsetnaden oppnådd, då denne avløyste ferjesambandet Gudvangen-Lærdal.⁸⁶ I tillegg var det eit mål at stamvegen skulle vere ein trygg og stabil heilårsveg mellom aust og vest. Fjellovergangen over Filefjell var rekna som den mest pålitelege vintervegen mellom landsdelane. Statistikken viser at denne i liten grad var utsett for stenging og/eller kolonnekøyring:

⁸⁶ Rettnok var eit ferjefritt samband etablert via Aurland-Hol, då Gudvangatunnelen og Flenjatunnelen vart opna tidleg på nittitalet. Dette skulle fungere som midlertidig hovudsamband mellom aust og vest, fram til Lærdalstunnelen stod klar.

Tabell 1: Kolonne/stenging på fjellovergangar i Sør-Norge. Statistikk for gjennomsnittet av siste 10-årsperiode (2004).⁸⁷

	Timar kolonne pr. år	Timar stengt pr. år
Ev 16 Filefjell	34	6
Rv 52 Hemsedal	122	28
Rv 7 Hardangervidda	582	378

Den store trafikkauken, etter opninga av Lærdalstunnelen, styrka E16 sin funksjon som hovudsamband mellom Aust- og Vestlandet. Å sikre vinterregulariteten på fjellovergongen, var såleis ein viktig prioritering. Dette var spesielt viktig, då veggen over fjellet i periodar var einaste moglege rute mellom aust og vest.⁸⁸

I tillegg til utfordringane med å halde fjellovergongen open vinterstid, var fleire strekningar utsett for skredfare. Eit døme på dette var Øynaskreda, som fleire gonger gjekk over veggen. I tillegg innebar strekningane Seltåsen og Nesbergi, lenger nede i dalføret, stor fare for steinsprang, eller nedfall av is vinterstid.⁸⁹ Skredfaren medførte både risiko og utryggleik for trafikkantane. Å sikre dei mest utsette strekingane mot ras, var difor ein annan viktig prioritering.

Eit viktig mål for opprustinga av stamvegen, var å redusere avstandskostnadane. Målsetnaden innebar mellom anna å betre framkomsten, og sikre eit meir effektivt transportsystem. Den eksisterande veggen hadde svært varierende standard, og mange flaskehalsar. Store delar av strekninga tilfredsstilte ikkje standardkrava, for det nasjonale stamvegnettet. Den låge bereevna og auka tungtrafikk bidrog til at standardhevinga vart sett på som naudsynt. Ved å betre vegstandarden ville ein både oppnå betre framkomst, samtidig som ein sikra tryggleiken langs veggen.

Som ein lekk i E16 mellom Oslo og Bergen, er veggen gjennom Lærdal framheva som ei viktig transportåre. Ei generell standardheving av veggen er såleis viktig for målsetnaden om å sikra næringslivet sine interesser. Betre transporttilhøve kan vere med på å styrkje konkurransekrafta til næringslivet. Betre regularitet og framkomst vert trekt fram som

⁸⁷ Konsekvensutgreiing. E16 Borlaug-Filefjell (Juni, 2004): 76.

⁸⁸ Vegutgreiing. E16 Borlaug-Øye (Februar, 2002): 6.

⁸⁹ Faren for skred, steinsprang og nedfall av is var og stor ved fleire andre strekningar enn dei som er nemnd her. Når desse blir nemnd spesielt er det av den grunn at desse var dei mest berykta partia langs veggen i Lærdal.

sentrale verkemiddel, for å oppnå dette. Difor vart det presisert i Nasjonal transportplan for 2002-2011, at ei opprusting av strekningar med vanskelege køyretilhøve for tungtransport, var ei viktig politisk prioritering.⁹⁰

Ein analyse av planleggingsprosessen: fire døme

Undervegs i planlegginga har det vore element som har vist seg og vera spesielt utfordrande, eller konfliktfylte å løyse. Andre tema har vore særskilt viktige, for å oppnå målsetningane for stamvegprosjektet. Difor er det hensiktsmessig å vie nokre av desse litt ekstra merksemd. I denne delen vil eg komme inn på fire ulike tema. På ulike måtar representerer desse utfordringar ein stod ovanfor då vegen skulle realiserast. Ved å analysere korleis dette har blitt løyst, ønskjer eg å seie noko om lokale tilhøve som har verka inn på prosessen.

Vinterdrift over Filefjell

Vinterdrifta på fjellovergangen over Filefjell har vore eit viktig tema, for utbetringa av stamvegen i Lærdal. Sjølv om dette var den fjellovergangen, mellom aust og vest, med færrast timar stenging og kolonnekøyring, ønskja ein å betra tilhøva langs vegen. Målet var å redusere dette talet ytterlegare. Dette skulle løysast gjennom å betre framkomsten og driftstilhøva langs vegen, spesielt gjennom vinterhalvåret.

Under handsaminga av Nasjonal transportplan for 2002-2011 vart det etterlyst planar, for opprustinga av dei dårlegaste strekningane langs E16 i Oppland og Sogn og Fjordane. Her vart fjellstrekninga over Filefjell, mellom Steinklepp og Øye i Valdres, framheva som ei viktig prioritering.⁹¹ Den første utgreiinga for denne delen av stamvegen vart lagt fram i 2002. Her vart grunnlaget lagt, for den vidare planlegginga av prosjektet. Arbeidet var viktig for å komme i gang med prosessen, slik at prosjektet kunne bli prioritert i Nasjonal transportplan, med tanke på framtidige løyvingar. Allereie i denne utgreiinga vart vinterregulariteten framheva som eit viktig tema. Det vart presisert eit særskilt mål om å sikre framkomsten vinterstid, då E16 i periodar med dårleg ver ofte var det einaste aust-vest sambandet som

⁹⁰ St.meld. nr. 46 (1999-00).

⁹¹ Innst. S. nr. 119 (2000-01).

var ope.⁹² Difor var det ei viktig prioritering å gjere vegen betre rusta mot dårleg vintervêr, for å sikra trafikktilhøva på fjellovergongen. Viljen til å gjennomføre prosjektet var tydeleg framheva i konsekvensutgreiinga, som vart lagt fram i 2004. Her vart det slege fast at utbetringa ikkje var samfunnsøkonomisk lønsam, då nytte/kostnadsutrekningane gav negative resultat. Likevel tilråda vegvesenet at utbygginga vart gjennomført, då politiske prioriteringar måtte følgjast opp.⁹³ Vidare i dette avsnittet vil eg komme inn på fleire tiltak, som var sentrale for gjennomføringa av prosjektet.

Til tross for Filefjell sitt rykte som ein god fjellovergong, på grunn av gunstige stigningstilhøve, var det ofte tunge køyretøy som sperra vegbana. Den dårlege vegstandarden, med bratte parti og smal vegbane, utgjorde eit vesentleg problem for framkomsten. Dette var tilhøve som var viktig å forbetre, når vegen skulle planleggjast. I vegvesenet si tilråding til trasé, vart det lagt vekt på at ein skulle velje løysingar med dei gunstigaste stigningstilhøva.⁹⁴ Argumenta vog tungt då traséspørsmålet vart handsama av dei lokale politikarane. Dei vedtok ein trasé som innebar ei langt betre stigningslinje over fjellet. Dette var ei løysing som påverka den gamle Kongevegen på ein særskild måte. I tillegg innebar traseen langt større negative konsekvensar for naturmiljøet og landskapsbiletet, enn andre alternativ. Dette illustrerer at dei transportøkonomiske tilhøva vart vektlagt i større grad enn andre verdiar, som ikkje kan målast i kroner og øre.

Det høyrer med til historia at denne delen av stamvegen aldri vart realisert. I avsnittet *Problematisk tilhøve ved Gram*, vil eg komme nærmare inn på kvifor. Sjølv om traseen måtte planleggast på nytt, låg likevel føringane om ei gunstig stigningslinje fast. Detaljplanlegginga viser at det i stor grad er teke omsyn til dette. Då ein har lagt vekt på og få ei jamn stigning, for å lette framkomsten for tunge køyretøy. Inngrepa i terrenget har på denne måten blitt meir omfattande, enn om vegen skulle vore tilpassa terrenget.⁹⁵

Då Borlaugstunnelen vart vedteken i 2009, var dette først og fremst eit viktig tiltak for å unngå dei mest utsette skredområda langs vegen. Skredsikring var både eit viktig tryggleikstiltak, og eit tiltak for å redusere stengingsfrekvensen på strekninga. Partiet ved Gram, og særleg Øynaskreda var ei spesielt utsett strekning som ein ønskja å unngå. Til

⁹² Vegutgreiing. E16 Borlaug-Øye (Februar, 2002): 6.

⁹³ Konsekvensutgreiing. E16 Borlaug-Filefjell (Juni, 2004): 88.

⁹⁴ Konsekvensutgreiing. E16 Borlaug-Filefjell (Juni, 2004): 83-88.

⁹⁵ Reguleringsplan. E16 Borlaug-Oppland grense, parsell: Borlaug-Brusestølen (November, 2010).

saman var det her fire ulike skred, som kunne gå tvers over vegen. Den vedtekne traseen i kommunedelplanen frå 2005, med tunnel utanom Gram, var meint som sikringstiltak for desse utsette partia. Undervegs i planlegginga vart det vurdert fleire alternativ, som kunne redusere faren for snøskred. Ein konkluderte likevel med at tunnel var den beste løysinga, for at stamvegen skulle bli tilstrekkeleg sikker mot skred. Traséspørsmålet på denne delstrekninga vil eg komme tilbake til seinare i kapittelet.⁹⁶

Både skredsikring og utbetringa av dei krevjande stigningspartia var viktige tiltak, for å betre tilhøva langs vegen om vinteren. Likevel var kanskje det mest sentrale tiltaket, for og få ein driftssikker vinterveg, å utbetre strekninga over høgfjellet. Den viktigaste utfordringa var å bøte på drevsnøen, som i uversperiodar utgjorde dei største problema over høgfjellet. Særleg strekningane langs Smedalsvatna var utsett for dette. Her kunne store mengder snø blåse over vegen, og legge seg i vegbana. Vegtraseen som vart vedteken, følgde i stor grad eksisterande vegline. Det var i hovudsak snakk om kva tiltak som kunne lette framkomsten som stod i fokus, når denne delen av stamvegen skulle planleggjast. På bakgrunn av dette vart det utarbeida ein rapport som tok føre seg temaet. Basert på synfaringar med brøytemannskap og kartlegging av problemområda, resulterte rapporten i tilrådingar for utforminga av vegen, utarbeida av Dr. ing. Skuli Thordarson.⁹⁷

I rapporten var det teke stilling til ei rekke tiltak av teknisk art, som ville lette vinterdrifta monaleg. I tillegg vart det gjort ei vurdering av bruken av gatelys. Eit slikt tiltak er først og fremst meint å betre køyretilhøva ved dårleg sikt. Tidlegare har slik belysning av høgfjellsvegar blitt nytta på Haukelivegen. Erfaringane tilseier at tiltaket har hatt positiv effekt, og har betra sikttilhøva. Slike gatelys blir sett på som kontroversielt, då dette utgjer eit vesentleg framandelement i landskapet. Dette vart også problematisert i rapporten. Dei faglege vurderingane seier at målsetnaden om betra framkomst kan takast omsyn til ved hjelp av andre tiltak, som gjer belysning mindre aktuelt. Det må likevel reknast med at vegen i periodar med ekstreme vêrtilhøve kjem til å bli stengd. Det vert og problematisert at bruken av gatelys ikkje er forsvarleg under tilhøve som tilseier at ein normalt må ty til kolonnekøyning, for å få trafikken trygt over fjellet. Konklusjonen vart at det å installere belysning på vegen over Filefjell ikkje ville auke regulariteten tilstrekkeleg, med tanke på dei

⁹⁶ Sjå avsnittet: *Problematiske tilhøve ved Gram*

⁹⁷ Thordarson, 2010.

ulempene eit slik tiltak ville medført.⁹⁸ I detaljplanlegginga vart det også lagt vekt på at bruk av gatelys ville ha forsterka oppfatninga av inngrepet i eit høg fjellsmiljø prega av hytter og rekreasjonsaktivitetar. Noko som ville påverka naturopplevinga på ein svært negativ måte. Dette vart presisert i den vedtekne reguleringsplanen, som ligg til grunn for utbygginga av denne strekninga.⁹⁹

At prosjektet vart trekt ut som ein eigen post i statsbudsjettet, hadde mykje å seie for framdrifta av opprustinga. På denne måten kunne ein sjå utbygginga av strekinga, frå Borlaug til Øye, i samanheng. Målet var å sikra ein mest mogeleg samla utbygging av vegen over fjellet. Å trekke prosjektet ut som ein eigen post på budsjettet, vert omtala som prosjektfinansiering. Modellen vil bli prøvd ut på dette prosjektet, for å teste ut ulike finansieringsmodellar. I følgje Nasjonal transportplan for 2010-2019 er siktemålet å oppnå ein rasjonell utnytting av ressursane i transportsektoren. For E16 over Filefjell vart det lagt til grunn ei investeringsramme på over 1,6 mrd. kroner. Prosjektet skal fullfinansierast gjennom statlege løyvingar.¹⁰⁰ Prosjektfinansieringa inneber at prosjektet heile tida skal bli tildelt midlar, for optimal framdrift. Det inneber også at prioriteringa av opprustinga står fast. Slik skil dette seg frå ordinær finansiering, der ressursane må fordelast mellom ulike vegprosjekt. Utbygginga var med andre ord, ikkje lenger ein del av den ordinære kampen om avgrensa ressursar.

Fjerning av flaskehalsar

Den store trafikkauken etter opninga av Lærdalstunnelen, medførte naudsynte utbetringar på den gamle riksvegen. Vegstandarden oppover dalen låg langt under krava, for å tilfredstille statusen som stamveg. Seltåsen var kanskje det mest berykta partiet. Her kom store køyretøy på feil side av vegen. Overhengande fjellparti langsmed vegen gjorde at trailerar og bussar måtte køyre sentrisk oppover denne delen av dalen. I tillegg var vegen både smal og svingete. Tilhøva var mykje dei same i Nesbergi, litt lenger oppe i dalen, der det var både smal og uoversiktleg.

Den gamle vegen hadde også svært dårleg bæreevne. Den var ikkje i nærleiken av å vere dimensjonert for dei mange tunge køyretøya, som trafikkerte opp og ned dalføret. Dette,

⁹⁸ Thordarson, 2010: 16.

⁹⁹ Reguleringsplan. E16 Oppland grense-Borlaug, parsell: Oppland grense-Brusestølen (Juli, 2011): 18.

¹⁰⁰ St.meld. nr. 16 (2008-09).

kombinert med fleire smale parti, og ein veg som mange stader var både svingete og uoversiktleg gjorde ikkje situasjonen noko betre. Veggen frå bygdesentrumet på Borgund, Steinklepp, og opp til Borlaugskrysset vart eit tydeleg døme på dette. Vegstandarden førte til dårleg trafikkavvikling, og at det stadig oppstod farlege situasjonar langs veggen. Som nemnt tidlegare var dette den mest ulukkesbelasta strekinga i heile Lærdal.¹⁰¹ Ei utbetring av dei verste flaskehalsane ville sikre eit betre og meir effektivt transportsystem. I tillegg ville ein betre trafikktryggleiken på dei aktuelle strekingane, då både skredfare og ulukkesrisikoen kom til å bli redusert.

I tråd med innhaldet i Norsk veg- og vegtrafikkplan for 1998-2007, var det ein viktig målsetnad å eliminere dei verste flaskehalsane på stamvegnettet.¹⁰² Slike tiltak vart sett på som viktige for å betre framkomsten på vegane, og for å oppnå lengre strekningar med jamn standard. Dette vart også følgt opp i den påfølgjande Nasjonal transportplan for 2002-2011). Det kom her tydeleg fram at ein ville prioritere dei dårlegaste strekningane i Lærdal. Strekinga frå Seltun til Voldum skulle prioriterast allereie i den første delen av planperioden. Mens det var aktuelt å vidareføre utbetringa opp til Borlaug i siste del av denne tiårsperioden.¹⁰³

For opprustinga av stamvegen var konsekvensutgreiinga frå 1996 det viktigaste grunnlagsmaterialet. Her vart det også peika på konsekvensane ein kunne venta seg dersom prosjektet ikkje vart gjennomført, eller at utbygginga vart utsett:

Dersom utbygging ikkje blir gjennomført eller utsett, kan det ventast at vedlikehaldskostnadane vil auke i åra framover fordi noverande veg ikkje er dimensjonert for den tungtrafikken som går på veggen i dag. Meir tungtrafikk vil gje raskare nedbryting av veggen og kortare levetid på vegdekket samanlikna med ein ny veg som blir dimensjonert for større tungtrafikk. Det kan også ventast at talet på trafikkulukker vil stige i takt med aukande gjennomgangstrafikk når Lærdalstunnelen blir opna. Andre miljøproblem langs noverande veg, fyrst og fremst støy, vil også auke i takt med trafikkutviklinga dersom det ikkje blir gjort noko med veggen.¹⁰⁴

Planarbeidet måtte, på grunn av delinga av planprosessen, leggjast på vent til konsekvensutgreiinga vart lagt fram. Vedtak om traseen frå Seltun til Voldum vart gjort i

¹⁰¹ På strekinga Lærdalsøyri-Borlaug utgjorde 85% av dei registrerte ulukkene med personskadar, anten møteulukker eller utforkøyringar. I høve landsgjennomsnittet var dette heile 25% høgare enn tilsvarande vegnett utanfor tettbygde strøk.

¹⁰² St.meld. nr. 37 (1996-97).

¹⁰³ St.meld. nr. 46 (1999-00).

¹⁰⁴ Konsekvensutgreiing. E16 Lærdalsøyri-Borlo (Mai, 1996): 17.

1997. Bygginga av vegen tok til om lag eit år etter at Lærdalstunnelen opna. Då var løyvingane til prosjektet på plass gjennom Nasjonal transportplan for 2002-2011.¹⁰⁵ Det vart sett på som viktig å forsere vegbygginga vidare oppover dalen utan opphald. Dette vart også presisert i Samferdselskomiteen si innstilling til denne transportplanen. Her vart det trekt fram den auka trafikken langs vegen i Lærdal gjorde den planlagde opprustinga viktig, med tanke på trafikkavviklinga. Ein presiserte difor at opprustinga burde skje så raskt som mogeleg, og kontinuerleg.¹⁰⁶ Som det vart peika på i sitatet ovanfor, var det fleire tilhøve som gjorde ei utbetring av vegen i dalen naudsynt. I tråd med dette heldt ein oppe framdrifta med parsellen Voldum-Borlaug, som førte stamvegen utanom grenda Borgund.

Med fullføringa av denne parsellen var dei verste flaskehalsane langs vegen i Lærdal eliminerte. I løpet av få år hadde ein fått tre tunnelar, som nærmast løfta trafikken opp gjennom dalføret. I tillegg vart den kronglette stamvegstrekinga erstatta med ein veg av høgare standard. Standardhevinga hadde mykje å seie for trafikkavviklinga langs vegen. I tillegg medførte omlegginga ei innkorting av vegen på over 7 kilometer, noko som gav positive effektar både for lokaltrafikk og gjennomgangstrafikken.

Problematiske tilhøve ved Gram

Strekninga frå Borlaug oppover mot Filefjell, skulle vise seg å skape utfordringar for planleggingsarbeidet. Prioriteringane om å få ein stabil fjellovergang var gjort greie for tidlegare i kapittelet.. Noko som blir stadfesta i Samferdselskomiteen si handsaming av Nasjonal transportplan for 2002-2011:

Komiteen viser til den trafikkvekst E16 i Lærdalsdalen og over Filefjell har hatt etter at Lærdalstunnelen åpnet. Komiteen mener det av hensyn til trafikkavviklingen er viktig at den planlagte opprustingen skjer raskest mulig og kontinuerlig. Komiteen ber om at det blir utarbeidet en plan for opprusting av E16 i Oppland og Sogn og Fjordane. Dette slik at de dårligste strekningane, og spesielt fjellstrekningene Steinklepp-Øye, kan få sin opprusting.¹⁰⁷

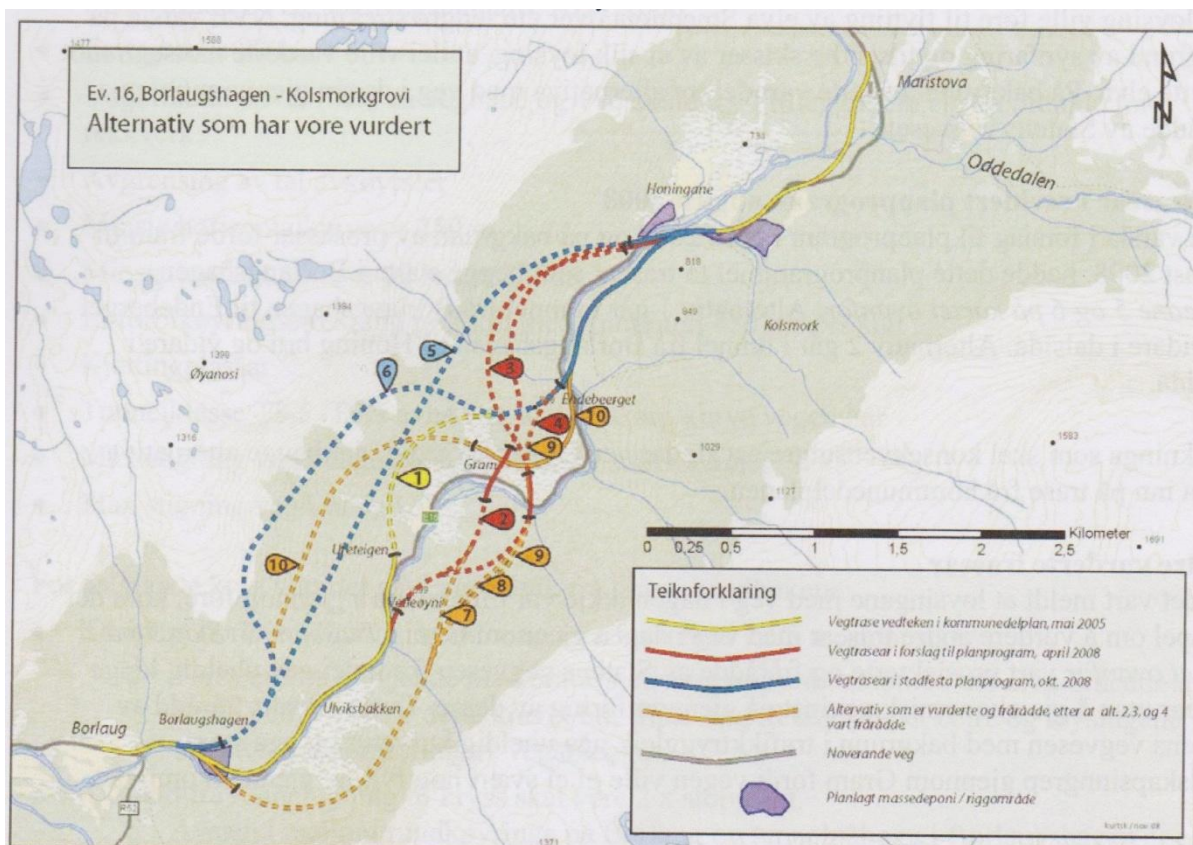
¹⁰⁵ St.meld. nr. 46 (1999-00).

