

«Enkleste standard»

En sammenlikning av Djupdals- og Sandesundprosjektet

Jon Roar Fossbekk



Masteroppgave i historie
Institutt for arkeologi, konservering og historie

UNIVERSITETET I OSLO

Høsten 2018

Til baby Knut, Astrid og Ranveig. Dere betyr alt for meg!

«Enkleste standard»

En sammenlikning av Djupdals- og Sandesundprosjektet

© Jon Roar Fossbekk

2018

«Enkleste standard»

En sammenlikning av Djupdals- og Sandesundprosjektet

Jon Roar Fossbekk

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

Trykk: Reprosentralen, Universitetet i Oslo

Innhold

1 Innledning.....	1
Problemstilling	1
Avgrensning.....	1
Forskningsstatus og litteratur	1
Kildemateriale	2
Metode.....	3
Veihistorisk kontekst.....	4
3 Djupdalsprosjektet, en historikk	5
Djupdalskontoret	6
Stovner	7
Høybråten	9
Åpning av første strekning	10
Alnabru.....	11
Furuset	12
37 spørsmål	19
Sikkerhet.....	20
Apropos støy	21
En demokratisering av planleggingen på Furuset	23
Opposisjonen tar Velforeningens side	24
Furuset Vel og økonomien	25
Karihaugveien forbi Furuset må flyttes.....	26
Nye argumenter	27
Sju mot to stemmer	28
24 millioner kroner spart	29
3 Sandesund, en historikk	32
Fylkestingets behandling i 1963	32
Situasjonen i Sarpsborg.....	33
En aksjonskomité for Sarpsborg.....	34
I Stortingets spørretime	36
Forsinkelser	36
Kommersielle behov.....	38
E18 versus E6.....	40
Brupenger.....	41
Utforming	42
Forutsetninger.....	43

Framtidens behov	44
Bruas plassering	46
Brevet fra Fredrikstad	48
Omkamp	49
Kommunaldepartementets redegjørelse	51
Samferdselsdepartementets anbefaling	53
Samferdselskomiteens avstemning	53
Stortingets avgjørelse	54
3 Sammenlikning	57
Nye strategier og mulige motivasjoner	57
Demokratiske prosesser	59
Aktører	61
Ekspropriasjon	62
Hvem må interesseorganisasjonene påvirke?	63
Kommunaldepartementet?	64
Enklere løsninger	65
Sikkerhet for fotgjengere	67
Prosjektene omfang	67
Pengebruk og utredninger	68
Den politiske behandlingen	68
Var Torp og tunellen noe reelt alternativ?	70
4 Konklusjon	72
5 Kildeliste:	74

1 Innledning

Problemstilling

Oppgaven har blitt laget ut ifra problemstillingen *Hvilke forskjeller og likheter finnes det i beslutningsprosessene for Djupdals- og Sandesundprosjektet?* Oppgaven er en sammenlikningsoppgave som søker å finne tidstypiske trekk ved hvordan konflikter blir løst og av hvem. Bakgrunnen for at jeg har valgt de to veiprosjektene er at de viser konfliktnivåer på ulike plan. I Oslo er det først og fremst private interesser som står opp mot kommunale, mens i Østfold er det en interkommunal konflikt som eskalerer opp til stortingsnivå.

Avgrensning

Denne oppgaven har en tidsavgrensning til mellom 1965 og 1975. Avgrensningen er først og fremst gjort for å kunne favne mesteparten av den tiden som omhandler de prosessene som leder frem til en endelig avgjørelse i de to prosjektene. I enkelte tilfeller har jeg sett på forutliggende hendelser hvis det har vært strengt nødvendig for å kunne fortelle en sammenhengende historie.

Jeg har valgt å begrense oppgaven til å handle om de gruppene og enkeltaktørene som forsøker å endre «noe», og deres opponenter. Jeg har ikke sett på hver enkelt stortingspolitiker eller bystyremedlem for å finne bakgrunnen for at de stemmer som de gjør, men har basert disse avgjørelsene ut ifra de argumentene som har blitt presentert for dem frem til avstemningen.

Forskningsstatus og litteratur

Selv om den ikke blir drøftet i detalj i denne oppgaven, så er det naturlig å begynne med det som står om Oslo og Sarpsborg i *Norsk Vegplan I* utgitt i 1969. Denne er frukten av arbeidet til en komité oppnevnt i 1964, kalt Vegplankomiteen, og i del to har komiteen kommet med deres vurderinger angående veinettets inndeling og rangering.

E6 gjennom både Østfold og Oslo blir ansett som en del av stamveinettet, og dermed beregnet som en veistrekning som skal behandle fjerntrafikken gjennom

området.¹ Det står videre at stamveiene skal holde en høy standard for å kunne ivareta trafikk med høy hastighet på en sikker måte. For E6 gjennom Østfold står det at veien er den viktigste veiforbindelsen mellom Norge og utlandet, og at det allerede foreligger planer om å bygge ut veien til motorveistandard. Det er spesifikt nevnt at de kostnadsanalysene som finnes i vegplanen er beregnet ut i fra at Sandesundalternativet blir valg.²

For Oslos del er ikke Djupdalsprosjektet nevnt spesifikt, men inngår som en del av stamveien til Trondheim, og parsellen Oslo-Dombås foreslås utbygget til motorveistandard.³ Innledningsvis anbefales det at hele stamveinettet blir oppgradert til det som kalles «fullgod standard» innen 1990.

Av større veihistoriske verker finnes *Vegen og samfunnet* skrevet av Dag Bjørnland på oppdrag fra Vegdirektoratet. Denne boka ble gitt ut i 1989 i anledning av Vegdirektoratets 125-årsjubileum. Dette er en ganske kronologisk fremstilling av veiutbygging i Norge, som tar for seg både politiske og tekniske momenter som endrer seg med tiden. Det andre veihistoriske verket som foreligger er *Norsk vegpolitikk etter 1960 – stykkevis og delt* av Sverre Knutsen og Knut Boge. Denne boken omhandler en del av de samme tingene som *Vegen og samfunnet*, men inneholder noen flere detaljer i kraft av sin mer avgrensede periodisering.

Kildemateriale

Oppgaven er til stor del basert på avisartikler fra Akers Avis og Sarpsborg Arbeiderblad. Årsaken til dette er at de to prosjektene var viktige saker i sine respektive nærmiljøer, og avisene bruker derfor mye tid og ressurser på å følge de opp. Både Akers Avis og Sarpsborg Arbeiderblad er gjennomgått på mikrofilm, en ganske tidkrevende prosess å etterprøve, men kildematerialet finnes som bilder hos forfatteren, med en skriftlig katalogisering. Denne kan utleveres etter forespørsel.

Av politisk og administrativt materiale er arkivet til Oslo kommune gjennomgått hos Oslo Byarkiv. Materialet derfra er i stor grad brukt til å vurdere innsendte planer og protestskriv. I Østfold er protokollene til Østfold fylkesting gjennomgått. Disse er ikke

¹ Vegplankomiteen, *Norsk Vegplan* (Oslo: Samferdselsdepartementet, 1969), Side 12.21

² Ibid., Side 12.22

³ Ibid., Side 12.23

digitalisert, og til dels håndskrevet, så jeg må ta forbehold om at jeg kan ha misforstått enkelte ord. Spesielt når jeg har tydet referater.

Jeg har forsøkt å finne noen gjenlevende personer som kan gi meg utdypende informasjon om prosessene, men dette har ikke vært mulig. De fleste døde på 1990- og begynnelsen av 2000-tallet. De personene jeg har snakket med hos Vegdirektoratet og Furuset Vel har ikke kunnet gi meg noe kildemateriale av stor nytte. Vegdirektoratets arkiv er, for det meste, av teknisk art, og Furuset Vels er ukatalogisert og fragmentert.

Av større interesseorganisasjoner har jeg vært i kontakt med Motorførernes Avholdsforbund, Norsk Automobilforbund, Kongelig Norsk Automobilklub og Trygg Trafikk. Felles for disse er at de ikke begynte å føre arkiv før på slutten av 1970-tallet. Det har derfor ikke vært mulig å undersøke de større interesseorganisasjonenes arbeid i denne perioden.

Metode

Ved å bruke aviser som kilder har jeg måttet forholde meg til hva redaktører og journalister har valgt å sette på trykk, og hva de har unnlatt å ta med eller unnlatt å dekke i sin helhet. For Sarpsborg Arbeiderblad har det vært en utfordring fordi sjefsredaktøren, Nils Hønsvald, var stortingsrepresentant samtidig som at han jobbet som redaktør. Dette har gjort at jeg har måttet lese med et ekstra kritisk blikk i de artiklene som er brukt derfra. Det har i tillegg vært en utfordring at avisa ikke navngir journalistene i denne perioden. Dette gjør det ekstra utfordrende å forsøke å finne noen tendenser, uten å begynne å analysere skrivemåter og ordlegging. Dette har det ikke vært rom for i forbindelse med denne oppgaven. Av politisk tilknytning regner jeg den i stor grad som et organ for Arbeiderpartiet.

Den samme unnlatsen i å presentere journalisten har det også vært hos Akers Avis. Dette har gitt mye av de samme utfordringene som nevnt ovenfor, men jeg har ikke klart å finne noen tendens eller politisk tilhørighet for denne avisen.

Et av de større og gjentakende problemene med å bruke aviser som kilder er at det ofte er de samme personene som blir intervjuet gang på gang. Selv om dette kan gi en nyttig kontinuitet gjennom en sak, så er det vanskelig å fastslå om det ligger noen konflikt bak utsagnet. For eksempel når formannen for en velforening uttaler seg, så hadde det vært interessant å vite noe om grunnlaget for utsagnet eller påstanden. Er det

basert på en avstemning eller har formannen et mandat til å uttale seg slik han synes passende? Det er også en siste utfordring rundt hvem som blir intervjuet eller forespurt i en sak, og det er at det ofte er mennesker med en viss makt som uttaler seg. Tiden for å lage de rørende historiene om de som skal tvangsflyttes var ikke kommet på 60-tallet.

I den sammenliknende delen har jeg for det meste brukt Knut Kjeldstadlis bok *Fortia er ikke som den engang var* til å sette mer eller mindre sammenliknbare momenter opp mot hverandre. Dette har på noen steder fungert bra, mens på andre steder synes jeg at jeg ikke har fått til en fullverdig sammenlikning. Dette er fullt og helt forfatteren av denne oppgavens feil, ikke Kjeldstadlis metodebok.

Veihistorisk kontekst

Rundt 1960 bestemmer Arbeiderpartiet seg for at det fra nå av skal satses på veiutbygging. Bakgrunnen for dette kan man finne i den generelle velstandsøkningen i befolkningen, en velstand som også innebar at man ønsket å eie en egen bil. Frem til dette hadde Arbeiderpartiet ansett bilen som et luksusfartøy, mens jernbanen var den virkelige arbeidshesten for det brede lag av befolkningen.⁴ Med frislippet av bilsalg 1. oktober 1960, så ble myndighetene tvunget til å fokusere på veiutbygging for å holde tritt med den stadig økende trafikkmengden.⁵

I 1962 blir Trygve Bratteli satt inn som Samferdselsminister. Han kommer fra stillingen som finansminister, i tillegg til at han var Arbeiderpartiets nestformann. Dette ministerbytte gjorde at Samferdselsdepartementet fikk en politisk tyngde, som det ikke hadde innehatt tidligere. Bratteli fikk ansatt en ny sjef i det statlige Vegdirektoratet, og ga klar beskjed om at landet skulle utrustes med et «rasjonelt vegnett».⁶ Antallet biler økte markant, og dette førte til at svakheter ved det eksisterende veinettet utvider seg til flaskehalsar og køer utover på 1960-tallet. Arbeidstakernes lønn fortsetter å stige, samtidig som at bilene blir billigere og bedre.

⁴ Dag Bjørnland *Vegen og samfunnet* (Oslo: Vegdirektoratet, 1989), Side 222

⁵ Sverre Knutsen og Knut Boge *Norsk vegpolitikk etter 1960 - Stykkevis og delt* (Oslo: Cappelen Akademisk Forlag, 2005), Side 80

⁶ *Ibid.*, Side 82

Vegnettet var for det meste bygget for hestetransport, og utenfor byene var det grusveier som var normalen. Veinettet hadde ikke blitt oppgradert i noen særlig grad siden før andre verdenskrig. Bysamfunnene hadde den største andelen av bilparken, og det var også der at problemene viste seg først. Veiene inn-og-ut av byene var underdimensjonerte, og førte til køer, ulykker og økt vedlikehold.⁷

I 1969 kommer, som tidligere nevnt, *Norsk Vegplan* men denne er opplevd som utdatert i forhold til det publikummet den blir presentert for. Siden 1964 hadde det skjedd en endring innen synet på bilisme, og bilens stilling i samfunnet. Fokuset var nå rettet mot sosiale spørsmål og demokratisk medbestemmelsesrett. I dette klimaet framsto *Norsk Vegplan* som en kald og teknokratisk levning fra en fortid hvor fagfolk jobbet ut ifra prognoser og analyser i stedet for å undersøke realitetene i de områdene som de skulle legge planer for.⁸

3 Djupdalsprosjektet, en historikk

I 1947 satt Aker reguleringsvesen i gang arbeidet med å regulere Strømsveien mellom Furuset og Lørenskog. Mellom 1951 og 1954 foregikk det igjen sonderinger hos byplanråd og trafikkutvalg i Oslo, og hos Statens Vegvesen. Denne gangen handlet det mer om at man behøvde en ny trafikklinje nordover innenfor Oslos grenser.

Sonderingene endte ikke med at noe standpunkt ble tatt. Djupdalen ble anbefalt som trasévalg i reguleringsplanen «Utredningsplan for ombygging av riksveg 50, fra Oslo grense og nordover innen Akershus fylke» av 1960. Her ble det videre anbefalt at den nye veien skulle knyttes til Strømsveien ved Ellingsrud. Planen ble politisk behandlet og vedtatt i møter i Oslo formannskap den 15. juni og 7. september 1961. Valget var dermed tatt, og Djupdalstraseen valgt foran ett andre alternativ som innebar å utvide Trondheimsveien.⁹

⁷ Ibid.,

⁸ Bjørnland, op.cit., Side 246

⁹ Oslo bystyre, «Reguleringsplan for motorvei fra nord (Djupdalslinjen) med tilhørende samleieier og tilslutning av motorvei fra øst, fra bygrensen til Alna Teglværk (kryss med regulert Ytre Ringvei)» i Oslo bystyre sak 165 (1965) Oslo: Oslo bystyre, 11.06.1965

Djupdalskontoret

Sivilingeniør Theodor Borchgrevinck fastslo i januar 1964 at den nye innfartsåren mellom Skedsmo og Store Ringvei skulle være ferdigbygd i 1969. Møtepunktet mellom ringveien og den nye veien skulle være på Teisen i Oslo.¹⁰ Dette baserte seg på en tempoplan utformet av Djupdalskontoret, et samarbeidsprosjekt mellom Statens Vegvesen og Oslo kommune.

Kontoret var satt til å lede planleggingen og utbyggingen av innfartsåren, som var et prosjekt som kostnadmessig skulle fordels likt mellom Statens Vegvesen og Oslo kommune.¹¹ Vegkontoret i Akershus skulle også bistå i arbeidet, men var ikke med i spleiselaget. Theodor Borchgrevinck var i 1964 leder for Djupdalskontoret, og var derfor en ikke ubetydelig kilde til informasjon rundt fremdriften. Selv om 1969 blir sagt å være det året hvor veien stod ferdig, så kom Borchgrevinck også med en del forbehold.

Det første var at tempoplanen ikke var godkjent av hverken Oslo kommune eller Statens Vegvesen, det andre var at prosjektet ikke bare dreide seg om én enkelt vei, men om et helt system av veier langs strekningen, og til slutt legger han til at uforutsette ting kunne dukke opp underveis, uten å spesifisere dette nærmere. Men det han ville spesifisere var hvor mange kryss og bruer som var planlagt på strekningen. Det dreide seg om seks to-plankryss med samleveier og 30 bruer og underganger. Prisen ble anslått å komme på mellom 80 og 100 millioner kroner totalt.¹² Dette innebærer både veien gjennom Djupdal og Lørenskog frem til Nitelva ved Lillestrøm.

Veistandarden skal være det han kaller «fullt på høyde med den standarden veiene i USA bygges».¹³ Videre ble det lagt det til at reguleringsplanen hadde fått en første gangs behandling, og var vedtatt, om enn, med en del innspill og merknader etter å ha ligget til offentlig gjennomsyn.

¹⁰ Akers Avis «Reguleringen av Motorveien fra Stubberud til krysset med Store Ringvei snart ferdig».2.2 1964. Side 1

¹¹ Statens Vegvesen i Akershus 1960-1990. Side 32

¹² Akers Avis «Reguleringen av Motorveien fra Stubberud til krysset med Store Ringvei snart ferdig».2.2 1964. Side 1 og 2

¹³ Ibid.,

Stovner

Prosjektet ble delt inn i åtte parseller i den delen som ligger i Oslo. Parsell 2 var strekningen mellom bygrensen i nord og Karihaugen. På denne strekningen skulle motorveien krysse over Hovedjernbanelinjen før den igjen krysset over Høybråtenveien. Begge kryssningene i form av ei motorveibru. Lundåsveien skulle ved nummer ti bli ført i bru over motorveien litt lengre sør, før forbindelsesveien Starveien skulle kobles til i et såkalt halvt diamantkryss. Krysset og Starveien skulle ligge under motorveien, og deretter videre sydover til Karihaugen der den skulle kobles til den eksisterende Strømsveien i påvente av at parsell nummer 3 skulle være ferdig utbygget. Hele strekningen var beregnet ferdigstilt i 1967.¹⁴

Medlemmene i Stovner Velforening så på motorveitbyggingen som en nødvendig, men likevel ødeleggende utvikling. Det var først og fremst avståelse av hus og jord som bekymret befolkningen. Djupdalsprosjektet innebar også en oppgradering av lokalveier for å gjøre matingen til motorveien så effektiv som mulig, og reguleringene for dette hadde blitt behandlet i forkant av et velmøte i april 1964. Etter møtet i Byplanrådet 6.mars hadde grunneierne fått greie på hvor endringene skulle gjøres.

En rekke veier skulle bli bredere, og noen skulle også forlenges. 110 grunneiere valgte, i frykt for å bli overkjørt av kommunen, å organisere seg med Velforeningen i en samkjørt aksjon for å innhente og forfatte protester innen den korte klagefristen som forelå. Den var på kun 14 dager. Løsningen ble å dele inn området i sju roder, med én formann i hver. Formannens oppgave var å fremme «sine» grunneieres protester i ett enkelt skriv.¹⁵

Innsigelsene blir såpass mange, og går på tvers av store deler av Byplanrådets forslag i så stor grad, at Velforeningen velger å tegne et nytt reguleringskart med hjelp av en innleid arkitekt. De mente at dette forslaget ga bedre adkomst til skoler, postkontor, jernbane og forretningsliv uten at det ble nødvendig å avstå så veldig mye land. Tanken med å hyre inn en arkitekt i arbeidet var å profesjonalisere motforslaget så mye som mulig for å gjøre det vanskeligere for myndighetene å avvise den. Hvis den mot formodning skulle bli avvist, så er dette kun på grunnlag av tekniske spørsmål, men

¹⁴ Akers Avis «Motorveien fra bygrensen til Ulven: 91 mill. kroner. Side 5

¹⁵ Akers Avis «110 grunneiere på Stovner». 16.04.1964. Side 1 og 4

i så fall er Vellet villige til å innhente ytterligere teknisk bistand før en eventuell anke, mente man.¹⁶

I et påfølgende intervju med Stovner Vels formann, Sigurd Weisæth, kommer det frem at innsigelsene, grovt sett, er delt i to typer. Den første er de som mener at de får for lite betalt for eiendommen sin, mens den andre delen mener at ekspropriasjonen er ulovlig, og truer med å ta saken til rettssystemet, hvis de må.¹⁷

I følge avdelingsingeniør Bø i Oslo Vegvesen kan disse sakene ta årevis fordi skjønnsretten i Østre Aker først må settes, og at hver enkelt grunneier har mulighet til å anke til overskjønn.¹⁸ Noe som i seg selv krevde dommere fra en høyere rettsinstans.¹⁹

Det skulle vise seg at langt de fleste godtok det tilbudet Oslo kommune ga dem, men enkelte saker førte til stor bitterhet ovenfor kommunen. Da Nedre Fossum gård ble ekspropriasjonsbehandlet, omtalte gårdeier Thorbjørn Fossum dette som et overgrep fra myndighetenes side. Han gikk så langt som å sammenlikne det med en deportasjon satt i gang som en hevnaksjon fra myndighetenes side, uten at han kunne forstå hvorfor.²⁰

Ingeniør Borchevink ved Djupdalskontoret kunne i denne sammenhengen bekrefte at det meste hang sammen når det gjald Djupdalsprosjektet. Oslo Vegvesen var avhengig av at Strømsveien ble ferdig regulert før de kunne slutføre lokalveiene på Stovner og i tillegg bygge en ny tverrgående vei mellom Grorud og Furuset. Djupdalskontoret, på sin side, ventet på at de respektive kommunale myndigheter for vann og elektrisitet skulle komme med sine planer. I tillegg til dette pågikk det også en ekspropriasjonsprosess langs den gamle Strømsveien. Dette satt også prosjektet på vent.²¹

¹⁶ Akers Avis «Stovner Vel har lagt ned et stort arbeid». 28.05.1964. Side 1 og 4

¹⁷ Akers Avis «Stovner, Høybråten og Furuset-området». 04.06.1964. Side 1 og 4

¹⁸ Akers Avis «Sommel med veien Strømsveien-Grorud». 09.07.1964. Side 1

¹⁹ Rausch, Christian, «Skjønn», I *Store norske leksikon*, sist endret 02.10.2018, www.snl.no/skjønn

²⁰ Akers Avis «Gir fra seg 530 mål». 25.02.1965. Side 3

²¹ Akers Avis «Regulering av Strømsvn». 20.08.1964. Side 4

Høybråten

Oslo kommune tok flere ganger i bruk et makeskifte for å få tilgang til nødvendig eiendom. Både eiendommer og leiligheter ble tilbudt for å få forhandlet frem en avtale. I noen tilfeller så byttet ut til å gå smertefritt, slik som med ei sommerhytte på Høybråten.²² Men i andre tilfeller var beboerne klare over sin sine rettigheter, og stilte sterke krav til myndighetene. Et eksempel finner man i Lundåsveien der en mann krevde å bo vederlagsfritt i sin bolig i ett og ett halvt år.²³ Begge disse eiendommene lå på et område som ville bli ubeboelig etter at motorveien var ferdig.

I Folkvang forsamlingshus ble innbyggerne på Høybråten orientert om de nye forbindelsesveiene som var planlagt i tilknytning til Djupdalsveien. Protestene ble mange, og det dreide seg stort sett om to ting, trafikkmengde og ekspropriasjon av eiendom. Forslaget som ble lagt frem av overingeniør Helge Helgesen fra Byplanavdelingen viste at den nye forbindelsesveien ville berøre store deler av den eldre bebyggelsen. I tillegg påvirket den et område hvor Selvaag planlagte å bygge ut.

Der Høybråten-beboerne protesterte, og kom med alternative løsninger, valgte Selvaags representanter å forholde seg rolige både nå og i etterkant. Akers Avis' utsendte valgte å spekulere på årsaken til dette, og kom frem til at utbyggeren kunne legge om sine planer ettersom de ikke hadde begynt arbeidet. Dette i motsetning til beboerne i de berørte områdene.

