

Øyvind Thomassen

Bridge over Troubled Water:
Oslofjordforbindelsen -
miljø eller mobilitet

STS-arbeidsnotat 1/97

ISSN 0802-3573-137

arbeidsnotat
working paper

BRIDGE OVER TROUBLED WATER

Oslofjordforbindelsen - miljø eller mobilitet?

14.april 1997 vart det første spadestikket tatt i bygginga av den nye Oslofjordforbindelsen.¹ Planane om eit vegsamband over Oslofjorden vart først lansert tidleg i 1960-åra. Vegferdselen mellom aust- og vestsida av Oslofjorden skulle gjerast lettare ved hjelp av ei bru - ei "Oslofjordens Golden Gate", som brua seinare har vorte kalla. Tanken om ny bru var dels eit svar på den aukande massebilismen og dels den sterke fysiske planleggingsoptimismen i byrjinga i 1960-åra. I dette tiåret reiste ingen spørsmål ved natur- og miljøkonsekvensane brua kunne få.

Tidleg i 1970-åra var ikkje vala av fjordkryssingsalternativ og teknologi like enkle lenger. Alternative trasear vart utgreidde og tunnel kom til som ei teknologisk løysing, som først vart økonomisk konkurransedyktig og som etter kvart også konkurrerte med omsyn til miljø.

Kring 1970 var det ein vaksande interesse for miljøvern både internasjonalt og i Noreg. Statlege institusjonar som stod for utbygging av vegar, vassdrag, bustadområde osv. vart stadig oftare stilt overfor ein vaksande miljøaktivisme, som stilte spørsmål både ved følgjane for natur og miljø av den økonomiske veksten og den teknologiske utviklinga. Dei nasjonale miljøvernorganisasjonane opplevde eit sterkt oppsving i tilslutning. Det vart også organisert lokale organisasjonar og aksjonar som argumenterte mot dei direkte følgjene t.d. vegbygging fekk for deira nærområde eller økonomiske interesser - såkalla "Not In My Backyard Movements", eller NIMBYs.² Desse brukte ofte natur- og miljøargument mot at utbygging skulle skje der dei budde. Sjeldan kritiserte dei følgjene av den økonomiske veksten og teknologiske utviklinga, og følgjene for natur og miljø i ein

¹ NRK-Dagsrevyen 14.april 1997.

² Paul Trulove, *Decision making in Transport Planning*, London; Longman Scientific & Technical 1992, s.137.

vidare samanheng.

Frå kring 1970 og fram til vedtaket i Stortinget om å bygge tunnel under Oslofjorden i 1996 var ordsiftet om bru eller tunnel i periodar intens, medan det i andre periodar låg på is. Aktiviteten i ordsiftet var i utgangspunktet bestemt av i kor stor grad aktive pådrivarar for eit tverrsamband greidde å overtyde Vegdirektoratet om at det var eit behov for brua, bygd på utarbeiding av trafikkprognosar og kalkylar av dei samfunnsøkonomiske innsparingane eit tverrsamband førte til.

Den aukande miljøinteressa og -aktivismen, i samband med større vegbyggingsprosjekt frå byrjinga av 1970-talet, har ført til at det har vorte bygd opp eit omfattande formelt og institusjonelt apparat for å ivareta miljøomsyn innanfor den statlege vegsektoren. Eit sentralt poeng i artikkelen tar utgangspunkt i ein observasjon av at miljøspørsmåla- i samferdslesektoren i utgangspunktet er dei statlege vegstyresmaktene sitt eige ansvar å forvalte. Artikkelen problematiserer mellom anna korleis vegstyresmaktene handterer dette ansvaret, og korleis dei møter og eventuelt innarbeidar eksterne aktørar sine motstridande interesser i det departements- og direktoratinterne planarbeidet.³

Diskursen, kontroversen og aktørane

I 1961-62 vart spørsmålet om eit brusamband over Oslofjorden første gong lansert av Regionplankomiteén for Osloområdet. Heile utbyggingsprosjektet omfatta tilførsleveggar frå E6 i Østfold til Drøbak på austsida av fjorden, frå E18 i Vestfold til Hurumlandet sør for tettstaden Sætre og bru over Oslofjorden til Drøbak i Frogn kommune. I 1967 vart det skipa eit interkommunalt aksjeselskap, A/S Fjordbroene, med dei tilliggande kommunane og lokale bedrifter som deltakarar. Selskapet skulle stå for prosjektering av bru og tanken var at selskapet skulle stå for drifta av brua når den stod ferdig. I 1960-åra var tverrsambandet først og fremst plassert innanfor ein distrikts- og regionpolitisk diskurs.

Ved inngangen til 1970-åra vart dei kontroversielle sidene ved Oslofjordforbindelsen flytta til den miljøpolitiske diskursen som tok form. Johan Hedrén hevdar i ein analyse av den svenske miljødiskursen sidan 1960-talet at det var fire normative verdivar som var formande for miljøoppfatningar. For det første korleis menneska bør handle for å oppnå trivsel og velferd. For det andre korleis menneska bør handle for å oppretthalde rikelege livsvilkår og gode økonomiske produksjonsvilkår på lang sikt. For det tredje kva som er etisk legitimt med omsyn til fordeling av risiki og ressursar og retten til å utsette andre menneske for ulempar. For det fjerde korleis menneska som ein del av det levande bør forhalde seg til andre artar. Dei to første verdivala er av økonomisk og estetisk karakter, medan dei to siste først og fremst er av etisk karakter.⁴

³ Artikkelen må lesast med det i bakhovudet at den inngår i eit vidare anvendt prosjekt som skal studere miljøkontroversar og verkemiddelbruken i høve til miljøspørsmål i norsk bil- og vegsektor.

⁴ Johan Hedrén, "Miljøpolitikens natur", *Lindköpings Studies in Arts and Science* 110, Lindköping 1994, s.50-51.