¹⁰⁶ Innst. S. nr. 119 (2000-01).

¹⁰⁷ Innst. S. nr. 119 (2000-01): 14.2.4.3.

I dette avsnittet vil analysen konsentrere seg om planlegginga av stamvegtraseen forbi grenda Gram.¹⁰⁸ Denne vegtraseen inngjekk i prosjektet med å ruste opp E16 over Filefjell. Difor er omtalen delvis overlappende med framstillinga av vinterdriftsproblematikken tidlegare i kapittelet. Når eg vel å sjå nærmare på nettopp denne delen av vegprosjektet, er det på grunn av at denne delstrekninga var gjennom eit omfattande planleggingsarbeid. Kronologien for planlegginga vart grundig framstilt i kapittel 2. Her vart dei ulike traséløysingane omtala.¹⁰⁹ Difor nøyer eg meg med å nemne at arbeidet med konsekvensutgreiing (2004) og kommunedelplan (2005) tok sikte på å vedta ein trasé, for den nye stamvegen over Filefjell. Først i 2010 vart reguleringsplanen for parsellen Borlaug-Brusestølen vedteken. Kva gjorde at dette tok så lang tid, og kunne ein løyst utfordringane undervegs på andre måtar?

Figur 4: Kart over Filefjell. Kartskissa viser dei ulike traseane som vart vurdert undervegs i planlegginga av stamvegen forbi Gram.¹¹⁰



¹⁰⁸ Denne er ein del av parsellen Borlaug-Smedalsosen som skal opnast hausten 2014.

¹⁰⁹ Sjå kapittel 2: *Utfordringar med vegen over Filefjell.*

¹¹⁰ Konsekvensutgreiing. E16 Borlaugshagen-Kolsmorkgrovi (Januar, 2009): 26.

Dalføret frå Borlaug og opp mot Filefjell er smalt, og med bratte fjellsider på begge kantar. Då ein gjekk i gang med planlegginga var dette viktige premiss, for korleis ein skulle løyse traséspørsmålet. I tillegg var det sterke omsyn i høve den verna elva Smedøla, som følgjer dalbotnen. Som om ikkje dette var utfordrande i seg sjølv, var det sterke verneinteresser i samband med den gamle Kongevegen frå 1790-åra. Med tanke på at ein skulle byggje ein veg med stamvegstandard, gjorde dette at ein hadde marginale areal til rådvelde. På grunn av dei topografiske tilhøva var den eksisterande veggen svært utsett for skred, spesielt om vinteren. Som tidlegare nemnd var særleg Øynaskreda ein trussel. Ved fleire høve gjekk skreda over veggen, noko som førte til stenging av E16 over lengre periodar. Det var med andre ord viktig at prosjektet gjorde den nye veggen skredsikker i framtida. At veggen skulle følgje dalføret vart tidleg forkasta då skredfaren var for stor på begge dalsidene. Å leggje veggen i tunnel var dermed det beste skredsikringstiltaket.

I konsekvensutgreiinga som vart lagt fram sommaren 2004, vart det konkludert med at den beste løysinga var veggen vart lagt i tunnel frå Ureteigen til Brattebakkgrovi (1,6 km).¹¹¹ Vidare skulle den krysse over elva til sørsida av dalen, og følgje lia oppover mot Maristova.¹¹² Løysinga ville føre veggen utanom fleire utsette skredområde. I tilrådinga var det lagt størst vekt på at traseen skulle sikre ein god vinterveg.¹¹³ Vedtaket som vart gjort i kommunestyret følgde opp anbefalingane frå fagetaten. Dermed var det klart at veggen forbi Gram skulle gå i tunnel utanom grenda. Dette skapte reaksjonar hjå dei fastbuande, som undervegs i prosessen hadde engasjert seg sterkt for at veggen framleis skulle gå forbi grenda.¹¹⁴

I løpet av nokre januardagar i 2008 vart situasjonen snudd på hovudet. Øynaskreda dundra nedover fjellsida, og enorme mengder snø sperra veggen med om lag 200 meters breidde. Bebuarane ved Gram vart isolerte, då veggen var stengd oppe på Filefjell i tillegg. Få dagar seinare vart veggen sperra på ny av eit skred ved Ureteigen. Dei to snøskreda førte til at E16 var stengd i fleire dagar. Denne perioden var prega av mykje dårleg ver i fjellområda i Sør-Norge. Såleis var det kolonnekøyring, eller stengd på samtlege fjellovergongar mellom Aust-

¹¹¹ Alternativ 3 i konsekvensutgreiinga frå 2004.

¹¹² Denne løysinga vart skildra i avsnittet: *Vinterdrift på Filefjell*. Argumentet var at denne løysinga ville gjere stigningspartiet i lia mot Maristova slakare, noko som ville betre framkomsten for tunge køyretøy på vinterstid.

¹¹³ Konsekvensutgreiing. E16 Borlaug-Filefjell (Juni, 2004).

¹¹⁴ Som det går fram av kapittelet om det lokale engasjementet, var bebuarane i grenda svært aktive i prosessen. Her vil dette berre bli nemnt i korte trekk der ei slik omtale er relevant. For ei meir detaljert framstilling av bebuarane sitt engasjement viser eg til innhaldet i kapittel 4.

og Vestlandet. Behovet for eit stabilt aust-vestsamband viste seg for alvor. I etterkant vart det konkludert med at den vedtekne traseen forbi Gram ikkje kunne byggjast av sikkerheitsmessige omsyn. Dermed byrja ein å planleggje ny trase forbi det skredutsette området.

For å avklara traséspørsmålet vart det lagt fram eit nytt planprogram for konsekvensutgreiing og reguleringsplan i april 2008. Etter ønskje frå bebuarane ved Gram vart det lagt opp til tre ulike traseforslag, som alle baserte seg på veg i dagen forbi grenda. Ein vesentleg del av arbeidet gjekk ut på å vurdere om det var forsvarleg å leggje traseen langs eksisterande veg frå Borlaug og austover. På grunn av det vanskelege terrenget forbi garden Ulviksbakken, vart det bestemt at ei HMS-vurdering skulle gje svar på om vegen kunne byggjast på ein tilfredsstillande trygg måte. Ei risikovurdering skulle avgjere om anleggsarbeidet kunne gjennomførast på ein måte som tok omsyn til både arbeidarar og trafikkantar. Konklusjonen vart at det ikkje var tilrådeleg å byggje veg i dagen på denne strekninga, med tanke på rasfaren. I dei geologiske vurderingane slo ein fast at vegbygging i området ville føre til store inngrep i fleire urer oppe i fjellsida, ovanfor den eksisterande vegen. Ei slik løysing ville innebere eit omfattande sikringsarbeid, noko som vart sett på som svært risikofylt.¹¹⁵ Det vart også vurdert ei løysing med å leggje vegen ut i elva, men Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) varsla at ei slik løysing var uakseptabel, med tanke på Smedøla sin vernestatus.¹¹⁶ På bakgrunn av desse vurderingane vart ei traséløysing med veg i dagen forkasta. Fleire år etter at traseen første gong vart vedteken, kom ein altså fram til at denne ikkje var tilrådeleg av tryggleiksmessige årsaker. Som følgje av dette kan ein spørje kvifor ein kom fram til desse konklusjonane så seint i prosessen?

Då det vart slege fast at vegen ikkje kunne følgje dalføret, mellom Borlaug og Gram, retta ein fokuset over på traséløysingar som baserte seg på ein tunnel frå Borlaughagen. Det skal nemnast at dette vart varsla allereie i planprogrammet i april 2008. Her vart det presisert at dersom veg i dagen ikkje var mogelege å gjennomføre, ville prosessen fortsetje med denne tunnelløysinga. Det var to mogelege trasear for tunnelløysingar, anten til Endeberget eller til

¹¹⁵ E16 Borlaug-Brusestølen. Risikovurdering av utkast til reguleringsplan (August, 2008).

¹¹⁶ Brev får Norges vassdrags- og energidirektorat, til Statens vegvesen: 10.07.2008.

Honing bru.¹¹⁷ Med dei tilhøva som vart avdekka i dei geologiske vurderingane, kan ein stille spørsmål om kvifor ei slik løysing aldri vart vurdert då ein tok til med planleggingsarbeidet?

Undervegs i denne delen av prosessen kom det fleire nye innspel om alternative traséløysingar frå bebuarane på Gram. Alle med veg i dagen forbi grenda, men desse vart forkasta av ulike årsaker. Etter at arbeidet med konsekvensutgreiing og reguleringsplan for begge alternativ var klart, kunne vegvesenet slå fast at alternativet med tunnelpåhogg ved Endeberget (alt. 1) ikkje kunne gjennomførast. Det var dermed klart at denne delen av E16 skulle gå i ein 4 kilometer lang tunnel, frå Borlaugshagen til Honing bru (alt. 2).

Eg har tidlegare vore inne på at omsynet til Kongevegen var viktig for planlegginga av ein trasé. Denne gamle ferdselsruta blir rekna som ein viktig del av samferdslehistoria i Norge, og er eit kulturminne av stor nasjonal verdi. Gjennom store delar av dalføret i Lærdal og over Filefjell ligg større og mindre bitar igjen av vegen. Den historiske dimensjonen tilseier at vegen må bevarast så godt som råd. På bakgrunn av dette vart det i konsekvensutgreiinga (2004) vurdert som uheldig at dei planlagde tiltaka fleire stader kom i konflikt med Kongevegen. Difor burde ein i størst mogeleg grad søka å finne avbøtande tiltak for å unngå dette.¹¹⁸ Likevel, trasealternativet som vart vedteken i kommunedelplanen (2005) ville skjere gjennom Kongevegen, i lia opp mot Maristova.¹¹⁹ Omfanget av konsekvensane vart sett på som middels til store negative for tiltaket, og var ikkje den beste løysinga med tanke på å bevare Kongevegen. Det var andre omsyn som vog tyngre i vurderingane. Spesielt viktig var det at løysingane gav ein best mogeleg vinterveg. Då den nye traseen, med Borlaugstunnelen, vart vedteken i 2009 vart det slege fast at ein tilsvarande trasé ikkje kunne gjennomførast.¹²⁰ Dette var i strid med nasjonale mål då alternativet ville medføre at "essensielle deler av den kulturhistorisk og friluftsmessig viktige Kongevegen vert øydelagt."¹²¹ Her er det eit paradoks at den same traselina vart vedteken i første runde av planlegginga. Fire år seinare kunne ei slik løysing ikkje lenger akseptast. Kva var årsaka til dette? Kort og godt var omsyna til Kongevegen styrka i løpet av perioden. Både vegen sin status og verdi som nasjonal kulturhistorie var blitt løfta fram, noko som innebar at ein

¹¹⁷ Planprogram. E16 Vetleøyne-Honing bru (April, 2008): 3.

¹¹⁸ Konsekvensutgreiing. E16 Borlaug-Filefjell (Juni, 2004): 52

¹¹⁹ Alternativ 3 i konsekvensutgreiinga frå 2004.

¹²⁰ Alternativ 1 i konsekvensutgreiinga frå 2009.

¹²¹ Konsekvensutgreiing. E16 Borlaugshagen-Kolsmorkgrovi (Januar, 2009): 88.

måtte verna denne historiske vegstrekninga. I tillegg ville løysinga føre til utfordringar under anleggsperioden som følgje av det vanskelege terrenget i området.

Tilbake til spørsmålet om kvifor ei lang tunnelloysing ikkje vart vurdert frå byrjinga. I samtalar med vegplanleggjar Kjell Kvåle kom det fram at ei slik løysing aldri var aktuelt då planleggingsarbeidet tok til. På dette tidspunktet var ein sikre på at det let seg gjere å byggje ein veg etter eksisterande trasé forbi Ulviksbakken. Det var og ein felles aksept med NVE om at vegbygginga var mogeleg å gjennomføre, med tanke på vernestatusen til vassdraget. Hovudutfordringa var Øynaskreda, som ein ønska å unngå når ein ny veg skulle byggjast. Med den vedtekne traseen (kommunedelplan 2005) meinte ein at dei viktigaste utfordringane var løyst. Utgreiingsarbeidet og vurderingane som vart gjort undervegs, vart sett på som tilstrekkeleg for at løysingane kunne gjennomførast.¹²² I denne samanhengen er det viktig å hugse på dei samfunnsøkonomiske vurderingane som ligg til grunn for kvar einaste utbygging. Sjølv om konsekvensutgreiingane frå 2004 og 2009 ikkje kan samanliknast direkte, gjev dei likevel eit inntrykk av kostnadsskilnaden ved å byggje ein lang tunnel.¹²³ Borlaugstunnelen vart kostnadsrekna til 506 mill. kroner (2008-kroner).¹²⁴ Mens kostnadane for den vedtekne traseen frå 2005 vart sett til 264 mill. kroner (2003-kroner).¹²⁵ Desse tala viser at kostnadane ved å byggje Borlaugstunnelen er langt høgare enn løysinga frå 2005, som baserte seg på veg i dagen med ein kortare tunnel forbi dei mest utsette skredpartia.

I ettertid kan ein spørje seg om arbeidet og vurderingane i forkant av vedtaket var grundige nok. På tross av klåre signal frå bebruarane om skredfaren ved Ureteigen vart det likevel planlagt eit tunnelpåslag i dette området.¹²⁶ Vart ikkje slike signal teke alvorleg, eller hadde ein rett og slett for lite respekt for denne skreda?¹²⁷ I vurderingane som vart gjort av geologar frå Norges Geotekniske Institutt (NGI) i 2003, vart det konkludert med at ein veg i dagen kunne byggjast på denne strekninga (Borlaug-Gram). Den gong vart det ikkje gjort funn av spor etter ferske utfall i fjellsida, noko som var grunnlaget for avgjerda om å la vegen

¹²² Kjell Kvåle, 20.02.2014.

¹²³ Dei to utgreiingane deler opp strekningane ulikt, noko som gjer det vanskeleg å vurdere nøyaktig kor stor skilnad det er mellom dei ulike løysingane.

¹²⁴ Konsekvensutgreiing. E16 Borlaugshagen-Kolsmorkgrovi (Januar, 2009): 30.

¹²⁵ Konsekvensutgreiing. E16 Borlaug-Filefjell (Juni, 2004): 88.

¹²⁶ Brev frå Kåre Gram for bebruarane ved Gram, til Statens vegvesen: 22.09.2004.

¹²⁷ Dette innebar at lokalvegen framleis ville gå gjennom området ved Øynaskreda. Det vart i tillegg framheva at avkøyringa for lokalvegen var konfliktfylt i høve til standardkrava. Marginale utbyggingsareal gjorde at det måtte gjerast avvik frå fleire standardkrav for ei slik løysing.

følgje eksisterande trasé.¹²⁸ Når det i dei påfølgjande åra har vist seg ein større aktivitet av steinsprang og ferske spor av utfall frå fjellsidene, er det naturleg å spørje om dette var tilfeldig eller om tidlegare undersøkingar ikkje var grundige nok. Dette er uansett eit spørsmål som er vanskeleg å svare eintydig på. Men Kvåle erkjenner at det var meir rasfarleg i området enn dei hadde lagt vekt på i vurderingane sine. Han legg samstundes til at vegvesenet har skjerpa tryggleiksfilosofien dei seinare åra, både for anleggsperioden og den nybygde vegen. Erfaringar med å byggje veg i spesielt utsette område spela og inn når ein valde å gå bort frå ei slik løysing.¹²⁹

Eit tankekors i denne samanhengen, er kor mykje ressursar som har gått med i planleggingsarbeidet. Utan at dette har gitt resultat i form av nybygde vegar. Dette er ressursar som i staden kunne vore nytte til andre formål. Her skal diskusjonen ligge urørt, men den er i høgste grad eit relevant tema i samband med planlegging av nye veganlegg.

Interessekonfliktar på Ljøsne og Tønjum

Å planleggje stamvegtraseen forbi grendelaga Tønjum og Ljøsne har vist seg å vere svært krevjande. Grendene er dei tettast busette områda sett bort frå Lærdalsøyri, og er i tillegg det viktigaste jordbruksområdet i kommunen. Såleis var det fleire viktige interesser det skulle takast omsyn til undervegs i planlegginga. Frå kommunen si side var det eit sterkt ønskje om at bygginga av vegen skulle komme i gang så tidleg som råd. Difor gjekk ein i gang med planlegginga av tunnelpåhogg for Lærdalstunnelen og stamvegtrasé i same prosess. Eit sentralt argument for dette var at ein kunne nytte tunnelmassane til å byggje veg i dagen. Tidsperspektivet for utbygginga av vegen oppover dalen viste ein på dette tidspunktet lite om, men det var avhengig av kva traséløysing som vart valt.

Kommunedelplanen, som vart lagt fram i 1993, inneheld ulike alternativ for tunnelinnslaget og traseen oppover dalen. Desse er omtala i førre kapittel, difor viser eg til denne omtalen for ei meir detaljert framstilling.¹³⁰ Det sentrale spørsmålet var om stamvegen skulle følgje eksisterande veg, eller leggjast etter ein ny trasé. Her var det motsetningar både blant den politiske leiinga i kommunen, og i lokalsamfunnet. Av dei tre trasékorridorane var Fjellfotlina

¹²⁸ Brev frå Statens vegvesen, til Britt Bruflot Gram: 02.08.2008.

¹²⁹ Kjell Kvåle, 20.02.2014.

¹³⁰ Sjå kapittel 2: *Oppstart med planarbeidet*.

den føretrekte løysinga blant mange i den politiske leiinga i kommunen. Men den var samstundes den mest omstridde i lokalsamfunnet elles. Løysinga ville skjere gjennom store jordbruksareal på sørsida av dalføret, og det var difor mange som var i mot denne traseen.

Eit anna viktig tema var kva standard den nye vegen skulle ha. Vegdirektoratet la til grunn at vegen skulle planleggjast med full stamvegstandard.¹³¹ Noko som innebar at vegbreidda skulle vere minst 8,5 m (reducerast til 7,5 m i kostbart terreng), og bli utforma med ein dimensjonerande fart på 80 km/t eller høgare.¹³² Dette var i tråd med stortingsmeldinga som vart lagt til grunn for at stamvegen mellom Bergen og Oslo skulle gå via Lærdal.¹³³ Løysingane som vart lagt fram i planforslaget baserte seg utelukkande på desse krava. Dette var noko mange i Lærdal ikkje var nøgd med. Difor vart det stilt krav om at utgreiingane også måtte gjennomførast med utgangspunkt i ein redusert vegstandard.¹³⁴ Det vart argumentert med at viktige omsyn i nærmiljøet måtte skånast mest mogeleg. Jordbruket i bygda, og tilhøva langs Lærdalselva vart trekt fram som viktige i denne samanhengen. Men krava frå vegmyndigheitene stod fast om at ein ny veg skulle byggjast med fullverdig standard. Då ein veg med redusert standard (80-standard) i realiteten ikkje ville utgjere nokon skilnad frå den eksisterande vegen.

No vart aldri planleggingsarbeidet for vegen oppover dalen fullført. Sterke protestar frå grunneigarar, miljøørørsla og deler av den politiske leiinga i kommunen gjorde det vanskeleg å ta ei avgjerd i saka. I kapittelet om det lokale engasjementet vil eg komme meir detaljert inn på denne konflikten.¹³⁵ Formelt sette Riksantikvaren og Direktoratet for naturforvaltning ned foten, og det vart reist motsegn mot planane. Dei meinte at planane truga nasjonale og internasjonale kulturminneverdiar. Vidare vart det hevda at utgreiingane undervegs ikkje var gjennomført på tilfredsstillande måte. Resultatet vart deretter, og Miljøverndepartementet la fram krav om at ei full konsekvensutgreiing måtte gjennomførast. Omsynet til naturfriluft- og kulturminneverdiane gjorde at ei utgreiing vart sett på som naudsynt. Som nemnt tidlegare vart planlegginga av sjølve tunnelen trekt ut av utgreiinga, slik at ein kunne

¹³¹ Vil også bli omtala som 90-standard. For vegen i Lærdal var det snakk om ein veg med dimensjonerande fart på 90 km/t. Ved planlegging av nye veganlegg vil ein dimensjonere vegen for 10-20 km/t over fartsgrensa.

¹³² Kommunedelplan. Lærdalsøyri-Sæltun (April, 1993): 28.

¹³³ St.meld. nr. 53 (1990-91).

¹³⁴ Ein ønskja å greie ut ein veg etter 80-standard. Dette innebar i realiteten ein dimensjonerande fart på 80 km/t.

¹³⁵ Sjå kapittel 4: *Fjellfotlina: omstridt trase*.

fastleggje kvar tunnelen skulle munne ut i Lærdal. Dermed vart ikkje planlegging og bygginga av Lærdalstunnelen forseinka.¹³⁶

Reguleringsplanen for Lærdalstunnelen vart lagt fram, og kommunestyret i Lærdal vedtok at tunnelen skulle munne ut ved Håbakken. I handsaminga la kommunen vekt på at dei andre alternativa (Voll og Grøtte) var lite ønskjeleg, på grunn av utbygging i eit heilskapleg kulturmiljø av spesielt stor verdi ved munninga av Tynjadalen. I tillegg ville Grøtte-alternativet gjere den omdiskuterte Fjellfotlina aktuell på nytt. Samstundes var nærleiken til Lærdalsøyri viktig for næringslivet i kommunen. Til saman gjorde desse argumenta Håbakken til det beste alternativet sett med lokale auge.¹³⁷ Det vart seinare varsla motsegn mot samtlege tre alternativ. Saka vart difor sendt vidare for endeleg avgjerd, der Miljøverndepartementet til slutt skulle avgjerde saka. Undervegs i denne delen av handsaminga vart alternativet ved Grøtte trekt attende. Riksantikvaren fremja motsegn mot Voll, på grunn av konsekvensane for kulturmiljøet ved munninga av Tynjadalen. Statens vegvesen fremja motsegn mot Håbakken med følgjande argumentasjon: Alternativet ville gje 2 kilometer lengre veg, i tillegg ville sjølve tunnelen også bli lengre (ca. 400 meter). Kostnadsutrekningane for anlegget viste at Voll-alternativet ville bli 36 mill. kroner rimeligare. Dessutan ville dette alternativet skåne Tønjumgrenda i langt større grad, enn om vegen vart lagt via Håbakken. Etter å ha vurdert dei ulike omsyna i saka, kom departementet fram til at vedtaket om tunnelpåhogg ved Håbakken skulle bli ståande.¹³⁸ Avgjerda i departementet var i første rekke basert på dei viktige verneinteressene i området. Kulturminneverdiane i dalføret var og blitt framheva tidlegare i prosessen i samband med kommunedelplanen. Kravet om ei konsekvensutgreiing, og dette vedtaket syner at desse verdiane har hatt ein viktig vernestatus, med tanke på utbygginga av stamvegen. Likevel skal ein heller ikkje sjå vekk frå det kommunale vedtaket, og det faktum at lokale omsyn vann fram mot vegvesenet sine prioriteringar.