De alternativene som ble foreslått ble i stor grad avvist av Helgesen på grunnlag av at de allerede hadde begynt å bygge veier i områdene rundt, på bakgrunn av dette forslaget. Konklusjonen ble at de tre berørte velforeninger skulle nedsette et utvalg som skulle komme med en felles uttalelse.²⁴

Den 18. februar 1965 kom utvalget med et forslag. Det viste at det, etter deres mening, var mulig å bygge samleveien utenom den daværende bebyggelsen. Av flere detaljer er det interessant å trekke frem forslaget om en 200 meter lang tunell under Høybråten. Velforeningene mente at kostnaden ved dette kunne forsvares fordi den også kunne brukes som tilfluktsrom. Utover dette ble det også påpekt at fyllmassen fra tunellarbeidet kunne brukes til å bygge veier i nærheten.²⁵

²² Akers Avis «Djupdalveien skal fram». 21.1.1965. Side 4

²³ Akers Avis «Motorveien sluker tomt på Høybråten». 19.11.64. Side 5

²⁴ Akers Avis «Høybråten foretrekker at veien legges utenom, men». 04.02.1965. Side 1 og 4

²⁵ Akers Avis «Forbindelsesveien gjennom 200m lang tunnel». 18.02.1965. Side 1 og 6

Forslaget ble behandlet i Byplanrådet 31.03.1965. Der ble forslaget ansett som godt, men de konkluderte med at en tunnel ville føre med seg flere ulemper enn fordeler for området, da tilstøtende veier måtte heves eller senkes, og en ny bru måtte erstatte Stovnerbrua. De kom derfor med et motforslag som innebar å legge et betongdekke over deler av Starveien. Dette var den veien som var ment som forbindelsesvei med den nye motorveien i det opprinnelige reguleringsforslaget fra kommunen.²⁶

Åpning av første strekning

I forkant av åpningen av motorveien mellom grensen til Akershus og Karihaugen gjorde Akers Avis opp en status. Kostnadene ble beregnet til cirka 6 millioner kroner pr kilometer firefelts motorvei. Denne kostnaden inkluderte også veikryssene. Flere deler av motorveien hadde blitt løftet opp med jordmasser, og hadde derfor havnet høyere i landskapet enn områdene rundt. Dette var blitt løst i samarbeid med tilstøtende grunneiere. Løsningen hadde blitt at entreprenøren hadde brukt fyllmasse fra forskjellige steder langs strekningen, planet ut de omkringliggende områdene, for deretter å gi de tilbake til grunneierne. Disse avtalene hadde vært til felles nytte for begge parter, da grunneierne hadde fått dyrkbar jord der det tidligere var dalsøkk og krattskog.²⁷

Den delen av motorveien som var ferdig skulle offisielt åpnes med en seremoni. Blant de inviterte gjestene finner vi samferdselsministeren, stortingsrepresentantene fra Oslo og Akershus, Stortingets samferdselskomité, representanter for Samferdselsdepartementet, Veidirektoratet, Veikontoret i Akershus, representanter for politimyndighet og fra de tre berørte kommunene Oslo, Lørenskog og Skedsmo. I tillegg var det invitert inn representanter fra de utførende entreprenørene.²⁸

Når det gjaldt dem som ble mest berørt av veiutbyggingen, beboerne, så var ingen invitert. Journalisten fra Akers Avis spekulerte rundt dette i artikkelen, og kom frem til at formennene for Høybråten og Furuset velforening burde ha vært invitert. Han spekulerte videre i om dette kunne ha å gjøre med at beboerne i disse strøkene ikke var like begeistret for motorveiutbyggingen som det de innbudte var.²⁹ Journalisten fikk

²⁶ Akers Avis «Teknisk umulig». 01.04.1965. Side 1 og 7

²⁷ Akers Avis «Motorvei foran åpning 15 september». 21.08.1968. Side 1 og 6

²⁸ Akers Avis «Djupdalsveien åpnes 6. nov». 23.10.1968. Side 3 og 5

²⁹ Ibid.,

snart bekreftet sine mistanker om at stemningen ikke var god, i og med at Høybråten velforening skrev et leserinnlegg hvor de mente at de aldri hadde blitt forespurt om deres mening angående trafikksituasjonen i området.³⁰

Alnabru

Trafikkreguleringen på Alnabru var først og fremst tenkt å tilfredsstille de mange bedriftene i området. På nordsiden av motorveien skulle Strømsveien bygges ut til fire felts vei forbi tomten til Alna Teglverk, og i så måte fungere som samlevei. På sydsiden av motorveien skulle det også bygges en samlevei, men denne hadde bare to felt. Industriområdet skulle bindes sammen ved at Smalvollveien ble ført i bru over motorveien syd for teglverket.³¹

Det måtte bygges jernbanebru over motorveien og Strømsveien. Dette var nødt til å foregå samtidig som at jernbanetrafikken skulle gå tilnærmet normalt. Biltrafikken måtte også kunne gå på Strømsveien i denne perioden.³² Disse planene var i prinsippet godkjent allerede i 1967, men da med få detaljer presentert. Detaljplanene ble ikke presentert før i 1970, og da i form av et samarbeid mellom Oslo byplankontor og Djupdalskontoret.³³

I 1971 var det cirka 300 beboere på Alnabru. Disse følte seg presset fra næringsliv og kommunale myndigheter som bare virket interesserte i veiutbygging og industribygg. Området hadde hverken skole, barnehage eller større handelssentre. I tillegg manglet det en tilfredsstillende offentlig kommunikasjon, ifølge Oddvar Ragnvald Syvertsen, formann i Alnabru Vel.³⁴ Den siste reguleringsplanen for området hadde ingen endringer som skulle løse disse utfordringene. Tvert imot var det regulert for at vei og industri skulle ta en enda større del av de friområdene som gjensto. Det eneste grønne området som var foreslått utvidet, var Alfaset gravlund. Reguleringsplanen skulle opp til politisk behandling med det første, men det ble levnet

³⁰ Akers Avis «Høybråten Velforening ikke forespurt i denne sak». 06.11.1968. Side 3

³¹ Akers Avis «Bedre veisystem i Alna-distriktet». 15.04.1970. Side 5

³² Akers Avis «Komplisert bru på Alnabru». 31.03.1967. Side 1

³³ Akers Avis «Bedre veisystem i Alna-distriktet». 15.04.1970. Side 5

³⁴ Akers Avis «Vil lokalsamfunnet på Alnabru forsvinne i industri-maskinen?». 10.06.1971. Side 1

liten tro på at forholdene ville endre seg til det bedre for de fastboende. Avisen foreslo at beboerne burde selge boligene til høystbydende, og flytte.³⁵

I kontrast til Stovner, Haugenstua og Furuset, foregikk motorveitbyggingen på Alnabru og videre sydover uten noen større problemer. I hvert fall hvis man skal tolke ut ifra mediedekningen. Fra oppslaget i 1971 og frem til åpningen av motorveitraseen mellom Store ringvei og Alnabru i september 1975, dukket det ikke opp en eneste artikkel i Akers Avis. Åpningsseremonien kan sammenliknes med den som var da første del ble åpnet i nord, bare at i denne omgangen ble de prominente gjestene kjørt i en bilkortesje med politieskorte langs strekningen. Både en gangbru ved Østre Aker kirke og jernbanebrua ved Alnabru ble trukket frem da de visstnok skulle være av de største i landet når det gjaldt lengde og bredde.³⁶ Utover noen instruksjoner om endrede kjøremønstre på grunn av uferdige kryss, fremstod denne delen av motorveien som en suksesshistorie.

Furuset

Den nye motorveien økte kapasiteten i nord, men det løste ikke problemene med å få trafikken over på Strømsveien ved Furuset stadion. Oslo politi og Oslo vegvesen så på midlertidige løsninger som kunne hindre at overgangen mellom motorveien og Strømsveien ble en flaskehals. Løsningen ble å ikke gjøre noe, da kostnadene ble ansett å ikke stå i stil til resultatet. Bilistene ble hensatt til å vente på at en ny del av motorveien stod ferdig. Dette var planlagt å skulle ta to år.³⁷

Politiadjutant Herman Berger, anså situasjonen som «bekymringsfull» når han ble intervjuet av avisen. Det var ventet at en del trafikk som tidligere gikk på Trondheimsveien og Østre Aker vei nå ville komme over på den nye motorveien. Disse veiene var selv preget av trafikkork i rushtiden, og spørsmålet var om den nye motorveistumpen kunne ordne opp i dette.³⁸ Et paradoks dukket også opp i et av Bergers forslag til løsning. Han henstilte bilistene til å benytte de små sideveien som fantes til å forsere strekningen mellom bygrensen og sentrum. En slik uttalelse stod i sterk kontrast til den debatten som foregikk om Erich Mogensøns vei på Linderud. Her

³⁵ Ibid.,

³⁶ Roaldset, Jan. 16.08.1975. Side 1 og 7

³⁷ Akers Avis «Effektivisering av Strømsveien i forbindelse med Motorvn.». 04.09.1968. Side 4

³⁸ Akers Avis «Århundrets flaskehals på Furuset?». 11.09.1968. Side 1 og 3

var gjennomgangstrafikken blitt så farlig og omdiskutert at ordføreren selv valgte å gripe inn.³⁹

En annen mulighet Berger la frem, var at det ble regulert for to-feltskjøring som fulgte rushtrafikken forbi Ulven. Dette var dog et forslag han betinget at kunne gjennomføres i praksis.⁴⁰

I mai 1969 ble Disposisjonsplanen for Furusetområdet offentliggjort. Her fikk innbyggerne for første gang se hvordan politikerne og byråkratene hadde tenkt seg at Furuset skulle se ut i fremtiden. Området skulle bygges ut med en stor utnyttelsesgrad som stod i stil til den infrastrukturelle utbyggingen, det vil si vei- og T-baneutbygging. Det ble vurdert å tillate blokkbebyggelse på opptil tjue etasjer, og parkeringsanlegg som også hadde flere nivåer.

Skolens plassering i nærheten av den nåværende samlevei og den framtidige motorveien ble et samtaleemne på det påfølgende møtet i regi av Furuset Vel og kommunen. I tillegg til disse trafikale utfordringene var det planlagt at T-baneutbyggingen skulle ta en stor del av skolens utearealer. Et annet moment ble også tatt opp, og det dreide seg om utfordringer angående støy fra motorveien. Skolens plassering og funksjon samt de framtidige støyproblemene ble tatt til følge av kommunens representanter på møtet, overarkitekt Fru Kobbé og arkitekt Meinich, begge fra Generalplanavdelingen i Oslo. De sa seg enige i at det kunne by på utfordringer, men hadde ingen løsninger å komme med på dette tidspunktet.⁴¹

En annen detalj kom også frem under møtet, og det var at Byplankontoret hadde jobbet med to ulike reguleringsplaner. Den første hadde lavere utnyttelsesgrad og flere grøntområder, mens den andre hadde flere parkeringshus på bekostning av grøntområdene. Det var den sistnevnte planen som Byplankontoret hadde anbefalt tatt i bruk. Etter møtet var konklusjonen at furusetbeboerne generelt sett ikke ville godta planen slik den forelå, og at Furuset Vel ville forfatte en protest.⁴²

Velforeningen sendte i juni samme år et protestbrev til byplanrådet med fokus på den høye utnyttelsesgraden, altså hvor tett og høy bebyggelsen skulle være, men også

³⁹ Akers Avis «Befolkningen skal selv avgjøre om veien skal åpnes». 14.10.1965

⁴⁰ Akers Avis «Århundrets flaskehals på Furuset?». 11.09.1968. Side 1 og 3

⁴¹ Akers Avis «Den store utnyttelsesgraden sjokkerte Furuset-beboerne». 14.05.1969. Side 1 og 6

⁴² Ibid.,

med et interessant tilleggsmoment, støyproblematikk knyttet til Djupdalsveien. Her ble det påpekt at motorveien ville dele Furusetområdet i to, med Lindeberg på syd- og Furuset på nordsiden av veien.

Støyen som veien ville føre med seg ble ansett som et problem, men ingen kunne forutsi hvor stort problemet ville bli.⁴³ Et annet punkt i skrivet avslørte at Furuset Vel ikke stolte fullt og helt på at planene vil følges av kommunen. Dette gjaldt en gangbru som var tegnet inn i planene. Denne skulle bygges over motor- og samleveien for å føre elever trygt til og fra Furuset skole. Her ville de at det skulle stilles en garanti for at den ikke ble «sløffet», noe de mente hadde skjedd i andre prosjekter, for eksempel på Ammerud, der arkitekt Per Norseng hadde kritisert kommunen for å ikke følge de planene som de selv hadde vedtatt.⁴⁴ Det siste veirelaterte momentet gjaldt ekspropriasjon av eiendom i det de kalte en «konfliktsituasjon mellom nytt og gammel».⁴⁵ Dette så ut til å handle om at velforeningen mente at enda flere eksisterende bygninger måtte rives for at det planlagte veisystemet skulle kunne bygges.

Disposisjonsplanen tok utgangspunkt i å tilrettelegge for at 25000 personer skulle bosette seg på Furusetområdet. Dette fordret at det ble bygget tre nye skoler, et friluftsbad og en rekke trygdeboliger. Dette var tegnet inn langs motorveitraseen. I tillegg bestod grøntområdene stort sett av buffersoner mot motorveien og annet areal som ikke egnet seg for utbygging, slik Velforeningen tolket den.⁴⁶

Velforeningen publiserte en rekke krav til ting som måtte endres i Disposisjonsplanen. Alle kravene begynte med «Furusets befolkning vil gjerne ha», men endte i at det som lå i datidens plan ikke kunne godtas. De ville gjerne ha nye idrettsanlegg, men disse kunne ikke ligge tett inntil motorveien. Det samme gjaldt pleiehjem, friluftsbad, samfunnshus og de tidligere nevnte skolene. Etter en rekke andre krav som gjaldt industriutbygging, grøntarealer, og til og med en skibakke, konkluderte Velforeningen med at de ikke ville ha en motorvei eller en t-bane gjennom Furusetområdet. De ville ha motorveien under bakken, og T-banen plassert på sydsiden av denne.⁴⁷

⁴³ Akers Avis «Grunnundersøkelse og lavere utnyttelsesgrad». 18.06.1969. Side 1 og 6

⁴⁴ Akers Avis «Det hjelper lite å lage byplaner hvis ikke kommunen følger dem» 22.01.1969. Side 3 og 6

⁴⁵ Ibid.,

⁴⁶ Akers Avis «Furuset Vel om reguleringsplanen» 09.07.1969. Side 1 og 6

⁴⁷ Akers Avis «Er Furusetplanen vel gjennomtenkt?» 16.07.1969. Side 1 og 5

NRK-journalisten Bjørn Nilsen tok på seg å lede et allmøte på Grorud samfunnshus den 20. oktober 1969. På agendaen stod bare Disposisjonsplanen for Furusetområdet, og allmøtet ble gjennomført som en paneldebatt. De inviterte var politikere og byråkrater fra Oslo med blant annet byplansjef Erik Rolfsen. Samfunnsforskere og medlemmer av foreningene for arkitekter og ingeniører kom også.⁴⁸

Arkitekt Norseng åpnet debatten med å ta opp en rekke av de tingene som er blitt nevnt tidligere. Og han tok igjen opp forslaget om å legge motorveien under bakken med et lokk over. På dette lokket ville det «innvinn ca 50 dekar av den beste byggegrunn som i den framlagte plan utelukkende medgår til motorvei og avkjøringsramper». ⁴⁹ Lokket ville derfor ha en funksjon utover å være en støydemper, etter hans syn.

Byplansjef Rolfsen la frem en historisk redegjørelse om Furusetområdet, før han kom inn på de aktuelle problemstillingene. Som tilsvar til den høye utnyttelsesgraden, pekte han på at terrengforholdene i området var såpass dårlige at der det var mulig å bygge, så måtte man bygge høyt. Støyproblematikken adresserte han med å henvise til de økonomiske rammene. Han anså det ikke som økonomisk forsvarlig å bygge en støyfri sone i en by på Oslos størrelse. Støydempingen måtte foregå ved at man bygde «garasjer, lagre osv.» langs motorveien.⁵⁰ Sivilingeniøren Rolf H. Jensen var til stede i rollen som spesialist på støy og støyproblematikk. Han mente at i fravær av muligheten til å lage en støyfri sone, var bebyggelse langs veien det beste. En nedsenkning av veien anså han også som en mulighet, men dette fordret at det ble tatt i bruk et enda større areal til motorveien, noe han antok at var uaktuelt.

Arkitekten Roar Wiik fra bygningsrådet kom med et annet innspill når det gjaldt trafikkmengden og den medfølgende støyen. Han mente at når T-banen ville komme i drift, så ville den avlaste motorveien i så stor grad at støyen kom ned på et akseptabelt nivå. Fylkesarkitekt Danke fulgte opp med å henspille til motstandernes manglende evne til å se utbyggingen i Furusetområdet som en del i en større sammenheng. Dette

⁴⁸ Akers Avis «Nå skal sannheten sies om Furusetplanen» 15.10.1969. Side 1 og 6

⁴⁹ Akers Avis «Furuset-planen under debatt» 22.10.1969. Side 1 og 6

⁵⁰ Ibid.,

var noe han og de andre planleggerne måtte gjøre samtidig som de måtte se inn i fremtiden, påpekte han.⁵¹

Det ble også gitt mulighet til at de fra salen kunne tale. Her kom det spørsmål fra beboeren Kjell Barteid om det hadde blitt tatt hensyn til sosiologiske, trivselsmessige og psykologiske utfordringer under planleggingen av Furusetområdet, og hvis ikke, ville det bli inkludert fagfolk på disse områdene fremover? Dette fulgte Senterpartipolitiker og beboer, Arne Haukvik, opp med å påpeke at det i planene bare var kirkegården som kunne egne seg som et rolig grøntareale. Byplansjefens konklusjon var at han syntes det hørtes fornuftig ut å inkludere psykologer og sosionomer i det fremtidige arbeidet, og at arkitekt Norsengs alternative plan skulle studeres nøye. Det mest vesentlige momentet i møtet var motorveiens plassering og utforming, og det var dette som forarget de fleste av tilhørerne. Den var for lengst påbegynt, og dette hadde skjedd før Furusetområdet var blitt regulert. Dette mente mange at var å begynne i feil ende.⁵²

Under allmøtet i Grorud samfunnshus kom det frem at Oslo Arkitektforening hadde sendt inn en protest til Oslo kommune. Den inneholdt innvendinger mot at allmennheten ikke hadde hatt mulighet til å få innsyn i planen på et tidligere tidspunkt.⁵³ Protesten ledet til et debattmøte i Oslo Arkitektforening angående denne og fremtidige planer utarbeidet av dets medlemmer. På møtet redegjorde overingeniør Fru Kobbe om byplankontorets rolle innen planleggingen og utbyggingen av Oslo. Hun redegjorde for byplankontorets innflytelse når det gjaldt planleggingen av boligområder i Oslo. Fordi de måtte samarbeide med det hun kalte «øvrige kommunale etater og politiske komiteer» ble byplankontorets rolle og innflytelse lik null, ifølge henne.⁵⁴

De økonomiske spørsmålene ble redegjort for av sivilingeniør Bollum hos Finansrådmannens kontor i Oslo. Han fastslo at kommunen ønsket at boligutbyggingen skulle skje rundt T-banen, og at det var satt som mål at det ble bygget 4000 leiligheter pr år i hele byen. Planene for Furusetområdet var på cirka 5000. Hvis de bestemte seg for å redusere antallet på Furuset til 4000, så ville kommunens kostnad pr leilighet stige med 14 prosent. Med dette grunnlaget gjorde han en avveining hvor ønsket om et godt boligmiljø stod på ene siden, og det han kalte «økonomisk realitet» på den andre. I slike

⁵¹ Ibid.,

⁵² Ibid.,

⁵³ Ibid.,

⁵⁴ Akers Avis «Furusetplanen debattert i Oslo Arkitektforening» 17.12.1969. Side 1 og 10

spørsmål er det økonomien som veier tyngst, slik han så det.⁵⁵ Arkitekt Thrane Holst lurte på om sanering av hele Furusetområdet var et alternativ. Dette bekreftet Bollum, i hvert fall ut ifra et økonomisk perspektiv. Han anslo at ved å sanere den gamle bebyggelsen ville kommunen spare cirka 57 prosent pr leilighet. «Rent generelt var grundervervelser ved sanering ikke så dyrt som man tror», ifølge Bollum.⁵⁶

Byplankontoret la frem nye alternative planer til regulering, kalt plan III og IV, der plan III var mest aktuell. Denne inneholdt ikke andre større endringer enn at en industrisone var lagt til mellom boligområdene og motorveien og at samleveiene ble lagt bak denne. De økonomiske rammene ble også diskutert, og det ble fastslått at det måtte bygges hjem til et stort antall personer hvis utbyggingen skulle kunne forsvares økonomisk. Her ble det også lagt til at på grunn av motorveien, ble kostnadene til utbyggingen av den lokale infrastrukturen ekstra høy. Byplankontoret sådde likevel tvil om hvorvidt det var riktig at økonomien alene skulle avgjøre hvordan Furusetområdet skulle utbygges. Per Norseng og Furuset Vells alternativ ble også kommentert, men ble i det store og hele avvist på grunnlag av at den vek for mye fra det som tidligere var planlagt.⁵⁷

De fire planene ble diskutert i et nytt allmøte i Furusetheimen i januar 1970. Her ble den originale disposisjonsplanen kalt I, Per Norsengs plan ble kalt II. Møtet ble åpnet med at Velforeningen sa seg fornøyd med den behandlingen de hadde fått av de kommunale myndigheter siden forrige møte. De mente at de hadde høstet stor anerkjennelse for sin innsats, fra kommunalt hold. Byplankontoret hadde sendt hele fem arkitekter for å redegjøre for sine vurderinger. I tillegg satt Meinich og Kobbe i salen sammen med en gruppe representanter fra kommunen.

De største motforestillingene mot plan II, fra kommunens side, var at en reduksjon fra to til én T-banestasjon ville dekke en for liten del av befolkningen. De mente også at en overbygging av motorveien ville koste alt for mye i denne sammenhengen, og derfor avviste de dette blankt. Plan IV blir lagt frem som en slags øvelse i å se hvordan Furusetområdet kan fremstå hvis området får en desentralisert struktur, altså med en mer spredt bebyggelse rundt lokale sentra på Haugenstua, Furuset og Lindeberg. Planen forutsatte at antallet nye beboere ble senket til 16000, på lik linje

⁵⁵ Ibid.,

⁵⁶ Ibid.,

⁵⁷ Akers Avis «Nye alternativ for regulering av Furuset-området framlagt» 31.12.1969. Side 1 og 6

med plan II. Konklusjonen ble at den avvek for mye fra den opprinnelige planleggingen, og at det ikke var mulig å forutse hvilke konsekvenser dette vil ha for området.

Kolseth, en representant fra bygningsrådet, sa seg enig i at det var uheldig å legge en motorvei tvers igjennom et boligområde. Men han spekulerte i om det i fremtiden ville åpne seg tekniske og økonomiske muligheter for at veien kunne bli lagt under bakken. Arkitekt Meinich vedkjente seg problemet, og sa at de hadde sett på mulighetene til at en industribebbyggelse på toppen av løkka kunne være med på å finansiere prosjektet. Men konklusjonen var at det ville koste mellom 25 millioner for den enkleste løsningen til godt opp mot én milliard for den dyreste.⁵⁸ Etter en påfølgende debatt der bomiljø ble satt opp mot økonomi, ble konklusjonen at Furuset Vel skulle fortsette å samarbeide tett med myndighetene, og at deres anmerkninger til prosjektet skulle tas til følge når byplankontoret skulle ta en avgjørelse.

Valget falt på plan III, og det ble bestemt at denne skulle være utgangspunkt for videre planlegging. Men også den mer desentraliserte plan IV skulle utredes nærmere for å se om enkelte komponenter kunne implementeres i plan III. Veien videre var at planene skulle legges ut for offentlig ettersyn, og bli oversendt til ulike kommunale etater for å innhente synspunkter.⁵⁹ Disse innspillene skulle tas til følge ved en bearbeiding av plan III, før den ble lagt frem for bygningsrådet. Når den var godkjent her ville den bli fremmet for bystyret og deretter ville området bli oppdelt i forskjellige områder som entreprenører kunne utbygge. Alt dette ifølge byplansjef Erik Rolfsen.⁶⁰ Det Rolfsen så omtaler som «støyplassene fra motorveien» var ikke behandlet i disse planene. Det skulle adresseres i de senere detaljplanene, men han pekte på at en overbygging av motorveien fremstod som lite sannsynlig.⁶¹

Hos Furuset Velforening ble den tidligere optimismen snudd til misnøye. De sendte ut en pressemelding hvor de hevdet at en rekke momenter fra allmøtet på Furusetheimen ikke var blitt fulgt opp. De påstod at hverken sosiologer eller støyeksperter hadde blitt konferert siden sist. Antallet nye beboere hadde heller ikke blitt endret, slik som deres egen plan II og kommunens plan IV foreslo. Dessuten hadde det kommet fram at en opprinnelig plan for området tilsa en tilflytning på 10000

⁵⁸ Akers Avis «Furuset Vel godt fornøyd» 14.01.1970. Side 1 og 3

⁵⁹ Akers Avis «Alternativ III skal bearbeides» 28.01.1970. Side 7

⁶⁰ Ibid.,

⁶¹ Ibid.,

mennesker. Denne ble aldri offentliggjort fordi finansrådmannen stoppet den. Årsaken skal ha vært at de økonomiske omkostningene til vei, vann og kloakk ble for høye for en så lav utnyttelsesgrad.⁶² Her mente velforeningens representanter at økonomien hadde fått forrang for den faglige ekspertisen på feltet. De to siste momentene gjaldt skalering og grunnforhold. De mente at kommunen spekulerte i å bruke upresise kart for å slippe å ta hensyn til kontroversielle detaljer i planene, samt at det ikke var mulig å se hvordan bebyggelsen skulle spres utover området. På denne måten skulle de få planene godtatt av politikerne før de tok tak i dette, mistenkte Vellet.