Hedréns studie syner at det rår ei prioritering mellom politiske tekstar i miljødiskursen som set omsynet til økonomi først, deretter estetikk og til sist omsynet til etiske spørsmål.⁵ Vi vil sjå om denne måten å ordne standpunkta i miljøkontroversen om Oslofjordforbindelsen synest å vere fruktbar.

Studiar av konkrete kontroversar kan først tilbake til ulike politiske, økonomiske og etiske verdioppfatningar. Det kan for det første vere kontroversar knytt til sosiale, moralske eller religiøse oppfatningar. For det andre kan det vere kontroversar knytt til ulike oppfatningar om tilhøvet mellom miljøverdiar og politiske og økonomiske prioriteringar og aktørar si bekymring for risiki, og det kan vere konflikhtar som speglar spenninga mellom individuelle forventningar og allmenne samfunns mål.⁶ I denne artikkelen vil vi sjå på korleis ulike aktørar tilla oppfatningar om miljørisiki eller teknisk-økonomiske risiki avgjerande vekt i høve til om det burde byggast bru eller tunnel over/under Oslofjorden, eller om det ikkje burde byggast eit tverrsamband over fjorden i det heile.

Miljøkontroversar kan på den eine sida oppfattast som politisk utfordring. Nokre miljøkontroversar kan kome til uttrykk som eit konkret opplevd ubehag, som t.d. protest mot bygginga av ein veg i nabolaget el.l., medan andre, som t.d. bekymringa for luftforureining, refererer seg til ei meir allmen framtidsfrykt. For det andre kan miljøkontroversar oppfattast som "moralske korstog". Dette kan t.d. sporast i den aukande interessa for etiske spørsmål, både innafor vitskapen og i samfunnet elles.⁷

Miljødiskursen om kring Oslofjordforbindelsen hadde mange aktørar - svært mange aktørar - om vi kartlegger alle som uttrykte interesser for eller mot fjordsambandet. Som ei ordnande inndeling kan det vere relevant å kategorisere aktørane etter tre ulike dimensjonar. For det første etter nivå i forvaltninga: departements- og direktoratsinteresser, fylkeskommunale interesser og kommunale interesser. For det andre etter geografiske kriterie: ulike interesser mellom kommunar og fylkeskommunar i Oslofjordområdet. For det tredje etter type organisasjonar/institusjonar: frivillige eller offentlege. Det er ikkje eit mål for denne artikkelen å dokumentere at det er samanfali i interesser innanfor desse kategoriane. Det vil til dømes ikkje vere mogeleg å finne systematiske interessefelleskap innanfor meir enn ein av kategoriane som er nemnde.

I denne artikkelen er fokuset lagt på kontroversen kring bru eller tunnel på 1970-talet, og motstanden mot tverrsamband i det heile frå byrjinga av 1990-talet. Miljøkontroversen var likevel ikkje avgrensa berre til å gjelde sjølve bruprojektet. Tilførslevegane til brua, seinare tunnelen, på båe sider av fjorden var også innvevd i kontroversen og trekkast inn i drøftinga der dette er naudsynt for få eit breiare

⁵ Sst.

⁶ Dorothy Nelkin (red.), *Controversy. Politics of Technical Decisions*, Newbury Park, London, New Dehli; SAGE 1992.

⁷ Dorothy Nelkin, "Science Controversies. The Dynamics of Public Disputes in the United States", Jasanoff, Sheila m.fl. (red.), *Handbook of Science and Technology Studies*, Thousands Oaks, London, New Dehli; SAGE 1995.

innsyn i miljøtemaa som til ulike tider var relevante i den samla miljøkontroversen.

Frå starten har det vore kontinuerlege drøftingar kring trafikkgrunnlaget for eit tverrsamband over Oslofjorden ved Drøbak. Ei rad rapportar har vore laga som har greidd ut spørsmålet. Desse rapportane drøftast ikkje i denne artikkelen. Det er all grunn til å tru at prognosane om trafikkgrunnlaget for ny bru eller tunnel har hatt innverknad på argumentasjonen mot tverrsamband, særskilt når det gjeld støv- og avgassforureining.

Lokal miljømotsand mot ny bru

I perioden sidan framlegget om eit nytt tverrsamband over Oslofjorden kom opp første gongen i 1960, har prosjektet vore knytt til to ulike diskursar. I åra frå 1963 til omlag 1970 var det ein kontrovers mellom den regionale planleggingskomitéen for Oslo-området og vegstyresmaktene om behovet for ei ny bru, både i nasjonal, regional og lokal samanheng. I åra etter 1970 har den overordna kontroversen kring brua vore knytt til miljøproblematikken. Utan at det er tema her er det eit nært slektsskap mellom desse to diskursane, både når det gjeld aktørar og overordna tema.

I november 1969 drøfta Fylkestinget i Akershus Drøbakbrua for første gong. Dette var også første gongen det vart uttrykk innvendingar mot miljøkonsekvensane brua ville få. Det var ordførar Helge Askautrud i Frogn kommune⁸:

*Frogn kommune frykter ikke så lite den dagen da Drøbakbrua er et faktum. Vi vet at brua må komme, men maser ikke på den. At prosjektet tar tid gir oss bare bedre mulighet til å vurdere et alternativ som innebærer at brua blir reist lenger nord enn planlagt. ... Brua vil utvilsomt føre med seg en rekke ulemper også, og det er Frogn-innbyggerne nå klar over. Man vet også at brua vil og må komme - men priser den tid det tar før den kommer.*⁹

Den tvilen som sitatet uttrykker kan sjåast som eit resultat av miljøkritikken som hadde vorte reist mot ny Drøbakbru i Akershus Amtstidende hausten 1969. Fordi Frogn kommune få år tidlegare hadde gått inn for ny bru markerer dette sitatet ei forsiktig kursendring, prega av dilemmaet mellom det å akseptere ei uheldig utvikling og det å prøve å aktivt motarbeide dei opplevde ulempene. Truleg vart dilemmaet opplevd som å ta eit standpunkt for eller mot bru. Skiftet i standpunkt er også dramatisk fordi det endra kommunen si oppleving av kva brua ville bety for kommunen: frå trafikkgenererande trafikkmaskin, som skapte handelsinntekter for kommunen til eit vegkompleks som skapte miljøproblem for innbyggjarane i kommunen. Kompromisset som kunne løyse kommunepolitikarane sitt dilemma, utan å gå mot bru, var å flytte brua og dermed tracéen for motorvegen mellom brua og E6.