¹³⁶ Denne avgjersla vart sett på som eit kompromiss mellom statsrådene Torbjørn Berntsen (Miljøverndepartementet) og Kjell Opseth (Samferdsledepartementet). Ein fekk med andre ord ei både og løysing der natur-, friluft, og kulturminneverdiane vart ivaretekne. Samstundes kom tunnelarbeidet i gong og slo fast ein gong for alle at stamvegglina gjekk om Lærdal.

¹³⁷ Møtebok Lærdal kommune. Møte i teknisk utval: 14.06.1994; Møte i Lærdal kommunestyre: 30.06.1994.

¹³⁸ Brev frå Miljøverndepartementet, til Fylkesmannen i Sogn og Fjordane: 17.01.1995.

Etter dette skulle det gå ein lang periode før noko meir vart gjort med vegtraseen i denne delen av dalføret. I perioden etter at Lærdalstunnelen opna auka trafikkstraumen gjennom dalen betydeleg. Vegstandarden på strekninga forbi Tønjum og Ljøsne vart sett under kritikk frå fleire hald, noko som vil gå fram av kapittelet om lokalpressa si dekninga av stamvegvevprosjektet.¹³⁹ Resten av dalen hadde fått ny veg med stamvegstandard, no stod berre denne strekninga att. Dermed gjekk ein på ny i gang med å planleggje denne delen av stamvegen. Dei viktigaste føresetnadane for prosjektet var å betre trafikktryggleiken, for både køyrande og mjuke trafikkantar. I tillegg var det viktig å få lik vegstandard gjennom heile dalføret.¹⁴⁰

Å leggje ein trasé på sørsida av dalføret vart tidleg utelukka. Minna om Fjellfotlina gjorde at ein ikkje ønska å gå i gang med nye utgreiingar på denne sida av elva. I konsekvensutgreiinga frå 1996, vart det funne fleire store negative konsekvensar for alternativa på denne sida av dalen. Ein veg her ville vere øydeleggjande for kulturminne, landskap og jordbruksnæringa i området. Alternativa som vart sett på som dei beste baserte seg på å følgje den eksisterande vegtraseen.¹⁴¹ I konsekvensutgreiinga (2011) tok ein føre seg åtte ulike trasélinjer som vart vurderte opp mot kvarandre.¹⁴² Det var i realiteten snakk om tre måtar ein kunne løyse traséspørsmålet. Anten kunne vegen følgje dalføret gjennom heile området, eller så kunne ein velje mellom to ulike tunnelloysingar. Ein kort frå Rahella, eller ein lang tunnel frå Voll til Stuvane, som førte stamvegen utanom store deler av planområdet. I fortsetjinga vil eg fokusere på hovudlinjene for handsaminga av traséspørsmålet.

Det var fleire lokale interesser som var viktige for kommunen å ivareta undervegs i prosessen. For det første var det viktig å skåna bustadområda på Ljøsne og Tønjum. Ein såg det som spesielt viktig å ta vare på grendestrukturen i dalføret, og styrkje busetnaden i desse grendene. Lokalpolitikarane la difor vekt på å ta omsyn til skulen på Ljøsne, som låg kloss ved den eksisterande vegen. Å sikra ein trygg skuleveg var eit sentralt punkt ein ønska å oppnå gjennom planlegginga. Det er også store jordbruksinteresser i området, med både husdyrhald og frukt-, grønt- og bærproduksjon. I kommunen vert dette sett på som

¹³⁹ Sjå kapittel 5: "Den dårlegaste stamvegstrekinga i heile landet".

¹⁴⁰ Kommunedelplan og konsekvensutgreiing. E16 Tønjum-Ljøsne (Mai, 2011): 22.

¹⁴¹ Planprogram. E16 Tønjum-Ljøsne (Juni, 2010):24-25, 33.

¹⁴² Dette vart omtala i kapittel 2 i avsnittet: *Fagstyre versus folkestyre*.

kjerneområdet for landbruket. Det var såleis viktig at området vart skåna mot omfattande inngrep, som ville verke negativt for jordbruket. Ein annan vesentleg faktor var omsynet til nærbutikken på Ljøsne (Ljøsnebui).¹⁴³ Alt dette var planleggjarane nøyd å ta med i vurderingane når traséalternativa skulle utgreiast. Kva interesser som skulle vege tyngst i denne saka kunne virka utfordrande, men lokalsamfunnet var tydelege på kva som var den beste løysinga.

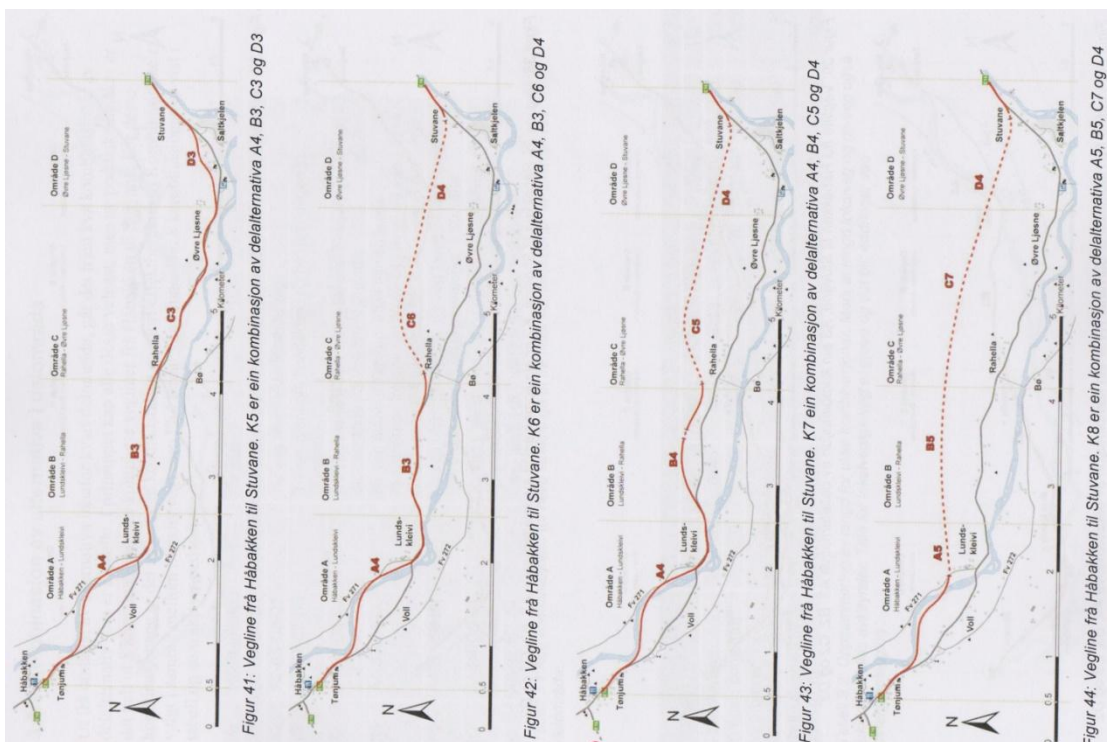
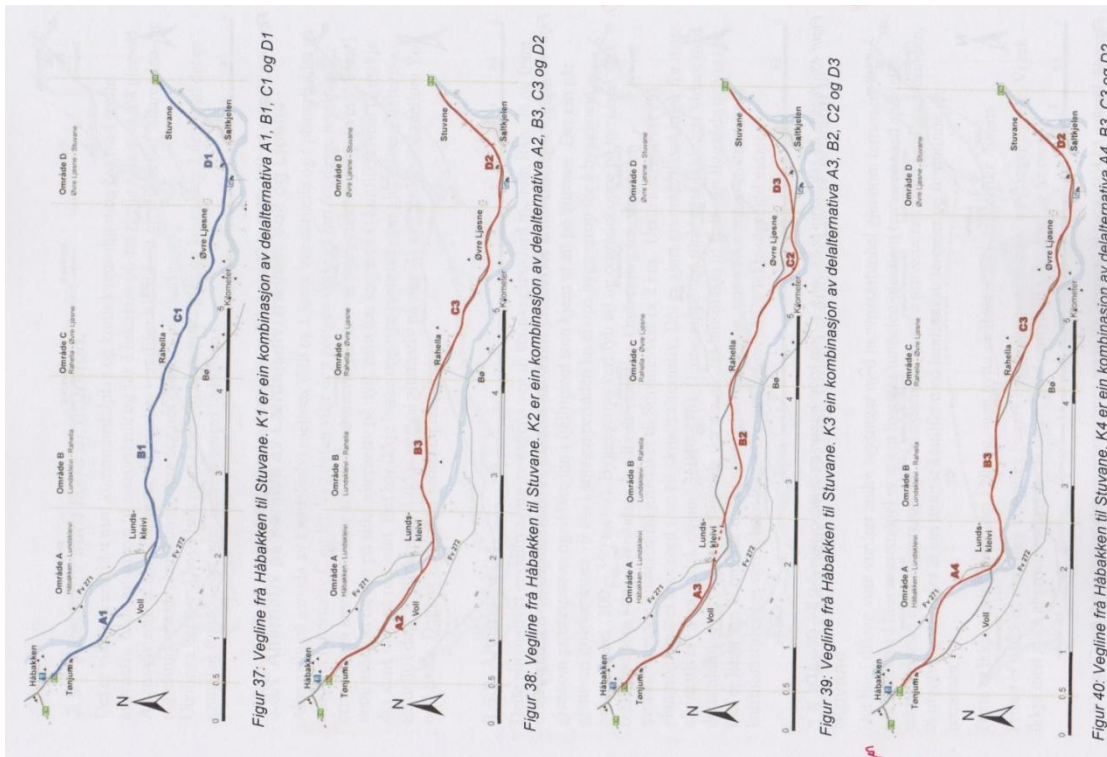
Forslaget om ein lang tunnel var etter mange si meining den beste løysinga for lokalsamfunnet. Tunnelen ville føre stamvegen utanom store deler av området, og såleis skåne dalen mot store inngrep. I utgangspunktet var dette eit innspel frå innbyggjarane til den politiske leiinga i kommunen, som samrøystes vedtok at eit slikt traséalternativ skulle utgreiast. Ønskja om ein lang tunnel var så sterke både frå innbyggjarane og kommunen si side at fagetaten, trass klare motførestillingar, tok det med i planane sine. Fleire moment gjorde at vegvesenet var skeptiske til dette alternativet, men argumenta var i hovudsak økonomisk motiverte. For det første såg ein tunnelloysinga som fordyrande, for heile prosjektet. Skilnaden i anleggskostnadar vart for store mot å byggje ein veg i dagen. I tillegg ville driftskostnadane bli opp mot ti gongar dyrare med ein lang tunnel. Samstundes frykta ein at løysinga ville hindre næringsutvikling, som baserte seg på gjennomgangstrafikken.¹⁴⁴ Eit anna argument var at reiseopplevinga for trafikkantane ville bli redusert. I denne samanhengen vart det trekt fram at lange strekingar i dalføret allereie var lagt i tunnel.¹⁴⁵

¹⁴³ Samtalar med Geir Solheim, 18.02.2014.

¹⁴⁴ Særleg gjaldt dette nærbutikken på Ljøsne (Ljøsnebui), der nesten ein tredel av omsetnaden kom frå gjennomgangstrafikken. I tillegg har det vore utstrakt utsalsverksemd langs vegen av frukt, grønt og bær.

¹⁴⁵ Planprogram. E16 Tønjum-Ljøsne (Juni, 2010): 29.

Figur 5: Trasélinjer på Tønjum og Ljøsne. Skissene viser dei åtte ulike trasékombinasjonane som vart vurdert i konsekvensutgreinga frå 2011.¹⁴⁶



¹⁴⁶ Kommunedelplan og konsekvensutgreiing. E16 Tønjum-Ljøsne. (Mai, 2011): 53-54.

Vegvesenet tilråda to ulike løysingar, begge med veg i dagen (K4/K5).¹⁴⁷ Til grunn for dette la vegvesenet vekt på dei samfunnsøkonomiske vurderingane. Det vart mellom vektlagt at desse alternativa kom best ut med tanke på netto nytte (NN) og nytte/kostndasbrøk.¹⁴⁸ Alle alternativ med veg i dagen vart vurdert til samfunnsøkonomisk lønnsame. Dei alternativa som baserte seg på tunnel kom derimot ut med negative resultat for nytte/kostnad.¹⁴⁹ I tilrådinga vart det peika på at eit av dei overordna måla for prosjektet var at det skulle vere samfunnsmessig gjennomførbart i høve til kostnadar og samfunnsnytte. Dette låg til grunn for at vegvesenet gjekk inn for veg i dagen.

For dei ikkje-prissette konsekvensane slo resultata ut i motsatt retning. Den lange tunnelloysinga vart sett på som den beste løysinga, følgt av alternativa med tunnel frå Rahella. For vegframføring i dagen var det særleg knytt negative konsekvensar til kulturmiljø, og naturressursar. Enkelte strekingar hadde også negative konsekvensar for andre tema som naturmiljø og landskap.¹⁵⁰

Som nemnt var omsynet til jordbruket noko det vart lagt stor vekt på. Dersom ein ser på utbygginga av fulldyrka jord for dei ulike alternativa, ville tunnelloysingane skåne langt meir areal enn om vegen vart lagt i dagen. Ein lang tunnel ville gje eit tap av fulldyrka jord på 37 dekar (K8).¹⁵¹ Dei ulike løysingane med veg i dagen ville alle gje eit arealtap på over 100 dekar fulldyrka jord. Alternativa som vart tilrådde av vegvesenet ville gje eit tap på anten 115 (K4), eller 111 (K5) dekar.¹⁵² Følgjane av ein veg i dagen ville difor vere langt meir omfattande og negative, enn dersom vegen vart lagt i tunnel. Omsynet til jordbruket i området tala for at vegen vart lagt utanom grenda, i tunnel.

Undervegs i prosessen var også fokuset på nærmiljøet, og tilhøva for bebuarane langs vegen viktig. Som kapittel 4 om det lokale engasjementet vil vise, var det eit utbreidd syn at ein veg i dagen ville rasere nærmiljøet i området. Eit paradoks i denne samanhengen er at vurderingane av temaet i konsekvensutgreiinga konkluderte med at det ikkje var store

¹⁴⁷For desse alternativa var det berre snakk om mindre skilnader i lineføringa innanfor dei ulike delområda. Desse var meir elle mindre jamngode, med tanke på dei prissette- og dei ikkje-prissette konsekvensane.

¹⁴⁸ Netto nytte pr budsjettkrone (NN/K) vart sett til 0,43 for begge dei to alternativa (K4/K5). Løysinga med lang tunnel vart sett til -0,45 (K8).

¹⁴⁹ Kommunedelplan og konsekvensutgreiing. E16 Tønjum-Ljøsne (Mai, 2011): 167.

¹⁵⁰ Kommunedelplan og konsekvensutgreiing. E16 Tønjum-Ljøsne (Mai, 2011): 154-162.

¹⁵¹ Løysingane med kort tunnel ville gje eit tap på 56 (K7), eller 62 (K6) dekar fulldyrka jord.

¹⁵² Kommunedelplan og konsekvensutgreiing. E16 Tønjum-Ljøsne (Mai, 2011): 157.

skilnader mellom tunnelalternativa, og ei løysing med veg i dagen. Der vart det slege fast at dei fleste traséløysingane ville føre til positive konsekvensar for nærmiljøet. I vurderingane vart det i hovudsak knytt positive konsekvensar til ei utbygging av gang- sykkelveg, for dei løysingane som baserte seg på veg i dagen. Vegen ville framsleis utgjere ein vesentlege barriereverknad, men ut i frå ei total vurdering vart likevel tiltaka sett på som positive for nærmiljøet. Tunnelalternativa ville uansett gje store positive konsekvensar, med tanke på barriereverknad, støyproblem og tilhøve for gåande og syklende. Ut i frå desse omsyna vart det lengste tunnelalternativet sett på som best for nærmiljøet i området.¹⁵³

Omtalen viser at vurderingane for dei prissette og ikkje-prissette konsekvensane, i den samfunnsøkonomiske analysen, gav svært sprikande resultat. I tilrådinga frå Statens vegvesen vart det lagt stor vekt på at det berre var ein veg i dagen som var samfunnsøkonomisk lønnsam. Dermed gjekk dei inn for at vegen skulle byggjast ut etter ei slik traséløysing (K4/K5). Vegvesenet varsla samstundes motsegn mot alle tunnelloysingane (K6/K7/K8). Etter vegvesenet sitt syn vog ikkje gevinstane for jordvern, naturmiljø og kulturminne opp for den store skilnaden i kostnader. Investeringskostnadane for veg i dagen vart sett til 303 millionar kroner (K4).¹⁵⁴ Ein tunnel ville bli langt meir kostbar. Kostnadane ved å byggje ein lang tunnel vart rekna til 690 millionar kroner (K8), mens ei kortare tunnelloysing var kostnadsrekna til 527 (K6), eller 547 (K7) millionar kroner.¹⁵⁵ I tillegg innebar tunnelloysingane langt større kostnadar til drift og vedlikehald. Dette viser at dei økonomiske omsyna vart lagt stor vekt på, i vegvesenet sitt val av stamvegtrasé på Tønjum og Ljøsne.

Motsegna gjorde at kommunestyret sitt vedtak om ein lang tunnel vart sendt vidare til mekling hjå Fylkesmannen, hausten 2011. I mine samtalar med ordføraren i Lærdal, Geir Solheim, stadfesta han at denne prosessen ikkje hadde noko godt utgangspunkt, då partane stod hardt på sitt i saka. Administrasjonen i kommunen såg det som ønskjeleg å gå inn for ei kompromissløysing. Deira tilråding var ei traséløysing med kort tunnel frå Rahella til Stuvane.¹⁵⁶ Men eit kompromiss var uaktuelt for den politiske leiinga i kommunen.¹⁵⁷

¹⁵³ Kommunedelplan og konsekvensutgreiing. E16 Tønjum-Ljøsne (Mai, 2011): 87-106.

¹⁵⁴ Alle summane er oppgjevne i 2010-kroner. (Alternativ K5 vart kostnadsrekna til 301 mill. kr.).

¹⁵⁵ Kommunedelplan og konsekvensutgreiing. E16 Tønjum-Ljøsne (Mai, 2011): 63.

¹⁵⁶ Også denne løysinga vart det fremja motsegn til av Statens Vegvesen.

¹⁵⁷ Samtalar med Geir Solheim, 18.02.2014.

Meklinga førte ikkje partane noko nærmare kvarandre, slik at saka vart oversendt til Miljøverndepartementet. Prosessen vart svært tidkrevjande, då det vart gjennomført synfaring og møter med representantar ifrå Miljøverndepartementet, Samferdsledepartementet, Fylkesmannen, vegvesenet og kommunen. Her fekk også innbyggjarane høve til å markere sitt standpunkt. I januar 2013 kom tilrådinga frå Samferdsledepartementet, som gjekk inn for ei løysing med kort tunnel. Deira syn i saka var at ei slik kostnadane ved ei slik tunnelloysing kunne forsvarast utifrå omsyn til jordvern, kultur- og naturmiljø, og dei lokale ønska om tunnel.¹⁵⁸

I mellomtida vart det jobba hardt i den politiske leiinga i kommunen, for å påverke vedtaket til sin fordel. Med statsråden Liv Signe Navarsete (Kommunal- og regionaldepartementet) si tilknytning til bygda, hadde kommunen solide kanalar inn mot Regjeringa. Politikarane i kommunestyret var derimot klar på at dette ville medføre at ein flytta seg inn i ei politisk gråson. Å engasjere statsråden og leiaren i Senterpartiet, var noko som kunne skape tvil omkring avgjerda. Undervegs var både lokallaget i partiet og kommunestyret beviste på at ein ikkje skulle bruke Navarsete aktivt i prosessen. I staden kunne SV sine representantar påverke partiet, og miljøvernminister Bård Vegar Solhjell (SV). Kommunestyret overlet difor jobben til SV-gruppa, sidan det var deira parti som hadde ansvaret i Miljøverndepartementet. Slik påverknad gjennom uformelt politisk arbeid er noko som vanskeleg kan dokumenterast, då dette skjer utanom den offentlege sakshandsaminga. Opplysningane er såleis basert på mine intervju med representantar frå dei lokale partigruppene til Senterpartiet og SV.¹⁵⁹

Ei viktig føremon var at ein sat med gode argument som retta seg mot miljøomsyna i saka. Både miljøavdelinga og landbruksavdelinga hjå Fylkesmannen var klare på at ein lang tunnel var den beste løysinga. Som vist ovanfor stod mellom anna landbruksinteressene, omsyn til naturmiljø og landskap sentralt i ein slik argumentasjon. Det vart vist til at ein veg i dagen ville føre til store inngrep i nokre av dei beste og mest verdifulle jordbruksareala i Lærdal og heile fylket. Vidare vart det hevda at vegvesenet hadde vektlagt naturmiljø og landskap i alt for liten grad i tilrådinga. Difor fråråda Fylkesmannen vegvesenet si tilråda vegline.¹⁶⁰ Med dette hadde ein skapt ein raud tråd gjennom miljøargumentasjonen. Dette var noko ein

¹⁵⁸ Brev frå Samferdsledepartementet, til Miljøverndepartementet: 04.01.2013.

¹⁵⁹ Geir Solheim, 18.02.2014; Jan Olav Fretland, 28.04.2014.

¹⁶⁰ Brev frå Fylkesmannen i Sogn og Fjordane, til Statens vegvesen: 15.08.2011.

kunne ta heilt til toppen i Miljøverndepartementet, der saka skulle avgjerdast. Kommunen la i tillegg stor vekt på at dette var eit unisont ønskje frå eit samrøystes kommunestyre og eit samla lokalsamfunn.

I departementet sitt vedtak, hausten 2013, vart det lagt vekt på at omsynet til innbyggjarane var viktig i saka. Ei løysing med veg i dagen ville etter departementet sitt syn gje store ulemper for natur- og kulturmiljø. Det vart og lagt vekt på å forvalte dei avgrensa jordbruksområda på ein god måte. Dette vart oppsummert på følgjande måte:

Departementet meiner ein lang tunnel i frå Tønjum til Stuvane vil vere ei stor forbetring i høve til innbyggjarane og lokal ferdsel. Lang tunnel vil gje ei god løysing for skulen på Ljøsne og for busetnaden på Saltkjelen. Ei utbetring av denne delen av E16 vil og vere sikra mot ras. Miljøverndepartementet meiner ei slik løysing med lang tunnel kan forsvarast ut i frå omsynet til dei klare lokale ynskja i saka, sikkerheit, jordvern og kultur- og naturmiljøet i dalen.¹⁶¹

På bakgrunn av dei opplysningane som har blitt lagt fram, synest det rimeleg å anta at det politiske arbeidet som vart gjort frå dei lokale politikarane hadde innverknad på utfallet i saka. Dette, saman med fokuset på miljøverninteressene har truleg vore avgjerande for at Miljøverndepartementet gjekk inn for ein lang tunnel.¹⁶²

Oppsummering og drøfting

Gjennom dette kapittelet har eg komme inn på fire ulike sider av planleggingsprosessen. I dette siste avsnittet vil eg oppsummere, og drøfte det mest sentrale innhaldet. Her vil eg følgje opp dei problemstillingane som vart presentert innleiingsvis, og gje ei samanfating av dei viktigaste vurderingane som har blitt gjort undervegs.