Når det gjaldt grunnforholdene så mente de at kommunen tolket en geologisk rapport på en måte som underbygget deres eget syn. Stridsspørsmålet var konklusjonen om at grunnforholdene «ikke er dårlige».⁶³ Dette kunne også tolkes implisitt som at grunnforholdene heller ikke var gode. De fant dessuten flere punkter i rapporten som viste at større utbedringer måtte til for å få opparbeidet tilfredsstillende grunnforhold.⁶⁴

37 spørsmål

Den 15. april 1970 publiserte Akers Avis 37 spørsmål som Furuset Vel hadde sendt til Oslo byplanråd. Ikke alle handlet om Djupdalsprosjektet direkte, men langt på vei de fleste dreide seg om hva slags bydel Furuset skulle bli. De mange spørsmålene gikk inn på bruk av fagpersonell med ekspertise innen trivsel, psykisk helse, barn og oppvekst og trafikale spørsmål. I tillegg ble det lagt vekt på overbyggingen av motorveien. Dette ble tatt opp i flere av spørsmålene, og i tillegg til den tidligere foreslåtte bruken av arealet på toppen, ble det her foreslått å bygge kontorlokaler for en eller flere offentlige etater der.⁶⁵

Etter en pressekonferanse gjennomført av byplansjefen, uttalte lederen for Furuset Vel, Andreas Lomsdal, seg om utviklingen. Det var blitt bestemt at antall tilflyttere skulle reduseres fra 18700 til cirka 14000. Lomsdal mente at selv om ting gikk i riktig retning, anså han at antallet fortsatt var for høyt. Vellet hadde dessuten ikke fått medhold i at veien burde overbygges. Konklusjonen ble at de skulle avvente den politiske behandlingen i bystyret, før de gjorde noe mer. Her kom det også frem at

⁶² Akers Avis «Vellet ikke bare fornøyd» 04.02.1970. Side 4

⁶³ Ibid.,

⁶⁴ Akers Avis «De nye alternative planene må bearbeides» 06.04.1970. Side 1 og 6

⁶⁵ Akers Avis «Furuset Vel ber om svar på 37 spørsmål». 15.04.1970. Side 6

kampen hadde kostet penger. Mesteparten av disse hadde vellet mottatt av Oslo kommune, i alt 18000 kroner, mens 10000 kroner var samlet inn fra vellets medlemmer.⁶⁶

Furusetplanene ble politisk behandlet i juni 1970. Her ble alternativ III stemt frem som det endelige alternativet. Noe lokk over motorveien ble det ikke, selv om byplankontoret hadde uttalt seg som positive til løsningen, men bare i prinsippet. En ny aktør hadde nå fanget velforeningens interesse. Denne, eller rettere sagt de, var entreprenørene som skulle bygge ut området. Frykten ble nå at de kommunale myndighetene ville samarbeide med entreprenørene bak lukkede dører, og at allmenheten ikke fikk innsyn før etter at planene var lagt.⁶⁷ Det ville da bli for sent å komme med innsigelser, på grunn av tidsnød. Den løsningen som velforeningen fremmet var at de ble representert i den gruppen som skulle jobbe videre med planene. Den representanten de foreslo var Per Norseng. Han skulle fungere både som en regulator i arbeidet og som en informant for velforeningen.⁶⁸

Sikkerhet

Noen gjennomslag hadde beboerne på Furuset fått igjennom. En bedre sikring av fotgjengere ble imøtegått ved at det ble bygget flere underganger under de planlagte veiene. I tillegg skulle det bygges gjerde mot motorveien og fortau langs den samme veien. I samarbeid med Andreas Lomsdal fra Furuset Vel hadde skolens ledelse kontaktet Djupdalskontoret for å få innsikt i hvordan dette skulle fungere, og enda viktigere, når dette skulle være klart. Der fikk de vite at gjerdet skulle strekke seg sørover til Tevlingveien, hvor det skulle bli bygd en undergang som ledet til sørsiden av motorveien. Denne skulle være klar samtidig som motorveien.⁶⁹

Nord for Furuset hadde elevene fra Ellingsrud problemer med å krysse den stadig mer trafikkerte Strømsveien. Det hadde blitt malt opp overgangsfelt, men

⁶⁶ Akers Avis «Furusetbyen» 27.05.1970. Side 1

⁶⁷ Akers Avis «Furuset Vel foreslo «lokk» over motorveien for å dempe støyen» 10.06.1970. Side 2

⁶⁸ Ibid.,

⁶⁹ Akers Avis «Djupdalsveien vil bringe støy» 01.07.1970. Side 1 og 7

beboerne klaget på at bilistene ikke stoppet for å slippe over barna som skulle til Furuset skole. Den mest nærliggende løsningen var å lysregulere overgangen, og dette skulle gjøres innen kort tid, ifølge Vegvesenet. Det hadde blitt vedtatt å bygge en gangbru over Strømsveien, men dette hadde blitt stoppet av en protest fra Oslo og Omland Friluftsråd. De mente at brua ville bli for smal med sine fire meter, og krevde en bredde på sju for å kunne gi plass til skispor. En slik bredde ville doble byggekostnadene, og dette sa kommunen nei til. Resultatet ble at gangbrua måtte opp til ny vurdering i Bygningsrådet⁷⁰.

Når det gjaldt læringsmiljøet på Furuset skole, kunne overlærer Ulltang konstatere at plasseringen mellom samleveien og motorveien ikke kunne føre til annet enn fallende karakterer. Dette var noe han mente at hadde skjedd ved andre skoler i liknende situasjoner.⁷¹ Avisen tar opp et fremtidig problem i forbindelse med skolen, og det er spørsmålet om forurensning. Det bli konkludert med at dette ikke hadde noen løsning, så det måtte komme i andre rekke etter at man hadde funnet en løsning på støyproblematikken.⁷²

Apropos støy

Langs Trondheimsveien bygget OBOS støydempende tiltak mellom utbyggingsprosjektet deres på Tonsenhagen og veien. Dette var i form av en jordvoll som ikke ga prosjektet noen større utgifter, ifølge Trygve Elster i OBOS. På Ellingsrudåsen hadde samme utbygger valgt å benytte seg av spesielt lydisolerende materiale både i vegger og i vinduer. I tillegg var romfordelingen slik at de mest brukte rommene vendte vekk fra motorveien.⁷³ I Djupdalprosjektet var det ingen planer om å bygge noen som kunne dempe støyen for bebyggelsen langs veien. Årsaken til dette lå i mangel på ressurser. Ingeniør Sagbakken hos Djupdalskontoret kom med et forslag om at beboerne kunne plante trær mot veien, men vedkjente samtidig at disse ikke hadde noen reell effekt utover det rent psykologiske.⁷⁴ Som en notis i en større artikkel om lysregulering, kom det frem at Djupdalskontoret nå jobbet med støydempende tiltak mot

⁷⁰ Akers Avis «En gangbro er like viktig som asfalt og gule striper» 06.10.1971. Side 1 og 6

⁷¹ Ibid.,

⁷² Akers Avis «Trygg skolevei for barna på Furuset» 18.11.1970. Side 5

⁷³ Akers Avis «Lite gjøres andre steder for å skjerme mot støy» 08.09.1971. Side 3

⁷⁴ Ibid.,

Lindeberg to måneder etter forrige uttalelse. Ingenting var vedtatt, men kontoret hadde forpliktet seg til å ha et utkast ferdig før julen 1971.⁷⁵

Det skulle vise seg at Lindeberglia og Furuset borettslag hadde blokker med kun 40 meters avstand til den nye motorveien. Det ble meldt om at soverom ikke kunne brukes på grunn av sterk støy. Enkelte beboere mente at det gikk utover nervene når de måtte leve i den konstante støyen. De to borettslagene sendte inn en klage på vegne av de mest utsatte beboerne. Klagen ble tatt til følge, og støymålinger ble utført. Det viste seg at bygningsrådet i Oslo nettopp hadde vedtatt retningslinjer for hvor sterk støy det kunne tillates å være innendørs i nybygg. Grensen gikk ved 35 desibel, målingene på Lindeberg viste 37.⁷⁶ Grensen var dermed brutt, og tiltak måtte iverksettes på begge sider av veien.

Spørsmålet ble hvem som skulle stå for kostnaden? Siden veien var et samarbeidsprosjekt mellom Staten og Oslo kommune, var det naturlig at kostnaden også ble delt mellom dem, men dette var forutsatt at Vegdirektoratet gikk med på at støydemping måtte til. Kostnaden skulle bli på 782000 kroner etter utregninger foretatt av Djupdalskontoret.⁷⁷

Støydempingen ble delvis godkjent, og i juli 1975 legger teknisk rådmann U.F. Beichmann frem planene. De to borettslagene Lindeberglia og Furuset skulle skjermes med jordvoller. På toppen av jordvollene skulle det bygges et plankegjerd, hvis pengene strakk til. På andre deler av strekningen forbi Furuset belaget man seg på at industri- og kontorbygg tok unna den verste støyen. På spørsmål om spesiell skjerming av sykehjemmet, slo Beichmann fast at ingen spesielle tiltak kom på tale. Hverken her eller ved andre deler av strekningen.⁷⁸ Da jordvollene stod ferdige, kom beboerne med sine vurderinger. De var at vollene fungerte når trafikken var stor i de nærmeste filene, men når trafikken var stor på motsatt side, så fungerte ikke støyskjermingen særlig tilfredsstillende.⁷⁹ Konklusjonen ble at det foreslåtte plankegjerdet burde bygges, men dette vil først bli bestemt etter at nye støymålinger var blitt foretatt.

⁷⁵ Akers Avis «Motorveien nå med 4 kjørefelt – støyskjerm ved Lindeberglia» 10.11.1971. Side 1

⁷⁶ Akers Avis «Soveværelser og balkonger kan ikke brukes p.g.a. trafikkstøy» 24.05.1972. Side 1

⁷⁷ Ibid.,

⁷⁸ Akers Avis «Lindeberglia og Furuset borettslag støyskjermes» 18.07.1975. Side 1

⁷⁹ Akers Avis «Jordvoll langs motorveien» 20.08.1975. Side 4

En demokratisering av planleggingen på Furuset

I februar 1971 refererte Akers Avis fra Furuset Velforenings årsberetning. Det kom frem at store ressurser hadde gått med på å jobbe med Furusetplanen, og i det siste hadde det dreid seg mye om trafiksikkerhetsspørsmål tilknyttet de nye veiene. En ytterligere innsamling av midler var blitt gjort blant medlemmer og mindre tilstøtende boligforeninger for å finansiere dette arbeidet.

Det hadde blitt slått fast at OBOS og Ungdommenes Selvbyggerlag skulle bygge ut brorparten av området med bare mindre områder bortfestet til andre entreprenører. I et udatert brev fra finansrådmannen i Oslo hadde det blitt opplyst om at de kommunale myndigheter ønsket å demokratisere prosessen videre så mye som mulig. Finansrådmannen ønsket at planer og skisser skulle bli forelagt de impliserte, og både nåværende og kommende befolkning skulle bli tatt med på råd under planleggingsprosessen. Det skulle også arrangeres flere åpne møter, og innspill skulle bli vurdert fortløpende under hele planleggingsfasen, ifølge brevet.⁸⁰

Det første åpne møtet etter den erklærte demokratiseringen var i oktober eller november 1971. Her redegjorde arkitekt Meinich fra Byplankontoret for det foreløpige arbeidet med planen for Furusetområdet. Arkitekt Per Norseng snakket velforeningens sak, og argumenterte sterkt mot den økende trafikken i området, med spådommer om trafikkaos og ulykker langs Strømsveien.⁸¹ Videre var han skeptisk til at byggesonen rundt motorveien var begrenset fra 50 til 25 meter, ifølge de siste planene. Det som var planlagt bygd var industri- og kontorlokaler som skulle fungere som buffer mellom motorveien og boligbebyggelsen. Her innvendte han mot at arbeidsplasser skulle komme i en støysone med påfølgende plager. Til slutt kom han til det stadig tilbakevendende spørsmålet om å legge et lokk over motorveien. Dette var fortsatt ikke en del av plan III, og han konstaterte dette med stor skuffelse.⁸²

I 1972 velger Furuset Vel å ta for seg kostnadsberegningen av å legge motorveien under bakken, i et presseskriv. Byplankontorets siste beregninger var at et overbygg ville koste mellom 150 og 200 millioner kroner for hele strekningen mellom Furuset og Bakås.⁸³ Et annet alternativ var å bore en tunell, men dette ble antatt å koste

⁸⁰ Akers Avis «Furuset-planen viktigste sak» 24.02.1971. Side 1 og 9

⁸¹ Akers Avis «Vellet har mye å innvende mot utbyggings-planene» 05.11.1971. Side 1

⁸² Ibid.,

⁸³ Akers Avis «Furuset-planen har flere vesentlige svakheter, sier Furuset Vel» 26.05.1972. Side 1 og 4

enda mer. Furuset Vel mente at denne utregningen var gal, og viste til andre, ikke navngitte prosjekter i utlandet, av tilsvarende omfang. De viste videre til at berggrunnen var av vesentlig betydning for hvor mye det ville koste å bore. Var de gode ville tunnelen koste vesentlig mindre enn et overbygg. Et annet moment var at det skulle bygges støydempende tiltak uansett, og dette hadde også en kostnad i form av voller og støyskjermende bebyggelse. Velforeningens poeng var at Byplankontoret ikke hadde regnet ut hva dette ville koste, og sammenliknet dette med tunnelboringsalternativet.⁸⁴

Opposisjonen tar Velforeningens side

Marit Stover valgt å tale Velforeningens sak fra talerstolen i Bystyret. Hun var innvalgt representant fra Høyre og bosatt i Groruddalen. Hun varslet store sosiale problemer i framtiden på grunn av dårlig bo- og arbeidsmiljø. Dette begrunnet hun med at beboerne ville bli utsatt for støy både på arbeidsplassen og i hjemmet. Hun tok også opp utfordringene knyttet til forurensning, en utfordring hun mente ikke kunne løses ved å bygge kontorbygg langs veien. Videre sa hun at Sosialrådmannen i Oslo også var kritisk til at arbeidsplasser skulle brukes som skjerming mellom boligstrøk og motorvei.

Tunnelalternativet var den rette løsningen, mente hun. Selv om deler av veien var ferdig utbygd som en «åpen løsning», så burde ikke det bety at den gjenværende strekningen forbi Furuset måtte være det. Tunnelen burde bygges, og på toppen av denne burde det settes opp småhus. De planlagte industrifeltene kunne også flyttes på for å frigjøre plass til boligbygging på det hun kalte «Furuset-områdets flotteste tomtetfelter».⁸⁵ Når det gjaldt kostnadsberegningene ironiserte hun over at dette argumentet ble brukt samtidig som de slet med å finne et bruksområde for den fem år gamle Karihaugveien med fire felt til en kostnad av 15 millioner. Til sist oppfordret hun de ansvarlige om å tenke på hvordan de selv likte å bo, og om de ville ha likt seg på Furuset.⁸⁶

⁸⁴ Akers Avis «Den nye Furuset-byen planlagt med 27 høyhus» 02.10.1972. Side 6

⁸⁵ Akers Avis «Det er ingen skam å snu» 02.10.1972. Side 4 og 6

⁸⁶ Ibid.,

Furuset Vel og økonomien

Furuset Velforening avholdt sitt årsmøte i februar 1972 og kunne komme med gode og dårlige nyheter. De gode var at kommunen så ut til å gå med på forslaget om å legge samleveien rett sør for motorveien, og ikke på Gamle Strømsvei. Den dårlige var at velforeningen hadde store økonomiske problemer på grunn av underskudd på vanlig drift og arbeidet med Furusetplanen.⁸⁷ Dette skulle løses på to sett. Det første var en ekstraordinær økning av kontingenten for å få driften i balanse. Det andre var å søke Oslo kommune om 20000 kroner til fortsatt arbeid med Furusetplanene.⁸⁸

I Finansrådmannens behandling av søknaden kom det fram at Furuset Vel hadde mottatt støtte på henholdsvis 8000 og 10000 kroner tidligere. Den nye søknaden ble derfor anbefalt avslått med begrunnelse at det da ville overstige de summene andre interessegrupper vanligvis fikk.⁸⁹ Søknaden ble tatt opp til politisk behandling, men Finansrådmannens innstilling gikk igjennom. Furuset Vel ble henstilt til å forholde seg til fremtidige planer på lik linje med andre interessenter.⁹⁰

Velforeningens nestleder Erling Heskestad stilte seg undrende til politikernes avslag. Han syntes at de undervurderte særlig Per Norsengs innsats, og konkluderte med at de måtte søke på nytt, kanskje med et annet beløp. Ellers lå de an til å foreta en innsamlingsaksjon blant medlemmene for å kunne fortsette det pågående arbeidet.⁹¹ I et påfølgende styremøte ble det vedtatt at velforeningen skulle fortsette det pågående arbeidet, men at de ikke hadde råd til å betale Per Norseng på sikt. De enkelte medlemmene ble henstilt til å betale enkelte senere utredninger av egen lomme.⁹²

I begynnelsen av 1973 sendte Furuset Vel en ny søknad om pengestøtte til Oslo kommune. Siden sist hadde Vellet engasjert ingeniørfirmaet Taugbøl og Øverland AS. Disse hadde tatt 10000 kroner for å utarbeide to kartskisser og gi et kostnadsoverslag på hvor mye det ville koste å bygge en tunnel. I tillegg hadde Per Norseng fortsatt å arbeide på saken på kreditt. Hans regning hadde på dette tidspunktet kommet opp i 13000 kroner. Siden Velforeningen hadde fått avslag på sin søknad om 20000 kroner året før, forsøkte de på nytt med en lavere sum på 10000 kroner. Denne fikk den samme

⁸⁷ Akers Avis «Furuset Vel har store økonomiske problemer» 25.02.1972. Side 1 og 4

⁸⁸ Ibid.,

⁸⁹ Akers Avis «Ingen kommunal støtte til Furuset Vels plan-arbeid». 07.04.1972. Side 1

⁹⁰ Akers Avis «Vellet har gitt kommunen verdi-fulle impulser i dette arbeidet» 1.04.1972. Side 2

⁹¹ Ibid.,

⁹² Akers Avis «Vellet må avvikle sin eksperthjelp» 28.04.1972. Side 1

behandling som sist, Finansrådmannen anbefalte søknaden avslått, og dette ble også utfallet. Akers Avis spekulerte rundt avslaget, og konstaterte at dette betydde at Furuset Vel måtte avbryte sitt arbeid umiddelbart. Avisen anså at Finansrådmannen hadde funnet en måte å avvise tunnelalternativet ved å strupe økonomien til Velforeningen.⁹³

Karihaugveien forbi Furuset må flyttes

Til nå hadde Karihaugveien gått tvers over det som var planlagt som Furuset senter. Denne veien hadde fungert som hovedvei mens motorveitbyggingen foregikk, og da denne sto ferdig var veien tegnet inn som samlevei i alternativ III.⁹⁴ Dette viste seg å ikke fungere, og veien blir foreslått flyttet til østsiden av motorveien i traseen til Gamle Strømsvei⁹⁵ Langs denne lå det et villastrøk med cirka 300 beboere. Samleveien skulle mate trafikken fra Høybråten, Ellingsrudåsen og Furuset til motorveien. Furuset Vel la inn protest på dette, og la ved tre alternativer utarbeidet av Per Norseng.

Det første alternativet var å legge veien langs motorveien nordside på utsiden av den planlagte industribebyggelsen. Denne ville da fungere godt som adkomstvei til Furuset senter. Det andre alternativet var å legge samleveien øst for motorveien, men lavere og nærmere motorveien. Den tredje og siste løsningen var å legge motorveien under lokk, og bruke den opprinnelige motorveitraseen til å bygge samlevei. Her legges det til de forut nevnte argumentene om støyskjerming og arealfrigjørelse.⁹⁶

I et møte hos velforeningen ble Meinich fra det som nå kaltes Furuset-teamet presentert for forslagene. Han mente at det andre alternativet var best egnet for videre utredning. Det kom frem stor forargelse over at man hadde bygd en firefelts samlevei fire år tidligere som nå skulle kuttes i to og nedgraderes til lokalvei med to felt. Veien hadde, etter det Akers Avis erfarte, kostet sju millioner kroner å oppføre.⁹⁷

På forsiden av Akers Avis 10.juli 1974 sto det at Karihaugveien var overflødig. Veien fra 1968 var blitt overflødig og to tredjedeler av strekningen skulle fylles over. Broen over Gransdalen var planlagt revet. Veien hadde, frem til nå, fungert først som motorvei, deretter som samlevei og til slutt som lokalvei. De totale byggkostnadene ble

⁹³ Akers Avis «Finansrådmannen torpederer vellets tunnel-alternativ» 07.03.1973. Side 1

⁹⁴ Oslo byplankontor 1972: Side 9

⁹⁵ Akers Avis «Hvem skal lide for planleggertablene?» 02.02.1972. Side 1 og 6

⁹⁶ Ibid.,

⁹⁷ Ibid.,

denne gangen vurdert til to millioner «1968-kroner».⁹⁸ Det hadde kommet inn forslag om at brua kunne brukes til noe annet, men det betviles om dette kan være lønnsomt.