⁸ Drøbak er kommunesenteret i Frogn kommune.

⁹ Terje Røllheim, *Utfordringen. Drøbak i perspektiv*, Oslo; Pax Forlag 1970, s.77-78.

Miljøkritikken kjem for fullt - Bilen må ikke ødelegge Drøbak

I slutten av 1960-åra vart miljøvernspørsmåla sett på sakskartet i norsk samfunnsordskifte og perioden 1970-75 har vorte karakterisert som naturvernet si "storhetstid" i Noreg. Interessa for miljø- og naturvern kom til uttrykk i eit vell av artiklar i aviser og tidsskrift. Natur- og miljøorganisasjonane voks raskt og miljøaktivistane utvikla nye politiske aksjonsformer, som t.d. ikkje-valdeleg sivil ulydnad. Sivil ulydnadsaksjonen for å verne vassdraget Mardøla sommaren 1970 står som ein merkestein. 1970 var det nasjonale naturvernåret og dette året vedtok Stortinget ei ny Naturvernlov som framheldt at naturvernet ikkje skulle oppfattast som ei underordna sektorinteresse, men som ei brei overordna samfunnsinteresse.¹⁰ Dette skiftet i synet på naturvern må sjåast som ei viktig årsak til skipinga av Miljøverndepartementet i 1972.

I 1969-70 kom også miljøkritikken mot det planlagde Oslofjordforbindelsen opp for fullt. I desember 1970 skreiv reguleringsarkitekten i Frogn kommune, Terje Røllheim ein kronikk i Arbeiderbladet:

Det er neppe en drøy påstand å si at mange mennesker i amerikanske byer nærmest lever i et kontsant mareritt, og dette gjør de delvis p.g.a. forurensninger og støy fra massebilismen. Denne eller tilsvarende utvikling kan vi unngå i Norge, men da må vi også være villige til å lede utviklinga i en annen retning enn det bl.a. Norsk Vegplans prognoser leder fram til. Prognoser er ingen naturlov -¹¹

Kronikken til Røllheim var eit innlegg i eit miljøordskifte om Drøbakbrua som hadde pågått i over eitt år i lokalpressa i Austfold og Akershus. Sitatet er representativt for mykje av innhaldet i dette ordskiftet: fokus på lokale miljøulemper av ei ny drøbakbru og på ein voksande kritikk av statleg planlegging og vegpolitikk.

Ordskiftet starta hausten 1969 i Akershus Amtstidende. For første gong vart dei opplevde miljøproblema knytt til ei ny drøbakbru tematisert. Dei fremste debattantane var zoologen Lauritz Sømme, forskaren Johs. Oraug, sosialøkonomen Arnljot Strømme Svendsen, Terje Røllheim og ein person som brukte namneforkortinga O.J.K.¹²

Sentrale tema i ordskiftet var problema knytt til støy og blyforureining og forringinga av sosiale og fysiske miljøkvalitetar. Dette var nye tema på sakskartet i norsk miljøkritikk i siste halvdelen av 1960-åra. Inspirasjonen til den generelle

¹⁰ Bredo Berntsen, *Grønne linjer*, Oslo; Grøndahl Dreyer og Norges Naturvernforbund 1994, s.148 og 157.

¹¹ Terje Røllheim, "Drøbakbrua i perspektiv", *Arbeiderbladet*, 10.desember 1970.

¹² Strømme Svendsen deltok ikkje direkte i ordskiftet i Akershus Amtstidende. I ordskiftet i avisa vart det referert til hans innlegg i Statsøkonomisk Forening 24.november 1969. Dette innlegget bygde truleg på eit innlegg han hadde i Den Norske Ingeniør-forening si Oslo-avdeling 21.februar 1968 og som vart publisert av A/S Fjordbroene: Bro- og veibygging i Norge - finansiert ved lånemidler og betalt med bompenger - vurdert samfunnsøkonomisk".

kritikken kom både frå USA og Europa. Det empiriske grunnlaget for kritikken fekk særskilt påskuv frå svensk miljøkritikk.¹³

O.J.K. og Strømme Svendsen var dei to som argumenterte for ny bru. Hå O.J.K. kom den generelle positive haldninga til bilen og bilismen eksplisitt til uttrykk som argument for ny bru. Hå Strømme Svendsen var dette meir implisitt i argumentasjonen. O.J.K. inntok eit hovudsakleg populistisk standpunkt knytt til den individuelle fridomen som var knytt til privat bilbruk:

*Jeg kan heller ikke se noe galt i å bygge veier og broer som medvirker til at det blir flere biler. De av våre medborgere som ønsker å ha bil- og jeg er overbevist om at det er de fleste - må få lov til det ... Nei, kan det være tvil om at bilen og dermed veiene gir den enkelte av oss større frihet og mulighet til å oppleve det vakre landet vårt. Dette vidunderlige kommunikasjonsmiddelet gir oss tilgang til den frie natur og til sportmuligheter.*¹⁴

Strømme Svendsen bygde sine argument kring ei forståing av kva for samfunnsøkonomisk nytte brua ville få. Han var sosialøkonom og retorikken hans var underbygd av ei "vitskapleg" tilnærming til behovet for ei ny bru. For han ville brua vere føretaksøkonomisk storforretning og samfunnsøkonomisk suksess. Dei 222 millionar kronene det ville koste å bygge brua fram til 1975 ville bli inntent gjennom ein bompengpris på 10 kroner i åra 1975-82. Strømme Svendsen kommenterte ikkje i det heile miljøkritikken. I staden la han vekt på dei positive sidene han såg i form av lågare tids- og transportkostnader, det positive for busettingsmønsteret kring Oslofjorden og at nye veger genererte nye bustader og ny industri.¹⁵ Ingen av dei to relaterte argumentasjonen sin til den aktuelle miljøkritikken.