Det sentrale innhaldet i dei to første avsnitta, *Vinterdrift over Filefjell og Fjerning av flaskehalsar*, var korleis sentrale føringar for stamvegprosjektet vart løyst. Viktige mål og prioriteringar vart presentert innleiingsvis i kapittelet, for å gjere greie for kva ein ønskja å oppnå med opprustinga av stamvegen i Lærdal. Å sikre ein stabil fjellovergong over Filefjell

¹⁶¹ Brev frå Miljøverndepartementet, til Fylkesmannen i Sogn og Fjordane: 07.10.2013.

¹⁶² I ettertid fekk vedtaket stor merksemd i media. Det vart hevda at ein telefonsamtale, mellom statsrådene Navarsete og Solhjell, hadde påverka utfallet i saka. Påstandane gjekk ut på at Navarsete hadde interesser i saka, då ho var busett i det aktuelle området, og difor hadde fått Solhjell til å gå inn for ein lang tunnel. Ut i frå det resonnementet, som eg har presentert, ville denne kontakten vore unødvendig. Då miljøomsyna truleg var sentrale for departementet sitt vedtak.

må seiast å vere noko av det mest essensielle ved heile prosjektet. Dei ulike tiltaka som er blitt omtala har til saman vore viktige for å gjere E16 over Filefjell meir forutsigbar, med tanke på stenging og kolonnekøyring. Det å ha eit stabilt og trygt aust-vestsamband er eit viktig tema i norsk samferdsle, då store trafikkstraumar går langs denne transportkorridoren. Likevel er det for tidleg å konkludere om ein har lukkast, sidan opprustinga over Filefjell tidlegast er ferdig i 2017. At prosjektet vart trekt ut som eigen post på statsbudsjettet, understrekar på mange måtar den politiske viljen til å gjennomføre opprustinga. Ei slik prosjektfinansiering, der løyvingane heile tida skal sikre ei optimal framdrift, kan seiast å vere i tråd med tidlegare presiseringar om effektiv og kontinuerleg opprusting av vegen.

Det same kan også seiast om viljen til å prioritere dei dårlegaste strekningane nedover dalføret. At dei verste flaskehalsane vart fjerna i løpet av dei første åra etter opninga av Lærdalstunnelen, indikerer at sambandet har ein sentral posisjon. Opprustinga av vegen var naudsynt for at effektane av Lærdalstunnelen skulle bli utnytta best mogeleg. Utbetringa var spesielt viktig med tanke på målsetningane om eit effektivt transportsystem. Innkortinga av vegen og standardhevinga medførte at avstandskostnadane vart vesentleg redusert for strekninga frå Borlaug til Seltun. At ein fekk ein ny veg illustrerer at slike prosjekt også har ringverknadar for lokalsamfunnet. Den nye vegen gjennom dalføret har gjort at grendene i kommunen har blitt knytte nærmare kvarandre. Avstanden frå utkantane til kommunesenteret har blitt vesentleg redusert, det same har reisetida. Slik har dette resultert i viktige positive konsekvensar, både for det nasjonale og det lokale transportsystemet.

Avsnitta om Problematiske tilhøve ved Gram og Interessekonfliktar på Ljøsne og Tønjum, tek føre seg sentrale utfordringar ved planleggingsprosessen. Desse viser at lokale tilhøve har vore utfordrande, for planlegginga av ein ny vegtrasé. Planleggingsprosessen for strekninga forbi Gram var spesielt interessant, med tanke på den omfattande tids- og ressursbruken. Som det gjekk fram av dette avsnittet spela naturtilhøva i området inn på planleggingsarbeidet, for denne parsellen. Det tronge dalføret, og eit verna vassdrag innebar at eksisterande trasé var einaste alternativ dersom ein ny veg skulle byggjast. Men naturkreftene spela ikkje på lag, då Ureteigskreda sette ein stoppar for prosjektet. Ein ny stamveg gjennom eit utsett skredområde, ville ikkje vore ei fullgod løysing ut i frå dei mål og prioriteringar som låg føre. Utgreiingane og vurderingane som vart gjort i forkant av

vedtaket i 2005, bør uansett bli sett i eit kritisk lys. Då mange av opplysningane som har komme fram i denne analysen tyder på at desse ikkje var grundige nok. I tillegg har me sett at verneinteressene i høve Kongevegen har vore avgjerande for trasévalet, då ein ny trasé vart vedteken i 2009.

Proessen som vart gjennomført på Tønjum og Ljøsne trekk fram andre viktige problemstillingar, som blir aktuelle når ein veg skal planleggjast. Analysen i dette avsnittet tek føre seg interessante avvegingar, som vart gjort undervegs. Omtalen gjev eksempel på ulike interessekonfliktar som har oppstått på grunn av den storstilla stamvegutbygginga. I den første perioden, på nittitalet, var det konfliktar mellom lokale aktørar. Motstridande interesser internt i bygda gjorde at ei avklaring om stamvegtrasé gjennom dalen ikkje var mogeleg. Motstanden mot dei framlagde planane vart til slutt så stor at traséspørsmålet vart lagt på is. Protestane gjekk i hovudsak ut på at det ikkje var teke omsyn til jordbruk og viktige kulturminneverdiar i området. Proessen enda med at det skulle gjennomførast ei full konsekvensutgreiing av stamvegutbygginga i Lærdal. Sjølve Lærdalstunnelen kunne gjennomførast, og det var til slutt Miljøverndepartementet som avgjorde at tunnelpåhogget skulle plasserast på Håbakken. Også dette vedtaket la vekt på dei viktige verneinteressene i området.

Då spørsmålet igjen vart aktuelt, stod det mellom kommunen sine interesser og vegvesenet sine prioriteringar. Dei økonomiske motiva stod sterkt frå vegvesenet si side. Mens dei lokale politikarane stod hardt på at verdiar, som jordvern og nærmiljø, måtte takast omsyn til. I dette tilfellet gjekk interessekonflikten tydeleg mellom prissette konsekvensar og ikkje-prissette konsekvensar. Det faktum at Miljøverndepartementet ved to høve har stadfesta kommunale vedtak indikerer at økonomiske og transportmessige omsyn i liten grad har blitt vektlagt i departementet sine vurderingar. Analysen i avsnittet viser at verneomsyn for natur, landskap, landbruk og kulturminne i dalen har stått sterkast gjennom heile perioden.

Gjennom analysen og denne oppsummeringa har eg forsøkt å svare på spørsmåla som vart stilt innleiingsvis i kapittelet. Ut i frå det materialet som har blitt analysert kan ein slå fast at ulike tilhøve har påverka proessen undervegs. Eg vil likevel trekke nokon slutningar ut i frå det som går fram av framstillinga. På spørsmålet om dei gamle vegtraseane har lagt føringar for etableringa av den nye stamvegen, kan det seiast at enkelte parti har skapt større

utfordringar enn andre. Dersom ein isolert sett tolkar spørsmålet i retning av at ein skulle ha rusta opp eksisterande veg, er svaret nei. Der ei omlegging av vegen har vore teneleg, for å redusere avstandar og unngå flaskehalsar, har dette blitt gjort. Til dømes har traseen blitt lagt i tunnel forbi Seltåsen, Nesbergi og Borgund. Dessutan har me sett at lokale tilhøve har gjort at vegtraseen forbi Gram og Ljøsne også har blitt lagt om. Høgfjellstrekninga over Filefjell har derimot følgd eksisterande trasé, for å unngå nye inngrep i naturen. Dersom ein tolkar spørsmålet i ein vidare forstand, ser ein at dei gamle vegtraseane i større grad har sett grenser for kor ein kan etablere ein ny stamvegtrasé. Først og fremst har dette komme fram gjennom verneinteressene av Kongevegen.

Kva vurderingar har stått sentralt i planlegginga av vegen i Lærdal? Også på dette spørsmålet vil svaret variere ut i frå dei ulike tilhøva langs strekinga. Dersom ein skal seie noko overordna om dette, vil det vere naturleg å trekke fram transportmessige omsyn. Faktorar som betra framkomst, reduserte avstandar og tryggleik langs vegen har vore viktige omsyn. Dette går mellom anna fram av omtalen av vegen over Filefjell, og fjerninga av flaskehalsane nedover dalen. Ein skal heller gløyme at den samfunnsøkonomiske analysen er eit viktig vurderingsgrunnlag. Likevel viser analysen i dette kapittelet at desse vurderingane ikkje er avgjerande for utbygginga. Opprustinga av vegen over Filefjell vart ikkje vurdert som samfunnsøkonomisk lønsam. Til tross for dette har prosjektet blitt gjennomført. Ser ein på striden om ein lang tunnel på Ljøsne, har samfunnsøkonomiske omsyn stått sentralt i argumentasjonen til vegvesenet. Men også andre omsyn har blitt vektlagt undervegs. Verneinteressene av Kongevegen er allereie nemnd. I tillegg vil eg trekke fram verneinteressene på Ljøsne og Tønjum. Utgreiingane som har blitt gjort i denne delen av dalen, har vist at området er spesielt viktig med tanke på omsynet til verdier som naturressursar, landskap, og kulturminne.

Dette leier vidare til det avsluttande spørsmålet om kva interesser som har vunne fram i denne prosessen. Ut i frå det materialet som har blitt analysert, kan ein trekke nokon oppsummerande slutningar. Ved fleire høve har prioriteringane til vegvesenet lagt føringar for opprustinga av vegen. Særleg der det har vore liten konflikt om traséløysingane, har fagetaten sine tilrådingar gjennomført. Men i dei områda der andre aktørar har hevda sine interesser, har traséspørsmålet blitt langt meir utfordrande. Som det går fram av analysen, har verneinteressene fått gjennomslag ved fleire høve. Vern av kulturminne, landskap og

natur- og miljøomsyn har lagt sentrale føringar for val av trasé. Til dømes viser verneinteressene for Smedøla at NVE har stilt strenge krav til inngrep i vassdraget. Omsyna til Kongevegen er eit anna døme på nettopp dette. Men også dei lokale interessene har vunne fram undervegs. Dette kjem sjølvsagt best fram i tunnelstriden på Ljøsne. Viktige omsyn i lokalsamfunnet vart løfta fram, til fordel for vegvesenet sine økonomiske vurderingar.

4. Lokalt engasjement

Dette kapitlet omhandlar det lokale engasjementet, i samband med opprustinga av stamvegen i Lærdal. Utbygginga av veggen har medført til dels store konsekvensar for innbyggjarane. I denne delen av framstillinga vil eg difor sjå nærmare på korleis lokalbefolkninga har kjempa for sine interesser. Som det vil gå fram av dette kapitlet er det spesielt spørsmålet om kvar veggen skulle gå, som har vekka engasjement blant bebruarane i dalføret. Såleis vert ein sentral del av analysen å gje svar på kva motiv som var viktige, for at folk engasjerte seg i traséspørsmålet. Det finst fleire døme på at innbyggjarane har hatt ulike interesser i dette spørsmålet. Somme har ønska å halde på veggen forbi tunet, medan andre har kjempa for at veggen skal flyttast vekk frå busetnaden. Her har det også vore motstridande synspunkt og interesser, som har skapt konflikter i lokalsamfunnet. I denne samanhengen vert det naturleg å sjå nærmare på korleis innbyggjarane har argumentert for sine interesser.

I løpet av kapitlet skal eg komme nærmare inn på saker som folk i bygda engasjerte seg i. Sjølv om stamvegutbygginga har engasjert lokalbefolkninga, i den forstand at folk har vore opptekne av traséspørsmål og anna, er det særleg tre døme der bebruarane verkeleg har engasjert seg og kjempa hardt for sine interesser. Det er desse sakene som vil stå sentralt i den vidare analysen. Traseen langs Fjellfotlina og vegstandarden var omstridde tema då ein tok til å planleggje stamvegen på nittitalet. I samband med denne konflikten vil eg sjå nærmare på argumentasjonen til dei som stilte seg kritisk i denne prosessen, og kva som gjorde dette til ein så opprivande konflikt. Deretter vil eg ta føre meg bebruarane ved Gram sin kamp, for at stamvegen skulle gå innom den vesle grenda. Kva var bakgrunnen for at dei ønska dette, og korleis opplevde dei det å kjempa for å behalda veggen. Avslutningsvis vil engasjementet for ein lang tunnel på Ljøsne bli omtala. Korleis klarte lokalsamfunnet å vinne fram med sitt syn i traséspørsmålet?

Eit sentralt spørsmål er om engasjementet har påverka dei formelle prosessane som har føregått. Som det vil gå fram av dette kapitlet, har utfallet variert i dei ulike sakene som blir framstilt. Her vil det vere naturleg å spørje om det lokale engasjementet har hatt innverknad på val av trase? Då nokre har vunne fram, og andre ikkje med sine synspunkt

kan ein spørje seg: Korleis utspela det lokale engasjementet seg når bebuarane vann fram med sitt syn? Dette er problemstillingar som vil bli diskutert undervegs i kapittelet.

Fjellfotlina: omstridt stamvegtrasé

Då stamvegstriden stod på som verst i Lærdal på nittitalet, stod to tema sentralt. Det var strid om val av framtidig stamvegtrasé, og om kva standard den nye vegen skulle ha. Statens vegvesen og den lokale styringsgruppa var i stor grad samde i sitt syn: Stamvegen burde følgja Fjellfotlina, og denne burde byggjast med fullverdig stamvegstandard. Som vist tidlegare, ville denne traseen skjere gjennom jordbruksarealet på sørsida av dalen. Lokalt var det difor sterke krefter som jobba for andre løysingar. Rådmann på denne tida, Lasse Sæltun karakteriserte konflikten slik: "Alle ville ha stamvegen til Lærdal, så lenge den gjekk på motsatt side av elva."¹⁶³

Den formelle prosessen vart presentert i førre kapittel. Der vart dei viktigaste linjene i konflikten om stamvegen gjort greie for. Men for å forstå kvifor dette vart ein så heftig strid i lokalsamfunnet, må ein sjå nærmare på dei ulike synspunkta og interessene som stod i fokus gjennom denne perioden. I dette avsnittet vil eg komme nærmare inn på kjernen i denne konflikten, og kva argument vart brukt i kritikken mot dei framlagde planane.

Mykje av fokuset rundt traséspørsmålet var retta mot Fjellfotlina. Traseen ville følgje i grensa mellom inn- og utmark, forbi gardane på sørsida av dalføret. Dette var noko bøndene i området var sterkt i mot. Etter deira oppfatning ville ein stamvegtrasé etter denne lina rasere både jordbruk og miljø. Ein stamvegtrasé gjennom området ville gjere det langt vanskelegare å drive landbruk. Driftsgrunnlaget på gardane ville bli kraftig redusert, då store areal kom til å bli bandlagde som følgje av ei slik utbygging. Bøndene hevda at langt større areal ville bli øydelagde enn det som gjekk fram av utgreiingane. Difor var dei kritiske til vurderingane som var blitt gjort i samband med planleggingsarbeidet. Ein hevda at utgreiingsarbeidet ikkje var tilstrekkeleg, og etterlyste ytterlegare konsekvensanalysar i forkant av traséavgjersla. Samstundes var dei skuffa over framferda til den politiske styringsgruppa i saka. Påstandane dreia seg om at gruppa ikkje tok omsyn til meiningane blant innbyggjarane i dalen, og det vart stilt spørsmål ved dei demokratiske prosessane

¹⁶³ Lasse Sæltun, 18.02.2014.

undervegs. På grunnlag av dette, ville grunneigarane ta opp kampen for å sikra driftsgrunnlaget.¹⁶⁴

Det var ikkje berre bøndene langs Fjellfotlina som engasjerte seg i stamvegprosessen. Lærdal grunneigarlag vart etablert for å ivareta grunneigarane sine interesser. Dei var spesielt opptekne av ei skånsam framføring av vegen, og ville ha redusert vegstandard slik at eksisterande veg kunne nyttast som stamveg.¹⁶⁵ Grunneigarlaget vart ein stor og betydingsfull aktør undervegs i prosessen. Til saman hadde laget 59 medlemmer og 13 støtte-medlemmer. Organisasjonen bestod såleis av personar som både var direkte påverka av stamvegprosjektet, og ulike støttespelarar. Dei fekk etter kvart brei oppslutnad, og hadde eit tett samarbeid med miljøørsla. Mellom anna var dåverande Venstre-leiar Odd Einar Dørum engasjert i saka, og var tilstades under eit av folkemøta som vart arrangert.¹⁶⁶ Slik sett hadde grunneigarlaget eit solid kontaktnett med mange folk i ryggen. Også Naturvernforbundet stilte seg bak krava frå grunneigarane om redusert vegstandard, og at traséalternativa måtte vurderast på nytt. Det at grunneigarane slo seg saman med andre motstandarar av dei framlagde planane gjorde at det var sterke krefter som jobba saman. I tillegg til jordbruksinteressene, vart kulturlandskapet ved Tynjadalen framheva som spesielt viktig å ta omsyn til.

At det var så store interessekonfliktar kring stamvegen, gjorde at det vart høg temperatur på dei mange folkemøta som vart arrangert. Kommunen, i lag med vegkontoret, informerte om dei framlagde planane, og innbyggjarane kunne komme med innspel i prosessen. I tillegg arrangerte lokale aktørar folkemøte som og skapte eit stort engasjement. Desse arrangementa var i stor grad stelt i stand av dei som var i mot planane og kommunen og vegmyndighetene sine synspunkt. Uansett gjekk det nokså vilt føre seg ved fleire høve. Fleire som har blitt intervjua stadfestar at det tidvis var håplaus framferd blant enkelte av dei frammøtte. Svært mange usaklege utspel gjorde sitt til at det var lite konstruktivt ein fekk ut av diskusjonane. Særleg var det dei folkevalde som fekk passet sitt påskrive, i følgje Hans Tønjum som var ordførar på denne tida.¹⁶⁷

¹⁶⁴ Sogn Avis, 15.05.1993: *Skuffa over styringsgruppa for stamvegen*; 28.05.1993: *På krigsstien mot stamvegen*.

¹⁶⁵ Ese, 2007: 40-41.

¹⁶⁶ Sogn Avis, 10.06.1993: *Senk standarden*.

¹⁶⁷ Hans Tønjum, 18.02.2014.

Vegstandarden var eit heitt tema under desse folkemøta. Mens Vegdirektoratet heldt fast ved at stamvegen måtte ha 90-standard, var det mange i bygda som meinte at 80-standard ville vere betre tilpassa tilhøva i dalen.¹⁶⁸ Grunneigarlaget med sine støttespelarar var særleg for dette. Det vart peika på fleire omsyn som tala for redusert standard langs stamvegen. Det vart argumentert med at ei slik løysing var betre tilpassa landskapet, busetnaden og jordbruket i bygda. Difor vart det etterlyst utgreiingar med utgangspunkt i ein veg med redusert standard.¹⁶⁹ Ei utbygging etter 80-standard ville i praksis ikkje utgjere nokon vesentleg skilnad frå den eksisterande vegen. I følgje Hans Tønjum, kunne ein difor like godt la vera å byggje ein ny veg. I samtalane mine med Tønjum la han vekt på at dette var målet for mange av motstandardane.¹⁷⁰ Lasse Sæltun stadfestar at krava om nedjustert vegstandard var lite framtidsretta, då ein forventa ein massiv trafikkauke som følgje av Lærdalstunnelen.¹⁷¹

Dei sterke motførestillingane mot Fjellfotlina gjorde at denne traseen vart forkasta. I tillegg vart kravet om ytterlegare utgreiingar høyrte ved at Miljøverndepartementet gjekk inn for ei full konsekvensutgreiing av stamvegutbygginga. Dette var ei løysing alle i bygda kunne vera nøgd med. Dei fleste var glade for at stamvegen gjennom Lærdal vart ein realitet, og at Lærdalstunnelen vart bygd. Som det vart vist til innleiingsvis, ville bygdefolket ha stamvegen gjennom dalen, så lenge det ikkje gjekk ut over eigne interesser. Mange var difor redd at dei store protestane kunne velte heile prosjektet, men med Lærdalstunnelen vart det avklara at stamvegen kom til å gå gjennom Lærdal.

Gram: kampen for å behalde vegen

For bebuarane ved Gram var det å behalda vegen essensielt, for deira engasjement i planleggingsprosessen. Grenda, som ligg om lag to kilometer aust for Borlaugskrysset, består av tre eigedomar. Desse ligg noko avgrensa og avsides til, langsmed dagens E16.¹⁷² Stamvegen går tvers gjennom tunet på garden Gram, der eit gardsutsal utgjer ein vesentleg

¹⁶⁸ Detaljane for standardspørsmålet er omtala i kapittel 3: side 54.

¹⁶⁹ Sogn Avis, 17.06.1993: *Kva meiner Stortinget med nøktern standard?*

¹⁷⁰ Hans Tønjum, 18.02.2014.

¹⁷¹ Lasse Sæltun, 18.02.2014.

¹⁷² Vegen her vert lagt om hausten 2014, når parsellen Borlaug-Brusestølen opnar.

del av næringsgrunnlaget. I dag er det berre nokre få fastbuande i grenda, men gardutsalet utgjer likevel ein viktig livsnerve langs den trafikkerte vegen over Filefjell.

Som vist i førre kapittel ønskja Statens vegvesen at stamvegen skulle gå i ein tunnel utanom grenda. Bebruarane ved Gram ønskja at vegen framleis skulle gå forbi eigedomane. For eigarane på garden var omsyna til gardsutsalet hovudgrunnen til at dei engasjerte seg i prosessen. Åra etter opninga av Lærdalstunnelen hadde ført til ein særst positiv utvikling for utsalet. Gunn Jøingsli og Kåre Gram dreiv garden, eit ysteri og gardsutsalet saman.¹⁷³ I 2001 slutta ho i anna arbeid, og gjorde butikkdrifta til ein heiltidsjobb. Det viste seg raskt at det gjekk an å leva av gardsdrifta og butikkverksemda for begge, og til saman hadde dei over to årsverk på garden. Gjennomgangstrafikken utgjer storparten av kundegrunnlaget, og særleg turistar og hyttefolk stoppar langs vegen for å besøke butikken. Trafikkgrunnlaget var såleis hovudårsaka bak utviklinga for verksemda på garden. At Gunn Jøingsli var heime, gjorde at butikken kunne haldast open mest heile tida. "Kundane kom i tide og utide, nærmast til alle døgnetts tider", i følgje Jøingsli. Ho presiserer også at trafikkgrunnlaget har alt å seie for næringsverksemda. På grunnlag av dei gunstige utsiktene, såg dei på mogelegheitene for å utvida drifta ytterlegare.¹⁷⁴

Næringsinteressene gjorde at dei ønskte at vegen framleis skulle gå forbi tunet. Ei omlegging av vegen ville få store konsekvensar, då ein stor del av inntektene kom frå gardsutsalet. Dei andre bebruarane i grenda hadde andre prioriteringar, men også dei ønskte å behalde vegen. Rasfaren i området gjorde at behovet for ein trygg veg til jobb og skule var dei viktigaste omsyna for deira del. Slik sett hadde bebruarane i grenda ulike grunnar for å halda på vegen forbi grenda. Saman engasjerte dei seg for å få til ei tilfredsstillande løysing.