Nye argumenter

I et brev til Byplankontoret og bystyret i januar 1973 foreslo Furuset Vel en løsning som innebar å beholde den daværende Karihaugveien. Forslaget innebar, som så ofte før, at motorveien ble lagt i tunnel, men også at Karihaugveien bestod som samlevei i sin daværende trasé. Tanken med dette var å redusere merkostnadene til tunnelbygging betraktelig.⁹⁹ Videre valgte de å vende argumentasjonen bort fra støyproblematikken og over på det de mente var en splittelse av lokalmiljøet, både fysisk og psykisk.¹⁰⁰ Motorveiens planfrie løsning med gjerder langs hele strekningen fungerte som en barriere for de som ønsket å forlytte seg mellom Furuset og Lindeberg, mente de. De naturlige turveiene i området ville bli brutt, og den nære kontakten mellom Furuset og Østmarka ville forsvinne. Dette ville være til stor ulempe både for nåværende og kommende beboere. Til slutt dro vellet en sammenlikning til utviklingen i USA, med et eksempel tatt fra Harlem i New York. Dette «fasjonable villastrøk» ble ødelagt fordi det ble bygget motorvei og jernbane tvers gjennom bydelen. En liknende utvikling ba velforeningen innstendig om at politikerne ikke måtte la skje på Furuset.¹⁰¹

Byplankontorets tilsvare var også endret noe fra tidligere. De sa seg enige i at tunnelalternativet var det beste for nærmiljøet, men kom så med et nytt argument mot kostnadene dette ville innebære. Argumentet var at de fryktet at utgiftene til tunnel ville «gå på bekostning av skoler og servicetiltak i området».¹⁰² I denne sammenhengen hadde Velforeningen hyrt inn Tor Indrevoll fra ingeniørfirmaet Taugbøl og Øverland AS. Han hadde skissert opp hvordan området ville se ut ifølge Byplankontorets planer og Furuset Vels.¹⁰³ Han hadde også sett på kostnadene, og kommet frem til at en tunnel ville koste cirka 30 millioner kroner. Han anså at ventilasjonssystemet ikke trengte å

⁹⁸ Noreng, Vidar H. 1974: Side 1

⁹⁹ Akers Avis «Furuset kan bli det nye Harlem» 17.01.1973. Side 1 og 7

¹⁰⁰ Ibid.,

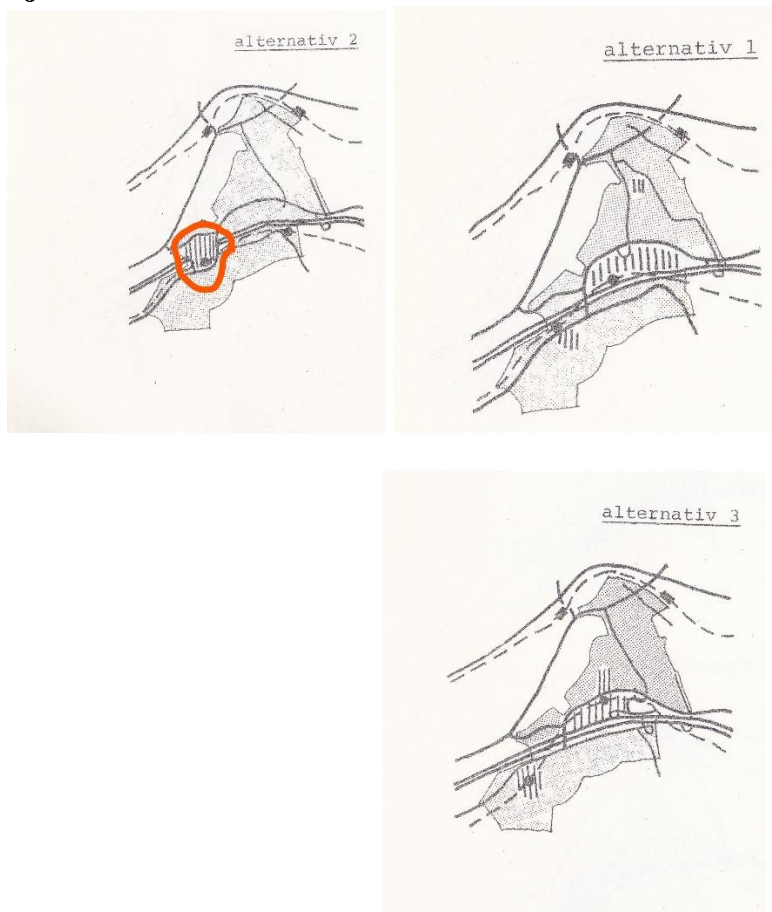
¹⁰¹ Ibid.,

¹⁰² Akers Avis «Generell tendens i hele verden» 31.01.1973. Side 1 og 7

¹⁰³ Ibid.,

være så omfattende som i overslaget fra Byplankontoret da bilene selv ville være med på å blåse ut eksosen.¹⁰⁴

Sju mot to stemmer



Alternativ 2 er Per Norsengs forslag på vegne av Furuset Vel.

Sirkelen markerer lokket/tunellen over E6 (forfatterens tilføyning)

Alternativ 1 er det opprinnelige forslaget fra Byplanrådet.

Alternativ 3 er det forslaget som blir vedtatt i Bystyret.¹⁰⁵ (Legg merke til at Karihaugveien fortsatt er inntegnet over Furuset sentrum)

¹⁰⁴ Ibid.,

¹⁰⁵ Oslo byplankontor 1972: Side 9 og 10

I Bygningsrådet gikk Furuset Vel på et nytt nederlag da sju av ni representanter stemte mot deres forslag. Dette på tross av at både Per Norseng og Tor Indrevoll talte vellets sak foran rådet. I etterkant av avstemningen gjorde velformann Andreas Lomsdal opp en status før neste behandling i Bystyret. Han konstaterte at Furuset Vel var pengelens og at engasjementet av Taugbøl og Øverland AS var avsluttet på grunn av dette. Lomsdal omtalte tidspunktet som kritisk i forhold til om de ville få gjennomslag, og konstaterte at de nå, mer enn noensinne, hadde trengt faglig ekspertise til å argumentere for seg. Han levnet lite håp om at de alene ville overbevise politikerne. Han avsluttet med å si at slaget allerede var tapt da vellet ikke hadde noen som fremmet dere sak i Bystyret.¹⁰⁶

Tunnelalternativet hadde blitt avvist i alle offentlige behandlinger fram til nå. Den 21.mai 1974 skulle det opp på nytt, og Byplankontorets forslag kom med sin klare anbefaling fra Bygningsrådet.¹⁰⁷ I forkant av avstemningen foregikk det omfattende debatt. Kongstanken ved Byplanrådets plan var at samleveien skulle avlaste småveien i boligområdene og lede trafikken på en sikker måte til og fra motorveien, ble det opplyst.¹⁰⁸ Furuset Vels alternative plan falt mot 3 stemmer, og Byplanrådets forslag ble stående.¹⁰⁹ Utover dette ble det vedtatt at samleveien ikke skulle få de dimensjonene som opprinnelig planlagt, og erstattes av «enklere løsninger». Det ville si at alle planlagte bruer over samleveien ble skrinlagt, veien skulle bygges smalere og kryss bygges i billigste utførelse. Bystyret kom også med en henstilling om at alt fremtidig arbeid måtte gjøres på billigste vis. Som alternativ til tunnel ble støyskjerming ved hjelp av næringsbygg vedtatt.¹¹⁰

24 millioner kroner spart

I et bystyremøte i juli 1975 svarte teknisk rådmann U.F. Beichmann for hvordan Djupdalskontoret hadde utøvet bystyrets vedtak fra 21.mai 1974 om å kutte kostnadene. Gynt Krag fra SV lurte på hvorfor veien hadde blitt bygd så bred på bekostning av areal og penger. Tilsvaret var at en slik innsnevring bare hadde spart prosjektet cirka én

¹⁰⁶ Akers Avis «Furuset vel akter å for-følge saken til Bystyret» 16.04.1973. Side 2

¹⁰⁷ Oslo bystyre, «Endret reguleringsplan for del av motorvei E-6 (Djupdalslinjen) med tilhørende samlevei, gangvei og friområde – turvei m.m. gjennom Furusetområdet» i Oslo kommunestyre sak 165 (1974) Oslo: Oslo kommunestyre, 06.05.1974

¹⁰⁸ Akers Avis «Tunnelalternativet nok en gang behandlet i Bystyret» 26.06.1974. Side 4

¹⁰⁹ Oslo bystyre, op.cit.,

¹¹⁰ Ibid.,

million kroner totalt, og at byggingen hadde fortsatt på grunn av «økonomiske, tekniske, praktiske og samferdselsmessige grunner».¹¹¹ Videre kunne han vise til at enkelte bruer hadde blitt forkortet, og at en planlagt gangbru ved Gran hadde blitt sløyfet. Denne var planlagt å skulle gå over både motor- og samlevei. Utover dette hadde de valgt å utsette en rekke prosjekter i påvente av penger. Dette gjaldt blant annet en del av motorveistrekingen mellom Bjørnheimsveien og bygrensen.

¹¹¹ Roaldset, Jan. 16.07.1975: Side 1 og 7

3 Sandesund, en historikk

I 1960 sendte Vegkontoret i Østfold sitt forslag til Veidirektoratet angående motorveitrasé gjennom Østfold. Her forelå det fem alternativer. To av dem hadde Sandesund som krysningspunkt, men med forskjellig trasé i nord. To hadde Torp som alternativ. Også disse med de samme traséalternativene i nord som i Sandesundforslagene. Det siste var den indre «tyskerplanen» som hadde et krysningspunkt nordøst for Sarpsborg, og med en indre veilinje.¹¹² Forslaget kom med nokså klare anbefalinger fra vegkontoret. Det mente at Mosseregionen måtte ha nærhet til den nye veien ettersom området var befolket av omtrent 32 000 mennesker på denne tiden. I tillegg var den en betydelig industriby. Ikke bare regionalt, men også nasjonalt.¹¹³ Disse betraktningene utelot på det nærmeste «tyskerplanen», og igjen sto Sandesund og Torp. Den enkleste biten å avgjøre var den som skulle gå forbi Moss. Her var det enighet om at veien skulle gå nærme, men ikke igjennom Moss by. Dette gjorde at byggingen kunne starte nokså raskt i nord.

Vegkontoret i Østfold var bare villig til å anbefale en kryssning ved Sandesund. Dette baserte seg på de trafikale forholdene i Sarpsborg, men også på kostnadsanalyser. Grunnforholdene ble ansett som gunstige, og inngrepene i den lokale bebyggelsen akseptabel ved bygging av en bru mellom Melløshøyden og Torsbekkdalen i Sarpsborg.¹¹⁴ Det hadde blitt utarbeidet en rapport, på vegne av Vegkontoret i Østfold, som på ene siden baserte seg på de næringsgeografiske sidene ved brukryssningen, og på den andre de trafikkmessige.¹¹⁵ Begge deler favoriserte Sandesund over alle andre alternativer, både oppstrøms og nedstrøms.

Fylkestingets behandling i 1963

Bro plasseringen over Glomma ble politisk behandlet i 1963. Da ble spørsmålet tatt opp i fylkestinget. Her ble det Fredrikstad mot stort sett resten av fylket.¹¹⁶ Fredrikstads ordfører Ragnvald Gundersen fra Arbeiderpartiet, argumenterte med at

¹¹² Ragnar Lie. *Fra kongeveg til bomveg*. (Moss: Statens Vegvesen, 2001), Side 33

¹¹³ Ibid.,

¹¹⁴ Ibid.,

¹¹⁵ Lie, op.cit.,

¹¹⁶ Ibid., Side 45

Sandesundforslaget ble anbefalt på feilaktige premisser. For det første handlet det om å løse lokale problemer i Sarpsborg fremfor å se regionens behov som helhet, mente han. Hans andre argument var at det hos vegkontoret hadde gått prestisje i å få igjennom Sandesundalternativet. Han mente derfor at en utredning angående vegkontorets rolle og fremgangsmåte burde finne sted før fylkestinget stemte. I tillegg mente han at alle alternativer ikke var blitt grundig nok utredet.¹¹⁷ Han ville ha en utsettelse av avstemningen til en slik utredning var gjennomført. Flertallet av fylkespolitikere avslo dette kravet med begrunnelsen «det er ikke ofte at en sak er så vel utredet på forhånd som denne».¹¹⁸ Debatten endte i en avstemning i favør av en bru ved Sandesund. Fredrikstadelegasjonen måtte nøye seg med en lovnad om oppgradering av eksisterende veier i sitt distrikt.

Situasjonen i Sarpsborg

I Sarpsborg ble trafikkproblemene større og større utover på 1950-tallet, og de fortsatte å vokse etter hvert som biltrafikken økte. Etter opphevelsen av bilrasjoneringen i 1960, fremsto Sarpebruen som avleggs, og det var tydelig at den ikke var dimensjonert for massebilisme. Den trengte en avløser i en eller annen form de nærmeste årene.¹¹⁹ Bort imot all trafikk mellom Svinesund og Oslo gikk over den aldrende bruen. I tillegg gikk biltrafikken rett gjennom bysenteret. Dette var en alvorlig belastning både for miljøet og for sikkerheten til byens innbyggere.¹²⁰

Den store trafikkmengden førte til en prekær situasjon i Sarpsborg på midten av 60-tallet. Antallet biler økte, og i tillegg kom en økende mengde tungtransport som gjorde at veidekket på den daværende E6 sviktet. Det ble bestemt at veien måtte utvides og at tilstøtende gater måtte legges om for å kunne avvikle trafikken på en tilfredsstillende måte. Utbedringene kostet penger, og kommunen la frem en plan hvor kommunen skulle forskuttere utgiftene, for deretter å få pengene etterbetalt. Denne planen ble godkjent av Samferdselsdepartementet, og fremlagt for Stortinget i 1965.

¹¹⁷ Ibid.,

¹¹⁸ Ibid.,

¹¹⁹ Lie, op.cit., Side 38

¹²⁰ Tor Schmedling, *Vegen frem til E6 og E18 i Østfold* (Oslo: Statens Vegvesen, 2008), Side 9

Forbeholdet var at kommunen selv måtte stå for utgiftene til ekspropriasjon, samt 18% av det som ble kalt «øvrige utgifter».¹²¹

I Regionplanen for Sarpsborg-området ble daværende E6 gjennom Sarpsborgdistriktet gjenstand for kritikk. Kritikken vekslet mellom at den var «dårlig egnet» og «helt uegnet» til å fungere som hovedtrafikkåre gjennom distriktet. Et særlig kritisk punkt var at E6 var konstruert som en bygate i Sarpsborg sentrum, med kvartalsvise av-og-påkjørsler. Dette kom i tillegg til at Sarpsbroen fungerte som en flaskehals. Veiene langs nord og sydsiden av Glomma fikk også samme karakteristikk. Og konklusjonen var at ingen av disse veistrekningene kunne brukes i det framtidige veinettet i området.¹²²

Ved Hafslund var sikkerheten for skolebarna blitt så dårlig at overgangsfeltet over E6 måtte «forsterkes» med lysvarsling. Problemet var at strekningen hadde en fartsgrense på 80 km/t, og dette gjorde at skolebarna ikke turte å gå ut i gangfeltet før alle bilene hadde stoppet helt opp. Det førte til at overgangsfeltet ikke ble respektert, og barna ble stående.¹²³ En samkoordinert aksjon mellom foreldre og skole førte til at Vegvesenet gikk med på oppgraderingen selv om det gikk ut over trafikkflyten på strekningen. I etterkant innså man at lysreguleringen ikke hadde fungert etter intensjonen, og at både barn og bilister misforstod anlegget. Det ble bygget ungdomsskole i det samme området og med 800 elever til sammen, konkluderte formannen i skoletilsynet i Sarpsborg med at det eneste som ville hjelpe var å bygge en gangbru over bilveien.¹²⁴

En aksjonskomité for Sarpsborg

Rådmannen i Tune, Tarald Sira, mente at det burde opprettes en aksjonskomité for å sikre at E6-brua ble bygget i Sarpsborg, og at den ble bygget i nær fremtid. Han viste til at slike komiteer hadde blitt opprettet andre steder med det utfallet at store prosjekter var blitt gjennomført etter press på beslutningstakerne.¹²⁵ Sira mente at en slik aksjonskomité burde sette i gang med å lage et kostnadsoverslag for bygging av bru og

¹²¹ Sarpsborg Arbeiderblad «Kommunen får forskudt arbeidene» 11.10.1965. Side 7

¹²² Sarpsborg Arbeiderblad «Dagens E6 er helt uegnet for større trafikk-mengder» 27.05.1967. Side 1

¹²³ Sarpsborg Arbeiderblad «Trafikklys på Hafslund» 17.08.1966. Side 3

¹²⁴ Sarpsborg Arbeiderblad «Veibru må komme på Hafslund» 14.01.1967. Side 2

¹²⁵ Sarpsborg Arbeiderblad «På tide å ta et lokalt initiativ, danne aksjonskomite/bruselskap» 05.03.1965. Side 1

tilstøtende veier. I tillegg burde den legge frem en plan for hvordan kostnadene skulle fordeles mellom stat, kommune og fylke. Videre foreslås det at aksjonskomiteen bør være en interkommunal komité bestående av medlemmer fra det han kaller «primærkommunene i distriktet».¹²⁶

Rådmannens initiativ fikk støtte i et leserinnlegg i Sarpsborg Arbeiderblad 13.mars 1965. Her poengterte innsenderne hvor viktig det var for distriktet at det ble tatt en avgjørelse angående trasévalget. Det ble videre påpekt at det var viktig at et samlet Sarpsborgdistrikt la press på myndighetene i stedet for at hvert enkelt kommunestyre drøftet saken gang på gang uten å ha myndighet til å avgjøre noe.¹²⁷ Innsenderen insinuerte også at enkelte kommunestyrer brukte usikkerheten som en hvilepute for å slippe å ta avgjørelser i andre mer eller mindre kontroversielle saker.

Tarald Sira fikk senere svar på sitt innlegg fra lederen av Regionplanrådet for Sarpsborg-distriktet, Edvard Modahl. Han mente at Regionplanrådet jobbet med å få på plass de tingene som Sira etterspør, og att det dermed ikke var noen grunn til å opprette noen gruppe. Videre sa han at det «arbeides med visse planer for å få et utgangspunkt for en aksjon», uten å utdype dette nærmere.¹²⁸ Utspillet fra Sira så likevel ut til å ha effekt. Den 18. mars 1965 kalte Regionplanrådet inn til møte i Grålum med E6-traseen som eneste punkt på agendaen. I møtet ble det bestemt at de skulle ta direkte kontakt med Samferdselsdepartementet gjennom et utvalg bestående av rådmennene i Sarpsborg, Tune og Skjeberg kommune, kontorsjefen i Borge samt formannen og sekretæren i Regionplanrådet, Edvard Modahl og Wilhelm Simensen.¹²⁹

I en diskusjon i Sarpsborg Tekniske forening 14.september 1967 ble forholdet mellom politisk og privat engasjement diskutert. Sivilingeniør Bjørn Trondstad, fra gruppen som hadde utarbeidet Regionplanen for Sarpsborg-området, mente at det skulle mye til for at veien skulle bli lagt noe annet sted enn Sandesund, men advarte samtidig mot å slippe opp presset mot de sentrale politikerne. All den tid sterke interesser i Fredrikstad jobbet for å få brua til Torp. Han oppmuntret til å fortsette arbeidet innen en form for pressgruppe etter privat initiativ. En annen møtedeltaker kom med kraftig kritikk rettet mot de lokale politikerne som han mente var altfor passive overfor

¹²⁶ Ibid.,

¹²⁷ Sarpsborg Arbeiderblad «Postkassen» 13.03.1965. Side 5

¹²⁸ Sarpsborg Arbeiderblad «Regionplanrådet VIL ta initiativ i saken» 06.03.1965. Side 1

¹²⁹ Sarpsborg Arbeiderblad «Sammenbrudd i trafikken over Sarpsbrua hvis ikke Sandesundbrua er ferdig i 1970» 19.03.1965. Side 1

Fredrikstad.¹³⁰ Flere av de andre i forsamlingen mente likevel at saken var i det store og hele avgjort, og at den kommende stortingsavgjørelsen kun var en formalitet.

I Stortingets spørretime

I Stortingets spørretime 17 februar 1965, tok Østfoldrepresentanten Idar Bakke (AP) opp spørsmålet om når et endelig trasévalg kunne bli tatt. Samferdselsminister Erik Himle (H) svarte at departementet hans var klar over viktigheten av en ny vei, men at planbehandlingen ikke ville bli ferdigstilt før i midten av 1966. Videre understreket han at departementet hadde fastslått at annen byggevirkosomhet ville blitt berørt, og at andre lokale prosjekter ville bli satt på vent frem til trasévalget var tatt. Himle begrunnet tidsbruken med at departementet hans måtte ta mange hensyn både for nåværende og fremtidige behov. Videre viste han til at det organisatoriske måtte på plass både sentralt og lokalt før veimyndighetene kunne være i stand til å «makte de store og kompliserte oppgaver de stilles ovenfor på dette område».¹³¹

Forsinkelser

I et møte i Sarpsborg Tekniske forening i mars 1967 kom det indikasjoner på hvor mye reguleringsarbeid som sto på vent. Tune kommunes kommuneingeniør hevdet at det lå tre reguleringsplaner på vent på grunn av forsinkelsene med å vedta hvor motorveien skulle krysse Glomma. De tre planene hadde som utgangspunkt at veien ble lagt over Sandesund, men det kunne ikke vedtas noe før beslutningen var tatt av stortingspolitikere. Det verste scenarioet, ifølge kommuneingeniøren, var om en annen trasé ble valgt. Da måtte de ventende planene skrotes, og alt arbeid måtte settes i gang på nytt. Det hadde kommet en slags godkjenning av Sandesundalternativet i 1965 fra Samferdselsdepartementet, men dette holdt ikke for kommuneingeniøren og hans stab.¹³² I den forbindelse tok Vegsjefen i Østfold, Olav Benterud, ordet og redegjorde for den Stortingspolitiske prosessen. Det var slik at Stortinget hadde som praksis å ikke fatte et vedtak uten at finansieringen var på plass. Dette gjorde at en del større prosjekter dro ut i tid, og var grobunn for stor irritasjon i mange kommuner over hele landet. Det

¹³⁰ Sarpsborg Arbeiderblad «Riktig med pressgruppe for E6 over Sandesund» 15.09.1967. Side 1 og 2

¹³¹ Sarpsborg Arbeiderblad «Riksvei 6-traceen blir snart fastlagt». 18.02.1965. Side 4

¹³² Sarpsborg Arbeiderblad «E6-tracéen over Glomma må «SPIKRES FAST» i år» 03.03.1967. Side 1

skulle være Stortingsvalg i 1969, og dette la ytterligere bånd på Stortingspolitikerne. Det gjorde at behandlingen av finansieringen kunne havne hos et nytt Storting, og dette var en praksis som ikke ble fulgt. Det foregående Stortinget skulle ikke «legg bånd» på det neste, på denne måten.¹³³

I Borge kommune hadde liknede frustrasjoner som i Tune kommet til overflaten. Politikerne i kommunen hadde gått inn for at brua burde bygges ved Sarpsborg, men på grunn av forsinkelsen med å ta en endelig avgjørelse, hadde flere gått lei. Nå var situasjonen den at det var det samme for dem hvor brua ble bygget, så lenge det ble tatt en endelig avgjørelse. De hadde i likhet med Tune en rekke reguleringssaker på vent, og kontorsjefen i kommunen mente administrasjonen var rammet av stagnasjon på grunn av saken.¹³⁴

Etter hvert begynte også vegsjef Benterud å bli frustrert over forsinkelsene, eller rettere sagt, alle spørsmålene rundt dem. Han viste til at alt er ordnet fra veimyndighetenes side, både Vegkontoret i Østfold og Vegdirektoratet sentralt hadde gått inn for Sandesundalternativet, men at Fredrikstad ikke gikk med på dette. På grunn av dette måtte det en stortingsavgjørelse til, ifølge han. Denne måten å planlegge veier på var ikke etter normalen, men Benterud kunne ikke se at det kunne løses på noe annet sett.¹³⁵

Det var kommet indikasjoner på at Stortinget ville ta en avgjørelse på høsten 1968. Dette ble utsatt fordi Fredrikstad kommunestyre protesterte i brevs form mot Sandesundalternativet. I etterkant av dette kom det uttalelser fra ordfører Karl H. Karlsen og kommunestyrerepresentant Per Berg i Tune. Det sto nå klart at heller ikke disse brydde seg om hvor brua ble bygget, så fremt det snart ble tatt en avgjørelse. Per Berg la til at veien uansett ville bli som en «kinesisk mur». Han la også til at kommunestyret i utgangspunktet hadde vært negative til å få veien gjennom kommunen.¹³⁶

¹³³ Ibid.,

¹³⁴ Sarpsborg Arbeiderblad «Like gjerne Torp-linjen som E6 over Sandesund» 18.11.1967. Side 5

¹³⁵ Sarpsborg Arbeiderblad «E-6 traceen over Glomma» 20.05.1967. Side 1

¹³⁶ Fredrikstad Blad «Sterk opposisjon i Tune mot E6» 14.09.1968. Side 1

Kommersielle behov

I Sarpsborg ville man i gang med å regulere for kunne bygge ut lokal infrastruktur. Handelsstanden i byen presset på for å få svar på hvordan kommende prosjekter ville påvirke deres virksomhet. I et møte mellom ordføreren, byarkitekt Bjørn Askvik og handelsstanden kom det frem hva ordføreren mente om framtidige behov. Han mente at reisemønstrene var i endring. Tidligere bosatte folk seg i nærheten av arbeidsplassen, men dette var på vei til å endre seg, mente han. Folk var villige til å reise stadig lengre for å komme til arbeid, dette i kombinasjon med økt tilgang til biler gjorde at infrastrukturen måtte moderniseres i et raskere tempo.¹³⁷ Byarkitekten gikk videre inn på de samfunnsendringene han mente å se. I tillegg til økt reisevei, mente han at antallet ansatte i primærnæringen sank, og ville synke ytterligere, og at de nye store næringene var industri, handel og ikke minst serviceyrker.¹³⁸ Han mente videre at bilen var kommet for å bli, men at den ville by på store utfordringer for samfunnet. Han pekte på at bilen var blitt plassert i et bysamfunn som ikke var bygget for den. Bilen ga i tillegg grobunn for drabantbyer, noe som var uønsket etter hans mening. I stedet ønsket han en sammenhengende urban bebyggelse langs Glomma mellom Sarpsborg og Fredrikstad.