Av motstandarane av brua var det fire ulike kategoriar av miljøargument som vart brukt. Den første var dei estetiske argumenta. Røllheim kalla desse fysiske og sosiale argument, som t.d. at bru hovudet etter planen ville kome midt i badeparken. I følgje han var dette det desidert finaste og beste friarealet i Drøbak. Sømme syntet.d. til at brua ville endre utsjånaden til landskapet. Han la ikkje stor vekt på dette argumentet men syntetil at Regjeringa i langtidsprogrammet for 1970-73 hadde framheva å sikre og verne friluftsområde, særskilt strandområde nær område med mykje folk.

Den andre hovudkategorien av argument var kritikken mot støyplagene auka trafikk ville føre til. Desse argumenta var i stor grad prega av forsøk på "vitskapleg" underbygging. Røllheim refererte til eit nordisk støyutval som hadde innstilt på at alle hadde krav på tryggleik mot invalidisering av høyreorgana, uforstyrtra nattesømn og krav på å kunne føre ein naturleg samtale. Han syntetogså

¹³ Sjå t.d. Per Lindeberg, "Blylarmet. Konflikten mellan näringsliv och miljöopinion i närbild", Stockholm; Bokförlaget Prisma 1983.

¹⁴ Terje Røllheim, *Utfordringen. Drøbak i perspektiv*, Oslo; Pax Forlag 1970, s.91.

¹⁵ Arnljot Strømme Svendsen, "Drøbakbroen - et industrielt, samfunnsøkonomisk og regionalpolitisk storprosjekt", *Statsøkonomisk tidsskrift* nr.1-1970.

til ein studie utført ved Norsk Institutt for By- og Regionforskning som:

*med klare tall viser hvor uheldig (direkte farlig) det er å bo langs med en hovedveg med stor trafikkmengde. Objektivt sett blir svaret derfor ... at det blir ubeboelig innen støysonen.*¹⁶

Røllheim prøvde å mobilisere annan ekspertkunnskap til fordel for eigen argumentasjon, samstundes som han såleis også prøvde å skape ei forståing av sine egne argument som logiske slutningar av denne kunnskapen, og dermed ein del av den. Dette er eit døme på korleis eit i utgangspunktet etisk dilemma vart gjort til gjenstand for vitskapleggjering gjennom måling av støynivå.

Johs. Oraug syntte til ei undersøking av gjort av Norsk Gallup som hadde kome fram til at 25 prosent av alle nordmenn var plaga av støy, hovudsakleg frå vegtrafikken. Desse argumenta må sjåast i samanheng med ein nasjonal diskurs om tolegrenser for støy, knytt til avstandar mellom hus og veg, akseptable desibelnivå, støyvern osv.¹⁷ Karakteristisk for ordskiftet om støy var koplinga mellom referansar mellom vitskaplege granskingar og karakteristiskar av kva følgjer støyen hadde for menneska:

*Jeg er redd den [støyen] fører til en forflatning av sanseinntrykkene, eller m.a.o. en hjernevasking. Mennesket er i ferd med å miste de evner som gjør det i stand til å oppleve. Vi mister våre følelser. Snart vil vi ikke savne fuglesang eller sus i trærne. Roboter har ikke denne evnen.*¹⁸

Medan bilen for Oraug og motstandarane av drøbakbrua retorisk var eit trugsmål mot naturopplevingar, var bilen i retorikken til tilhengarane eit hjelpemiddel nettopp til å kome seg ut av byen og oppleve naturen. Det kan såleis hevdast at Strømme Svendsen ikkje berre var talsperson for statlege/nasjonale interesser, men også for ei "urban" miljøinteresse. Denne interessa kom mellom anna fram i ein artikkel i Nordstrands Blad i september 1970:

*Et avgjørende ledd i bymønsteret vil være at det gir befolkningen den mest mulige kontakt med naturområdene. Meget få europeiske metropoler har som 'Oslofjordbyen' anledning til å by hele befolkningen nær kontakt med fjorden, og skog- og fjellområder. De tiltak som tar sikte på å konsentrere befolkningstilveksten i ekspansjonsområder og å hindre en uhemmet vekst i områdene nærmest Oslo, vil passe som hånd i hanske til en naturvernpolitikk som beskytter landskapet. Det er da en forutsetning at veier og kollektiv transport sikrer hurtig adgang til naturområdene fra byene.*¹⁹

Strømme Svendsen kan ikkje seiast å ha vore ein "original" representant for denne urbane miljøinteressen. Det er grunn til å tru at den hadde mange tilhengarar.

¹⁶ Rolf H. Jensen, "RANDBEBYGGELSE", NIBR-rapport nr.13, Oslo 1968.

¹⁷ Terje Røllheim, *Utfordringen. Drøbak i perspektiv*, Oslo; Pax Forlag 1970, s.77-111.

¹⁸ Terje Røllheim, *Utfordringen. Drøbak i perspektiv*, Oslo; Pax Forlag 1970, s.74-75.

¹⁹ "Bymønsteret i Oslofjord-området - Drøbakbroens betydning", *Nordstrands Blad* 25.september 1970.

Denne typen argument har vorte brukt for å bygge bru heilt fram til i dag. Ikkje minst mellom nye bilbrukarar i dei større byområda og mellom bruvenlege arkitektar. Såleis kan det vere grunn til å hevde at bilen var med å konstruere ei ny sosial miljøinteresse, samstundes som den gav løysinga til korleis miljøbehovet skulle tilfredsstillast.