På bakgrunn av innspel frå bebruarane vart det utarbeida eit alternativ med veg i dagen forbi grenda. Dette var i samband med konsekvensutgreiinga (2004) og kommundelplanen (2005). Viktige prioriteringar for denne delen av prosjektet var å unngå den omtala Øynaskreda. Tunnel forbi skreda og utanom grenda vart sett på som den beste løysinga frå vegvesenet si side.¹⁷⁵ Bebruarane sitt traséforslag ville unngå skreda, og samstundes sikre ein

¹⁷³ I dag har dei overdrege gardsdrifta til neste generasjon. Mens gardsutsalet framleis er Gunn si verksemd.

¹⁷⁴ Gunn Jøingsli og Kåre Gram, 17.02.2014.

¹⁷⁵ Alternativ 3 i konsekvensutgreiinga frå 2004.

tilfredsstillende løysing for grenda.¹⁷⁶ Gjennom høyringsrundane var bebruarane aktive, og kom med fleire innspel vedrørande dei ulike traséløysingane. Det vart også halde synfaringar, der dei i møte med representantar frå kommunen og vegkontoret kunne komma med sine synspunkt i saka.

Figur 6: Kart over Gram. Kartutsnittet viser dei ulike traseane forbi Gram i konsekvensutgreiinga frå 2004.¹⁷⁷



I argumentasjonen for denne løysinga vart det lagt stor vekt på dei positive verknadane for gardsbutikken og busetnaden i grenda. Bebruarane la også vekt på at den tilråda traseen ikkje ville løyse problema med dei utsette skredområda langs tilkomstvegen. Det vart stilt spørsmål ved fleire av vurderingane som var blitt gjort av vegesenet. For det første var ein ueinig i at vegvesenet la vekt på å verna eit nedlagt stølsområde, i staden for utviklinga på gardsbruket. At ei løysing etter bebruarane sitt ønskje ville dele opp dei marginale

¹⁷⁶ Dette var alternativ 4 i konsekvensutgreiinga frå 2004.

¹⁷⁷ Konsekvensutgreiing. E16 Borlaug-Filefjell (Juni, 2004): 25.

jordbruksareala, var negativt ut i frå vegvesenet sitt syn. Heller ikkje dette var bebuarane samde i, då dei føretrekte ein rassikker veg framfor å verne produksjonsareala. Dessutan påpeika dei rasfaren ved Ureteigen.¹⁷⁸ Det var også stilt spørsmål om det var forsvarleg å gjera grenda avhengig av ein tilkomstveg med rasfare. At grenda var plassert mellom fleire skredområde, både på aust- og vestsida, gjorde at det etter deira meining var naudsynt med ein skredsikker veg, for både lokaltrafikk og gjennomgangstrafikk.¹⁷⁹

Til tross for desse argumenta, følte ikkje bebuarane at dei vart høyrte i prosessen. I mine samtalar med bebuarane på garden, uttrykte dei at det vart vist ein positiv haldning til deira traséforslag tidleg i prosessen. I møte med representantar frå både kommune og vegkontor, fekk dei inntrykk av at det var vilje til å gå inn for ein trasé forbi garden. I dag ser dei på denne velviljen nærmast som ein bløff. Etter kvart som prosessen gjekk framover, vart det vist liten vilje til å vurdere dei innspela som bebuarane la fram. Inntrykket var at vegkontoret hadde bestemt seg på førehand om at vegen skulle gå i tunnel utanom grenda.

Eit paradoks i denne samanhengen var at Fylkeslandbruksstyret tilråda at vegen burde leggjast slik som bebuarane ønskte. Omsyna til tilkomst til grenda, og næringsutviklinga knytt til gardsutsalet, gjorde at dette vart vurdert som den beste traséløysinga. Men landbruksdirektøren gjekk i mot tilrådinga, ved å argumentere for at stor trafikk tett innpå tunet ville medføre ulempe for drifta. I tillegg var det trekt fram at vegen ville gå tvers gjennom produksjonsareala, noko som også vart vurdert som negativt for gardsdrifta.¹⁸⁰ Dette var stikk i strid med dei argumenta bebuarane sjølve hadde lagt fram. At dette hadde innverknad på det endelege vedtaket, er Gunn Jøingsli og Kåre Gram overtydde om. Bebuarane stilte seg også kritiske til kommunen si handsaming av traséspørsmålet. Både administrasjonen og formannskapet gjekk inn for ei løysing i tråd med forslaget frå bebuarane. Men kommunestyret gjekk i mot desse tilrådingane, og følgde i staden opp tilrådinga frå vegvesenet.¹⁸¹ Dette gjev eit inntrykk av at bebuarane vart motarbeida frå fleire hald, uansett korleis dei prøvde å argumentera for sine interesser. Noko som vart

¹⁷⁸ Som vist i kapittel 3, sperra Ureteigskreda vegen vinteren 2008. Då var traseen forbi Gram vedteken, men denne måtte forkastast som følgje av skredfaren i dette området.

¹⁷⁹ Brev frå Kåre Gram for grenda ved Gram, til Statens vegvesen: 22.09.2004.

¹⁸⁰ Brev frå Fylkesmannen i Sogn og Fjordane, til Lærdal kommune: 21.10.2004.

¹⁸¹ Brev frå Kåre Gram for grenda ved Gram, til Fylkesmannen i Sogn og Fjordane: 12.09.2005.

stadfesta i samtalar med tidlegare rådmann Lasse Sælthun. I følgje han, var vegkontoret tydelege på kva trasé dei ønskja. Dei var fast bestemt på at vegen måtte leggjast i tunnel.¹⁸²

Difor var bebruarane lukkelege då både Øynaskreda og Ureteigskreda sperra vegen vinteren 2008, og gjorde den vedtekne traseen uaktuell. Gjennom heile prosessen hadde dei påpeika skredfaren i desse områda. Dermed såg dei lyst på utsiktene til å få vegen forbi grenda, då ein ny runde med planlegging og utgreiingar vart sett i gang. Bebruarane kom med fleire innspel til mogelege traséløysingar, som ville gje veg i dagen forbi grenda. I mine samtalar med bebruarane påpeika dei at det vart lagt ned mykje tid og ressursar på å komme fram til ulike traséforslag. Likevel følte dei seg åleine i kampen om å behalda vegen. Det var ikkje nokon velvilje frå dei lokale folkevalde for å engasjera seg i deira sak. Bebruarane i grenda hadde heller ingen felles strategi, utanom felles innspel underveges i høyringsrundane.

Då dei geologiske vurderingane slo fast at vegen ikkje kunne følgje dalføret mellom Borlaug og Gram, forbi Ulviksbakken, kom bebruarane med nye forslag til traséløysingar. Det vart lansert fleire alternativ som ville gje veg i dagen forbi grenda. Men desse vart forkasta av ulike årsaker. Nokre av løysingane ville gje uheldig lange trasear, mens andre vart fråråda på grunn av tryggleiksmessige omsyn.¹⁸³ Gjennom heile planleggingsperioden vart det vurdert åtte ulike løysingar, etter forslag frå bebruarane i grenda. Ut i frå dette er det naturleg å konkludere med at vegvesenet faktisk har prøvd å legge til rette for at grenda skulle behalda vegen. Påstandane frå bebruarane er derimot at denne velviljen var ein bløff, og at fagetaten hadde bestemt seg på førehand. "Det er den mest bortkasta tida og energien me nokon gong har brukt", påstår Gunn Jøingsli og Kåre Gram oppgitt.¹⁸⁴ Påstandane blir likevel berre ein illustrasjon på korleis dei opplevde prosessen, og seier lite om kva vurderingar som vart i gjort undervegs i høve traséspørsmålet.

Dei prøvde også å få fram sine synspunkt i avisa. Både då grenda vart isolert av snøskred vinteren 2008, og i samband med den politiske handsaminga av traséspørsmålet slapp bebruarane til gjennom lokalpressa. På spørsmål om denne merksemda var ein bevist strategi, for å påverka trasévedtaket er svaret tydeleg: "Avisa var som regel tilstades under kommunestyremøte og liknande. Då var dei der og spurte, og me var ikkje vonde å be. Me

¹⁸² Lasse Sælthun, 18.02.2014.

¹⁸³ Konsekvensutgreiing. E16 Borlaugshagen-Kolsmorkgrovi (Januar, 2009): 26-27.

¹⁸⁴ Gunn Jøingsli og Kåre Gram, 17.02.2014.

bad dei blåsa saka opp på førstesida.”¹⁸⁵ Bebuarane var klare på at det var viktig å få belyst saka på ein annan måte enn gjennom dei offentlege høyringsprosessane. Med å gjere dette kunne dei tenke tilbake og seie at dei hadde prøvd alt dei kunne.¹⁸⁶

Som me har sett i dette avsnittet, kjempa bebuarane ved Gram ein hard kamp for å behalda vegen forbi grenda. Likevel førte ikkje dette fram, og det vart vedteke ein trasé som la stamvegen i tunnel (Borlaugstunnelen) forbi området. Vegvesenet sine interesser vann fram, og dei få innbyggjarane ved grenda vart ikkje prioriterte denne gongen. I denne saka var det berre dei som hadde interesse av ein veg i dagen. Framtidsutsiktene for gardsutsalet er difor usikre, då vegen først vert lagt om hausten 2014. Gunn Jøingsli og Kåre Gram veit ikkje korleis butikkdrifta vil fungere når dei mistar trafikken, men slår fast at dei vil driva utsalet vidare. Avslutningsvis vil eg komme tilbake til kvifor det vart slik. Der vil eg også samanlikne med engasjementet på Ljøsne, der dei kjempa for at vegen skulle gå i tunnel. Her vann nemleg lokalbefolkninga fram i sin kamp mot vegmyndigheitene.

Ljøsne: lokale krefter vann fram

Trasespørsmålet på Ljøsne er eit godt eksempel på at lokalt engasjement kan føre fram, då stamvegen i Lærdal skulle fullførast. Som det gjekk fram av førre kapittel, vedtok Miljøverndepartementet ein lang tunnel utanom Ljøsnegrenda. Fram mot vedtaket hadde både kommunestyret i Lærdal og innbyggjarane i grenda kjempa ein hard kamp for å få gjennom denne traséløysinga. Statens vegvesen var som kjend ikkje tilhengarar av å leggje vegen i tunnel av økonomiske årsaker. I dette avsnittet vil eg sjå nærmare på kva argument som gjorde at kommunen og lokalbefolkninga ønskte ein tunnel utanom grenda. Og korleis ein organiserte seg i arbeidet med å få gjennomslag for sine synspunkt i saka. Dessutan skal me sjå at dette ikkje var eit unisont krav frå lokalbefolkninga.

Drivaren av nærbutikken på Ljøsne (Ljøsnebui) ønskte nemleg å behalda vegen gjennom busetnaden, i tråd med vegvesenet si tilråding. Saman med konsulentselskapet Merkur, som tala nærbutikken si sak, var dei den einaste aktøren som støtta opp under at vegen skulle leggjast i dagen.¹⁸⁷ Med ei slik løysing ville dagens butikk bli innløyst, då traseen kom til å gå

¹⁸⁵ Gunn Jøingsli og Kåre Gram, 17.02.2014.

¹⁸⁶ Eg vil komme tilbake til korleis desse tilhøva vart framstilt i lokalavisa, i kapittel 5.

¹⁸⁷ Innspel til politisk handsaming. E16 Tønjum-Ljøsne (August, 2011): 31.

over denne eigeidomen. Ei erstatning for dette ville gje potensiale til å etablere verksemda i nye, og meir moderne lokale. Drifta er avhengig av trafikken langs stamvegen som passerer like ved butikken. Om lag 30% av omsetnaden kjem frå gjennomgangstrafikken, og dersom denne inntekta fell bort ville det ikkje lenger vere mogeleg å halde fram med butikkdrifta. Deira påstand var at dette ville få konsekvensar for lokalsamfunnet, då ein veg i dagen ville bety næringsvekst. Dersom vegen vart lagt i tunnel, ville det bety ei negativ utvikling for grenda. Det vart også peika på at nærbutikken på Borgund, opplevde ei negativ utvikling etter at vegen her vart lagt om.¹⁸⁸

Dei usikre framtidsutsiktene var eit dilemma, både for dei folkevalde og bebuarane på Ljøsne. Likevel var det andre omsyn som vart sett på som viktigare, og som førte til eit sterkt engasjement i lokalsamfunnet. Særleg var det å verna jordbruket, sikre ein trygg skuleveg og vise omsyn til butilhøva i området viktig. Dette var tema som gjekk igjen i argumentasjonen til kommunen og innbyggjarane. Ein av bebuarane som stod sentralt undervegs, var Harald Blaaflat Mundal. Han var med på å organisere det folkelege engasjementet, og kjenner godt til kva som vart gjort i denne prosessen. Mundal kunne fortelja at forslaget om ein tunnel fekk god respons i kommunestyret frå byrjinga av. Sjølv om ein ikkje hadde nokon felles strategi, kjende kommunen og innbyggjarane godt til kvarandre sine synspunkt, og kunne såleis spela på lag i kampen mot vegvesenet. Mundal trur at ein viktig årsak til at ein fekk gjennomslag for lang tunnel, var at dei aller fleste i bygda stod saman.¹⁸⁹

Mange meinte at vurderingane av dei ikkje-prissette konsekvensane ikkje var vektlagt i stor nok grad av vegvesenet. Det vart hevda at mjuke verdiar ikkje vart tilstrekkeleg verdsett, og at dei ikkje kom godt nok fram i konsekvensutgreiinga sine konklusjonar. I eit felles høyringsskriv, frå grunneigarar, innbyggjarar og andre interesserte, kom det fram ei rekke moment som tala for at vegen måtte gå i tunnel. For det første vart det framheva at støyproblema langs stamvegen var svært sjenerande, for dei som var busett i nærleiken av vegen. Det vart vist til at ein veg i dagen ville vere i strid nasjonale mål for støynivå. Ein tunnel ville løyse problema då trafikkstøyen nærmast ville forsvinne, med ei omlegging av vegen. Ein slo fast at det var feil at lokalbefolkninga måtte ta konsekvensane av storsamfunnet sitt behov for ny og betre veg. Vegen var tross alt ikkje for bebuarane i dalen,

¹⁸⁸ Brev frå Joker Ljøsne v/Ansgar Brugrand, til Statens Vegvesen:04.08.2011.

¹⁸⁹ Harald Blaaflat Mundal, 13.04.2014.

men ei ferdslerute mellom Oslo og Bergen. Såleis meinte ein at det var ein høg pris å betale for dette, når bumiljøet kom til å bli forringa. Tryggleiken langs vegen var eit anna tema som opptok bebuarane. Særleg var omsyna til ein trygg skuleveg viktige, då ein veg i dagen ville gå rett forbi skulen. Ein veg i dagen vart sett på som ei barriere for borna på veg til og frå skulen. Det vart stilt spørsmål til vegvesenet om korleis dei ville løyse desse utfordringane. At fartsgrensa ville bli heva, frå 60 km/t til 80 km/t, vart sett på som ei ytterlegare forverring av tryggleiken, for dei som skulle ferdast langs vegen. Det vart også sådd tvil om dei framlagde trafikkprognosane for trafikken gjennom Lærdal. Denne la til grunn ein årleg auke i trafikken på ca. 0,5% etter 2014.¹⁹⁰ Ein sa seg ikkje einig i at trafikkveksten ville stoppe opp brått, slik som det gjekk fram av prognosen.¹⁹¹

Eit anna viktig punkt var tilhøva for landbruket i området. Det vart vist til ein storsatsing innan morelldyrking, og annan produksjon av bær og grønsaker. Området vert ofte framheva som den beste landbruksjorda i kommunen. Klimaet og naturtilhøva i dalføret gjer at næringa har svært gode føresetnader for matproduksjon. Ein veg i dagen ville rasere store deler av dei beste jordbruksareala i dette området. Difor var dette ein viktig del av argumentasjonen for ein tunnel, då denne løysinga ville verne verdifulle ressursar.¹⁹² Mange bønder engasjerte seg undervegs då ein veg i dagen ville råka driftsgrunnlaget, og samstundes øydeleggje framtidsutsiktene for næringa.

Til saman var det 313 personar som skreiv under på denne felles høyringsuttalen. Under høyringsperioden kom det inn ei rekke uttalar som argumenterte for at stamvegen måtte leggjast i tunnel. Av 42 innkomne merknader var det 25 innspel frå privatpersonar, lokale lag og organisasjonar som tilråda tunnel forbi Ljøsne.¹⁹³ Desse tala indikerer at det lokale engasjementet var sterkt i denne saka.

Det store engasjementet vart organisert på ein måte som gjorde at folk kunne stille seg bak eit felles standpunkt. Dette påpeikar Mundal når han fortel om korleis han og nokre av dei andre bebuarane tok ansvaret for å organisere og leie ein felles kampanje i grenda. Mange av innbyggjarane hadde ulike interesser og omsyn som var viktige for kvar enkelt. Folk var uroa for kva som ville skje med husa deira, tilhøva langs skulevegen, eller dyrka

¹⁹⁰ Kommunedelplan og konsekvensutgreiing. E16 Tønjum-Ljøsne (2011): 33.

¹⁹¹ Fellesskriv frå grunneigarar, innbyggjarar og andre interesserte på Ljøsne, til Statens vegvesen: 08.08.2011.

¹⁹² Fellesskriv frå grunneigarar, innbyggjarar og andre interesserte på Ljøsne, til Statens vegvesen: 08.08.2011.

¹⁹³ Innspel til politisk handsaming. E16 Tønjum-Ljøsne (August, 2011).

jordbruksareal. Sidan alle hadde ulike synspunkt og innspel å komma med, vart det arrangert folkemøte der innbyggjarane kunne formidle sitt bodskap. På denne måten fekk ein mange innspel som vart brukt til å sy saman ein sakleg argumentasjon. Han meiner det var viktig å få til noko som alle kunne stille seg bak. Dette ville gje argumentasjonen for ein tunnel langt større tyngde, enn dersom kvar enkelt skulle framheva sine eigne interesser. Det kom forslag om å gjennomføre både aksjonar og demonstrasjonstog, men leiarane var klare på at bodskapen måtte formidlast på ein sakleg måte. I denne samanhengen vart den felles høyringsuttalen forfatta, og ein samla inn underskrifter frå bygdefolket.

Samstundes vart denne underskriftskampanjen eit dilemma, då det kom til å bli eit stort press for å skriva under. Difor var det viktig for aksjonsleiarane å understreke at denne var heilt frivillig. Dette illustrerer eit sentralt problem og ei utfordring når ein skal vurdere omfanget av det lokale engasjementet. I kor stor grad ein kan tale om eit lokalt press for å støtte fellesskapet, er derimot uklårt i denne saka. Initiativet fekk uansett stor oppslutnad då det bur mellom 400 og 500 personar i området. I følgje Mundal, var dei opne prosessane og innspel med mange ulike perspektiv, noko som gjorde argumentasjonen betre. Det var strategisk viktig for at folk skulle få eigarskap til innhaldet, og for å skapa brei oppslutning blant bebruarane.¹⁹⁴

For å få fram konsekvensane for landbruksnæringa vart den lokale verksemda Lærdal Grønt ein viktig støttespelar. Bedrifta, som er eigd av produsentane i Lærdal, er ei av dei største verksemdene i kommunen. Verksemda planlegg og organiserer produksjonen, mottak/pakkeri og sal av produkt, som potet, gulrøter, moreller og bringebær. Bedrifta hadde ein omsetnad på om lag 50 millionar kroner i 2010, og er i stadig vekst.¹⁹⁵ I høyringsuttalen frå Lærdal Grønt vart det framheva at ein veg i dagen ville få store negative konsekvensar for verksemda. Fleire produsentar ville miste mykje av dei beste produksjonsareala, i tillegg til at ein slik trasé ville føre til auka driftsulemper. Særleg var det nedbygging av areal som uroa, då dette ville truga det økonomiske grunnlaget for bedrifta. For å vera konkurransedyktige i marknaden, må bedrifta investere og vidareutvikle

¹⁹⁴ Harald Blaaflat Mundal, 13.04.2014.

¹⁹⁵ Harald Blaaflat Mundal, som er dagleg leiar i Lærdal Grønt, opplyser at bedrifta i dag har ei årleg omsetnad på ca. 60 millionar kroner.

pakkeriverksemda. Såleis er bedrifta avhengige av store nok produksjonsvolum, for å finansiere denne typen investeringar.¹⁹⁶

For å talfeste kva verdier det her var snakk om, vart det estimert kva potensiale som låg i dei areala som ville bli nedbygde av ein ny veg gjennom dalen. Ein rekna med eit inntektstap på 80 millionar kroner i året, dersom gardane som vart berørt av veg i dagen ved kort tunnel i staden for lang tunnel, vart brukt til å dyrke bringebær.¹⁹⁷ Logikken var at dei gardane som vart berørt av ein veg i dagen, truleg ville avvikle drifta. Dersom det vart ein lang tunnel, og desse gardane dyrka bringebær på heile eigedomen, ville det gje ei årleg inntekt på 80 millionar kroner.¹⁹⁸ Dette viser at ein veg i dagen ville medført eit enormt tap av potensielle verdier for jordbruksnæringa i bygda. I følgje ordførar Geir Solheim, vart desse opplysingane nytta aktivt av kommunestyret i deira påverknad av departementet. Hovudmålet var å visa verditapet av bruksareal, opp mot meirkostnaden av ein tunnel. For bygda var det langt viktigare med denne verdiskapinga, enn å spare midlar på ei veginvestering.¹⁹⁹

At lokale verksemder, innbyggjarane og dei lokale folkevalde i kommunestyret drog i same retning, har truleg vore ein sentral faktor for at Miljøverndepartementet gjekk inn for ein lang tunnel. Signala var i alle fall tydelege frå lokalsamfunnet om at dette var den einaste aktuelle løysinga ut i frå lokale tilhøve. Dette vart også lagt vekt på i grunngjevinga frå departementet. Dei presiserte at omsynet til innbyggjarane var viktig, og at ein tunnel mellom anna kunne forsvarast ut i frå dei sterke lokale ønskja i saka. Vedtaket frå kommunestyret vart ståande, og stamvegen skal difor gå i tunnel utanom Ljøsne.