Ordføreren og byarkitekten gikk i debatt med de øvrige deltakerne utover i møtet, og ordføreren redegjorde for hvordan han mente at fremtidige reguleringer burde planlegges. Han mente at å lage planer for Sarpsborg alene var fånyttet, og at Fredrikstad og Sarpsborg måtte planlegges som et sammenhengende område som om få år ville være en storby.¹³⁹ Formannen i Sarpsborg Handelstands Forening Ragnvald Berg mente likevel at Sarpsborg måtte kunne sees på som distriktets midtpunkt på grunn av tradisjon og beliggenhet. Denne tradisjonen mente han at Sarpsborg hadde brukt årtier på å etablere. Han pekte videre på at Sarpsborg hadde et geografisk fortinn framfor Fredrikstad på grunn av «frie flanker både i øst, vest og nord», dette ga byen en større mulighet til å bli et naturlig sentrum enn for eksempel Fredrikstad, etter hans mening.¹⁴⁰

¹³⁷ Sarpsborg Arbeiderblad «Parkeringssspørsmålet DET ALTOVERVEIENDE» 09.10.1965. Side 5

¹³⁸ Ibid.,

¹³⁹ Sarpsborg Arbeiderblad «Byregulering-ikke et ensidig SARPSBORG-FORHOLD» 09.10.1965. Side 9

¹⁴⁰ Ibid.,

Nils Morch, Forbruksforeningens disponent, var kritisk til fremdriften til reguleringsarbeidet. Han viste til at Sarpsborg kommune hadde valgt samme firma for å lage en områdeplan som til veldig mange andre prosjekter. Han fryktet at planleggingen for Sarpsborg ville bli et «hastverksarbeid» på grunn av dette.¹⁴¹ Morch etterlyste i tillegg en tempoplan for hele reguleringsprosessen for å sikre at Sarpsborg ikke havnet i bakleksa.

En raskere prosess ønsket også Transportbrukernes Fylkesutvalg i Østfold. I et brev til fylkesmannen i Østfold datert 26. mars 1968 redegjorde de for sitt syn på trasévalget. Gjennom media hadde de fått den oppfatningen at Sandesundalternativet var fast, men de mente likevel at Torp-alternativet burde vurderes på nytt. Ut i fra deres ståsted virket en midtre linje som det mest gunstige da den «byr på en rekke fordeler fremfor Sarpsborg-tracéen».¹⁴² De fortsatte med å vise til et likeverdighetsprinsipp som forutsatte at Torp-alternativet ble utredet like godt som Sandesund. Til slutt manet de til fortgang i prosessen da videre forsinkelser var til økonomisk last for alt næringsliv i fylket.¹⁴³

Fylkesmannen i Østfold sendte henvendelsen fra Transportbrukernes Fylkesutvalg videre til vegsjef Benterud. Han svarte i et brev datert 3.mai 1968 at Torp-alternativet ble utredet i 1963 som del av det han kalte en hovedplansundersøkelse. Dette innebar at man skisserte på kart, sonderte i terrenget og tok boreprøver for å fastslå grunnforholdene. I tillegg vurderte man hva slags installasjoner som måtte bygges, slik som tilstøtende bruer og spesialbygg.¹⁴⁴ På grunnlag av dette ble Sandesundalternativet anbefalt, og Vegvesenet gikk videre med å utarbeide en detaljplan. Dette ble da ikke gjort for Torp, men Benterud mente at det ikke hadde kommet noe annet ut av dette enn bortkastet tid og penger. Angående den «rekken av fordeler» som avsender refererte til, nøyde Benterud seg med å vise til at alle innspill fra det regionale næringslivet var interessant i en slik prosess, og at han gjerne tok imot dette.¹⁴⁵

¹⁴¹ Ibid.,

¹⁴² Østfold fylkesting, «Sak nr. 146/68. E-6 over Glomma» i fylkesutvalgsprotokoll. Moss: Østfold fylkeskommune. 17.06.1968

¹⁴³ Transportbrukernes fylkesutvalg i Østfold til Fylkesmannen i Østfold, 26.03.1968

¹⁴⁴ Olav Benterud til Transportbrukernes Fylkesutvalg i Østfold, 03.05.1968.

¹⁴⁵ Ibid.,

E18 versus E6

De landlige kommunene i indre Østfold, med Askim som største tettsted, stod som en motvekt mot de stadig mer urbane områdene ved Oslofjorden. Byene Moss, Fredrikstad, Sarpsborg og Halden utgjorde brorparten av innbyggertallet i fylket i 1965.¹⁴⁶ Dette hadde ført til at de ytre bykommunene hadde dominert utviklingen i fylket på grunn av sterk økonomi, og et overtall av representantene på Stortingets østfoldbenk. Dette motsetningsforholdet mente fylkestingets Vegkomité å kunne finne igjen i veipolitikken. På Østfold fylkesting 17.november 1965 ble det vist til at E18-utbyggingen gjennom indre Østfold stod stille, mens arbeidet på E6 foregikk. Dette forholdet ble ansett som urettferdig fordi E18 var vel så viktig som E6, da den var hovedveien mellom Oslo og Stockholm.

Vegkomiteen foreslo en førstegangsbevilgning til E18, for å få i gang arbeidet, på fem millioner kroner. Det interessante her var at komiteen presiserte at denne bevilgningen på ingen måte kunne komme på bekostning av arbeidene på E6.¹⁴⁷ Dette tillegget kan man tolke ut ifra komiteens sammensetning. Den bestod av Ragnvald Gundersen, ordfører i Fredrikstad, Birger Eriksen, kommunestyrerepresentant fra Moss, Gottfred Anker-Rasch kommunestyrerepresentant fra Halden, Thorvald Grindstad, kommunestyrerepresentant fra Sarpsborg, Knut Pettersen kommunestyrerepresentant fra Halden, Karl Henry Karlsen, ordfører i Tune, Amund Larsen, ordfører i Borge og Johan Volden, ordfører i Eidsberg.¹⁴⁸ Av alle disse medlemmene var det bare én som kom fra indre Østfold, resten kom fra kommuner som først og fremst hadde interesse av en hurtig E6-utbygging langs kysten.¹⁴⁹

Fylkesordfører, Karl Henry Karlsen fra Tune, hadde allerede i åpningstalen sin lagt vekt på viktigheten ved å stå solidarisk sammen om fylkestinget utfordringer. Solidariteten måtte også gjelde mellom de respektive kommunene, for å sikre en jevn vekst i hele fylket slik at ingen kommuner skulle henge etter i vekst. I den debatten som fulgte falt det likevel harde ord om veiplanleggingen og veiutbyggingen i fylket. Johan Volden, ordfører i Eidsberg, kritiserte den manglende progresjonen ved E18-utbyggingen. Han harselerte også over de mange planleggingsorganene, og omtalte

¹⁴⁶ SSB

¹⁴⁷ Østfold fylkesting, «Innstilling fra vegkomiteen i sak nr. 50. Stamveger i Østfold» i fylkestingsprotokoll. Halden: Østfold fylkeskommune. 25.11.1965

¹⁴⁸ Østfold fylkesting, «Vegkomitéens sammensetning» i fylkesutvalgsprotokoll. Moss: Østfold fylkeskommune. 14.07.1965

¹⁴⁹ Sarpsborg Arbeiderblad «Viktig å stå solidarisk» 18.11.1965. Side 1

Vegdirektoratet og dets kontaktnett som en undergrunnsbevegelse.¹⁵⁰ I tillegg presiserte han at rekkefølgen var feil. Alle de store by-, fylkes- og regionplanene måtte ha på plass veisystemet først. Han refererte til dette som «skjelettet» i enhver region.¹⁵¹

Ordføreren i Øymark, Ingvar Bakken, fortsatte på emnet i sitt framlegg, og etterlyste en helhetlig plan for fylket. Han mente at det manglet sammenheng i den planleggingen som foregikk.¹⁵² Da fylkesveisjef Olav Benterud gikk fikk svare for seg viste han til manglende kapasitet ved veikontoret, og til kompleksiteten ved slike prosjekter. Han var ikke villig til å la grundige undersøkelser vike for politisk press.¹⁵³ I forbindelse med den generelle misnøyen i fylket kom Vålers ordfører Asbjørn Listerud med en henstilling om at informasjonsflyten burde bli bedre. Befolkningen og lokalpolitikere burde få lettere tilgang til hva som ble debattert og bestemt på fylkesnivå. Han etterlyste derfor et tettere samarbeid med pressen.

Sommeren 1967 var Samferdselsminister Håkon Kyllingmark på befaringsrunde i Østfold. Det var to prosjekter som ble særlig vurdert, E6- og E18-utbyggingen. På spørsmål om prioriteringsrekkefølge svarte Kyllingmark at E18 skulle påbegynnes før E6 sto ferdig, men han ville ikke gå inn på hvordan dette skulle finansieres. Det nærmeste man kom var et utsagn om at «jeg er tilhenger av uortodokse metoder, hvis vi kan få flere og bedre veier».¹⁵⁴

Brupenger

Den første gangen det ble forslått at et bruprojekt i Sarpsborg kunne delfinansieres ved hjelp av brupenger, var det av Tarald Sira, Rådmann i Tune.¹⁵⁵ Han lot seg intervju av Sarpsborg Arbeiderblad i mars 1965. Han foreslo at det burde dannes et bruselskap som bare skulle jobbe med å planlegge byggingen av brua og det tilstøtende veinettet og få det gjennomført. Dette selskapet burde også lage kostnadsoverslag for hele prosjektet og bruke dette til å gå i forhandlinger om finansiering med staten, fylkeskommunen og det han kalte primærkommunene i distriktet. For disse kommunene anså han det som så vesentlig at brua ble bygget innen kort tid, at de burde gå inn i et interkommunalt

¹⁵⁰ Ibid.,

¹⁵¹ Ibid.,

¹⁵² Ibid.,

¹⁵³ Ibid.,

¹⁵⁴ Sarpsborg Arbeiderblad «E18 skal utbygges i takt med E6, sier statsråd Kyllingmark» 22.07.1967. Side 2

¹⁵⁵ Sarpsborg Arbeiderblad «På tide å ta et lokalt initiativ, danne aksjonskomite/bruselskap» 05.03.1965. Side 1 og 7

bruselskap og sammen se på muligheten til å søke finansiering ved hjelp av lån. Disse lånene kunne deretter nedbetales ved å innkreve penger for å krysse brua. At låneforpliktelsene ble overholdt mente han at kunne garanteres ved å vise til det interkommunale samarbeidets samlede økonomiske robusthet.¹⁵⁶ En av disse finansieringsmulighetene eller en kombinasjon av dem mente han at kunne få forgang i prosjektet, og dermed komme de økende trafikale vanskelighetene i distriktet til livs.

Edvard Modahl, lederen for Regionplanrådet i Sarpsborg, avviste brupengepengerinnkreving ved å argumentere mot de praktiske hindringene som lå i veien for å kreve inn penger på en motorvei. Han påpekte også at veien var en innfartsåre fra Sverige til Norge, uten at han forklarte hvorfor han mente at dette var et argument.¹⁵⁷ Han tolket debatten som et verktøy for å få forgang i arbeidet, men viste til at han og flere i regionalplanrådet hadde vært i kontakt med Vegdirektoratet for å ta opp de store problemene som trafikkavviklingen i Sarpsborgområdet stod overfor.

Sjefen for Regionplanrådet for Østlandet Th. Johnsen hadde en mer positiv innstilling til brupenger. Han mente at fordi byggkostningene steg for øyeblikket, og ville fortsette å stige, så ville et gunstig lån fra staten lønne seg, og hvis man foreslo en brupengefinansiering, så kunne det være med på å få forgang i prosjektet.¹⁵⁸

Den 19. oktober 1965 holdt veisjef Karl Olsen pressekonferanse angående den pågående planleggingen av en ny vegplan. Det kom frem at komiteen skulle se på forskjellige finansieringsmuligheter. De han nevnte var muligheten for å oppta lån, opprette avgifter som var øremerket utbygging og innkreving av bompenger. I tillegg til dette la han til at komiteen så på enda flere muligheter som ikke hadde blitt utprøvd tidligere.¹⁵⁹

Utforming

Sandesundbruen var i utgangspunktet planlagt som en firefelts motorvei, men de manglende tilskuddene gjorde at dette måtte endres til en enklere løsning med ett felt i hver retning¹⁶⁰ Slike løsninger ble norske vegmyndigheters «varemerke» de neste tjue

¹⁵⁶ Ibid.,

¹⁵⁷ Sarpsborg Arbeiderblad «Regionplanrådet VIL ta initiativ i saken» 06.03.1965. Side 1

¹⁵⁸ Sarpsborg Arbeiderblad «Sammenbrudd i trafikken over Sarpsbrua hvis ikke Sandesundbrua er ferdig i 1970» 19.03.1965. Side 1 og 2

¹⁵⁹ Sarpsborg Arbeiderblad «Ny, norsk veiplan legges fram i 1968?» 20.10.1965. Side 1

¹⁶⁰ Schmedling, op.cit., Side 9

årene. En utbygging av motorveier av klasse B der trafikkteiling og risikoanalyse fastslo at klasse A med midtdeler var nødvendig.¹⁶¹

Grunnen på nordsiden av Glomma viste seg å by på utfordringer. Det var svært ugunstige grunnforhold der, og dette gjorde fundamenteringen utfordrende¹⁶² I tillegg til dette ble eksproprieringen av de nødvendige landområdene en lengre affære enn vegmyndighetene hadde tenkt seg. Først i januar 1973 kunne byggingen begynne.¹⁶³ Den fortsatte i fem år frem til åpningen i 1978.

Forutsetninger

I et intervju i Sarpsborg Arbeiderblad i januar 1965 uttalte veisjef Olav Benterud seg om progresjonen i E6-utbyggingen i hans region, Østfold. Han mente at byggingen var i rute, og at standarden ble så høy som det var planlagt. Det ville si planfrie kryss, men med bare ett kjørefelt i hver retning. Ved spørsmål om dette dekket kapasitetsbehovet svarte han at veiutbyggingen tok høyde for en fremtidig utbygging til fire felt. Overgangsbruer og liknende var dimensjonert for fire felts motorvei allerede, påpekte han. Benterud uttalte seg i forbindelse med at E-6-utbyggingen mellom grensen til Akershus og Halmstad ved Rygge snart var ferdig. På spørsmål om den videre progresjonen avstod han fra å uttale seg. Han mente at dette var et politisk spørsmål som krevde at det ble bevilget penger. Og siden han ikke var politiker, så ville han ikke spekulere rundt dette.¹⁶⁴

I et nytt intervju året etter kommer det frem hvilke utgifter som lå bak motorveiutbyggingen. Benterud anslo en pris på 2,5 millioner pr kilometer til lands, mens brua over Sandesund satt han til cirka 20 millioner hvis den ble bygget med fire felt.¹⁶⁵ Den øvrige strekningen var planlagt med en blanding av to og fire felt etter behov. I et senere intervju, denne gangen med overingeniør Arne Njå kommer det frem at all firefelts motorvei var sløyfet. Avgjørelsen hadde blitt tatt basert på transportøkonomiske hensyn som tilsa at døgntrafikken måtte opp i 12000-15000 biler i døgnet før man trengte fire felt. E6-traseen over den nåværende brua i Sarpsborg hadde

¹⁶¹ Knutsen, op.cit., Side 106

¹⁶² Lie, op.cit., Side 57

¹⁶³ Ibid.,

¹⁶⁴ Sarpsborg Arbeiderblad «E6 klar til Halmstad i sommer». 21.01.1965. Side 1

¹⁶⁵ Sarpsborg Arbeiderblad «Motorveien til Solli om tre år» 03.06.1966. Side 0

en trafikk som tilsvarte 10000 biler pr døgn, og dette var den mest trafikkerte delen av veien.

I denne vurderingen hadde man også tatt til beregning at mye av trafikken var lokal. Denne ville ikke bli overført til den nye motorveien, kunne Njå fortelle.¹⁶⁶ Denne vurderingen ble delt i Regionplanen for Sarpsborg-området. I følge denne kom ikke trafikken på E6 til å trenge mer en to felt, i hvert fall ikke før 1985. Denne beregningen var gjort ut ifra beregnet trafikkmengde alene, og at dette var den normale måten å vurdere dette. Men ettersom E6 var en gjennomfartsåre så forelå det også krav til «fri gjennomkjørsel for fjerntrafikken».¹⁶⁷ På grunn av dette kravet måtte Regionplanen anbefale en fire-felts utbygging fra starten selv om den ville være overdimensjonert sett ut ifra trafikkmengde.¹⁶⁸

På statsbudsjettet for 1966 ble veibevilgningene for Østfold hevet til 15,55 millioner kroner. Dette var en økning på 2,11 millioner, og 10 millioner var øremerket til utbyggingen av E6. Denne summen gjaldt de prosjektene som var klare for igangsettelse, og dermed var bruføringen over Glomma utelatt.¹⁶⁹

Framtidens behov

I møtet på Grålum holdt Regionplansjefen for Østlandet, ingeniør Th. Johnsen, et lengre innlegg som tok for seg Sarpsborg, Østfold og Østlandet generelt. Han fremhevet tre momenter som han mente ville bli avgjørende for fremtiden. Disse var tilflytningen til byene, tilgang og lokasjon av arbeidsplasser og bilismen¹⁷⁰ Han mente bilutviklingen ville følge samme mønster som i USA, og at i en nær framtid ville familier ha både to og tre biler i husholdningen. Han advarte mot en framtid hvor det ville bli umulig å benytte seg av bilene inne i byer på grunn av dårlig utrustede veisystemer. Derfor måtte veiutbyggingen foregå i et høyt tempo, og han fremhevet E6 gjennom Østfold som en svært viktig vei både for regionen og nasjonen. Han viste til planleggingen av storbyen som ville komme rundt Øresund, Ørestad, og at E6 ville være hovedveien mellom Oslo og denne nye byen. Oslos ekspansjon var i dette tilfellet også drøftet, og man så for seg

¹⁶⁶ Sarpsborg Arbeiderblad «E6 planlagt i grove trekk til Svinesund» 24.12.1966. Side 8

¹⁶⁷ Sarpsborg Arbeiderblad «Fire-sporete veier må prosjekteres i Sarpsborgregionen» 02.06.1967. Side 3

¹⁶⁸ Ibid.,

¹⁶⁹ Sarpsborg Arbeiderblad «Kr. 15,55 millioner til Østfold-veiene i 1966» 11.10.1965. Side 3

¹⁷⁰ Sarpsborg Arbeiderblad «Sammenbrudd i trafikken over Sarpsbrua hvis ikke Sandesundbrua er ferdig i 1970» 19.03.1965. Side 1

en sammenhengende by som strakk seg fra Porsgrunn til Halden, kalt Oslofjordbyen, og dens infrastrukturbehov for å kunne konkurrere mot storbyer i Sverige og på kontinentet.¹⁷¹

Denne fjordbyen ble spådd en befolkning på 2,5 millioner innen tjue til tretti år, og ville utgjøre cirka 45% av Norges befolkning.¹⁷² Johnsen understreket deretter viktigheten av en generalplan for området, og at den ikke burde bli for omfattende i sin utførelse. «En generalplans store oppgave er å være enkel», uttalte han.¹⁷³ I tillegg skulle prosjektene være styrt av politikerne selv, og ikke bli delegert til andre, uten nærmere utdyping av hva dette ville innebære.

Angående innkreving av penger stilte han seg positiv, uten at han tok fatt i de praktiske utfordringene som Edvard Modahl pekte på med å innkreve penger på en høyhastighets motorvei. Til slutt er det verdt å merke seg at det er økonomien som har stoppet utbyggingen av E6 over Glomma, ikke de politiske stridighetene, mente Johnsen.

¹⁷¹ Sarpsborg Arbeiderblad «En Oslofjordby fra Halden til Porsgrunn» 09.03.1965. Side 3

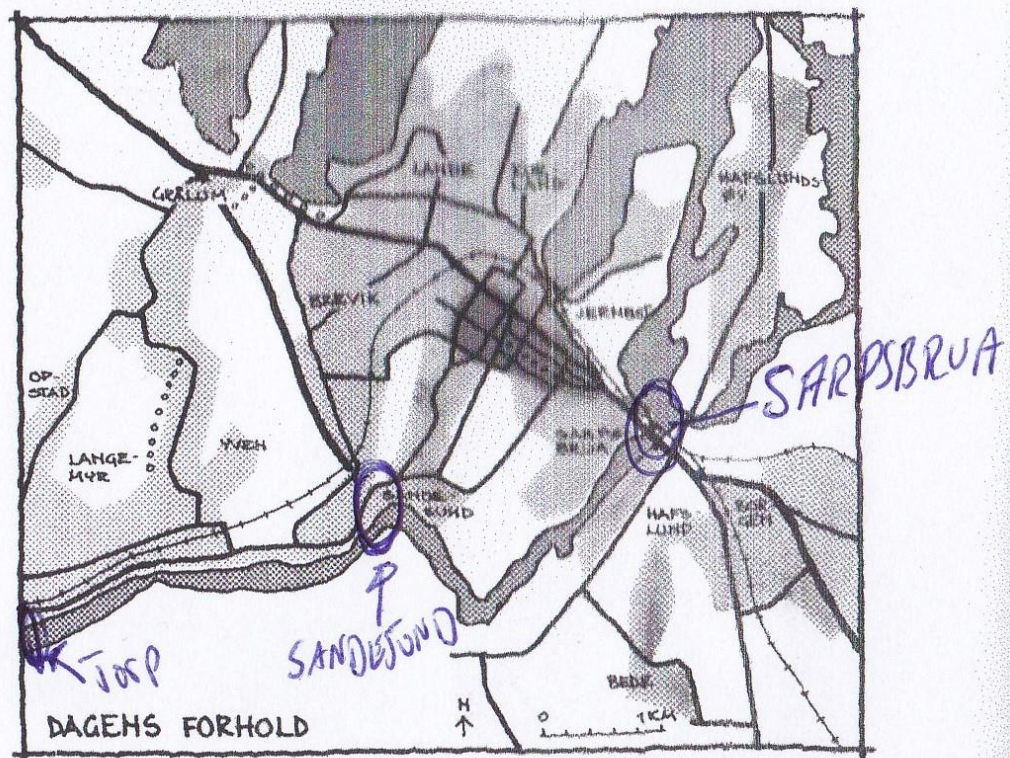
¹⁷² Sarpsborg Arbeiderblad «Sammenbrudd i trafikken over Sarpsbrua hvis ikke Sandesundbrua er ferdig i 1970» 19.03.1965. Side 1 og 2

¹⁷³ Ibid.,

Bruas plassering

77: 40 B

- Lokale vegplaner



Kart som viser de to (tre) alternativene.¹⁷⁴

Blå skrift er forfatterens tilføyinger.