Både for Røllheim, Sømme og Oraug var miljøproblema innvevd i ein motsetnad mellom nasjonale og lokale interesser. Røllheim meinte at dette hadde årsak i at vegbygging var ei nasjonal sak, medan miljøulempene som følgde med var det lokalsamfunna som måtte leve med. Sømme hevda t.d. at Drøbak ville bli ei søppelkasse for ein motorveg som byen ikkje ville ha nokon fordelar av. På same viset som tilhengarane av ny drøbakbru kan seiast å representere urbane miljøinteresser kan det også hevdast at Røllheim, Sømme og Oraug ikkje berre var talspersonar for lokale miljøinteresser, men også for rurale miljøinteresser.

Eit karakteristisk trekk ved miljøkontroversen om Oslofjordforbindelsen kring 1970 var at den hadde mange aktørar, som ikkje representerte andre enn seg sjølve. Dei hadde til felles at dei i ein eller annan forstand var "ekspertar", utan at dei representerte offentlege insttusjonar eller frivillige organisasjonar. Som vi skal sjå er dette ein vesentleg skilnad frå miljøkontroversen om Oslofjordforbindelsen i 1980- og 90-åra, da aktørar med makt til å definere diskursen uttrykte seg som representantar for ein offentlig institusjon eller for frivillige organisasjonar. For dei siste synest det å ha vore viktig å mobilisere eller representere flest moglege "medlemar". Dette gjeld særskilt dei som har ytra seg mot det alternativet til tverrsamband som vegstyresmaktene har gått inn for.

Terje Røllheim var den første som oppmoda til lokal mobilisering mot motorveg- og bruplanane i ordskiftet i Akershus Amtstidende hausten før. Han hadde oppmoda om:

*... innbyggerne i kommunen danner en spesiell pressgruppe der både interesserte politikere, organisasjoner og enkeltindivider kan ta del, og ved hjelp av denne pressgruppa forsøke på å påvirke vegmyndighetene.*²⁰

9.februar 1970 skipa Skjønnhetsrådet i Frogn kommune til eit allmøte for innbyggjarane i kommunen for å drøfte framtida til Drøbak. Møtet fekk støtte av Bygningsrådet, Kulturutvalet og Generalplanutvalet. 200 personar deltok i møtet. Spørsmåla knytt til konsekvensane av ei ny Drøbakbru var hovudtemaet under møtet.

Dagen etter hadde Dagbladet eit større oppslag om møtet med tittelen: *Bilen må ikke ødelegge Drøbak - byens borgere krever at den gamle byidyllen blir bevart.*²¹ Drøbakbuarane sitt ønske om å bevare idyllen vart stilt opp mot ønskje om å skape eit meir effektivt samfunn:

Kan vi lage et effektivt senter av Drøbak? ja - vi kan det, ved å ta en

²⁰ Terje Røllheim, *Utfordringen. Drøbak i perspektiv*, Oslo; Pax Forlag 1970, s.66.

²¹ *Dagbladet*, 10.februar 1970.

*bulldozer å rasere det hele og bygge det opp igjen. Men ønsker vi egentlig det?*²²

Møtet spegla haldningar og synspunkt som kunne ha vorte fremja nesten kor som helst i landet kring 1970. Motstanden som byrja å vokse mellom innbyggjarane i Frogn mot Drøbakbrua, var eit uttrykk for dei same verdikonfliktane som byrja å bli skarpstilte mange stader i landet: utkant mot sentrum, idyll og miljø mot effektivitet, demokrati mot ekspertstyre osb.

Drøbak i perspektiv

I april 1970 gav reguleringsarkitekten Terje Røllheim ut boka: *Utfordringen. Drøbak i perspektiv*.²³ Røllheim var arkitekt ved reguleringskontoret i Frogn kommune i Drøbak. Andre delen av boka var dels utskrifter og dels kommentarer til ordskiftet i Akershus Amtstidende hausten 1969. Denne har vi sett på. Dei nye perspektiva i miljøkritikken av Drøbakbrua denne våren la han fram i første delen, i form av kraftig kritikk av den statlege plan- og vegpolitikken og regionplanlegginga.

Før vi ser på den kritikken av den statlege plan- og vegpolitikken bør det nemnast at boka både bør sjåast som ein respons på det voksende internasjonale miljøordskiftet, og som eit innlegg i den massive kritikken mot Norsk Vegplan I (NVPI) som kom i 1969. Kritikken mot NVPI etterlyste vern av fysisk og sosialt miljø, betre utbygging av det lokale demokratiet. I følgje Dag Bjørnland kom desse verdiane for ei tid i forgrunnen, til fordel for omsynet til teknisk-økonomisk rasjonalitet.²⁴

Bjørnland synest å ha rett i at den nye miljøopposisjonen i norske vegbyggingssaker kring 1970 stilte teknisk-økonomisk rasjonalitet opp som ein motsetnad andsynes miljøomsynet. Det kan likevel hevdast at han overvurderer miljøaktivistane si gjennomslagskraft i høve til dei statlege vegetatane. Truleg er det meir riktig å hevde at miljøomsyna for ei tid også vart tatt omsyn til, saman med omsyna til teknisk-økonomisk rasjonalitet.²⁵

Første delen av boka til Røllheim var ein massiv kritikk av planleggingingsinitiativa som var tatt i Oslo-området dei siste åra, med konsekvensar for Drøbakområdet. Boka representerer ein kritikk av følgjene av statleg initiert fysisk planlegging, nedfelt i Bygningslova av 1965, der skytset i kritikken gjekk på fråveret av miljøomsyn og lokal deltaking i planlegginga. Såleis er Røllheim si bok representativ for mykje av både tematiseringa av miljøkritikken og kritikken av statleg sektorplanlegging og regional fysisk-økonomisk planlegging

²² Avskrift etter lydbandopptak gjort av NRK; Terje Røllheim, *Utfordringen. Drøbak i perspektiv*, Oslo; Pax Forlag 1970, s.18.