¹⁹⁶ Brev frå Lærdal Grønt, til Statens vegvesen: 08.08.2011.

¹⁹⁷ Bringebærproduksjon vert rekna som den mest lønnsame driftsforma, der ein reknar årleg inntekt til 128.000 kroner per dekar.

¹⁹⁸ Harald Blaaflat Mundal, 13.04.2014.

¹⁹⁹ Geir Solheim, 18.02.2014.

Samandrag og slutningar om det lokale engasjementet

Til slutt vil eg gjere nokre oppsummeringar av innhaldet som har blitt gjort greie for i kapitlet. Bakgrunnen for det lokale engasjementet, og korleis lokalsamfunnet har argumentert for sine interesser har stått sentralt undervegs. I dette avsluttande avsnittet vil eg drøfte dette ytterlegare, og sjå på kva som skil desse døma frå kvarandre. Eit sentralt spørsmål i denne samanhengen blir om det lokale engasjementet har påverka prosessen, og om dette har hatt innverknad på traséspørsmålet?

Under striden om Fjellfotlina var det ulike interesser lokalt som vart sett opp mot kvarandre. Den politiske leiinga i kommunen, med ordføraren i spissen, gjekk inn for ei rask framføring av vegen med Fjellfotlina. Dette var i tråd med vegstyresmaktene sine prioriteringar, då ein ønskja å utnytta dei enorme massane frå Lærdalstunnelen til å byggja stamvegen oppover dalen. Såleis stod dette traséalternativet sterkt blant dei som skulle fatta vedtak i saka. Likevel klarte lokalbefolkninga å snu saka i løpet av perioden planane låg ute for offentleg ettersyn. Det sterke engasjementet og protestane frå folk i bygda gjorde at ein frykta for heile prosjektet. Kompromissløyisinga, med vedtak om ei full konsekvensutgreiing og at Fjellfotlina vart utelukka, kan reknast som ein siger for grunneigarane og alle dei som kjempa for dette. Likevel var dei fleste nøgde med at Lærdalstunnelen vart ein realitet, då dette innebar at stamvegen skulle gå gjennom Lærdal.

For bebruarane ved Gram vart det kjempa ein forgjeves kamp for å behalda vegen. Til tross for mange forsøk på å påverke trasévalet, vart ikkje deira interesser vurdert som viktige nok då stamvegen skulle utbetrast. For dei få bebruarane i grenda vart det ein håplaus kamp mot kommune og vegvesen. Dette viser at det vert vanskeleg og svært ressurskrevjande for små aktørar å påverke eit slik stort apparat. I denne saka ser det heller ikkje ut til at kommunepolitikarane har latt seg påverke av bebruarane sitt engasjement, slik at lokale interesser kunne vinne fram.

Det skjedde derimot då innbyggjarane og dei lokale politikarane fekk gjennom at stamvegen skulle gå i tunnel utanom Ljøsne. Det heile starta som eit initiativ frå lokale bebruarar som ønskte å skåne grenda frå ei omfattande utbygging av stamvegen, tvers gjennom eit viktig jordbruks- og bustadområde. Kommunestyret tok tak i forslaget og vedtok at vegvesenet skulle få eit alternativ med lang tunnel utgreidd. Etter kvart vart det eit stort engasjement i

lokalsamfunnet. Sjølv om ikkje alle hadde interesse av at stamvegtraseen vart lagt om. Drivaren av Ljøsnebui håpa i det lengste på at vegen framleis skulle gå forbi den lokale nærbutikken. Når ein ser på måten det lokale engasjementet vart organisert, og korleis ein strategisk jobba for å få fram synspunkta, er det mykje som tyder på at dette var med på å påverke utfallet i saka. At innbyggjarane og eit samla kommunestyre stod saman, har truleg hatt ein avgjerande innverknad.

Dersom ein ser på dei ulike sakene som har blitt framstilt, er det eit vesentleg poeng som kjem fram. Både under striden om Fjellfotlina og kampen for lang tunnel på Ljøsne, var det eit stort engasjement i lokalsamfunnet. Begge gonger gjekk aktørar med felles interesser saman, for å vinne fram med sine synspunkt. I begge tilfelle vart innbyggjarane høyrte, og deira synspunkt vann fram. For bebruarane ved Gram vart det derimot vanskeleg å påverke prosessen i særleg grad. Her er det ein klar parallell mellom bebruarane på Gram og drivaren av Ljøsnebui sine tilhøve, då deira interesser ikkje vart lagt vekt på. I staden var det andre aktørar, som hadde langt større oppslutnad for sine interesser, som vann fram med sine synspunkt. Sjølv om ein slik konklusjon ikkje er nemneverdig oppsiktsvekkande, kan ein slå fast at oppslutnaden i lokalsamfunnet var ein vesentleg føresetnad for at ein klarte å påverke valet av stamvegtrasé på.

5. Sogn Avis: stamvegutbygginga i lokalpressa

Stamvegutbygginga i Lærdal har blitt via stor merksemd i media i løpet av denne perioden. Gjennom alle desse åra har vegprosjektet vore ei viktig sak lokalt. Sogn Avis har, som lokalavis, vore ein sentral aktør i denne samanhengen. Dette leier inn på innfallsvinkelen for dette kapittelet. Her vil fokuset bli retta mot lokalpressa si framstilling av stamvegprosessen.

Sogn Avis vart etablert i 1993, då avisene Sogningen/Sogns Avis og Sogn og Fjordane vart slege saman. Avisa er ei lokalavis for Indre Sogn, og er den einaste papiravisa i denne regionen.²⁰⁰ Redaksjonen held til på Leikanger, men har i tillegg lokalkontor i Sogndal og Årdal. Avisa har eit opplag på vel 9 000 (2013), og vert gjeve ut fem dagar i veka.²⁰¹ Etableringa av Sogn Avis innebar at avisa hadde ressursar som gjorde at den kunne dekke nyheitsbiletet på ein heilt annan måte, enn det som tidlegare hadde vore mogeleg. Då avisa har hatt ein sterk posisjon i regionen, vert det naturleg å sjå nærmare på korleis den har følgd stamvegprosessen. Bygginga av vegen i Lærdal var ei sak som var viktig for bygda, men og for resten av Indre Sogn.

Journalist i Sogn Avis, Terje Eggum, har følgd prosessen tett i mange år. I følgje han, har redaksjonen hatt tradisjonar for å vera godt oppdaterte på samferdsle og kommunikasjon. Bygginga av Lærdalstunnelen og vegen i Lærdal kom i ein periode som var prega av fleire store vegprosjekt i regionen. Eggum karakteriserer dette som ei ommøblering av samferdsle i Indre Sogn.²⁰² Mellom anna vart det slutt på fleire tidkrevjande ferjereisene.²⁰³ Utbyggingane gjorde at Indre Sogn i denne perioden fekk eit samferdslesystem, som reduserte avstandane og knytte kommunane nærmare kvarandre. Ei utbygging av vegen

²⁰⁰ Avisa, Årdal Lærdal Avis, eksisterte i perioden 1997-2002. Frå 2004, har nettavisa Porten.no hatt dekningsområdet sitt i desse to kommunane.

²⁰¹ Medienorge. <http://medienorge.uib.no/?cat=statistikk&page=avis&queryID=190> (08.04.14).

²⁰² Som nemnt i innleiinga vart ferjesambandet Fodnes-Manheller etablert. I tillegg vart det etablert vegsamband til Årdal. Og Fjærlandsvegen, som knytte Sogn og Sunnfjord saman, vart realisert i denne perioden.

²⁰³ Lærdalstunnelen erstatta ferjesambandet Gudvangen-Lærdal-Kaupanger, mens Fodnes-Manheller erstatta Revsnes-Kaupanger.

gjennom Lærdal og eit skikkeleg vegsamband austover var interessant og viktig for heile regionen.²⁰⁴

Vidare i kapittelet vil eg først ta føre meg med kva funksjonar lokalavisa innehar i samfunnet. Forståinga av avisa som ein viktig aktør i lokalsamfunnet, er sentral i ein slik samanheng. Dette er viktig å ha med seg, når eg skal seie noko om måten Sogn Avis har dekkja stamvegutbygginga. Her vil eg og presentere sentrale spørsmål og problemstillingar. Dette vil deretter bli problematisert i den analytiske tilnærminga til avisa si framstilling av prosessen. Her vil eg komme inn på sentrale saker, som har blitt via merksemd i avisa. Vurderingar og konklusjonar, som blir gjort undervegs i analysen, vil bli samanfatta i oppsummeringa av kapittelet.

Lokalavisa sin funksjon

I følgje medieforskar Birgit Røe Mathisen har Norge eit desentralisert pressemønster, mykje på grunn av eit rikt omfang av lokalaviser med eit klart avgrensa geografisk dekningsområde. Ein slik avisstruktur er på mange måtar tilpassa det norske samfunnet, då geografi og samfunnstilhøve spelar inn på måten lokalavisene har utvikla seg på. Som me skal sjå, har lokalavisa ein viktig posisjon i det lokalsamfunnet den er ein del av. Sogn Avis passar såleis godt inn under kategorien større lokalaviser. Avisforskar Sigurd Høst plasserer aviser som dekker fleire kommunar, og som gjerne kjem ut kvar dag, i denne kategorien. Redaksjonen kan vere spreidd over fleire stadar, då med ein hovudredaksjon samt eit eller fleire lokalkontor.²⁰⁵

Lokalavisa innehar fleire viktige funksjonar i lokalsamfunnet. Gjennom avisa får innbyggjarane informasjon om det som føregår i samfunnet. Avisene utgjer også ein viktig arena for den offentlege debatten. Dessutan har dei ein sterk symbolverdi i kraft av å vere identitetsskapande, og ved å bidra til styrka sjølvforståing og tilknytning til lokalsamfunnet. Innbyggjarane kan, gjennom avisa sine publikasjonar, ta del i hendingar og nyheiter som utgjer ein felles referanse. Mathisen poengterer at det i denne samanhengen også ligg sentrale utfordringar. Lokalavisene må nemleg balansere mellom det å bygge lokal identitet

²⁰⁴ Terje Eggum, 20.02.2014.

²⁰⁵ Mathisen, 2010: 17-24.

og spreie informasjon, samstundes som dei skal stille kritiske spørsmål.²⁰⁶ Ei slik forståing, står sentralt for framstillinga i dette kapittelet.

I analysen vil eg sjå nærmare på korleis Sogn Avis har ivareteke desse funksjonane. Det vil mellom anna vere interessant analysere korleis avisa har forvalta rolla som samfunnsaktør i lokalsamfunnet. Har avisa evna å rette eit kritisk blikk mot problematiske tilhøve ved stamvegprosjektet, har den vore med på å setje dagsorden? Her vil det vera naturleg å vurdere om det er nokon motsetning mellom det å vere samlande identitetsbygger, og rolla som ei kritisk røyst i lokalsamfunnet. Dersom dette er tilfelle, spelar konfliktnivået i saksforholdet inn på måten avisa presenterer saka, og korleis den engasjerer seg? Ei anna problemstilling eg vil ta føre meg, er korleis avisa har fungert som talerøyr for ulike aktørar, som har teke del i det offentlege ordskiftet undervegs i prosessen.

Stamvegen i lokalpressa

Desse spørsmåla står sentralt, for korleis eg vil analysere avisa si framstilling av prosessen. Eg vil trekke fram saker og tema som har vore viktige undervegs, og som reflekterer måten stamvegutbygginga har blitt framstilt i avisa. Her står tema som konfliktfylte traséspørsmål, vegstandarden og tilhøva for bebuarane langs veggen sentralt.

Strid om stamvegen på nittitalet

Som me har sett i tidlegare kapittel, vart planlegginga av stamvegen på nittitalet ein svært innhaldsrik periode, for samfunnet i Lærdal. Spørsmålet om kvar stamvegen skulle gå, førte med seg ein opprivande konflikt mellom ulike lokale interesser. Sogn Avis følgde saka tett mens det stod på som verst. Dette blir stadfesta gjennom det store omfanget av publiserte saker. I dette avsnittet vil eg sjå nærmare på korleis redaksjonen valde å framstille denne konflikten.

²⁰⁶ Mathisen, 2010:29-33.

Kvar skulle stamvegtraseen liggje, og kva standard skulle vegen ha? Dette var dei sentrale stridsemna i samband med planlegginga av Lærdalstunnelen og vegen oppover dalen. I førre kapittel vart det sett på korleis lokalbefolkninga engasjerte seg.²⁰⁷ Men korleis stilte avisa seg i høve til desse spørsmåla? Då dette vekte så stort engasjement lokalt, skulle ein tru at også avisa ville engasjere seg i saka. Med så tydelege interessekonfliktar, var dette ein mogelegheit for redaksjonen å markere sitt standpunkt. Mesteparten av dei publiserte sakene var likevel relativt nøytrale, med tanke på korleis dei vart formidla i avisa. Mange oppslag bar preg av å vera informative, for at lesaren kunne bli opplyst om forholda i saka. Som til dømes i avisa sine oppslag frå dei lokale folkemøta. Her vart det formidla eit inntrykk av folkeleg engasjement og oppheta debattar, utan at synspunkta til nokon av partane vart framheva i større eller mindre grad. Ein heldt seg i stor grad til å gjenfortelje kva som vart sagt undervegs på ein objektiv måte.²⁰⁸ Ut i frå dette, kan det seiast at avisa i stor grad plasserte seg i ei informasjonsrolle.

Den nøytrale formidlinga gjorde at striden om stamvegen i stor grad vart omtala på ein sakleg og objektiv måte. Ut i frå dette materialet finn ein svært lite som indikerer klåre redaksjonelle synspunkt. Det høge konfliktnivået i saka kan ha påverka måten avisa har valt å plassere seg undervegs. Ved ikkje å ta stilling til saka, kunne den unngå å bli sett i eit kritisk lys. Slik sett var tilnærminga ein måte å følgje konflikten utanfrå, utan nærmare innblanding. Nærleiken til lokalsamfunnet gjer også at avisene vel å vere varsame i måten konfliktfylte saker blir framstilt på. Dette indikerer Mathisen når ho diskuterer ulike dilemma ved nærleiken til lokalsamfunnet.²⁰⁹ I intervju med tidlegare ordførar Hans Tønjum, stadfestar han inntrykket av at lokalpressa opptredde på ei sakleg måte. Han oppfatta at avisa skreiv om saka, slik dei faktiske tilhøva var. Og gjev uttrykk for at ingen kunne føla seg urettvist behandla.²¹⁰

Talet på reportasjar og intervju tyder på at publisiteten for dei ulike synspunkta var rimeleg jamt fordelt. Dette indikerer også at avisa ikkje plasserte seg på den eine eller den andre sida i konflikten. Dersom argumenta frå ein av partane i saka hadde fått vesentleg meir spalteplass, kunne dette vore teikn på at avisa stod som ein forkjempar for dei same

²⁰⁷ Sjå kapittel 4: *Fjellfotlina: omstridt stamvegtrasé*.

²⁰⁸ Sogn Avis, 17.06.1993: *Hardkøyr mot styringsgruppa og vegvesenet*.

²⁰⁹ Mathisen, 2010.

²¹⁰ Hans Tønjum, 18.02.2014.

haldningane. Men i saka fekk fleire aktørar, med ulike meiningar, sleppe til i det offentlege ordskiftet. Her fekk lokalpolitikarane uttala seg, interesserte lag og organisasjonar kom med innspel, og lokalbefolkninga fekk uttrykkja sine synspunkt. Det siste finn ein døme på i fleire reportasjar om grunneigarane sitt engasjement mot Fjellfotlina. Her vart lokale bønder, busett langs trasélinja, intervjuet om sitt syn i saka. Det vart fokusert på konsekvensane for området, jordbruket og driftsgrunnlaget til bøndene, dersom stamvegen vart lagt til denne delen av dalføret. Planleggingsprosessen vart omtala som eit råkøyr mot landbruksinteressene, og det vart varsla kamp i traséspørsmålet for å sikra desse.²¹¹ Ei slik vinkling viser samstundes at avisa også kunne fungere som talerøyr, for grupper som følte seg råka i saka. Omfanget av avisinnlegg, som representerte ulike meiningar, stadfestar at avisa var eit viktig forum for debatt om temaet.

Påstandane om manglande utgreiingsmateriale og lite tilfredsstillande politisk handsaming, la til rette for at avisa kunne gå inn i ei samfunnskritisk rolle. Først etter det var klart at prosjektet måtte konsekvensutgreiast, kom redaksjonen på bana med si oppfatning av saka. I eit leiarinnlegg blir det kommentert at dette var eit kompromiss alle kunne leva med. Heller ikkje her våga ein ytra noko synspunkt om konflikten. Det er ingen kritiske refleksjonar å spore i innlegget, berre konstatering av det faktum at Lærdalstunnelen ville bli realisert.²¹² På bakgrunn av måten avisa framstilte heile konflikten, kan ein ikkje seie at den i særleg grad fungerte som ein kritisk samfunnsaktør. Rolla som informasjonskanal er i langt større grad dekkande, for korleis avisa framstilte stamvegstriden i Lærdal.

"Den dårlegaste stamvegstrekinga i heile landet"

På leiarplass i Sogn Avis vart det hevda at det var ein samferdslepolitisk skandale at oppgraderinga av vegen oppover dalen ikkje tok til samstundes som arbeidet med Lærdalstunnelen vart påbegynt. Det vart slege fast at "dette [var] den dårlegaste stamvegstrekinga i heile landet."²¹³ Ein såg dystert på framtidsutsiktene, med prognosar om auka trafikk langs vegen gjennom dalføret. Såleis vart det etterlyst ei snarleg utbetring av stamvegstrekinga i Lærdal. I dette avsnittet vil eg vise korleis avisa gjorde seg til talsmann

²¹¹ Sogn Avis, 15.05.1993: *Skuffa over styringsgruppa for stamvegen*; 28.05.1993: *På krigsstien mot stamvegen*.

²¹² Sogn Avis, 13.07.1993: *Vår meining*.

²¹³ Sogn Avis, 06.01.2001: *Kan dei knuse flaskehalsen?*

for interesser som var utbreidde i lokalsamfunnet. Vegstandarden og trafikkulukker har nemleg vore eit viktig tema i lokalavisa.

Innlegget, som her vert referert til, illustrerer fleire sentrale funksjonar ved eitt leiarinnlegg. Her har avisa mogelegheit til å markera meiningar og standpunkt i ei sak. I følgje Mathisen skal innlegg på leiarplass vera subjektive, og ta stilling til aktuelle saker. På denne måten vil avisa forvalta rolla som aktør i lokalsamfunnet, ved å ta del i samfunnsdebatten.²¹⁴ I tillegg er innlegget eit eksempel på at lokalavisene står fram som lokale forkjemparar.

Trafikkauken langs E16 vart framheva ved fleire høve. Som det var blitt hevda før opninga av Lærdalstunnelen, vart trafikken langt større enn prognosane tilsa.²¹⁵ For å illustrere dette, kunne avisa fortelje om ein trafikkauke på 80% i samband med påsketrafikken i 2001.²¹⁶ Dette skulle vere eit bevis på kor store endringane var, berre månader etter tunnelopninga. Slik var avisa med på å setje fokus på tilhøve som etter kvart berre vart meir aktuelt. Resultatet av den aukande trafikken, og ein vegstandard som ikkje var berekna for denne belastninga, skulle vise seg for alvor i åra som kom.

Våren 2005 kunne ein lese følgjande oppslag i Sogn Avis: "Kombinasjonen av høgst varierende vegstandard, tett trafikk av tunge køyretøy og auka fart har gjort E16 frå Lærdal opp til Borlaug til ei ulukkesutsett vegstrekning. På mindre enn to veker i vinter skjedde det to ulukker med tragisk utgang på denne strekkja."²¹⁷ Lokalt vart det etterlyst tiltak, som kunne sikra mot ein forverring av situasjonen. I eit intervju med avisa bad lensmannen om at dei trafikkfarlege strekningane på stamvegen vart fjerna. Beskjeden var at storsamfunnet måtte ta ansvar, og skaffa den tiltrengde utbetringa av vegen gjennom dalen.²¹⁸ Det kan ha vore ulike årsaker til ulukkene, men høg fart og den ujamne vegstandarden vart sett på som eit problem for trafikktryggleiken. Fleire peika på den store gjennomgangstrafikken som hovudårsaka til denne utviklinga. Oppmodinga frå redaksjonen i Sogn Avis, var at dette måtte gjerast noko med. På leiarplass vart det poengtert at den auka trafikken gjennom dalføret var i tråd med intensjonane bak stamvegen. Samstundes meinte ein at trafikken var

²¹⁴ Mathisen, 2010: 45-49.

²¹⁵ Prognosane låg på om lag 800 køyretøy i døgeret gjennom Lærdalstunnelen. To år etter opninga rekna ein med at det i gjennomsnitt ville passere ca. 1200 køyretøy i døgeret. Dette representerte ein auke på 20% i høve til prognosane.

²¹⁶ Sogn Avis, 18.04.2001: *80 prosent trafikkauke på Ljøsne.*

²¹⁷ Sogn Avis, 25.04.2005: *Ulukkesutsett stamvegstrekning.*

²¹⁸ Sogn Avis, 25.05.2005: *Storsamfunnet skuldar oss betre veg.*

blitt farleg stor på vegen, då den ikkje var dimensjonert ei slik belastning. Som følgje av dei to dødsulukkene, var avisa sitt synspunkt at styresmaktene måtte følgje utviklinga nøye.²¹⁹ Dette er eit døme på korleis avisa, som medieaktør, kan setje dagsorden, eller påverke opinionsdanninga i samfunnet. Dette er Sigurd Allern inne på, i si framstilling av pressa si samfunnsrolle.²²⁰ Kommentaren viser også at redaksjonen tek på seg ansvar med å tale lokalsamfunnet si sak. Mathisen brukar omgrep som regionen sitt talerøyr, eller vaktbikkje ovanfor storsamfunnet.²²¹

Vegstandarden vart sett under kritisk lys også ved seinare høve. Den dårlege vegen fekk skulda for dei mange utforkøyringane og trafikkuhella langs vegen. Dette kom tydeleg fram gjennom reportasjar, intervju og innlegg i avisa. Tre dødsfall langs vegen i løpet av nokre få veker i 2008, fekk fleire til å reagere. Bebuarane på Ljøsne, der ulukkene fann stad, slo fast at vegen var alt for smal for trafikken som køyrde forbi. Til avisa kunne dei stadfesta ein veldig trafikkauka i åra etter at Lærdalstunnelen opna. Tilhøva vart karakterisert som håplause og livsfarleg, dersom ein bevega seg til fots eller sykkel langs vegen. Inntrykket om at noko måtte gjerast langs vegen kom tydeleg fram i reportasjen.²²² Dette vart stadfesta gjennom fleire lesarinnlegg, der både lokalbefolkninga og aktørar i transportnæringa engasjerte seg: "Når vegkanten er så svak at den gir etter seier det seg sjølv at dette skapar farlege situasjonar når vogntog møtes (...)." ²²³

I dette avsnittet har det komme fleire eksempel på at lokalavisa har sett søkelys på tema som har vore viktige lokalt. Måten avisa har sett fokus på den dårlege vegstandarden og dei mange trafikkulukkene, har vist at den kan vere ei kritisk røyst i samfunnet. Rettnok har kritikken i stor grad vore retta mot storsamfunnet, og den manglande innsatsen for å betre tilhøva langs stamvegen. Funksjonen som lokalpatriot og talerøyr for lokalsamfunnet er sånn sett treffande i denne samanhengen.