Th. Johnsen i Regionplanrådet for Østlandet la til grunn at brua skulle bygges i Sarpsborg når han talte på møtet i Grålum 19. mars 1965. Han mente forsinkelsene kom av at finansieringen ikke var på plass for å sette i gang byggingen ved Sandesund. Ikke på noe tidspunkt nevner han Fredrikstad som et alternativt krysningspunkt.¹⁷⁵

I en artikkel i Sarpsborg Arbeiderblad blir det referert fra det første møtet i Østlandskomiteen den 25. mars 1965. I møtet hevdet overarkitekt Yngvar Johnsen at motorveiplasseringen styrte det framtidige bomønsteret. Her kunne politikerne velge

¹⁷⁴ Vegplanutvalget, «Norsk Vegplan II» i NOU 1977: 40 B (Oslo: Universitetsforlaget, 1977), Side 17

¹⁷⁵ Sarpsborg Arbeiderblad «Sammenbrudd i trafikken over Sarpsbrua hvis ikke Sandesundbrua er ferdig i 1970» 19.03.1965. Side 1 og 2

hvordan nedre Glommaregionen skulle se ut ved å velge brukrysning med omhu. Ved en Sandesundløsning ville byene vokse fra hverandre, mens ved å bygge ved Torp ville de vokse sammen. I et større perspektiv ser han på viktigheten av å tilrettelegge for avlastning av Oslo-området ved å flytte ut statsinstitusjoner ut av hovedstaden, og konsentrere dem i én by, uten å ta stilling til hvilken.¹⁷⁶

Den sjettede oktober 1965 blir det avslørt at Samferdselsdepartementet har sendt et brev til Østfold fylke hvor de sier at Sandesundtraseen vil bli valgt med «overveiende sannsynlighet».¹⁷⁷ Denne uttalelsen blir bygget på mangelen på protester eller kommentarer til budsjettproposisjonen hvor det ble foreslått at Sandesundalternativet skulle planlegges videre. Videre har departementet oppfordret de berørte kommuner om å sette i gang reguleringsarbeid for dette trasévalget gjennom kommunen. Like sikker ville ikke overingeniør Arne Grotterød være i sine uttalelser. Han ble kontaktet av et ikke navngitt avishus i Fredrikstad for å kommentere saken, og mente at så lenge saken ikke var endelig behandlet på Stortinget ville han ikke konkludere med verken det ene eller det andre.¹⁷⁸

Formannen i Regionplankomiteen for Sarpsborgdistriktet, Edvard Modahl, inntok en forsonende tone når han uttalte seg om brustriden mellom Sarpsborg og Fredrikstad i november 1965. Han mente at begge de to alternativene løste hver sine problemer, så begge måtte i realiteten gjennomføres. Striden handlet ikke om enten eller, etter hans mening, men om rekkefølgen. Det viktigste var å få en avgjørelse i saken for å kunne igangsette alle de mindre prosjektene som ventet. På tross av disse diplomatiske ordene la han ikke skjul på at han trodde Sandesundalternativet ville bli valgt. Dette baserte han på de uttalelsene og signalene som var gitt fra «sentralt hold».¹⁷⁹ Den 17. november 1965 møttes Østfold fylkesting på rådhuset i Halden. Her var også fylkesvegsjefen i Østfold, Olav Benterud, til stede. En av sakene var fylkestingets vegkomité's innstilling til «de store veganlegg i fylket».¹⁸⁰ Der hadde de kommet frem til at somlingen med å avgjøre hvor hovedveien skulle gå lagde problemer for de enkelte kommunene. Det begrenset arbeidet med å utforme både region- og

¹⁷⁶ Sarpsborg Arbeiderblad «Sammensmelting Fredrikstad-Sarpsborg dersom Europaveien kommer ved Torp» 25.03.1965. Side 1

¹⁷⁷ Sarpsborg Arbeiderblad «Ingen grunn til å tvile på at Sandesundlinja velges» 06.10.1965. Side 1

¹⁷⁸ Sarpsborg Arbeiderblad «Ingen grunn til å tvile på at Sandesundlinja velges» 06.10.1965. Side 1

¹⁷⁹ Sarpsborg Arbeiderblad «Veimyndighetene satser på Sandesundtraseen?» 18.11.1965. Side 1

¹⁸⁰ Østfold fylkesting, «Innstilling fra vegkomiteen i sak nr. 28. Vegnettet i Østfold» i fylkestingsprotokoll. Halden: Østfold fylkeskommune. 17.11.1965

generalplaner, mente de. Konklusjonen var at det måtte legges press på Vegkontoret i Østfold for å få tvunget frem en avgjørelse. Denne konklusjonen var det ingen protester mot i fylkestinget, og saken ble enstemmig vedtatt.¹⁸¹

Fra Stortingets talerstol snakket Arbeiderpartipolitiker Nils Hønsvald om bruplasseringen 14. desember 1965. Hønsvald var i tillegg til å være politiker også mangeårig redaktør i Sarpsborg Arbeiderblad. Han tolket en avtale om at Sarpsborg kommune skulle forskuttere en utbedring av den nåværende E6-traseen som et sikkert tegn på at Sandesundalternativet ville bli valgt.¹⁸² Han henviste til tidligere uklarheter med en forklaring om at dette skyldtes en misforståelse rundt Veiplankomiteens rolle i saken. Det hadde blitt foreslått i Samferdselskomiteen at E6-traseen burde inngå i arbeidet med den nasjonale veiplanen, men dette var bare et forslag, ikke en avgjort sak. Det skulle vise seg at Veiplankomiteen uansett ikke hadde anledning til å gjøre dette på grunn av de tidsrammene som hadde blitt avsatt til arbeidet.¹⁸³ Han avsluttet sitt innlegg med å konkludere med at avgjørelsen nå var av «en mer formell enn reell karakter».¹⁸⁴

Brevet fra Fredrikstad

Fredrikstad kommunestyre sendte den 9. april 1968 et brev til Samferdselsdepartementet med ønske om ytterligere utredning av alternativene for E6 over Glomma. I brevet listes det opp en rekke argumenter som de mente det var behov for å drøfte. Det første var å reise tvil om Sandesundutredning av 1963 fortsatt var reell. De mente at de på den tiden kun var interessert i veitekniske forhold, og ikke tok hensyn til det sosiale aspektet ved å ha en motorvei gjennom byen. I denne sammenhengen finner kommunestyret det verdt å presisere at det aldri var noe ønske om å ha motorveien gjennom Fredrikstad by, da «dette ville være like galt som å la den gå gjennom Sarpsborg».¹⁸⁵ Videre ble det påpekt at Torp-alternativet ville fungere som en avlastning for både Sarpebrua og Fredrikstad bru. Samferdselsdepartementet avviste ønsket i fra Fredrikstad, men kommunestyret ga seg ikke, og sendte brevet på nytt. Denne gangen til Kommunal og

¹⁸¹ Ibid.,

¹⁸² Sarpsborg Arbeiderblad «Sandesundlinjen er godtatt» 15.12.1965. Side 1

¹⁸³ Ibid.,

¹⁸⁴ Ibid.,

¹⁸⁵ Fredrikstad kommune til Det. Kgl. Kommunal og Arbeidsdepartement, 09.10.1968.

Arbeidsdepartementet.¹⁸⁶ Departementet svarte med å kreve en uttalelse fra fylkesmannen i Østfold.¹⁸⁷

Omkamp

I 1966 hadde Østfold fått en ny fylkesmann med et nytt syn, Jakob Modalsli. Han tok opp igjen bruspørsmålet med et argument tidligere brukt av Fredrikstadordføreren Ragnvald Gundersen. Dette handlet om at de lokale problemene i Sarpsborg ikke kunne brukes som et hovedargument for å legge E6 dit. Et videre og mer regionalt hensyn måtte legges til grunn for beslutningen. Modalsli mente at en bru midt i mellom de to byene var til det beste for Fredrikstad og Sarpsborg som en samlet region.¹⁸⁸

Den ferske fylkesmannen gikk inn for en utsettelse av byggingen og at en ny utredning skulle innledes fordi den løsningen som la brua mellom byene ikke hadde blitt grundig nok utredet. Han fortsatte med å argumentere for at det i framtiden ville bli nødvendig å bygge en bru ved Torp uansett på grunn av den økende befolkningsveksten i området. Ved å legge brua til Torp kunne man dermed komme de medfølgende trafikale utfordringene i forkjøpet. Denne tilveksten ville også føre til at tomteprisene ville stige, og derfor ville det være rimeligere å bygge ved Torp nå. Han påpekte også de utfordringene som en vei av denne størrelsen ville gi lokalsamfunnet med tanke på støy og forurensning. Sarpsborgs befolkning har fra før av store problemer med forurensning fra industrien, og å legge til forurensning fra unødig gjennomfartstrafikk synes å være en unødvendig last for «en by som fra naturens side har de beste forutsetninger for å være et godt og trivelig bosted».¹⁸⁹ Til slutt la han til at «Det er vel uvanlig i vår tid å legge en så stor trafikkåre som E-6 gjennom en by».¹⁹⁰ ». Konklusjonen ble, som tidligere nevnt, at en bedre utredning burde til før Torp-alternativet kunne avvises, men han ba også om en faglig uttalelse fra Vegsjef Benterud.

¹⁸⁶ Sarpsborg Arbeiderblad «Nok en gang har Fredrikstad for-purret utbyggingen av E6-tracéen» 10.10.1968. Side 1 og 2

¹⁸⁷ Østfold fylkesting, «Sak nr. 146/68. E-6 over Glomma» i fylkesutvalgsprotokoll. Moss: Østfold fylkeskommune. 17.06.1968

¹⁸⁸ Fredrikstad Blad «Fylkesmannen går mot veisjefen i valget av E6-trase over Glomma» 29.11.1968. Side 1

¹⁸⁹ Østfold fylkesting, «Sak nr. 146/68. E-6 over Glomma» i fylkesutvalgsprotokoll. Moss: Østfold fylkeskommune. 17.06.1968

¹⁹⁰ Østfold fylkesting, «Sak nr. 146/68. E-6 over Glomma» i fylkesutvalgsprotokoll. Moss: Østfold fylkeskommune. 17.06.1968

Olav Benterud kom med en fyldig kommentar datert 25.juni 1968. Hans første bemerkning gikk på utsagnet om at utredningen av Sandesundalternativet bare var gjort ut ifra veitekniske synspunkter. Dette avviste han, og mente at man da ikke hadde fått med seg helheten i utredningen. Der skulle en rekke hensyn ha blitt tatt, både av trafikkøkonomisk og regional karakter.¹⁹¹ Videre henviste han til det han kalte «sluttmerknader» i utredningen. Her kom det tydelig frem at Vegvesenets utredning hadde tatt forbehold om at det skulle investeres store beløp i Sarpsborg- og Fredrikstad-distriktet de påfølgende årene både fra privat, kommunalt og statlig hold. Videre står det:

«Det bør være i alles interesse å ha en samlet plan for hvor og når disse investeringer mest hensiktsmessig bør settes inn. Vegvesenet er interessert i å gå sammen med distriktet for å utarbeide en felles regionplan for hele området».¹⁹²

Denne teksten burde tilbakevise Fredrikstadpolitikernes mistanker om at utredningen i 1963 var ensidig, etter hans mening. Deretter kontret han med å si at Vegvesenet var i et møte med politikerne i distriktet, og ytret der et ønske om å utrede en felles regionalplan, men at de folkevalgte ikke klarte å komme til noen enighet om hvordan dette skulle foregå.¹⁹³

Angående støy og forurensing argumenterte Benterud for at det midtre alternativet ville føre til økt trafikk langs Glomma, både fra Sarpsborg og Fredrikstad. Dette ville føre til store ulemper for lokalsamfunnene langs denne strekningen, og brua i seg selv ville føre til støy og forurensing for de som bodde på Torp. Selv om han innrømmet at «trivselsfaktoren» hadde blitt viktigere i veiplanleggingen siden 1963, så mente han at dette også måtte forstås i et større perspektiv. Hvis brua ble bygget ved Torp, så måtte tungtransporten til-og-fra sørfra ha gått gjennom Skjeberg, noe han anså som lite gunstig for befolkningen der. Til slutt gikk Benterud inn på det økonomiske aspektet. Noen beregninger hadde vist at Torp-alternativet var kommet gunstigere ut enn Sannesund, men dette mente han kom av et utdatert sammenlikningsgrunnlag fordi det hadde blitt strøket det han kalte «en radikal løsning» ved Grålum til fordel for en

¹⁹¹ Olav Benterud til Fylkesmannen i Østfold, 25.06.1968

¹⁹² Østfold fylkesting, «Sak nr. 146/68. E-6 over Glomma» i fylkesutvalgsprotokoll. Moss: Østfold fylkeskommune. 17.06.1968

¹⁹³ Østfold fylkesting, «Sak nr. 146/68. E-6 over Glomma» i fylkesutvalgsprotokoll. Moss: Østfold fylkeskommune. 17.06.1968

enkler variant som fulgte dagens veinett. Dette hadde senket utgiftene til Sandesundalternativet betraktelig, mente han.¹⁹⁴

Den videre behandlingen på Fylkestinget bar preg av at politikerne ønsket uttalelser fra Vegdirektoratet sentralt. På samling 26.juni 1968 ble saken om trasévalg utsatt i påvente av at en representant fra Vegdirektoratet skulle kunne være tilstede, fortrinnsvis overingeniør Arne Grotterød. Han møtte opp på neste samling den 5.juli 1968, og tok del i drøftingen. Denne ble ikke protokollført, men utfallet var at fylkestinget ble enige om ikke å enes. Representantene hadde delt seg på midten, og konklusjonen ble at de oversendte all dokumentasjon til både Samferdsels- og Kommunaldepartementet.¹⁹⁵

Kommunaldepartementets redegjørelse

I et skriv datert 19.februar 1969 kom Kommunaldepartementet med en redegjørelse om brusaken. Redegjørelsen la til grunn Vegvesenets utredninger fra 1963 og den dokumentasjonen som fylkestinget valgte å sende etter samlingen i juli 1968, navngitt som «det materialet som ellers foreligger i saken».¹⁹⁶ Departementets redegjørelse tok utgangspunkt i at det nedre Glomma-området som region var viktigst, ikke Sarpsborg eller Fredrikstad alene. Det var forventet en stor vekst i området spesielt innen næringsliv, og dermed også et stigende antall arbeidsplasser. I forbindelse med dette var det ventet et økende antall fartøyer på veiene for å frakte personer og gods. Dette fordret at regionens infrastruktur ble oppgradert til det de kalte «et effektivt og smidig transportanlegg».¹⁹⁷

Med dette utgangspunktet hadde de foretatt en vurdering vurdert på «det sannsynlige regionale utviklingsmønster», og dette tilsa at Torp-alternativet var det beste for regionen som helhet. Det ble argumentert for at Torp-plasseringen ville gi et bosetningsmønster som koblet sammen de to byene, og at dette var en ønsket utvikling.

¹⁹⁴ Østfold fylkesting, «Sak nr. 146/68. E-6 over Glomma» i fylkesutvalgsprotokoll. Moss: Østfold fylkeskommune. 17.06.1968

¹⁹⁵ Østfold fylkesting, «Sak nr. 186/68. E-6 over Glomma» i fylkesutvalgsprotokoll. Moss: Østfold fylkeskommune. 05.07.1968

¹⁹⁶ Samferdselsdepartementet til Fylkesmannen i Østfold. 19.02.1969

¹⁹⁷ Ibid.,

I tillegg var det satt av grunn til både en flyplass og større undervisningsinstitusjoner i området som forutsatte en effektiv trafikkavvikling.

Sandesundalternativet ble ansett for å fremme en boligvekst nord og sør for Sarpsborg by, og i så fall gikk dette imot den regionale utvikling som var ønsket. Trafikkavvikling i Sarpsborg ble vurdert som problematisk, men i skrivet ble det fremhevet at den eksisterende brua ved Sarpefossen hadde uforløst potensiale. Det ble foreslått å utvide denne på bekostning av fortau, og at veisystemet gjennom byen skulle bli oppgradert til å kunne ha stor kapasitet. Videre blir det bedt om at det utredes om dette kan gjøres ved hjelp av «enkle løsninger».¹⁹⁸ Problemene blir ikke ansett som fullt ut løst med dette, så det blir lagt opp til at byen får en ny bru lengre frem i tid, men da i form av en såkalt bybru og ikke en motorveibru. Støyproblematikken ble også her tatt opp som et argument mot at Sandesundalternativet skulle bli realisert, men dette blir ikke veid opp mot liknende problematikk ved Torp.

Departementet fikk også med seg at det var av stor betydning at avgjørelsen faktisk ble tatt, slik at de lokale og regionale prosjektene kunne gjennomføres uten ytterligere forsinkelser. I denne sammenhengen ble en ytterligere utredning av Torp-alternativet vurdert opp mot tidsbruken, men det blir fastslått at dette ikke ville ha noen betydning dersom de tidligere nevnte «enkle løsningene» ble iverksatt umiddelbart.¹⁹⁹

Angående utredningen fra 1963, mente Kommunaldepartementet at denne i for liten grad tok hensyn til regionen i sin helhet. En tidligere konklusjon fra Samferdselsdepartementet, der Sandesundalternativet ble opprettholdt, ble alternativet karakterisert som ufullstendig da det ikke hadde tatt nødvendig hensyn til senere tids innvendinger.²⁰⁰ Konklusjonen ble at Stortinget burde ta en selvstendig avgjørelse angående saken basert på en grundig vurdering av de to alternativene, og at Kommunaldepartementet og Samferdselsdepartementet burde bistå med dette.

¹⁹⁸ Ibid.,

¹⁹⁹ Ibid.,

²⁰⁰ Ibid.,

Samferdselsdepartementets anbefaling

På tross av Kommunal og Arbeidsdepartementets innblanding gikk Samferdselsminister, Håkon Kyllingmark, inn for veimyndighetenes anbefaling om å bygge brua ved Sandesund. Han pekte på at dette var noe han hadde ment hele tiden, og at ingen andre alternativer var vurdert.²⁰¹ Videre sa han at departementet hans vil legge frem en stortingsproposisjon angående dette på vårparten 1969. Dette fikk også støtte i regjeringen mot dissens fra Statsrådene Dagfinn Vårvik, Bjarne Lyngstad og Kjell Bondevik som fortsatt mente at Torp burde velges ut i fra regionale hensyn.²⁰² Etter denne avgjørelsen fikk også Sandesundalternativet støtte fra Kommunal- og arbeidsdepartementet. I forbindelse med dette uttalte også Samferdselsminister, Kyllingmark, at et eventuelt nederlag på Stortinget ville føre til at veiarbeidet ville bli forsinket med to til tre år.²⁰³

Kyllingmark skulle møte motstand fra uventet hold da Statsministeren Per Borten gikk ut og anbefalte at brua blir bygget ved Torp. Dette uttalte han i et intervju med Demokraten i april 1969, før avstemningen i Stortinget var gjort.²⁰⁴ Han uttalte at han holdt med dissidentene når avgjørelsen ble tatt i Regjeringen, men han valgte å ikke gjøre noe med det. Bakgrunnen for at han ville ha motorveien over Torp var at den ville gagne to byer i stedet for én. I tillegg var han svært negativ til å bygge motorveier i byer, et fenomen han mente var avleggs.²⁰⁵

Samferdselskomiteens avstemning

I Stortingets samferdselskomité ble det holdt en avstemning om trasévalget i forkant av avstemningen på Stortinget. Her ble det lagt vekt på pris og distanse, men først og fremst var det Sarpsborgs trafikale utfordringer som ble tellende. I en uttalelse om Torp-alternativet sluttet de seg til Samferdselsministerens overslag om at det ville bli flere års

²⁰¹ Sarpsborg Arbeiderblad «Samferdselsdepartementet foreslår Sandesundlinjen» 26.03.1969. Side 2

²⁰² Sarpsborg Arbeiderblad «Regjeringen foreslår Sandesundlinja valgt» 18.04.1969. Side 3

²⁰³ Ibid.,

²⁰⁴ Sarpsborg Arbeiderblad «Statsministeren helt inn for Torp-linjen» 23.04.1969. Side 1

²⁰⁵ Ibid.,

utsettelse hvis dette ble valgt. Bare planleggingen ville ta to år, mente de. Resultatet ble at Sandesund fikk sin anbefaling med åtte mot fem.²⁰⁶

Stortingets avgjørelse

Den endelige avgjørelsen ble tatt i Stortinget 12. juni 1969. I Stortingsbehandlingen skulle lokale interesser stå mot de regionale. Lars Korvald, fra Kristelig Folkeparti, argumenterte for Torp-alternativet med den påstanden om at bruvalget var et såpass viktig regionalt anliggende at lokale trafikkforhold i Sarpsborg måtte komme i andre rekke. I tillegg mente han at trafikkproblemene i Sarpsborg ville forsvinne uansett, fordi gjennomfartstrafikken ville gå over den nye bruene, samme hvor den ble bygd.²⁰⁷

Østfoldrepresentanten Nils Jacobsen, fra Arbeiderpartiet, opponerte mot de regionale hensynene, og argumenterte med at Sarpsborg by hadde nådd bristepunktet allerede i 1956. Ingvar Bakken, arbeiderpartirepresentant fra Øymark, siterte instituttssjef Viggo Johannessen fra Transportøkonomisk institutt. Johannessen hadde påpekt «at vegplanleggingen må innordne seg en overordnet målsetning, []». ²⁰⁸ Bakken mente at man derfor ikke kunne avgjøre hvor en ny bru skulle ligge basert på lokaltrafikkforhold. Det var ikke E6-utbyggingens oppgave å løse Sarpsborg sine problemer, etter hans mening.

Høyremannen Per Sonerud, fra Sarpsborg, brukte en teknisk-politisk argumentasjon for å angripe Torp-alternativet. Han mente at siden det ikke hadde blitt forelagt landbruksmyndighetene til uttalelse, så kunne ikke Stortinget stemme for dette alternativet. Det ville bryte med normal politisk fremgangsmåte å gjøre et vedtak uten at faglige organer hadde uttalt seg. Sandesundalternativet var det eneste alternativet som hadde fulgt denne fremgangsmåten, ifølge han. En arbeiderpartirepresentant fra Fredrikstad argumenterte deretter, naturlig nok, for en løsning nærmere hjembyen, mens debattens mest kuriøse innlegg kom fra Haldenseren, Erik Braadland, fra Senterpartiet. Han gikk inn for en bru over Sandesund, rett og slett fordi han var så lei av å stå i kø gjennom Sarpsborg.²⁰⁹

²⁰⁶ Sarpsborg Arbeiderblad «Flertall i Samferdselskomiteen for motorvei over Sandesund» 31.05.1969. Side 1

²⁰⁷ Schmedling, op.cit., Side 52

²⁰⁸ Ibid., Side 53

²⁰⁹ Ibid.,

Da ordet til slutt ble gitt til samferdselsminister Håkon Kyllingmark stilte han seg bak Sandesundalternativet, og dette ble også flertallets avgjørelse. Kyllingmark forsøkte i en forsonende tone å avkrefte at Sarpsborgstrafikken var årsaken til valget hans, men dette falt nok på steingrunn da han etterpå kom med «trøstepremier» til Fredrikstad. Disse innebar opprustning av riksvei 110 mellom Råde og Skjeberg via Fredrikstad. Fredrikstad ble avspist på samme måte her som i Fylkestinget.²¹⁰

²¹⁰ Ibid.,

3 Sammenlikning

Nye strategier og mulige motivasjoner

Furuset Velforening legger tilsynelatende om strategien fra 1973, hvor de tar fokuset vekk fra støyproblematikken og over på den fysiske og, ikke minst, psykiske barrieren den åpne motorveien blir. Furusetplanen handler om en helhetlig planlegging av Furuset og Lindeberg, men motorveien gjør at de to områdene blir adskilt. Det finnes ingen måte å gå mellom de to områdene uten å måtte ta store omveier, mente de.

En lik endring kan man se i brustriden i Nedre Glomma-regionen når Jakob Modalsli blir ny fylkesmann. Han kommer han med nye argumenter som går vekk i fra de tidligere brukte om urettferdig behandlingen som Fredrikstads befolkning. Nå vrir han fokuset over på den urettferdigheten som rammer sarpingene ved at de blir tvunget til å få en motorvei «over dørstokken». Vi kan finne en implisitt kritikk av politikerne i Sarpsborg når vi ser på hans argument om forurensing og støy. Det blir brukt som et argument at Sandesundbrua er gunstig for næringslivet i Sarpsborg i fra politisk hold i Sarpsborg, og også at den er gunstig for fjerntrafikken til-og-fra fabrikkene. Det Modalsli gjør, er å vise til at dette vil øke forurensningen og støynivået for byens befolkning, en befolkning som allerede sliter med dette fra før. På denne måten ofrer Sarpsborgs politikere innbyggernes helse for å tilfredsstille kommersielle behov. Behov som uansett ville bli tilfredsstilt ved å bygge brua ved Torp. Da ville den i tillegg være til gagn for næringslivet i Fredrikstad.

Jeg vil være forsiktig med å tillegge Modalsli noen motiver, men hans bakgrunn tilsier ikke at han skulle ha noen interesser av å favorisere hverken Sarpsborg eller Fredrikstad. Modalsli var født og oppvokst i Vestfold og kom fra stillingen som forsvarsråd i Forsvarsdepartementet før han tok over stillingen som Fylkesmann i Østfold.²¹¹ Med dette som utgangspunkt synes det vanskelig å påstå noe annet enn t han ønsket det han anså som det beste for regionen som helhet, selv om det kan virke mistenksomt når noen kommer med nye argumenter når en sak ser ut til å være avgjort.