²³ Terje Røllheim, *Utfordringen. Drøbak i perspektiv*, Oslo; Pax Forlag 1970.

²⁴ Dag Bjørnland, *Vegen og samfunnet*, Oslo; Vegdirektoratet 1989, s.246.

²⁵ NB! Denne studien er ikkje god til å dokumentere denne påstanden, fordi Vegdirektoratet og Samferdsledepartementet i første halvdel av 1970-åra ikkje greidde ut nokon eigen argumentasjon for ny bru over Drøbaksundet.

i perioden. Skytset vart retta både mot regionperspektivet, med vektlegging av næringsutbygging, hos Regionplankomiteén og A/S Fjordbroene, og mot den statlege vegsektorplanlegginga som representerte økonomisk-effektive løysingar på trafikkproblema.

Røllheim var ikkje interessert i å bygge alliansar med vegekspertane i kampen mot bygginga av Drøbakbrua. Han kritiserte både vegekspertar som var for og mot brua. Regionplankomiteén for Oslo-området og Stig Nordquist vart kritiserte for å fremje ein sterk vekst som verken var ønskt i Frogn eller på Hurumlandet. Konsulentfirmaet Andersson & Skjånes A/S, som hadde gått mot ei Drøbakbru vart også kritisert. Deira motvilje hevda Røllheim var grunngeve med at dei hadde oppdrag i arbeidet med generalplanen for Oslo. Ei Drøbakbru ville svekke ei utvikling av sentralregionen i tråd med prognosane og forrykke framlegget til busettingsmønster. Ironisk nok hadde det arkitektbaserte konsulentfirmaet Andersson & Skjånes A/S vore den drivande aktøren i å utfordre ingeniørkompetansen i Vegdirektoratet i fleire genralplanarbeid i norske kommunar frå firmaet vart skipa i 1962.²⁶

For Røllheim var heller ikkje denne teknisk-økonomiske argumentasjonen haldbar mot bruprosjektet. Andre argument måtte brukast mot brua:

*Men enhver som skal ta stilling til planene må ha klart for seg at enhver bevisførsel som utelukkende baserer seg på teknisk/økonomiske argumenter ikke er tilstrekkelig som grunnlag når en skal vurdere et utbyggingsprosjekts sosiale bruksverdi.*²⁷

For arkitekten Røllheim var det verdisynet som vegekspertane som gruppe stod for som vart avvist. Pragmatiske tilnærmingar til vegekspertar i einskildsak var for han uaktuelt. Vegekspertane som gruppe vart opplevd som representantar for eit økonomisk-effektivt verdisyn på veg- og samfunnsutbygginga som det ikkje var mogeleg å lage kompromiss med. Dette kan også forklare korfor Røllheim sjølv som ekspert kunne innta ei så vilkårslaus haldning som han gjorde. Med ei pragmatisk tilnærming er det naturleg å tru at han ville han møte seg sjølv i døra i sin eigen profesjonspraksis. Med eit verdistandpunkt i botn kunne han lettare handtere dilemmaet det var mellom eigen planleggarpraksis og ekspertkritikken. Her støtta han seg også på ein breiare arkitektfagleg tradisjon i fysisk oversynsplanlegging. Arkitektane som profesjon hadde i etterkrigsperioden ikkje hatt nokon sentral posisjon som ekspertise i norsk vegplanlegging, og hadde vore opposisjonelle i høve til den sektororienterte samfunnsplanlegginga som hadde vorte bygd opp av sosialøkonoman og DNA etter andre verdskrigen.²⁸

Røllheims svar på autoritær planlegging var at planleggarar gav betre informasjon om konsekvensane av den planlagde samfunnsutviklinga. Både for å

²⁶ Øyvind Thomassen, "Bil i by. Trafikkplanlegging i Trondheim i 1960-åra", STS-rapport nr.14, Trondheim; Senter for teknologi og samfunn, UNIT 1991.

²⁷ Terje Røllheim, *Utfordringen. Drøbak i perspektiv*, Oslo; Pax Forlag 1970, s.36.

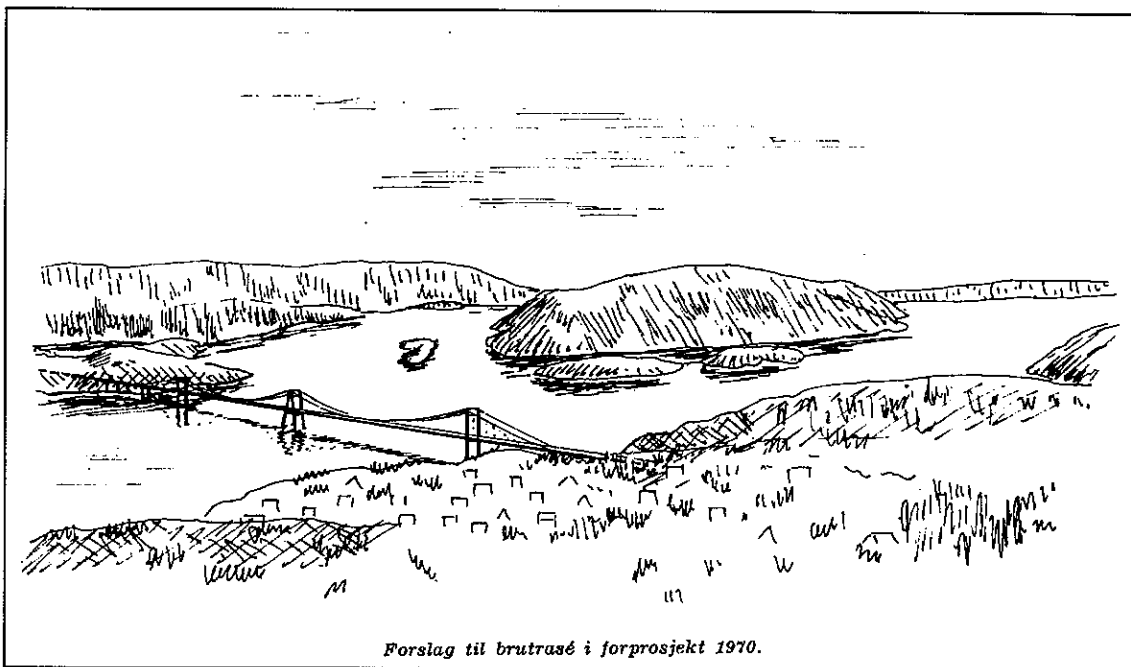
²⁸ Øyvind Thomassen, "Herlege tider. Norsk fysisk planlegging ca.1930-65", Dr.art.-avhandling, Trondheim; NTNU 1997.