²¹⁹ Sogn Avis, 28.04.2005: *Fartsfest og ulukker*.

²²⁰ Allern, 2001: 22.

²²¹ Mathisen, 2010: 54.

²²² Sogn Avis, 29.03.2008: *Vegen er altfor smal for slik trafikk*.

²²³ Sogn Avis, 26.02.2008 *E16 gjennom Lærdal*.

Kva med dei som budde langs vegen?

I rolla som lokal medieaktør, vil det vere naturleg for Sogn Avis å ha eit auge til kva som rører seg i lokalsamfunnet. Dette gjeld også saker som ligg på utsida av dei store oppslaga. Reportasjar som skapar ei fragmentert framstilling, gjer at ein kan formidle totalbildet på ein nyansert måte. Verknader på individnivå var noko som opptok redaksjonen spesielt, i følge Terje Eggum. Samstundes poengterer han og mogelegheita papirjournalistikken har til å vera langt meir nyansert, enn moderne nyheitsformidling med dagens nettaviser.²²⁴ Han trekk spesielt fram besøket hjå Ingebjørg Kirkevoll som var busett langs den trafikkerte vegen. Her dundra vogntoga forbi, like framfor dørstokken, fram til vegen vart flytta då Borgundstunnelen opna i 2004.²²⁵ Livet til bebuarane langs stamvegen, har på denne måten komme fram gjennom oppslag i avisa. I dette avsnittet vil eg sjå nærmare på slike oppslag, og vurdere kva funksjonar denne typen reportasjar har.

Kapittel 4 omhandla det lokale engasjementet i samband med utbygginga av stamvegen. Sogn Avis sin posisjon gjorde den til ein viktig formidlar av dette engasjementet. Samstundes fungerte avisa som eit talerøyr for aktørar som ønskja å fremje sine interesser. Dei gongene avisa har valt å setje fokus på enkeltpersonar, har den gjeve desse personane ein unik anledning til å fremje sitt budskap, eller sine synspunkt. Slike oppslag representerer mangfaldet av synspunkt, perspektiv og interesser i denne omfattande prosessen. Det kan også vere ein måte å skape identitet og tilknytning, at innbyggjarane slepp til i det offentlege rom.

Mellom anna har redaksjonen formidla frykt for ulike konsekvensar, som følge av stamvegen. Døme på dette kan vere korleis innbyggjarane har opplevd det å bu ved, og ferdast langs den sterkt trafikkerte europavegen. I Sogn Avis 11. oktober 2004, kunne ein lese om følgjande tilhøve langs vegen på Borgund:

Det er med hjarta i halsen trebarnsmora Birgit sender ungane til skulen. E16 er skulevegen deira. Dei har berre 100 meter å gå til busstogg, men dei går langs ein smal veg med stor trafikk. Bremsespora grin mot oss frå vegen. (...) Når dei går til busstoggen og bilane kjem, er det berre å klina seg opp mot den vesle berghammaren.²²⁶

²²⁴ Terje Eggum, 20.02.2014.

²²⁵ Sogn Avis, 06.07.2004: *Trailerfritt på Nevlo frå i dag.*

²²⁶ Sogn Avis, 11.10.2004: *Skulevegen er eit mareritt.*

Berre ei veke i førevegen, velta ein trailer like ved staden der borna venta på skulebussen. Kvar dag bruka ungane å gå langs stamvegen, til og frå skulebussen. Ein veg for smal til å ha gul midtstripe. Så smal at to vogntog knapt nok kunne passera kvarandre, utan å hamne i grøfta. Ein veg med så dårleg standard at den somme plassar nærmast smuldra opp. Her dundra vogntoga forbi i høg fart, fartsgrensa var 80 km/t.²²⁷ Bakgrunnen for oppslaget var meldinga om at opprustinga av europavegen, forbi Borgund, var skubba ut av statsbudsjettet.²²⁸ Reportasjen er eit eksempel på at avisa rettar merksemda mot noko som opptek heile lokalsamfunnet. Slik sett blir den ein talsmann, for synspunkt som var nokså utbreidde blant bebuarane i bygda.

Oppslaget i avisa denne dagen illustrerer også korleis avisa kan framstille ei sak på ulike måtar. I dette tilfellet er det manglande løyvingar på budsjettet som blir sett i eit kritisk lys. Vinklinga, med å fokusere på kva dette har å seie for bebuarane langs vegen, gjer at tilhøva blir sett i eit anna perspektiv. Såleis syter avisa for at fleire stemmer i saka blir høyrte. Dette er i tråd med Mathisen sine vurderingar om lokalavisene sin funksjon. Gjennom avisene får innbyggjarane ei stemme i det offentlege rom. At dei kjem til orde i samfunnsdebatten, er ein viktig del av deira samfunnsrolle. Sli kan også enkeltpersonar setje dagsorden, og prege den verkelegheitsoppfatninga som avisa formidlar.²²⁹ Eit liknande døme er avisa sitt fokus på tryggleiken langs ulukkestrekninga på Ljøsne. Foreldra si fortvilning over den farlege skulevegen, og deira krav om strakstiltak for å betra tilhøva for borna sine, vart formidla gjennom avisa sine oppslag.²³⁰ Begge oppslaga kan vere med på å skape identitet og følelsemessig tilknytning til lokalsamfunnet. Noko som blir framheva som ein sentral funksjon ved lokalpressa.

Engasjementet til bebuarane ved Gram vart også omtala i førre kapittel.²³¹ Som eg var inne på der, vart avisa nytta aktivt i kampen for å behalde vegen forbi grenda. Dette viser igjen at lokalavisa gjev innbyggjarane ordet i saker som er viktige for dei involverte. Avisa vart nytta som eit talerøyr, for at bebuarane skulle få fram sine synspunkt i saka. Dei var mellom anna kritiske til den politiske handsaminga av traséspørsmålet.²³² I mine samtalar med bebuarane

²²⁷ Sogn Avis, 11.10.2004: *Skulevegen er eit mareritt.*

²²⁸ Her er det snakk om parsellen, Voldum-Borlaug.

²²⁹ Mathisen, 2010: 40-43.

²³⁰ Sogn Avis, 07.05.2008: *Foreldre fryktar fleire dødsulukker på skulevegen.*

²³¹ Kapittel 4: *Gram: kampen for å behalda vegen*

²³² Sogn Avis, 04.10.2008: *Vegvesenet styrer kommunepolitikarane.*

Gunn Jøingsli og Kåre Gram, kom det fram at dette var ein bevisst strategi. Det var viktig å få merksemd for saka gjennom lokalpressa, og ikkje berre via dei formelle prosessane.²³³ Samstundes kunne dette vore ei anledning for avisa til å stille seg på bebruarane si side, i deira kamp mot myndighetene. Ei meir tabloid tilnærming til saka, der ein spelar på den svake parten, vart ikkje nytta i dette tilfellet. Avisa engasjerte seg heller ikkje ytterlegare i desse tilhøva. Avisa vart ein kanal der bebruarane fekk ytra sine synspunkt, utan at dette var følgd opp vidare på redaksjonelt nivå.

Fullt fokus på kontinuerleg framdrift

Heilt sidan Lærdalstunnelen vart opna, har det blitt kjempa hardt for framhaldet med vegbygging i Lærdal. Å halde kontinuerleg framdrift av stamvegen, har vore ei viktig politisk sak. Tidlegare har eg vore inne på Stortinget sine ønskje om at den planlagde opprustinga vart gjennomført så raskt og kontinuerleg som mogeleg.²³⁴ Framfor alt har dette vore ein kamp om avgrensa budsjettløyvingar. Skulle utbyggingstempoet haldast oppe var ein avhengig av at prosjektet vart prioritert av dei som sat med pengesekken. Problemstillinga har blitt teke opp i mange ulike samanhengar, av Sogn Avis. Vidare vil eg sjå på måten avisa har behandla aktuelle politiske tema, og vise at viktige lokale saker blir via stor merksemd.

Dette kjem tydeleg fram i samband med finansieringa av parsellen Voldum-Borlaug, forbi Borgund. Tidlegare har me sett korleis bebruarane reagerte på at finansieringa av denne strekninga vart utelaten frå budsjettet.²³⁵ Etter at anleggsdrifta av Seltatunnelen og Borgundstunnelen nærmast hadde gått i eitt, var mange uroa for utbetringa vidare oppover til Borlaugskrysset. Kommunepolitikarane stilte spørsmål om Vegdirektoratet ville halda fast ved prioriteringa av vegen i Lærdal. Ein frykta at den vidare opprustinga kunne bli utsett med fleire år. Avisa kunne opplysa at direktoratet hadde varsla at dei tiltenkte løyvingane skulle førast over til andre vegprosjekt. Signala uroa både dei lokale folkevalde og stamvegutvalet.²³⁶ Framlegget til Nasjonal transportplan for 2006-15 gav positive signal, men desse vart ikkje følgd opp då statsbudsjettet for 2005 vart presentert.

²³³ Gunn Jøingsli og Kåre Gram: 17.02.2014.

²³⁴ Innst. S. nr. 119 (2000-01).

²³⁵ Dette var bakgrunnen for reportasjen om skulevegen til borna i familien Husum (sjå side 90-91).

²³⁶ Sogn Avis, 17.03.2003: *Kamp om vegkronene*.

Med dette framlegget kunne avisa melda at stamvegen ikkje fekk ei einaste krone til vidare opprusting. At løyvingane ville bli utsett eitt år, vart av fleire omtala som ein gedigen nedtur.²³⁷ Ordføraren i Lærdal, Knut O. Aarethun, gjekk i avisa hardt ut mot regionvegsjefen som hadde uttalt at han var nøgd med at løyvingane først ville vera på plass i 2006. "Eg hadde venta at han stod så oppreist at han ville fylgja opp det Stortinget har peika på, nemleg at det skal vera kontinuerleg drift på stamvegen. (...) [F]ramdrifta kunne ha gått fortløpande opp til Borlaug om pengane kom no," uttalte ordføraren, etter at budsjettframlegget var klart.²³⁸ Det vart sett i gang ein politisk kamp, med krav om at utbygginga måtte halda fram. Lokalpolitikarar frå kommunen, representantar frå fylkeskommunen og stamvegutvalet stod samla bak dette kravet. Oppfordringa til samferdslekomiteen var at prosjektet måtte få midlar til å halde framdrifta oppe.²³⁹

Måten avisa presenterte saka viser ei einseitig vinkling på argumenta, for at prosjektet skulle bli tildelt midlar for vidare opprusting. Slik gjorde redaksjonen seg til talsmann, for synspunkt som var utbreidd i lokalsamfunnet. I lys av dette kan ein og seie at måten saka vart framstilt på, i stor grad underbyggjer synet om at avisa er med på å bygge lokal identitet. Omfanget og måten denne saka vart dekkja i lokalpressa, syner at politiske spørsmål får ein sentral plass i mediebildet. Mathisen slår fast at lokalavisene betraktar det som ei viktig oppgåve å informere om det som skjer på politisk hald.²⁴⁰ Fokuset på den politiske kampen for vegkronene stadfestar ei slik oppfatning. Likevel er det først og fremst funksjonen som lokalsamfunnet sin forsvarar som kjem tydeleg fram i denne samanhengen.

Frå taus tilskodar, til lokal talsmann

Kampen for at stamvegen skulle leggjast i tunnel på Ljøsne, var sjølvstøtt ei viktig sak for redaksjonen i avisa. Nesten tjue år etter at striden om Fjellfotlina herja i Lærdal, var traséspørsmålet på ny eitt brennheitt tema i lokalpressa. Som sagt var avisa forsiktig med å ta stilling i saka på nittitalet. Denne gongen var derimot redaksjonen tydeleg på sitt eige syn i traséspørsmålet. Korleis Sogn Avis heldt seg til spørsmålet denne gongen, vil bli diskutert i dette avsnittet.

²³⁷ Sogn Avis, 07.10.2004: *Start mot Borlaug i 2006.*

²³⁸ Sogn Avis, 04.11.2004: *-Har ingen grunn til å vera nøgd.*

²³⁹ Sogn Avis, 08.11.2004: *Kjempar for å få E16 på statsbudsjettet.*

²⁴⁰ Mathisen, 2010: 29-30.

Som vist i tidlegare kapittel, var det ein lang og hard kamp for å få gjennom ei tunnelloysing. I avisa vart forslaget fronta av Høgre si lokale partigruppe. Det vart slege fast at dersom ein ønskja noko anna enn ein sterkt trafikkert gjennomfartsveg gjennom grenda, måtte stamvegen leggjast i tunnel.²⁴¹ Forslaget fekk raskt brei støtte, både hjå lokalpolitikarane og bebuarane i grenda. At drivaren av Ljøsnebu var negativ til dette, fekk i liten grad merksemd i avisa.²⁴² At dette ikkje var fokusert på kan forklarast med at det store fleirtalet av innbyggjarane ønskja at vegen skulle gå i tunnel. Reportasjar, artiklar og intervju formidla i stor grad argument som tala for dette synet. Eksempel på dette er avisa si referering til dei opne folkemøta som vart arrangert. Her kom det tydeleg fram at det var brei semje om at tunnel var den beste løysinga. Det vart mellom anna peika på at ein stod ovanfor eit verdival, der viktige omsyn i bygda tala for ein tunnel utanom grenda.²⁴³ Argumentasjonen for denne løysinga fekk ved fleire høve mykje spalteplass. Synet om at tunnelloysinga var den beste for bygda vart også formidla gjennom fleire lesarinnlegg i avisa: "Å leggje ny stamveg i eksisterande vegline gjennom den finaste, frodigaste, mest tettbygde delen (utanfor sentrum) av Lærdal er galskap og øydeleggjande for all framtid. (...) Ein meirkostnad på to hundre mill. kroner er ikkje mykje å betala for å ta vare på dalen vår."²⁴⁴

Ei slik lokal kampsak inneber utfordringar for avisa, med tanke på å ivareta ei samfunnskritisk rolle. Dette er noko Mathisen problematiserer, når ho vurderer korleis lokalavisene held seg til saker som er spesielt viktige i lokalsamfunnet. I følgje henne ligg utfordringa, i hovudsak, i lesarane sine forventningar om at saka skal framstillast til lokalsamfunnet sin fordel.²⁴⁵ Denne nærleiken er ei av dei viktigaste utfordringane for lokalavisene, og kjem tydeleg fram i dette eksempelet. Då trasévalet endeleg var avklara, kunne sjølvsgatt avisa formidla gleda blant bebuarane i grenda. "Miljøverndepartementet har sett føremone ein lang tunnel vil gje. Både for jordbruket, lakseelva og reiselivet. Og ikkje minst at tunnelen vil vera ei stor betring for innbyggjarane og lokal ferdsle på Ljøsne (...)."²⁴⁶

Retorikken om at ein veg i dagen ville rasere grenda, fekk støtte frå redaksjonelt nivå i Sogn Avis. Både bumiljø, jordbruk og trygg skuleveg var viktige argument som avisa meinte burde

²⁴¹ Sogn Avis, 17.08.2009: *Vil ha utgreidd lang tunnel Voll-Stuvane.*

²⁴² Sogn Avis, 16.01.2010: *Kroken på døra.*

²⁴³ Sogn Avis, 16.01.2010: *Folkemøte for lang tunnel.*

²⁴⁴ Sogn Avis, 04.07.2011: *Ny stamvegline E16 Stuvane-Håbakken.*

²⁴⁵ Mathisen, 2010: 53-59.

²⁴⁶ Sogn Avis, 09.10.2013: *Det blir lang tunnel frå Voll til Stuvane.*

vega tungt for avgjerda av ein ny stamvegtrasé. Denne kommentaren, på leiarplass talar for seg: "[D]ei fastbuande sine argument om at alle andre alternativ vil rasera alle bruka langs vegen, må vega tungt i denne prosessen." Dette viser at avisa tok tydeleg standpunkt i traséspørsmålet. Vidare slår ein fast at "[f]or Vegvesenet handlar dette om ein einaste ting – økonomi. (...) For dei som bur langs E16 handlar dette om framtida!"²⁴⁷ Uttalen stadfestar at redaksjonen sitt synspunkt var i tråd med meiningane til store deler av innbyggjarane. Såleis kan ein seie at avisa tok parti med lokalsamfunnet, gjennom å tala deira sak.

Oppsummering: Lokal identitet og, eller kritisk samfunnsoppdrag?

I løpet av dette kapittelet har eg sett nærmare på korleis lokalavisa i Indre Sogn, Sogn Avis, har dekkja stamvegutbygginga i Lærdal. Gjennom ei framstilling av ulike tilhøve, som har vore sentrale tema i perioden, har målet vore å få fram korleis avisa har fungert som ein samfunnsaktør. Avslutningsvis vil eg ta føre meg lokalavisa si utfordring mellom det å byggje lokal identitet, og samstundes vere ei kritisk røyst i lokalsamfunnet. Undervegs i kapittelet har vurderinga av ulike tema problematisert denne balansegangen. I dette oppsummerande avsnittet vil eg forsøke å samle trådane, og drøfte korleis Sogn Avis har forvalta rolla som samfunnsaktør.

Dersom ein ser på kva saker som har blitt via merksemd, og korleis avisa har formidla desse, går det fram at politiske spørsmål har vore sentrale tema. Traséspørsmål, finansiering og framdrifta for utbygginga har vore viktige saker undervegs. I tillegg har det vore retta mykje merksemd mot vegstandard og ulukkene langs vegen. Sjølv om Mathisen påpeikar at lokalpolitikken er eit viktig område for lokalavisene, viser også analysen at avisa tek opp saker som blir gjenstand for politisk diskusjon. Her vil eg spesielt trekke fram måten Sogn Avis har vore opptekne av vegstandard og ulukkene langs E16. I avsnittet som omhandla denne problematikken, vart det slege fast at avisa var med på å setje dagsorden. At avisa sette fokuset på trafikktilhøva og naudsynte behov for utbetringar, viser at den evna å rette eit kritisk blikk mot problematiske tilhøve ved stamvegen. Når eg vel å forstå dette som samfunnskritikk, må ei slik forståing nyanserast noko. Kritikken i var i stor grad retta mot storsamfunnet, og den manglande prioriteringa av dei dårlege strekningane langs vegen i

²⁴⁷ Sogn Avis, 13.10.2011: *Lang tunnel for framtida*.

Lærdal. Sånn sett stiller ikkje avisa kritiske spørsmål til lokalsamfunnet. Funksjonen som vaktbikkje ovanfor storsamfunnet, er difor meir dekkande for korleis Sogn Avis forvalta samfunnsrolla i denne samanhengen.

At avisa fungerer som eit talerøyr for lokale interesser, kjem tydeleg fram ved fleire høve. Avisa si framstilling av tunnelsaka på Ljøsne, viser at den lokale patriotismen kom tydeleg fram. Mellom anna vart det vist til ein kommentar på leiarplass i avisa, der ein på redaksjonelt nivå nytta høvet til å markere lokalsamfunnet sine interesser.²⁴⁸ I dette tilfellet tala avisa lokalsamfunnet si sak i kampen mot ytre krefter, denne gongen i form av Statens vegvesen. Det er også fleire døme på at avisa fungerer som eit talerøyr for enkeltaktørar som ønskjer å få fram sine interesser. Eit tydeleg eksempel på dette, er reportasjen om Birgit Husum som frykta for livet til borna langs skulevegen. At avisa gjer seg til talsmann for ein tunnel på Ljøsne og fokuset på vegstandarden, viser at den gjer seg til talsmann for synspunkt som er utbreidd i lokalsamfunnet.

Mathisen hevdar at nærleiken til lokalsamfunnet kan vere eit problem for avisene.²⁴⁹ Mellom anna i konfliktfylte saker kan dette seiast å vere eit utfordring. Dette vart tilfelle for Sogn Avis under stamvegstriden på nittitalet, då det var tydeleg at avisa i stor grad tok på seg ei informasjonsrolle. Dersom ein ser på denne saka i forhold til andre tema som har blitt analysert, ser ein at avisa i langt mindre grad tok standpunkt i denne saka enn i andre saker. I denne samanhengen vil eg peike på det høge konfliktnivået i bygda, som ein faktor som kan ha spela inn. Basert på dei opplysningane som har komme fram, kan ein anta at avisa ikkje ønskja å ta stilling til spørsmålet, då dette var svært omstridt lokalt. Eit vesentleg poeng blir difor at avisa held seg nøytral sidan det var så stor strid internt i bygda. Men at den støttar dei synspunkta som har hatt brei oppslutnad i lokalsamfunnet. Det tydelegaste eksempelet på dette er måten ein tunnel på Ljøsne vart løfta fram i avisa.

Ut i frå det som har blitt lagt fram i dette kapittelet, er det på sin plass å trekke nokre oppsummerande slutningar. Forståinga om at lokalavisene må balansere mellom det å bygge lokal identitet, og det å vere ein kritisk samfunnsaktør, har stått sentralt for analysen. Ein stor del av det som har blitt presentert, underbyggjer eit syn på avisa som identitetsbyggjar og talsmann for lokale interesser. Dette har blitt poengtert fleire gonger undervegs. Spesielt

²⁴⁸ Sogn Avis, 13.10.2011: *Lang tunnel for framtida*.

²⁴⁹ Mathisen, 2010: 34-36.

vil eg trekke fram at avisa gjer seg til talsmann for synspunkt som er utbreidd i lokalsamfunnet. Difor kan ein konkludere med at ein større del av samfunnsoppdraget har vore knytt til det å skape lokal identitet, enn det å vere ei kritisk røyst.

Avslutning

Innleiingsvis stilte eg følgjande spørsmål: *Kva omsyn har stått sentralt, og kva interesser har vunne fram når stamvegen skulle realiserast?* I avslutninga vil eg i hovudsak drøfte dette spørsmålet, og oppsummere dei viktigaste slutningane som har blitt gjort i analysen. Ved å sjå nærmare på dei formelle sidene ved planlegginga, det lokale engasjementet og korleis lokalavisa har framstilt stamvegprosjektet, har eg belyst sentrale tema for denne prosessen på ulike måtar.