Et annet moment her er at de tidligere argumenter som ble brukt mot Sandesundalternativet ikke hadde kommet fra han, men fra politikerne og næringslivet i Fredrikstad. Han kan på så måte tolkes som en person som kom utenifra og så saken

²¹¹ snl.no/Jakob_Modalsli

med et nytt lys, men som i stilling av Fylkesmann ga dette Sandesundmotstanderne ny vind i seilene.

I Oslo kom det ikke noen med like stor pondus Furuset Vel til redning. Det nærmeste de kommer er når Marit Stovner fra Høyre taler velforeningens sak i Bystyret i 1972. Hun argumenterer, i likhet med Modalsli, for at den åpne motorveiløsningen fører til støy, forurensning og sosial uro. Hun angriper videre den måten næringslivet skal bli brukt som støyskjerm mellom veien og boligbebyggelsen med å vise til at arbeiderne også vil få dårlige arbeidsforhold. Argumentene bygger hun opp ved å «låne» autoritet av Sosialrådmannen i Oslo, som har stilt seg kritisk til løsningene.

Marit Stovner er selv Groruddalsbeboer, på denne tiden, så hennes motivering kan virke klarere. Hun har en velgermasse potensielt kan stemme på henne i kommunevalget i 1975. I tillegg kan hun ha private reservasjoner mot veiutbyggingen i Groruddalen i kraft av å bo der selv. De private meningene kan kanskje forklare hvorfor hun kaster seg inn i debatten såpass sent, (Disposisjonsplanen for Furusetområdet ble lagt fram i 1969), mens de taktiske vurderingene kan komme av det førstnevnte.

Djupdalsprosjektet, og motorveiutbygging generelt ble ansett som et viktig framskritt på 1960-tallet og et symptom på økt levestandard hos befolkningen. En levestandard som også ga rom for massebilisme.²¹² I et slikt veipolitisk klima kan man kanskje forstå at Stovner var avventende. Et siste moment er at Furusetplanen la opp til en tilflytning av et sted mellom 10 000 og 20 000 nye potensielle velgere. Dette var mennesker som ville velge å flytte til området etter at de fått med seg utfallet av veibyggingen. Det var dermed ikke sikkert at disse ville dele Furuset Vels meninger om motorveiutbyggingen. Hvis de i tillegg sto på ventelister for å få flyttet inn, så kan det hende at de så på debatten som en trenerende faktor. Den store flyttingen fra sentrum til drabantbyer omhandlet jo i stor grad mennesker som var vant til støy og forurensning fra trange sentrumsgater.²¹³

²¹² Sverre Knutsen og Knut Boge, *Norsk vegpolitikk etter 1960* (Oslo: Cappelen Akademisk Forlag, 2005), Side 84

²¹³ Edgeir Benum, *Oslo bys historie: bind 5* (Oslo: J.W. Cappelens forlag, 1994), Side 361

Til slutt kan det være greit å legge til at Høyre satt i regjering mellom 1965 og 1971, og at i hele denne perioden satt Høyre med statsrådsmakt i Samferdselsdepartementet. Marit Stovners engasjement kommer først etter at denne regjeringen har gått av.

Likheten mellom Marit Stovner og Jacob Modalsli ligger i hvem de påstår å argumentere for. De legger begge frem saken på en måte som skal vise at det er lokalbefolkningen som vil lide, og at det er på grunn av dette at en endring må til. Denne patosargumentasjonen kan virke spesielt effektivt overfor veimyndigheter. Disse argumenterer ofte ut ifra tekniske vurderinger, og kan virke kjølige og umenneskelige i en diskusjon angående trivsel.

Demokratiske prosesser

På Høybråten fører protester mot en ny samlevei til at beboerne i området går sammen om å utarbeide et løsningsforslag. Løsningsforslaget blir oversendt og behandlet i Byplanrådet, men blir der avvist i sin helhet. På Stovner gjennomføres en liknende prosess i 1967, men her foreligger den ingen dokumentasjon som tilsier at en samlet klage blir behandlet verken av politiske eller byråkratiske organer. Tvert imot ser det ut som om at hver enkelt grunneier blir enig med kommunen på egen hånd. Ekspropriasjonsprosessen går tilsynelatende smertefritt i området selv om lokalavisa klarer å finne en misfornøyd bonde.

Alnabru gjennomgår også en liknende prosess, men med mindre eiendomsavståelse fra privatpersoner. Området virker forutbestemt til å være et område dominert av industri, og i så måte fremstår ikke motorveien som noe nytt og overveldende, snarere tvert imot virker det bare som nok en belastning på en allerede resignert befolkning.

Det kommer tidlig frem at Furuset Velde ikke stoler på myndighetene når det gjelder gjennomføringsevne. I det første protestbrevet angående Disposisjonsplanen for Furusetområdet vil de ha garantier for at en planlagt gangbru faktisk vil bli realisert. Noe av denne misnøyen kan ha kommet med arkitekt Per Norseng. Han hadde jobbet på Ammerudprosjektet tidligere, og hadde gått ut og anklaget kommunen for å unnlate å bygge de tingene som var planlagt. Når han noe senere blir engasjert av velforeningen, så kan det tenkes at de også engasjerer en iboende misnøye mot myndighetene samtidig.

I Østfold kommer intet lokalt engasjement på plass i form av velforeninger eller andre interessegrupper utover det lokale næringslivet. Saken blir behandlet i flere kommunestyrer, men det er lite engasjement å finne blant lokalbefolkningen. Svaret på dette kan ligge i trafikksituasjonen i Sarpsborg. Den underdimensjonerte Sarpsbrua og E6-traseen gjennom sentrum kan ha vært så belastende at lokalbefolkningen var desperate etter å finne en løsning. Denne desperasjonen kan man finne igjen hos politikerne i de mindre kommunene rundt, når de én etter én går bort i fra sine vedtak om lokalisering. Det som viser seg er at så fremt det blir bygget en bru ett eller annet sted, innen rimelig tid, så bryr de seg ikke lenger om hvor.

Furuset Vel ønsker å få innpass i planleggingen av Furusetområdet etter at den opprinnelige planen kom som en skuffende overraskelse. Deres løsning er at Per Norseng skal komme inn i gruppen som skal jobbe videre med alternativ III etter at denne har blitt valgt som utgangspunkt for det videre arbeidet. Det er ingenting som tyder på at dette blir innfridd, men om dette kommer av tidligere konflikter, eller av andre årsaker er vanskelig å fastslå.

Men hvis vi tar som utgangspunkt at det fagmiljøet som jobbet med Furusetplanene hadde et tilnærmet nøytralt syn på hvordan området skulle planlegges, så ville dette passe dårlig sammen med Per Norseng. Han ville kommet inn med en klar agenda, en agenda som hadde sitt utgangspunkt i en, totalt sett, liten del av samfunnet. Det er naivt å tro at dette ikke var motsetninger innen fagmiljøet som jobbet med planene, men det mest nærliggende er å tenke at de jobbet ut ifra en pragmatisk tankegang med vurderinger forankret i datidens veitekniske manualer, de økonomiske rammene og de føringene som var gitt av politikerne.

I Østfold forsøker ingen å få innpass i Vegkontorets planleggingsgruppe, i hvert fall ikke fysisk, men det utøves et ikke ubetydelig press fra politisk hold. De vurderingene som lå til grunn for at Sandesundalternativet ble valgt, ble ansett som ufullstendige på grunn av at Torp-alternativet kun hadde blitt vurdert i en hovedplanundersøkelse, mens Sandesund hadde blitt utredet på detaljnivå.

Hvis man ser på det grunnlaget som Østfold fylkesting baserer sin avgjørelse på i 1963 med et puritansk syn på de demokratiske beslutningsprosessene, så kan man finne grunn til å protestere. En detaljert plan sammenliknet med en overordnet undersøkelse gir politikerne større mulighet til å forstå hva de faktisk stemmer for. I tillegg går det an å tenke seg at en ferdig utarbeidet plan gir færre muligheter for at noe negativt vil dukke opp i etterkant, enn en plan som kun er utredet i grove trekk.

Nå er det nok likevel slik at hvis Sandesundalternativet hadde blitt nedstemt, så ville nok ordren blitt gitt om at Torp eller andre alternativer måtte utredes mer før en ny avstemning ville være aktuelt. Det er også stor sannsynlighet for at Vegkontoret i Østfold hadde fått et mandat som tilsa at de skulle komme med en anbefaling basert på faglige vurderinger som så skulle vurderes politisk. Problemet ser ut til å være at saken ikke var kontroversiell på begynnelsen av 60-tallet, men at den ble det senere, og da ble de tekniske vurderingene angrepet som udemokratiske.

Aktører

To personer går igjen i de to prosjektene, og dette er ingeniør Olav Benterud og arkitekt Per Norseng. Olav Benterud hadde i sitt embete som Vegsjef ved Vegkontoret i Østfold ansvar for å utrede traséalternativene for E6 gjennom Østfold, og komme med en anbefaling til Vegdirektoratet og til Samferdselsdepartementet. Den strekningen som gikk nord og sør for Glomma fulgte i grove trekk de anbefalingene som ble gitt, og i utgangspunktet gjaldt dette også strekningen over Glomma.

Per Norseng kom fra Ammerudprosjektet før han ble engasjert av Furuset Vel for å yte eksperthjelp til å forstå planene som ble presentert av myndighetene, og etter hvert tok han fatt på å utarbeide en alternativ plan. Denne planen inneholdt at E6 forbi Furuset skulle bygges under jorden. Ammerudprosjektet var på én måte lik som Furuset i og med at man skulle planlegge og bygge en drabantby som skulle huse flere tusen innbyggere, men Ammerudprosjektet var et rent kommunalt prosjekt som, riktignok, inneholdt veier, men disse var kommunale.

Disposisjonsplanen for Furusetområdet inneholdt også planer for kommunale veier og annen infrastruktur, men som et «midtpunkt» i planen lå E6. Denne var en

riksvei, og dermed ikke et kommunalt prosjekt alene. Kommunen hadde først og fremst ansvaret for å skaffe eiendom til prosjektet gjennom sitt engasjement i Djupdalskontoret.

Benterud, på sin side jobbet for myndighetene, og argumenterte ut ifra et veiteknisk synspunkt, men kunne også veksle over til økonomiske argumenter, da særlig hvis det var snakk om ytterligere utredninger.

Den åpenbare forskjellen mellom de to, er at den ene får fullt gjennomslag for sine vurderinger, mens den andre ikke får det. Det forslaget som Benterud kommer med i 1963 er også det som blir vedtatt til slutt selv om det blir angrepet mange ganger og fra mange mektig hold. Per Norseng får aldri gjennomslag for sitt forslag, selv om han har erfaring fra større prosjekter, og er en fagperson på feltet.

Fagpersonenes posisjon i slike saker kommer frem når Furuset Vel forslår at de skal være med i arbeidsgruppen som skal jobbe videre med Furusetprosjektet. Når de legger frem forslaget om hvem dette skal være, så er det ikke lederen for vellet, eller en annen person i styret som blir utpekt. Det er Per Norseng som er det eneste forslaget. Dette kan tolkes som at velforeningen mente at han var den eneste sjansen de hadde til å få til en endring. Med andre ord, så velger de en teknokrat i stedet for en diplomat.

Ekspropriasjon

Ettersom Djupdalsprosjektet er i gang under periodiseringen for denne oppgaven, så får man innblikk i hvordan myndighetene jobber for å skaffe til veie den eiendommen som må til for å bygge motorveien og de tilstøtende samleveiene. De bruker litt forskjellige strategier. Noen steder er den ren utkjøping av eiendom til en bestemt takst, andre steder foretas der makeskifter, der eiendom byttes mot eiendom og noen steder en kombinasjon av penger og makeskifte.

I Sarpsborg får man i 1965 beskjed i via Fylkeskommunen at Samferdselsdepartementet anser Sandesundalternativet som bestemt. Det bes videre om at de berørte kommunene starter reguleringsarbeidet for å ha grunnen klar for brubygging. Dette kan tolkes som at kommunene bør sette i gang med å ekspropriere eiendom fra nå av, men det er lite som tyder på at dette blir gjort. I stedet for viser det seg at kommunene blir sittende med reguleringsplaner som de ikke får gjort noe med.

Hvorfor setter ikke kommunene i gang med å erverve jord når de har fått en skriftlig anmodning om dette fra Samferdselsdepartementet? Det skal jo senere vise seg at Samferdselskomiteens innstilling blir fulgt, så det hadde ikke vært noe i veien for å kjøpe opp eiendom i 1965. Problemet lå nok i at det ikke hadde blitt tatt noen avgjørelse på Stortinget i saken, og selv om protestene enda fraværende, så skulle det ikke drøye lenge før de kom.

I Oslo førte ikke selve ekspropriasjonsprosessen til så veldig mye spektakkel. Det innbyggerne var mest opptatt av var om veiene ville bringe med seg veldig mye gjennomgangstrafikk og tungt lastede lastebiler til-og-fra industrien i området. De manglende protestene kom nok av at eiendommene ikke ble ansett som spesielt verdifulle i utgangspunktet og at det var en forholdsvis positiv innstilling til store veiprojekter på denne tiden.

Etter at trasévalget hadde blitt tatt på Stortinget, så kunne endelig ekspropriasjonsarbeidet begynne ved Sandesund. I likhet med i Oslo, så kom de største innsigelsene fra de beboerne som skulle få selve motorveien som nabo. Dette gjaldt som oftest hus som ikke lå i direkte konflikt med motorveien, men som ville oppleve plager med støy, og ved Sandesund, skygge og avrenning fra brua.

I både Sarpsborg og i Groruddalen gikk de berørte områdene fra å være forholdsvis landlige til å bli en del av stamveinettet i landet. Tidligere kunne dette ha vært en gyllen mulighet til å starte handel eller annen næringsvirksomhet, men langs de planløse motorveiene var det ikke noen mulighet for bilistene å stoppe der de måtte ønske.

Hvem må interesseorganisasjonene påvirke?

I Oslo forsøker Furuset Vel gjentatte ganger å få fagfolkene til å endre mening, selv om det er politikerne som sitter med mandatet til å avgjøre om en tunell skal bygges. Det kan derfor være interessant å se på hvordan kommunikasjonen foregår, og mellom hvem. Når Furuset Vel sender sine protester til kommunen, så svarer de med å sende to arkitekter til det påfølgende møtet.

Det synes uklart hva kommunen ville oppnå ved å sende de to arkitektene til møtet. Var de sendt for å informere innbyggerne og forklare hva de innviklede plantegningene egentlig betydde, eller var de sendt for å ta imot protester, og

implementere disse i eventuelle reviderte planer, eller var de rett og slett sendt for å roe gemyttene?

De var kanskje sendt med tanke på å gjøre alle disse tidligere nevnte tingene, men det ser ikke ut til å ha nyttet, da velforeningen forfatter et protestbrev like etter, som tar opp mange av de samme tingene som det hadde blitt diskutert om på møtet. Hvis innbyggerne hadde følt at sine protester ble tatt alvorlig på møtet, så virker det merkelig å sende et protestbrev like etter.

Fra det neste møtet i Grorud samfunnshus hadde det vært interessant hvis det hadde foreligget et referat, da det i avisartikkelen nevnes at det både er fagfolk og politikere blant de inviterte. I mangel av et referat, så må man ta utgangspunkt i det som journalisten velger å referer fra. I artikkelen er det nesten bare byplansjefen som kommer til ordet, og det er han som argumenterer mot forslagene fra Per Norseng.

Utover dette kommer fylkesarkitekten med en uttalelse som nærmest utelukkende kan tolkes som en ovenfra-og-ned-holdning til de menige i saken. Hans argument er at de som protesterer egentlig ikke forstår hva de protesterer mot, da de ikke evner å se planene på et makronivå.

I dette møtet er det bare én politiker som er referert, og det er i forbindelse med en vittighet. Det er tydelig at det er fagfolkene som tillegges betydning, men det er også tydelig at fagfolkene forsøker å bruke sin posisjon for å skape en distanse til de som ønsker å protestere ved å bruke, det man i nyere tid kaller, en hersketeknikk.

Kommunaldepartementet?

Den eneste grunnen jeg kan finne for at Kommunaldepartementet skulle ta brusaken til behandling er at en underavdeling, kalt Distriksplanavdelingen, hadde som oppgave å overse de store regional- og generalplaner som ble gjennomført på 60-tallet.²¹⁴ I en regional planleggingssammenheng er det naturlig at en riksvei av E6s størrelse blir vurdert, og i deres redegjørelse legges det vekt på at Nedre Glomma-regionen som helhet er viktigere enn Sarpsborg og Fredrikstad alene. De vurderer videre at det er

²¹⁴ Ole Kolsrud, *Rekonstruksjon og reform: Regjeringskontorene 1945-2005* (Oslo: Universitetsforlaget, 2008), Side 359

ønskelig at Sarpsborg og Fredrikstad vokser sammen til ett tettsted, og dette kan Torp-alternativet være med på å få til.

På samme sett argumenteres det mot en bru ved Sarpsborg, fordi dette vil med stor sannsynlighet oppmuntre til boligvekst nord og sør for Sarpsborg. Videre kommer de inn på støyproblematikken for beboerne i Sarpsborg. Dette problemet løses ved at brua ikke bygges der.

Den mest interessante delen av Kommunaldepartementets, i lys av denne oppgavens problemstilling, er der hvor de vurderer det eksisterende veinettet i Sarpsborg. Det konkluderes med at Sarpebrua kan utvides på en nokså enkel måte, og at det eksisterende veinettet gjennom Sarpsborg kan opprustes til å ta unna trafikken. Disse vurderingene går til dels på tvers av de argumentene som blir brukt mot Sandesundalternativet, selv om de sikkert har kalkulert med at trafikkmengden vil gå ned når gjennomgangstrafikken overføres til brua ved Torp, vil en oppgradering av gatenettet bety omfattende inngrep på bebyggelsen, og en vedvarende problematikk rundt støy og forurensning.

To ting taler for at Kommunaldepartementets redegjørelse ikke blir tatt seriøst, i hvert fall ikke når det gjelder trafikkspørsmål. Dette kan man tolke ut ifra reaksjonene, eller rettere sagt, mangelen på reaksjoner, fra politikerne i Fredrikstad og Vegkontoret i Østfold. Dette kommer nok av at de begge anser at Kommunaldepartementets enkle løsning ikke er gjennomførbart da trafikkproblemene i Sarpsborg må løses umiddelbart, og på en langsiktig måte. Lokalkunnskap og teknisk ekspertise veier nok tyngst i dette tilfellet.

Når de veier regionplanleggingen opp mot veibygging kan man tolke det slik at Kommunaldepartementet mener at veiutfordringer kan løses med enkle midler, slik som utvidelser og oppgraderinger, mens regionplanlegging er et felt med stor kompleksitet, som innebærer at man må ta hensyn til en rekke momenter.

Enklere løsninger

I de opprinnelige planene for E6 gjennom Østfold er brukryssingen over Glomma planlagt med fire felt. Dette endres til to felt i 1966, og det viser seg også at E6 i resten av fylket skal bygges ut med to felt som standard, men med fire felt enkelte steder.

Disse nye vurderingene var basert på trafikktellinger, som ifølge datidens manualer tilsa at en fire felts vei ikke var nødvendig før på midten av 80-tallet.

I Oslo innføres det innstramninger i 1974. Den klare meldingen fra Byrådet er at de delene av samleveien langs E6 som enda ikke hadde blitt utbygd skulle nedskaleres til «enkleste standard», og at alt annet arbeid gjøres så kostnadseffektivt som mulig. Her kan man tydelig tolke dette ut ifra et skifte i politikernes vilje til å investere i store veiprojekter. Dette skiftet skjer på begynnelsen av 70-tallet, og fører til at en rekke veiprojekter over hele landet får en annen utforming enn det som var planlagt.²¹⁵

I selve Djupdalsprosjektet fører dette til at en del av motorveien blir utsatt, og at bruer i et ganske stort antall blir sløyfet, men at selve motorveien blir bygget ut til fire felt selv etter at beskjeden har blitt gitt. Djupdalskontoret velger her å ignorere de nye retningslinjene med argument om at det i det er, overordnet sett, er klokt å bygge veien med fire felt.

Ser man på de to prosjektene, så blir begge utført på en enklere måte enn det som var planlagt, men av ulike årsaker. I Østfold er ikke trafikkmengden i nærheten av det som skal til for at man skal bygge ut E6 til fire felt. Da brubygging er det dyreste pr kilometer, så er det naturlig at dette ikke blir en av de strekningene som bygges med fire felt. Likevel er Vegkontoret, under ledelse av Benterud, forutseende nok til å at det bygges med tanke på en senere utvidelse av veien.

I Oslo er trafikkmengden ikke noe motargument, men økonomien strupes, og det blir stadig vanskeligere for politikerne å forsvare store veibevilgninger som kanskje går på bekostning av andre samfunnsnyttige prosjekter. Store kostnader, som det som ble lagt ned i den midlertidige veier slik som Karihaugveien over Furuset, var nok heller ikke noe som begeistret politikerne.

Man skal være forsiktig med å sammenlikne to avgjørelser som blir tatt med sju års mellomrom, men jeg mener likevel at det er belegg for å gjøre dette da det viser ulike årsaker til at veiprojekter blir endret. I Østfold er årsaken av, det som kalles, transportøkonomiske hensyn, mens i Oslo blir begrensningen innført av en mere direkte inngripen i de ressursene prosjektet er planlagt ut ifra.

²¹⁵ Dag Bjørnland, *Vegen og samfunnet* (Oslo: Vegdirektoratet, 1989), Side 264

Sikkerhet for fotgjengere

De to tilfellene som omhandler sikkerhet for skolebarn er nærmest identiske. De omhandler begge at skolebarn skal krysse en sterkt trafikkert vei med bilister som ikke tar hensyn og stopper slik at de kan krysse gaten. Den første løsningen som brukes er å lysregulere overgangsfeltene på en slik måte at det blir tydeligere for trafikantene at det befinner seg et overgangsfelt der.

I Sarpsborgs tilfelle skinner det gjennom at vegmyndighetenes prioriteringer ikke handler om barnas sikkerhet, men om bilistenes rett til å komme frem fortest mulig. Da det viser seg at lysreguleringen ikke fungerer, så er neste naturlige steg å skille de gående fra de kjørende med en bru. Dette er allerede vedtatt i Oslo, men for elevene i Sarpsborg er bruforslaget bare et forslag fra formannen i skoletilsynet i byen.

Det som er mest likt i de to tilfellene er at bilistene ikke på noen måte skal hindres i sin framferd. Det foreligger ingen dokumentasjon på at det foreslås å sette ned farten på strekningen, eller innføre andre fartsregulerende tiltak. Det er fotgjengerne som skal tilpasse seg, ikke motsatt.

Prosjektene omfang

Djupdalsprosjektet inneholder en stor motorveiutbygging samt en oppgradering av en rekke mindre veier i området. Det hele synes å henge sammen, og i mange tilfeller må utbygging ett sted vente på at noe annet skal bli ferdig et annet sted.

I Sarpsborg kan man se på prosjektet som at det handler om to veier. Den ene er den eksisterende E6-traseen gjennom byen, hvor målet er å få trafikkmengden ned på et nivå som er levelig for byens innbyggere. Den andre er å få bygget en motorvei over Glomma. Politikerne i Fredrikstad var nok ikke enige i denne analysen da de mente at veien også skulle betjene lokaltrafikk i Fredrikstadorrådet, men ser man på utsagnene fra Vegkontoret og fra Samferdselskomiteen, så blir det klart at avgjørelsen er basert på dette.

Det er noe uklart i hvilken grad den nye brua skal ta over lokaltrafikken i Sarpsborg. I tidligere diskusjoner blir den fremstilt som løsningen på «alle» trafikale utfordringer i Sarpsborg, men i intervjuet med overingeniør, Arne Njå, regner man med

at lokaltrafikken fortsatt skal gå over den gamle brua. Dette kan nesten sees som et tapt argument for de som ønsket en bruplassering ved Torp, da dette i stor grad indikerer at det ikke er så viktig hvor brua blir plassert, men at den faktisk bygges, og kan overta gjennomgangstrafikken.

Pengebruk og utredninger

I Oslo går myndighetene med på mange runder med planlegging og debatt etter Furuset Vels ønske. Det utarbeides alternative planer for utnyttelsesgraden i Furusetområdet, og det brukes tid på å vurdere et tunellalternativ for motorveien.