betre inforasjonen til innbyggjarane i området som var under planlegging og for å betre avgjerdsgrunnlaget, hevda han at det var heilt avgjerande at det vart utarbeidd dokumenterte konsekvensanalyser. Dette var ein føresetnad for at folkevalde og innbyggjarane kunne ta stilling til om prosjektet ivaretok deira interesser. Fråveret av konsekvensanalyser førte i følge Røllheim anten til at det vart laga utopiske papir-planar eller "menneskefiendtlige kompromissplaner".

Aksjonskomitéen mot Drøbakbroen vinn fram i Frogn

I mai 1970 hadde A/S Fjordbroene om Drøbakbrua ferdig ein forprosjektrapport om Drøbakbrua.²⁹ Konsulentar i arbeidet med rapporten hadde mellom anna vore Arnjot Strømme Svendsen, Egil Killi frå Transportøkonomisk Institutt og overingeniør Olav Harket frå Vegdirektoratet, Stig Nordquist frå det svenske Vattenbyggnadsbyrån (VBB) og generalplansjef Kai Lemberg. Rapporten bar sterkt preg av deira bakgrunn: dei føretaks- og samfunnsøkonomiske fordelane ved brua, trafikkprognosar som synte at brua var naudsynt, dei positive effektane av brua for bymønsteret i Oslofjordområdet og som distriktpolitisk verkemiddel.

Forprosjektet greidde ut berre ei plassering av ei bru med fire felt: eit bruhovud nord for Drøbak sentrum, over Småskjær midt i Oslofjorden det andre bruhovudet ved Slottet gård på Hurumlandet. Derimot vart aktualiteten av tunnel vurdert. Dette alternativet vart likevel vurdert som for kostbart og dermed uaktuelt. Kostnadene vart kalkulerte til 207 millionar kroner.



Forslag til brutrassé i forprosjekt 1970.

I innleiinga til rapporten vart estetiske tilhøve nemnt som eit av fleire som var

²⁹ A/S Fjordbroene, *Forprosjektet for Drøbakbroen*, mai 1970.

avgjerande for plasseringa av brua. Dette var det nærmaste konsulentane kom miljøvurderingar. I rapporten er likevel ikkje estetiske omsyn drøfta. Vurderingar av typen urbane miljøargument for brua vart trekt fram i den avsluttande samanfatinga:

*I dag er situasjonen slik at en fremdeles har sjansen til å bevare de særlige muligheter for fritidsliv og naturopplevelse som Oslofjordområdet har i sammenlikning med andre europeiske befolkningskonsentrasjoner.*³⁰

Frogn kommunestyre drøfta bruspørsmålet 18.desember 1970. Før møtet hadde Aksjonskomitéen mot Drøbakbroen vorte organisert sommaren og hausten 1970. I slutten av september overleverte dei kommunestyret 2025 underskrifter mot brua, med krav om å greie ut andre alternativ til bruplassering. Komitéen presiserte at den ikkje var mot bru i det heile, men at den hadde som mål å: "verne om de miljøverdier som bolig- og friluftsområdene i og rundt Drøbak representerer."³¹ Terje Røllheims oppmoding om å skipe ein lokal aksjon hadde bært frukter.

Gjennom underskriftsaksjonen klarte aksjonskomitéen å skape stor blest om bruplanane i rikspressa. Etter underskriftsaksjonen gjekk formannen, Harry Harsson, i A/S Fjordbroene ut til pressa og prøvde å skape splid mellom Samferdsledepartementet og politikarane på den eine sida og Vegdirektoratet på den andre:

*Jeg tror ikke at verken departementet eller politikerne har siste ordet i denne saken, det er vegdirektør Karl Olsen og hans stab som bestemmer. Passer det ikke Karl Olsen å bygge disse bruene, blir planene heller ikke realisert. ... Politikerne er umyndiggjort.*³²

Det er forunderleg å sjå kor sterkt Harsson vurderte gjennomslagskrafta til "eksperten" Karl Olsen i denne saka. Som vi skal sjå var ikkje Vegdirektoratet si makt så sterk som Harsson gav uttrykk for i denne saka. I Frogn fekk underskriftsaksjonen gjennomslag. Aksjonskomitéen vedtok å be Samferdsledepartementet om å greie ut andre alternativ til aust-vest samband over Oslofjorden, enn det som A/S Fjordbroene hadde kome fram til. Føresetnaden for ny bru var at ho førte med seg så få ulemper som mogeleg for innbyggjarane, og færrast mogeleg inngrep i dei "eksisterende miljøverdier". Dei framheva miljøulempene for planlagde bustadfelt, den store bruken av dyrkingsjord og at attraktive friluftsansen vart mindre verdifulle. Dei estetiske kvalitetane vart også understreka:

Mange vil også legge vekt på rent estetiske hensyn, fordi broa i så høy grad vil endre det bybilde som idag er en del av Drøbaks egenart. Til dette kommer at Drøbak og områdene omkring byen har viktige funksjoner å fylle som et rekreasjons- og friluftsområde

³⁰ A/S Fjordbroene, *Forprosjektet for Drøbakbroen*, mai 1970, s.36.