I analysen av planleggingsarbeidet kom eg inn på fire ulike utfordringar som har vore sentrale for opprustinga av stamvegen i Lærdal. Vinterdrifta på Filefjell og fjerninga av flaskehalsane i dalføret var viktig for å oppnå ein fullverdig stamvegstandard, og betre framkomsten. Vidare såg eg på to eksempel som baud på store utfordringar med tanke på traséspørsmålet. Her vart den krevjande strekninga forbi grenda Gram og interessemotsetningane på Ljøsne sett nærmare på. Gjennom analysen kom det fram at ulike tilhøve og omsyn var viktige for val av stamvegtrasé. Både vern av vassdrag, kulturminne, natur og miljø vart trekt fram, i tillegg til at lokalsamfunnet sine interesser har vorte vektlagt. Statens vegvesen har ofte lagt vekt på framkomst og andre trafikkale tilhøve. Dessutan viste tunnelsaka på Ljøsne at økonomi var ein viktig del av vurderingsgrunnlaget i vegvesenet si tilråding til trasé. Kapittelet om det lokale engasjementet tok føre seg striden om Fjellfotlina på nittitalet, bebuarane på Gram sin kamp om å behalda vegen forbi grenda og engasjementet for ein tunnel som ville føre stamvegen utanom Ljøsne. Her kom det fram at innbyggjarane ved fleire høve har klart å påverke prosessen og valet av stamvegtrasé. Omtalen av Sogn Avis si framstilling av stamvegprosjektet tok føre seg ulike saker som har vorte via merksemd i lokalpressa. I dette kapittelet vart lokalavisa sin funksjon i lokalsamfunnet drøfta. Ut i frå det som vart gjort greie for her, vart det slege fast at Sogn Avis i stor grad fungerte som identitetsbyggjar og talsmann for synspunkt som var utbreidd lokalt. Som eg var inne på i innleiinga, vil nokre spørsmål og problemstillingar stå meir sentralt enn andre. Vidare vil eg difor drøfte den overordna problemstillinga, for denne oppgåva.

Statens vegvesen sine prioriteringar har i stor grad vore avgjerande for val av stamvegtrasé. Dette gjeld i hovudsak der traséspørsmålet har vore lite omstridt, og der det ikkje har vore andre interesser som har hatt avgjerande innverknad på trasévalet. Dette gå tydeleg fram dersom ein ser på fjerninga av flaskehalsane i dalføret og opprustinga av vegen over Filefjell. Målsetnadane om betre framkomst og reduserte avstandskostnadar har vore viktige premisser for opprustinga av vegen. I denne samanhengen er det også rimeleg å trekke fram at vegvesenet har lagt stor vekt på samfunnsøkonomiske vurderingar i sine tilrådingar til trasear i andre deler av dalføret. Dette kjem best fram i samband med planlegginga av vegen på Ljøsne, som enda opp med tunnel. Vegvesenet gjekk i mot ei slik løysing av økonomiske årsaker, men her var det andre interesser som vann fram. Dette viser at der traséspørsmålet har vore omstridt, har ulike interesser blitt vektlagt.

Eg vil først trekke fram at verneinteressene har hatt ein sentral posisjon undervegs i prosessen. Dette har blitt stadfesta gjennom fleire ulike døme, som vist i løpet av analysen. Allereie då planleggingsarbeidet tok til på nittitalet vart dette tydeleg. Bakgrunnen for at Miljøverndepartementet gjekk inn for ei full konsekvensutgreiing var at omsynet til kulturminne, og natur- og miljøinteressene i dalføret gjorde ei slik utgreiing naudsynt. Seinare vart vedtaket om at Lærdalstunnelen skulle munne ut på Håbakken, ein ny indikasjon på at verneinteressene i området var viktige. Denne gongen var det omsynet til kulturlandskapet ved munninga av Tynjadalen som var bakgrunnen for departementet sitt vedtak. Håbakken var det alternativet som ville gje minst konsekvensar for dette verdifulle kulturlandskapet, og såleis vart det avgjort at verdas lengste vegtunnel skulle enda opp i Lærdal.

Vidare har eg nemnt at vernestatusen til Smedalsvassdraget var sentralt då vegen frå Borlaug og oppover mot Filefjell skulle planleggjast. Dette kom tydlegast fram i samband med trasévalet mellom Borlaug og Gram. Som vist i kapittel 3 var Norges vassdrags- og energidirektorat ein viktig aktør i denne samanhengen, då dei ikkje kunne akseptere at ein ny stamveg vart lagt ut i elva på denne strekninga. At omsyna til det verna vassdraget har lagt viktige føringar for opprustinga av vegen over Filefjell, går også fram av planlegginga av heile strekninga mellom Borlaug og Filefjell (Oppland grense). Dette har ikkje vorte drøfta ytterlegare drøfta i løpet av analysen. I samband med opprustinga av E16 over Filefjell har også statusen til Kongevegen blitt ei aktuell problemstilling. I planlegginga av ein ny trasé

forbi Gram, som forøvrig baud på store utfordringar, vart dette tydeleg. At traseen som vart vedteken i 2005 ikkje kunne gjennomførast, då traséspørsmålet for andre gong skulle avgjerast i 2009 er eit interessant poeng. Det vart konkludert med at denne trasélina ville medføre at vesentlege deler av den viktige Kongevegen vart øydelagt.²⁵⁰ Som det vart gjort greie for i omtalen av dette i kapittel 3, var årsaka at Kongevegen sin status og verdi som nasjonal kulturhistorie var blitt betydeleg viktigare i løpet av desse åra.

Då ein på nytt tok til å planleggje stamvegen på Ljøsne og Tønjum, var verneomsyna til jordbruket i dalen eit sentralt premiss, som og vart avgjerande for traséspørsmålet. Likevel var det dei lokale interessene som stod sentralt i dette tilfellet. Jordvern og omsyna til busetnaden var viktige argument, for at stamvegen vart lagt i tunnel utanom Ljøsne. Men her var det lokale engasjementet ein vesentleg føresetnad. I kapittel 4 vart det peika på at dette var ein sentral faktor for at Miljøverndepartementet gjekk inn for ei slik løysing, til tross for at Statens vegvesen argumenterte for at ein tunnel ville bli svært kostbar. Omsynet til dei lokale tilhøva vart avgjerande i denne saka. I analysen vart det konkludert med at den store oppslutnaden i lokalsamfunnet var avgjerande for utfallet. Eit samla kommunestyre gjekk inn for ein tunnel utanom grenda, i tråd med bebruarane sine ønskje. Det lokale engasjementet var stort i denne saka, som den også hadde vore tidlegare under striden om Fjellfotlina på nittitalet. Også her vart det avgjerande at mange med felles interesser stod saman om felles synspunkt. Grunneigarlaget og bøndene langs Fjellfotlina, saman med miljørørsla vann fram med protestane sine, og traseen vart til slutt forkasta. Dei vann også fram med kravet om at ytterlegare utgreiingar måtte gjennomførast.

Kapittel 4 viser også at enkelte i lokalsamfunnet ikkje vann fram med sine interesser når ein ny stamvegtrasé skulle planleggjast. For bebruarane ved grenda Gram vart ikkje omsyna til gardsutsalet og ein skredutsett lokalveg funne viktige nok. At deira ønskje om å behalda ein veg i dagen forbi grenda vart ikkje vektlagt, då det var det vegvesenet sine prioriteringar som vann fram. Parallellen til drivaren av nærbutikken på Ljøsne er slåande i denne samanhengen. Også her argumenterte ein for egne interesser, sjølv om det i denne saka var eit felles ønskje med vegvesenet om at stamvegen på Ljøsne skulle følgje dalføret med veg i

²⁵⁰ Her er det snakk om alternativ 3 i konsekvensutgreiinga frå 2004, og alternativ 1 i konsekvensutgreiinga frå 2009.

dagen. Begge dei to døma viser at innbyggjarane sine eigeninteresser ikkje vart prioritert, då det var andre interesser som hadde langt større oppslutnad.

I kapittel 5 vart lokalavisa, Sogn Avis, sin funksjon i lokalsamfunnet analysert. Dei viktigaste slutningane som vart gjort i dette kapittelet var at rolla som identitetsbyggjar og lokal talsmann var langt meir framtrudande, enn det å vera ei samfunnskritisk røyst. Det vart vist til fleire døme på at avisa la vekt på saker som var viktige i lokalsamfunnet i samband med stamvegutbygginga. Under striden om traséspørsmålet på nittitalet var det tydeleg at avisa heldt seg nøytral. I analysen vart det peika på at konfliktnivået i saka gjorde at avisa i stor grad tok på seg i informasjonsrolle. Derimot gjorde redaksjonen seg til talsmann for synspunkt som det var brei oppslutnad om i lokalsamfunnet. Det beste eksempelet på dette er korleis avisa løfta fram tunnelsaka på Ljøsne.

Om ein skal konkludere med noko ut i frå dette, som kan gje svar på den overordna problemstillinga vil eg trekke fram nokre moment som har blitt tydelege undervegs. Der val av stamvegtrasé har vore lite omstridt, har Statens vegvesen sine tilrådingar i stor grad vore avgjerande. Her har målsetnadane om betra framkomst, reduserte avstandskostnadar og eit meir effektivt transportsystem vore viktige premiss for opprustinga av vegen. Fjerninga av dei mange flaskehalsane i dalføret og prioriteringa av vegen over Filefjell illustrerer dette. Derimot har traséspørsmålet vore meir utfordrande ved dei høva der ulike interesser har stått mot kvarandre. I denne samanhengen er det eit viktig poeng at ulike aktørar har moglegheit til å medverke i prosessen. Dette er avgjerande for at ulike synspunkt og interesser skal bli vurdert. I analysen går det fram at Statens vegvesen har lagt stor vekt på samfunnsøkonomiske omsyn, som nytte/kostnadsanalysar og transportkvalitet. Den lokale vedtaksprosessen har gjort at viktige tilhøve i lokalsamfunnet har blitt teke omsyn til. Der motstridande interesser har vorte så store at traséspørsmålet har enda opp i departementet, har det vist seg at andre verdiar enn dei økonomiske prioriteringane har vunne fram. Tunnelen på Ljøsne står fram som det beste eksempelet, der tilhøva til innbyggjarane og lokalsamfunnet vart vektlagt. Ut i frå dette kan ein konkludere med at lokale interesser og viktige omsyn i lokalsamfunnet har stått sentralt for opprustinga av stamvegen i Lærdal.

Kjelder og Litteratur

Litteratur og trykte kjelder

Allern, Sigurd. *Nyhetsverdier*. Kristiansand: IJ-forlaget, 2001.

Christensen, Tom, Morten Egeberg, Helge O. Larsen, Per Læg Reid og Paul G. Roness. *Forvaltning og politikk*. 3. utgåve. Oslo: Universitetsforlaget, 2010.

Claes, Dag Harald og Per Kristen Mydske (red.). *Forretning eller fordeling?* Oslo: Universitetsforlaget, 2011.

Eikehaug, Tine og Jan Adriansen, Statens Vegvesen. *Kongevegen over Filefjell: Forprosjektet - et mulighetsstudie*. Statens Vegvesen, 2011.

Ese, Kristin. *På god veg: Veghistorie i Sogn og Fjordane*. Førde: Selja Forlag, 2007.

FOR-2009-06-26 nr. 855: Forskrift om konsekvensutredninger.

Fylkesleksikon. *Sogn Avis*. NRK Sogn og Fjordane.

http://www.nrk.no/sf/leksikon/index.php/Sogn_Avis (08.04.2014).

Hanssen, Gro Sandkjær, Marit Kristine Helgesen og Signy Irene Vabo. *Politikk og demokrati*. 3. utgåve. Oslo: Gyldendal akademisk, 2011.

Heber, Sigvard. *Hvor gikk kong Sverre?*. Oslo: Gyldendal, 1928.

Hegg-Lunde, Dagfinn og Oddkjell Bosheim. *Allfarvegen over Filefjell - før Kongevegen*. I *Kjelda*, 2006, 1, (side 18-20). Fylkesarkivet i Sogn og Fjordane.

Kjelde: http://www.fylkesarkiv.no/sites/default/files/kjelda_2006_1.pdf (05.05.2014).

Innst. S. nr. 220 (1974-75)

Innst. S. nr. 235 (1984-85)

Innst. S. nr. 214 (1988-89)

Innst. S. nr. 218 (1991-92)

Innst. S. nr. 232 (1992-93)

Innst. S. nr. 119 (2000-01)

Johannessen, Finn Erhard. *Alltid underveis: Postverkets historie gjennom 350 år: bind 1: 1647-1920*. Oslo: Elanders Forlag, 1997.

Knutsen, Sverre og Knut Boge. *Norsk vegpolitikk etter 1960: stykkevis og delt?* Oslo: Cappelen, 2005.

Knutsen, Sverre. *Veier til modernisering*. Oslo: Pax Forlag, 2009.

LOV-1963-06-21 nr.23: Lov om vegar (veglova).

LOV-2008-06-27 nr. 71: Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven).

Lærdal kommune, Planavdelinga. *Kommunedelplan for Filefjell*. (Mai, 2005).

Lærdal kommune. *Velkommen til Lærdal – den grønne kommunen!* Lærdal kommune.
<http://www.laerdal.kommune.no/velkomen-til-laerdal.166357.no.html> (05.05.2014).

Mathisen, Birgit Røe (red.) *Lokaljournalistikk: Blind patriotisme eller kritisk korrektiv?* Kristiansand: IJ-forlaget, 2010.

Medienorge. *Opplagstall for norske aviser 2013, Sogn Avis*. Medienorge.
<http://medienorge.uib.no/?cat=statistikk&page=avis&queryID=190> (08.04.2014).

Skoug, Stein Erik. *Kongeveien over Fillefjell*. Oslo: Grøndahl, 1975.

Sogn Avis

1993 April-Juli
1996 Mai-Juni
2000 Januar-Desember
2001 Januar-Desember
2002 Januar-Desember
2003 Januar-Desember
2004 Januar-Desember
2005 Januar-Desember
2006 Januar-Desember
2007 Januar-Desember
2008 Januar-Desember
2009 Januar-Desember
2010 Januar-Desember
2011 Januar-Desember
2012 Januar-Desember
2013 Januar-Desember
2014 Januar

Statens vegvesen. *Vegutgreiing E16 Borlaug-Øye*. (Februar, 2002).

Statens vegvesen. *Håndbok 140: Konsekvensanalyser*. (2006).

Statens vegvesen. *Reguleringsplan E16 Stuvane-Seltun bru*. (Februar, 2007).

Statens vegvesen, *E16 Borlaug-Brusestølen, Risikovurdering av utkast til reguleringsplan*. (August, 2008).

Statens vegvesen. *E16 Filefjell*. Statens vegvesen.
<http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/e16filefjell> (25.03.2014).

Statens vegvesen. *E16 Filefjell, Bakgrunn*. Statens vegvesen.
<http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/e16filefjell/Bakgrunn> (05.11.2013).

Statens vegvesen. *E16 Filefjell, Fakta*. Statens vegvesen.
<http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/e16filefjell/Fakta> (25.03.2014).

Statens vegvesen. *E16 gjennom Lærdal, Verknader*. Statens vegvesen.
<http://www.vegvesen.no/Ferdigprosjekt/e16lardal/Verknader> (01.11.2013).

Statens vegvesen. *E16 Stuvane-Seltun bru, Bakgrunn*. Statens vegvesen.
<http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/e16stuvaneseltun/Bakgrunn> (04.11.2013).

Statens vegvesen. *Om organisasjonen*. Statens vegvesen.
<http://www.vegvesen.no/Om+Statens+vegvesen/Om+Statens+vegvesen/Om+organisasjonen>
(04.12.2013).

Statens vegvesen. *Om organisasjonen, Samfunnoppdraget*. Statens vegvesen.
<http://www.vegvesen.no/Om+Statens+vegvesen/Om+Statens+vegvesen/Om+organisasjonen/Samfunnsoppdraget> (26.03.2014).

Statens vegvesen. *Planleggingsprosessen*. Statens vegvesen.
<http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/Om+vegprosjekter/Planprosess> (22.11.2013).

Statens vegvesen. *Planleggingsprosessen, Grunnerverv*. Statens vegvesen.
<http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/Om+vegprosjekter/Planprosess/Grunnerverv> (22.11.2013).

Statens vegvesen. *Planleggingsprosessen, Kommunedelplan*. Statens vegvesen.
<http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/Om+vegprosjekter/Planprosess/Kommunedelplan>
(22.11.2013).

Statens vegvesen. *Planleggingsprosessen, Konsekvensutredning*. Statens vegvesen.
<http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/Om+vegprosjekter/Planprosess/KVU> (22.11.2013).

Statens vegvesen. *Planleggingsprosessen, Planprogram*. Statens vegvesen.
<http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/Om+vegprosjekter/Planprosess/Planprogram> (22.11.2013).

Statens vegvesen. *Planleggingsprosessen, Reguleringsplan*. Statens vegvesen.
<http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/Om+vegprosjekter/Planprosess/Reguleringsplan>
(22.11.2013).

Statens vegvesen. *Statens vegvesen sine trafikkdata: ÅDT nivå1-punkt Sogn og Fjordane*. Statens vegvesen.
<http://www.vegvesen.no/attachment/62358/binary/621145> (22.10.2012).

Statens vegvesen, Region Vest. *Reguleringsplan for E16 frå Borlaug til Brusestølen – Planprogram for konsekvensutgreiing frå Vetleøyne til Honing bru*. (April, 2008).

Statens vegvesen, Region Vest. *E16 Borlaug-Oppland grense – Stadfesta planprogram konsekvensutgreiing Borlaughagen-Kolsmorkgrovi*. (Oktober, 2008).

Statens vegvesen, Region Vest. *E16 Borlaug-Oppland grense – Konsekvensutgreiing Borlaughagen-Kolsomorkgrovi, Hovedrapport*. (Januar, 2009).

Statens vegvesen, Region Vest. *E16 Borlaug-Brusestølen – Innspel til politisk handsaming*. (Mars, 2009).

Statens vegvesen, Region Vest. *E16 Tønjum-Ljøsne – Kommunedelplan og konsekvensutgreiing, Planprogram for framtidig E16 og anna arealbruk*. (Juni, 2010).

Statens vegvesen, Region Vest. *Reguleringsplan E16 Borlaug-Oppland grense – Parsell: Borlaug-Brusestølen*. (November, 2010).

Statens vegvesen, Region Vest. *Reguleringsplan for E16 Oppland grense-Brusestølen – Innspel til politisk handsaming*. (April, 2011).

Statens vegvesen, Region Vest. *E16 Tønjum-Ljøsne – Kommunedelplan og konsekvensutgreiing, Hovudrapport.* (Mai, 2011).

Statens vegvesen, Region Vest. *Reguleringsplan E16 Oppland grense-Borlaug – Parsell: Oppland grense-Brusestølen.* (Juli, 2011).

Statens vegvesen, Region Vest. *E16 Tønjum-Ljøsne – Innspel til politisk handsaming.* (August, 2011).

Statens vegvesen, Sogn og Fjordane og Lærdal kommune. *Vegen over Filefjell 1793-1993: Frå kongeveg til stamveg.* 1993.

Statens vegvesen, Sogn og Fjordane. *E16 Lærdal – Kommunedelplan Lærdalsøyri-Sæltun.* (April, 1993).

Statens vegvesen, Sogn og Fjordane. *Reguleringsplan for E16 Aurland-Lærdal – Alternativ Håbakken, Voll og Grøtte.* (Mars, 1994).

Statens vegvesen, Sogn og Fjordane. *E16 Lærdalsøyri-Borlo – Konsekvensutgreiing.* (Mai, 1996).

Statens vegvesen, Sogn og Fjordane. *Reguleringsplan for E16 Lærdalsøyri-Borlo – Parsell: Selto-Sjurhaugfossen-Voldo.* (Juni, 1996).

Statens vegvesen, Sogn og Fjordane og Lærdal kommune. *Kommunedelplan Voldum-Borlaug.* (Mai, 2002).

Statens vegvesen, Sogn og Fjordane. *Reguleringsplan E16 Voldum-Borlaug.* (Januar, 2004).

Statens vegvesen, Sogn og Fjordane. *E16 Borlaug-Filefjell – Konsekvensutgreiing, Hovudrapport.* (Juni, 2004).

Statistisk sentralbyrå. *Folkemengd og befolkningsendringar – 4. kvartal 2013.*

<http://www.ssb.no/befolkning/statistikker/folkendrkv/kvartal/2014-02-20?fane=tabell&sort=nummer&tabell=164148> (05.05.2014).

St.meld. nr. 14 (1970-71)

St.meld. nr. 58 (1984-85)

St.meld. nr. 32 (1988-89)

St.meld. nr. 15 (1990-91)

St.meld. nr. 53 (1990-91)

St. meld. nr. 34 (1992-93)

St.meld. nr. 37 (1996-97)

St.meld. nr. 46 (1999-00)

St.meld. nr. 24 (2003-04)

St.meld. nr. 16 (2008-09)

St.prp. nr. 37 (2008-09)

Thordarson, Skuli. *E16 Filefjell, Smedalsosen-Nystuen: Anbefalinger for utforming av vegen med hensyn til vinterdrift.* Statens vegvesen, Region vest (2010).

Munnlege kjelder

Geir Solheim, ordførar i Lærdal kommune. 18. 02.2014.

Gunn Jøingsli og Kåre Gram, bebuarar ved grenda Gram. 17.02.2014.

Hans Tønjum, tidlegare ordførar i Lærdal kommune. 18.02.2014.

Harald Blaaflat Mundal, bebuar på Ljøsne. 13.04.2014.

Jan Olav Fretland, kommunestyrerepresentant i Lærdal kommune. 28.04.2014.

Kjell Kvåle, vegplanleggjar ved Statens vegvesen. 20.02.2014.

Lasse Sælthun, tidlegare rådmann i Lærdal kommune. 18.02.2014.

Terje Eggum, journalist i Sogn Avis. 20.02.2014.

Utrykte kjelder

Lærdal kommune

Brev frå Fylkesmannen i Sogn og Fjordane, til Lærdal. Datert: 21.10.2004.

Brev frå Fylkesmannen i Sogn og Fjordane, til Statens vegvesen. Datert: 15.08.2011.

Brev frå Kåre Gram for grenda ved Gram, til Fylkesmannen i Sogn og Fjordane: Datert: 12.09.2005.

Brev frå Kåre Gram for grenda ved Gram, til Statens vegvesen. Datert: 22.09.2004.

Brev frå Miljøverndepartementet, til Fylkesmannen i Sogn og Fjordane. Datert: 17.01.1995.

Brev frå Miljøverndepartementet, til Fylkesmannen i Sogn og Fjordane. Datert: 07.10.2013.

Brev frå Norges vassdrags- og energidirektorat, til Statens vegvesen. Datert: 10.07.2008.

Brev frå Samferdsledepartementet, til Miljøverndepartementet. Datert: 04.01.2013.

Brev frå Statens vegvesen, til Britt Brufbot Gram. Datert: 02.08.2008.

Møtebok, Lærdal kommune. Møte i Lærdal kommunestyre: 30.06.1994.

Møtebok, Lærdal kommune. Møte i teknisk utval: 14.06.1994.

Statens vegvesen

Brev frå Joker Ljøsne v/Ansgar Brugrand, til Statens vegvesen. Datert: 04.08.2011.

Brev frå Lærdal Grønt, til Statens vegvesen. Datert: 08.08.2011.

Brev: Fellesskriv frå grunneigarar, innbyggjarar og andre interesserte på Ljøsne, til Statens vegvesen. Datert: 08.08.2011.