I Østfold forsøker motstanderne av Sandesundalternativet å få gjennomført en detaljanalyse av Torpalternativet for at politikerne skal avgjøre saken på likt grunnlag. Vegsjef Benterud avviser dette ved flere anledninger da han anser at de to alternativene er godt nok utredet, og at ytterligere undersøkelser bare vil føre til økte utgifter og forsinkelser.

De to forskjellige måtene å behandle innsigelser og protester fortjener en gjennomgang. I både Sarpsborg og Oslo ligger det et stortingsvedtak til grunn for selve utbyggingen av veien. Det er udiskutabelt at det kommer til å bli bygget en motorvei i området. I Oslo er traseen bestemt, og diskusjonene handler om veiens utforming. Dette er tilsynelatende noe Oslo kommune er villige til å diskutere med innbyggerne.

I Østfold er ikke traseen bestemt, og diskusjonen handler derfor om dette. Selve utformingen har ingen debatt i planleggingsfasen. I hvert fall har jeg ikke klart å finne noen dokumentasjon på dette. Men til sammenlikning virker det merkelig at en velforening i Oslo kan få større gjennomslag enn den største byen i Østfold.

De mange utredningene og alternative planer krever, naturlig nok, at det blir brukt en god del ressurser på dette. Kan årsaken være at myndighetene i Oslo manglet en sterk leder som Benterud?

Den politiske behandlingen

En åpenbar forskjell finnes i det politiske styringssystemet i Oslo og Østfold. I Oslo finnes det ikke noe frittstående fylkesting. I bykommunen er Bystyret og fylkesting det samme. I Østfold er fylkestinget et organ som har representanter med utspring fra de

ulike kommunestyrene.²¹⁶ Det er i så måte satt sammen av en gruppe representanter som representerer sitt eget kommunestyres «mening» i de forskjellige sakene. Disse «meningene» blir vedtatt i de ulike kommunestyrene, og i brusaken kommer representantene med vedtak fra sine respektive kommunestyrrer.

Fylkestingets mandat tilsier ikke at det kan velge hvor brua skal gå, da det er Samferdselsdepartementet som tar den endelige avgjørelser i saker som omhandler riksveier. Det mandatet fylkestinget har er å komme med en innstilling som Samferdselsdepartementet ofte følger. I denne saken klarer ikke fylkestinget å bli enige i det andre forsøket i 1968, og saken må dermed sendes videre uten noen innstilling.

I Oslo har kommunen valgt å gå inn i en «allianse» med Staten ved at de sammen har opprettet Djupdalskontoret. Dette kontoret har et avklart mandat om å planlegge og gjennomføre Djupdalsprosjektet på vegne av stat og kommune. Vi ser innledningsvis at Djupdalskontoret uttaler seg om noen konflikter, men når vi kommer til Furuset, så er det den kommunale regulerings-saken for Furusetområdet som utløser spektaklet, og protestene blir heretter rettet mot kommunen, ikke Djupdalskontoret.

Årsaken til dette synes å være at problemet ligger i at boligene blir plassert for nært veien. Det faktum at veien skal bygges virker ikke å være noe stridstema i seg selv, i hvert fall ikke innledningsvis. Dermed blir det et anliggende for de kommunale reguleringsmyndighetene, og Djupdalskontoret «går klar» av kritikken foreløpig.

Etter at saken dreier over på et krav om tunell, så blir fortsatt saken behandlet av Oslo kommune, selv om det teknisk sett dreier seg om en riksvei. Årsaken til kan være at tunnellsaken blir koblet opp mot reguleringsarbeidet i området. Det er i så fall opp til Oslo kommune om de vil «kjøpe seg» det ekstra arealet som vil befinne seg på toppen av tunnelen.

I Østfold uttaler Vegsjef Benterud at han forbauset over at brusaken blir et anliggende for Stortinget, men at han ser frem til en endelig avgjørelse. Samtidig kommer det frem at slike saker har havnet på Stortinget tidligere, men at det hører til sjeldenhetene.

²¹⁶ Denne ordningen endres ikke før i 1975, da representantene kommer på direkte valg.

I Oslo virker det som at tunellalternativet kom opp i Bystyret på verst tenkelige tidspunkt. Vinden hadde allerede snudd når det gjaldt de store veianleggene, og at det skulle bevilges et stort millionbeløp til en veitunell virket usannsynlig. Det som talte for tunellen, var at det handlet om å begrense støy og forurensning, noe enkelte politikere hadde begynt å arbeide for, men dette veide nok ikke opp for at det i bunn og grunn handlet om å bevilge enda flere penger til et allerede kostbart prosjekt.

Var Torp og tunellen noe reelt alternativ?

Skal man tolke de uttalelsene som kom fra Olav Benterud, så var aldri Torp noe reelt alternativ til Sandesund. Både de veitekniske og de økonomiske vurderingene tilsa at veien burde bygges ved Sandesund. Det eneste som talte for Torp var de regionale hensynene.

Likevel klarer Fredrikstad å endre et klart flertall på fylkestinget i 1963 til et uavgjort resultat i 1968. Årsaken til dette kan komme av flere ting. Det første er at Fredrikstad var en betydelig maktfaktor i fylket på grunn av folketall og økonomi. Dette kunne være med på å presse enkelte kommuner til å stemme for Torp. Vi har også sett at den lange prosessen har ført til at enkelte politikere har vurdert å stemme på Torpalternativet for å få saken ferdig. Dette er også noe som kan tolkes som at de mindre kommunene anså Fredrikstad som den sterkeste part, og at de på grunn av dette ville få gjennomslag til slutt. Det andre er argumentet om at det midtre alternativet hadde mulighet til å «betjene» både Sarpsborg og Fredrikstad på en gang. Den første avstemningen ser ut til være basert fullt og helt på anbefalingene fra Vegkontoret, men innen avstemningen i 1968 hadde flere argumenter blitt lagt frem. Dette var saker som støy- og forurensningsproblematikk, anbefalingene angående boligmonster, indikasjoner om at det er en rimeligere løsning og den, etter manges mening, lemfeldige utredningen av Torpa-alternativet fra Vegkontorets side.

Både på Furuset og i Østfold kan man finne bruk av en slags «for sent å snu»-argumentasjon både implisitt og eksplisitt. De implisitte eksemplene finner man ved å se på hva som foregår rundt de kontroversielle områdene. I Oslo bygges det motorvei både øst og vest for Furuset mens debatten foregår. At dette foregår, og måten det foregår på, gir grunn til å anta at veien kommer til å gå mellom disse eksisterende veistumpene. I tillegg er det ingen steder langs den eksisterende veien noen tegn til at

planene lar seg omgjøre, i hvert fall ikke hvis det blir dyrere. For eksempel blir beboerne på Høybråten anbefalt å plante vegetasjon mot veien, da noen støydempende tiltak ikke er med i planene. Hvis ikke det er rom for å sette opp noen gjerder på Høybråten, så er det vanskelig å se at Djupdalskontoret vil gå med på å bygge en tunell på Furuset etter ønske fra en velforening.

I Østfold er det noe tilsvarende da veien nord for Glomma allerede er under utbygging med retning Sarpsborg. Hvis vi i tillegg tolker den samstemte vurderingen av situasjonen i Sarpsborg, så er det lite som tyder på at brua vil bli flyttet, da konsekvensen ville blitt at enda en bru måtte bygges over Glomma innen få år. De eneste som kan sies å ha vurdert saken ut ifra et upartisk ståsted, og har kommet frem til noe annet, er Kommunaldepartementet, et departement som det kan synes merkelig at i det hele tatt behandler saken, spesielt etter at Samferdselsdepartementet har avvist den.

Noe som talte imot Torpalternativet var at trafikksituasjonen i Sarpsborg hadde blitt verre siden 1963, og når man leser Samferdselskomiteens begrunnelse for hvorfor Sandesund blir valgt, så er det den vanskelige situasjonen i Sarpsborg som tillegges mest vekt.

I Oslo ble tunellalternativet vurdert flere ganger, men det fikk aldri noe reelt medhold hverken fra politikere, byråkrater eller fagfolk. Det ble som oftest møtt med en viss forståelse, men ikke i noe større grad enn at det ble «tatt til etterretning». Avslagene synes å komme med litt vikarierende begrunnelser, men det er det økonomiske som synes å avgjøre gang-på-gang. Fagfolkene mener at det ikke vil fungere, og politikerne virker ikke å ville bevilge penger til et prosjekt som kanskje vil fungere. Dette er kanskje forståelig ut ifra et politisk ståsted, hvor et slikt mislykket millionprosjekt kan føre til at man taper i det neste valget.

4 Konklusjon

Problemstillingen for oppgaven var *Hvilke forskjeller og likheter finnes det i beslutningsprosessene for Djupdals- og Sandesundprosjektet?* Etter å ha gjennomgått de to prosjektene og sammenliknet det som synes å være mest vesentlig, så er det passende å komme med en form for konklusjon.

De to «taperne» Fredrikstad og Furuset Vel er vanskelige sammenlikningsobjekter fordi de har så forskjellig utgangspunkt. Fredrikstad, personifisert gjennom sine politikere, brukte en hel rekke «triks» for å forsøke å påvirke opinionen og stortingspolitikere. De la press på mindre kommuner i området, de forsøkte å innta en slags omsorgsrolle for beboerne i Sarpsborg og de forsøkte til og med å sette to departementer opp mot hverandre i håp om å få til en endring. Men på tross av at det viste seg at de hadde Statsministeren på sin side, så lyktes de ikke med å få et stortingsflertall.

Grunnen til dette var nok ikke at politikere ikke oppfattet de gode argumentene for Torp, men de kunne ikke ignorere de enda bedre argumentene som tilsa at de skulle stemme for Sandesund. Det første var trafikkproblemene i Sarpsborg. Den nye brua var tvingende nødvendig for å kunne løse dette. Det er godt mulig at ei bru ved Torp hadde løst problemene også, men dette var noe stortingspolitikere ikke ville sjansje på. Det andre argumentet var tidsperspektivet. Hvis Sandesundalternativet hadde blitt nedstemt, så hadde det ikke bare vært for entreprenørene å begynne å bygge ved Torp. Torpalternativet hadde krevd en detaljutredning som hadde utsatt prosjektet med flere år. En slik utsettelse virket heller ikke fristende på stortingspolitikere. Spesielt ikke etter all den tiden som allerede hadde gått med på å diskutere. Det siste argumentet var at det allerede hadde blitt lagt ned en anseelig mengde penger i å utrede Sandesundalternativet. Disse pengene hadde vært fullstendig bortkastet hvis Torpalternativet hadde blitt valgt. En påfølgende anklage om pengesløseri fristet nok ikke politikere nevneverdig.

Furuset Vel forsøkte å endre planene på en «ærligere» måte. De var tydeligvis av den oppfatningen at hvis de bare viste til de rasjonelle sidene ved saken, så ville

fagfolkene og politikerne snu. De var tidvis inne på det store problemet angående finansiering, men klarte ikke å innse hvor mye dette hadde å si. Selv om «alle» de som uttalte seg fra offentlig hold i bunn og grunn avslo forslaget på grunn av kostnadsbildet. At kommunen, etter å ha presset på for å få bygget flest mulige boenheter på området ut ifra en kostnadsanalyse, skulle være villige til å bruke enda mere flere penger på området fremstår som naivt. Velforeningen burde nok ha endret taktikk underveis i håp om å finne andre innfallsvinkler. Å basere hele saken på Per Norsengs overtalelsesevner var nok ikke så smart.

5 Kildeliste:

Avisartikler

Akers Avis. «110 grunneiere på Stovner.» 16.04.1964. Side 1 og 4

Akers Avis. «Alternativ III skal bearbeides.» 28.01.1970. Side 7

Akers Avis. «Bedre veisystem i Alna-distriktet.» 15.04.1970. Side 5

Akers Avis. «Befolkningen skal selv avgjøre om veien skal åpnes.» 14.10.1965. Side 3

Akers Avis. «De nye alternative planene må bearbeides.» 06.04.1970. Side 1 og 6

Akers Avis. «Den nye Furuset-byen planlagt med 27 høyhus.» 02.10.1972. Side 6

Akers Avis. «Den store utnyttelsesgraden sjokkerte Furuset-beboerne.» 14.05.1969.
Side 1 og 6

Akers Avis. «Det er ingen skam å snu.» 02.10.1972. Side 4 og 6

Akers Avis. «Det hjelper lite å lage byplaner hvis ikke kommunen følger dem.»
22.01.1969. Side 3 og 6

Akers Avis. «Djupdalveien skal fram.» 21.01.1965. Side 4

Akers Avis. «Djupdalsveien åpnes 6. nov.» 23.10.1968. Side 3 og 5

Akers Avis. «Djupdalsveien vil bringe støy.» 01.07.1970. Side 1 og 7

Akers Avis. «En gangbro er like viktig som asfalt og gule striper.» 06.10.1971. Side 1
og 6

Akers Avis. «Effektivisering av Strømsveien i forbindelse med Motorvn.» 04.09.1968.
Side 4

Akers Avis. «Er Furusetplanen vel gjennomtenkt?» 16.07.1969. Side 1 og 5

Akers Avis. «Finansrådmannen torpederer vellets tunnel-alternativ.» 07.03.1973. Side 1

Akers Avis. «Forbindelsesveien gjennom 200m lang tunnel.» 18.02.1965. Side 1 og 6

Akers Avis. «Furuset kan bli det nye Harlem.» 17.01.1973. Side 1 og 7

Akers Avis. «Furusetbyen.» 27.05.1970. Side 1

Akers Avis. «Furusetplanen debattert i Oslo Arkitektforening.» 17.12.1969. Side 1 og 10

Akers Avis. «Furuset-planen har flere vesentlige svakheter, sier Furuset Vel» 26.05.1972. Side 1 og 4

Akers Avis. «Furuset-planen under debatt.» 22.10.1969. Side 1 og 6

Akers Avis. «Furuset-planen viktigste sak.» 24.02.1971. Side 1 og 9

Akers Avis. «Furuset vel akter å for-følge saken til Bystyret.» 16.04.1973. Side 2

Akers Avis. «Furuset Vel ber om svar på 37 spørsmål.» 15.04.1970. Side 6

Akers Avis. «Furuset Vel foreslo «lokk» over motorveien for å dempe støyen.» 10.06.1970. Side 2

Akers Avis. «Furuset Vel godt fornøyd.» 14.01.1970. Side 1 og 3

Akers Avis. «Furuset Vel har store økonomiske problemer.» 25.02.1972. Side 1 og 4

Akers Avis. «Furuset Vel om reguleringsplanen.» 09.07.1969. Side 1 og 6

Akers Avis. «Generell tendens i hele verden.» 31.01.1973. Side 1 og 7

Akers Avis. «Gir fra seg 530 mål.» 25.02.1965. Side 3

Akers Avis. «Grunnundersøkelse og lavere utnyttelsesgrad.» 18.06.1969. Side 1 og 6

Akers Avis. «Ingen kommunal støtte til Furuset Vels plan-arbeid.» 07.04.1972. Side 1

Akers Avis. «Jordvoll langs motorveien.» 20.08.1975. Side 4

Akers Avis. «Komplisert bru på Alnabru.» 31.03.1967. Side 1

Akers Avis. «Lindeberglia og Furuset borettslag støyskjermes.» 18.07.1975. Side 1

Akers Avis. «Lite gjøres andre steder for å skjerme mot støy.» 08.09.1971. Side 3

Akers Avis. «Hvem skal lide for planleggertabbene?» 02.02.1972. Side 1 og 6

Akers Avis. «Høybråten foretrekker at veien legges utenom, men.» 04.02.1965. Side 1 og 4

Akers Avis. «Høybråten Velforening ikke forespurt i denne sak.» 06.11.1968. Side 3

Akers Avis. «Motorvei foran åpning 15 september.» 21.08.1968. Side 1 og 6

Akers Avis. «Motorveien fra bygrensen til Ulven: 91 mill. kroner.» **dato!!!** Side 5

Akers Avis. «Motorveien nå med 4 kjørefelt – støyskjerm ved Lindeberglia.»
10.11.1971. Side 1

Akers Avis. «Motorveien sluker tomt på Høybråten». 19.11.64. Side 5

Akers Avis. «Nå skal sannheten sies om Furusetplanen.» 15.10.1969. Side 1 og 6

Akers Avis. «Nye alternativ for regulering av Furuset-området framlagt.» 31.12.1969.
Side 1 og 6

Akers Avis. «Reguleringen av Motorveien fra Stubberud til krysset med Store Ringvei
snart ferdig.» 02.02 1964. Side 1

Akers Avis. «Regulering av Strømsvn.» 20.08.1964. Side 4

Akers Avis. «Sommel med veien Strømsveien-Grorud». 09.07.1964. Side 1

Akers Avis. «Soveværelser og balkonger kan ikke brukes p.g.a. trafikkstøy.»
24.05.1972. Side 1

Akers Avis. «Stovner, Høybråten og Furuset-området». 04.06.1964. Side 1 og 4

Akers Avis. «Stovner Vel har lagt ned et stort arbeid.» 28.05.1964. Side 1 og 4

Akers Avis. «Trygg skolevei for barna på Furuset.» 18.11.1970. Side 5

Akers Avis. «Teknisk umulig.» 01.04.1965. Side 1 og 7

Akers Avis. «Tunnelalternativet nok en gang behandlet i Bystyret.» 26.06.1974. Side 4

Akers Avis. «Vellet har gitt kommunen verdi-fulle impulser i dette arbeidet.»
1.04.1972. Side 2

Akers Avis. «Vellet har mye å innvende mot utbyggings-planene.» 05.11.1971. Side 1

Akers Avis. «Vellet ikke bare fornøyd.» 04.02.1970. Side 4

Akers Avis. «Vellet må avvikle sin eksperthjelp.» 28.04.1972. Side 1

Akers Avis. «Vil lokalsamfunnet på Alnabru forsvinne i industri-maskinen?»
10.06.1971. Side 1

Akers Avis. «Århundrets flaskehals på Furuset?» 11.09.1968. Side 1 og 3

Noreng, Vidar H. «Oslo kommune «graver ned» 2 millioner på Furuset» *Akers Avis*,
07.10.1974

Roaldset, Jan. «Djupdalsveien 24. mill. billigere!» *Akers Avis*, 18.07.1975

Sarpsborg Arbeiderblad. «Byregulering-ikke et ensidig SARPSBORG-FORHOLD.»
09.10.1965. Side 9

Sarpsborg Arbeiderblad. «Dagens E6 er helt uegnet for større trafikk-mengder.»
27.05.1967. Side 1

Sarpsborg Arbeiderblad. «E6 klar til Halmstad i sommer.» 21.01.1965. Side 1

Sarpsborg Arbeiderblad. «E6 planlagt i grove trekk til Svinesund.» 24.12.1966. Side 8

Sarpsborg Arbeiderblad. «E-6 traceen over Glomma.» 20.05.1967. Side 1

Sarpsborg Arbeiderblad. «E6-tracéen over Glomma må «SPIKRES FAST» i år.»
03.03.1967. Side 1

Sarpsborg Arbeiderblad. «E18 skal utbygges i takt med E6, sier statsråd Kyllingmark.»
22.07.1967. Side 2

Sarpsborg Arbeiderblad. «En Oslofjordby fra Halden til Porsgrunn.» 09.03.1965. Side 3

Sarpsborg Arbeiderblad. «Fire-sporete veier må prosjekteres i Sarpsborgregionen.»
02.06.1967. Side 3

Sarpsborg Arbeiderblad. «Flertall i Samferdselskomiteen for motorvei over
Sandesund.» 31.05.1969. Side 1

Sarpsborg Arbeiderblad. «Fylkesmannen inn for Torpetraseen for E6.» 29.11.1968. Side
2

Sarpsborg Arbeiderblad. «Ingen grunn til å tvile på at Sandesundlinja velges.»
06.10.1965. Side 1

Sarpsborg Arbeiderblad. «Kommunen får forskudte arbeidene.» 11.10.1965. Side 7

Sarpsborg Arbeiderblad. «Kr. 15,55 millioner til Østfold-veiene i 1966.» 11.10.1965.
Side 3

Sarpsborg Arbeiderblad. «Like gjerne Torp-linjen som E6 over Sandesund.»
18.11.1967. Side 5

Sarpsborg Arbeiderblad. «Motorveien til Solli om tre år.» 03.06.1966. Side 0

Sarpsborg Arbeiderblad. «Nok en gang har Fredrikstad for-purret utbyggingen av E6-
tracéen.» 10.10.1968. Side 1 og 2

Sarpsborg Arbeiderblad. «Ny, norsk veiplan legges fram i 1968?» 20.10.1965. Side 1

Sarpsborg Arbeiderblad. «Parkeringspørsmålet DET ALTOVERVEIENDE.» 09.10.1965. Side 5

Sarpsborg Arbeiderblad. «På tide å ta et lokalt initiativ, danne aksjonskomite/bruselskap.» 05.03.1965. Side 1

Sarpsborg Arbeiderblad. «Postkassen.» 13.03.1965. Side 5

Sarpsborg Arbeiderblad. «Regionplanrådet VIL ta initiativ i saken.» 06.03.1965. Side 1

Sarpsborg Arbeiderblad. «Regjeringen foreslår Sandesundlinja valgt.» 18.04.1969. Side 3

Sarpsborg Arbeiderblad. «Riksvei 6-traceen blir snart fastlagt.» 18.02.1965. Side 4

Sarpsborg Arbeiderblad. «Riktig med pressgruppe for E6 over Sandesund.» 15.09.1967. Side 1 og 2

Sarpsborg Arbeiderblad. «Samferdselsdepartementet foreslår Sandesundlinjen.» 26.03.1969. Side 2

Sarpsborg Arbeiderblad. «Sammenbrudd i trafikken over Sarpsbrua hvis ikke Sandesundbrua er ferdig i 1970.» 19.03.1965. Side 1

Sarpsborg Arbeiderblad. «Sammensmelting Fredrikstad-Sarpsborg dersom Europaveien kommer ved Torp.» 25.03.1965. Side 1

Sarpsborg Arbeiderblad. «Statsministeren helt inn for Torp-linjen.» 23.04.1969. Side 1

Sarpsborg Arbeiderblad. «Trafikklys på Hafslund.» 17.08.1966. Side 3

Sarpsborg Arbeiderblad. «Tune kommune betakker seg.» 14.09.1968. Side 0

Sarpsborg Arbeiderblad. «Sandesundlinjen er godtatt.» 15.12.1965. Side 1

Sarpsborg Arbeiderblad. «Veibru må komme på Hafslund.» 14.01.1967. Side 2

Sarpsborg Arbeiderblad. «Veimyndighetene satser på Sandesundtraseen?» 18.11.1965. Side 1

Sarpsborg Arbeiderblad. «Viktig å stå solidarisk.» 18.11.1965. Side 1

Sarpsborg Arbeiderblad. «Vi må få en VEIPLAN for fylket, sa Ivar Bakken.» 19.11.1965. Side 14

Brev

Benterud, Olav. Olav Benterud til Fylkesmannen i Østfold, Moss, 25.06.1968.

Benterud, Olav. Olav Benterud til Transportbrukernes Fylkesutvalg i Østfold, Moss, 03.05.1968.

Fredrikstad kommune. Fredrikstad kommune til Det. Kgl. Kommunal og Arbeidsdepartement, Fredrikstad, 09.10.1968.

Samferdselsdepartementet til Fylkesmannen i Østfold, Oslo, 19.02.1969.

Transportbrukernes fylkesutvalg i Østfold. Transportbrukernes fylkesutvalg i Østfold til Fylkesmannen i Østfold, Fredrikstad, 26.03.1968.

Bøker

Bjørnland, Dag *Vegen og samfunnet*. Oslo: Vegdirektoratet, 1989

Knutsen, Sverre og Knut Boge. *Norsk vegpolitikk etter 1960*. Oslo: Cappelen Akademisk Forlag, 2005

Kolsrud, Ole. *Rekonstruksjon og reform*. Oslo: Universitetsforlaget, 2008

Lie, Ragnar. *Fra kongeveg til bomveg*. Moss: Statens Vegvesen, 2001

Schmedling, Tor *Vegen frem til E6 og E18 i Østfold*. Oslo: Statens Vegvesen, 2008

Nou

Vegplanutvalget, «Norsk Vegplan II» i NOU 1977: 40 B. Oslo: Universitetsforlaget, 1977

Planer

Oslo Byplankontor. *Disposisjonsplan for Furusetområdet*. Oslo: Oslo Byplankontor, 1972