³¹ Aksjonskomitéen mot Drøbak-broen, brev til Frogn kommunestyre 20.september 1970: (VD) boks: 322c, Drøbakbroen 1970-75.

³² "Politikerne eller vegdirektøren som avgjør Drøbakbroen", *Fredrikstad Blad* 28.september 1970.

*for befolkningen i store deler av Oslo-regionen. ... ulempene for den berørte befolkning [er] så åpenbare at man må ta den nødvendige tid for å finne frem til den beste løsning.*³³

Vi ser her at i motsetnad til A/S Fjordbroene vektla kommunestyret i Frogn det eg tidlegare har karakterisert som dei rurale miljøinteressene.

Hurum kommunestyre handsama rapporten frå A/S Fjordbroene 9.februar 1971. Dei bad ikkje om utgreiing av alternative brusamband, men gjekk inn for framlegget frå A/S Fjordbroene. Likeins som kommunestyret i Frogn bad dei likevel også samferdslestyresmaktene om å gjennomføre tiltak for å redusere skadeverknader for dei lokale innbyggjarane, både av den nye brua og dei nye vegane knytt til ho.³⁴ Vedtaket i kommunestyret i Hurum hadde same innhald som framlegget til vedtak frå opposisjonen i Frogn, d.v.s. DNA-representantane. Lokalt ser vi såleis ei splitting mellom DNA og dei andre partia, der DNA-gruppene støtta framlegget til lokalisering frå A/S Fjordbroene medan dei andre partia ville ha utgreidd fleire alternativ.

I saksskriva frå kommuneadministrasjonen føre vedtaket i Hurum kom divergensen mellom dei to vedtaka enda klarare fram:

*Jeg minner imidlertid om at opposisjonen fra Frogn kommune først er kommet på et relativt sent stadium i sakas behandling, og jeg tør for min del anta at henvendinger mot det framlagte forslag, som av brokomitéen er sendt departementet, kan være egnet til å utsette eller forpurre hele broprosjektet. ... En slik utvikling vil selvsagt være til ubotelig skade for utviklingen i distriktet, spesielt i Hurum.*³⁵

Vi ser her ein vesentleg skilnad i dei to kommunane sitt syn på ny bru. For Hurum var det viktigaste å få brua på plass så snart som råd, og miljøulempene måtte reduserast med dette vilkåret. Frogn derimot sette grenser for kva for miljøulempar dei ville akseptere med framlegget frå A/S Fjordbroene.

Avgjerda om ny bru over Drøbakundet låg likevel i hendene på dei statlege vegstyresmaktene. I NVPI var Drøbakbrua tenkt bygd i tredje planperiode, det vil seie i åra mellom 1978 og 1989.³⁶ Her var brua føresett fullfinansiert av staten. For å framskande bygginga av brua argumenterte derfor A/S Fjordbruene med at finansieringa burde skje ved hjelp av bompengar.³⁷ Dette var likevel ikkje eit

³³ Frogn formannskap, "Sak nr.132 i kommunestyrets møte den 18.desember 1970. Drøbakbroens tracé", Utskrift av forhandlingsprotokollen til Frogn kommunestyre frå møte 18.desember 1970: (VD) boks: 322c, Drøbakbroen 1970-75.

³⁴ Hurum formannskap, "Drøbakbroens tracé. Forprosjekt fra A/S Fjordbroene. Formannskapets innstilling i sak nr.11 fra møte den 12.januar 1971", Utskrift av forhandlingsprotokollen til Hurum komm Utskrift av forhandlingsprotokollen til Hurum kommunestyre frå møte 9.februar 1971, sak 4: (VD) boks: 322c, Drøbakbroen 1970-75.

³⁵ Hurum formannskap, "Drøbakbroens tracé. Forprosjekt fra A/S Fjordbroene", saksskriv til Hurum kommunestyre sitt møte 9.februar 1971, sak 4: (VD) boks: 322c, Drøbakbroen 1970-75.

³⁶ Norsk Vegplan, band 2, s.12, 53 og 130.

³⁷ A/S Fjordbroene, *Forprosjektet for Drøbakbroen*, mai 1970, s.23.

argument som fekk samferdslestyresmaktene til å framskande prosjektet.

Vegdirektoratet og Samferdsledepartementet hadde så langt vore lunkne til å bygge Drøbakbrua. For dei var det ikkje først og fremst kostnadene ved prosjektet som var viktigast, men kva for føremål brua skulle tene. Kva var endepunktet for trafikken over brua synest å ha vore deira overordna vurdering. Det var dette som kunne forsvare den samfunnsøkonomiske sida ved prosjektet. Lokal trafikk, saman med langtrafikk forbi Oslo-området til sør og sørvest-landet, synest ikkje å ha vore tilstrekkeleg til å forsvare investeringane i deira auger. Slik stoda var på byrjinga av 1970-talet var det berre eit anna utbyggingsprosjekt som forsvarte investeringane i Drøbakbrua, hovudflyplass på Hurumlandet. Vedtok Stortinget å bygge ny hovudflyplass i Hurum (Hobøl), vart denne tidlegast ferdig ein gong i 1980-åra. Dei såg derfor ikkje ei opning av Drøbakbrua som aktuell før i perioden 1980-90. Vegdirektoratet gjekk derfor i januar 1971 mot ei forsert utbygging av Drøbakbrua.³⁸

Drøbakbrua har svevet over vannene i de siste 8-10 årene

Etter vedtaket om Drøbakbrua i Frogn og Hurum kommuner vart det stille i det offentlege ordsiftet kring brua. I november 1972 fekk Frogn kommune støtte frå Samferdsledepartementet for sine innvendingar mot rapporten frå A/S Fjordbroene. Departementet kravde at alternative brustader vart utgreidd og at det skulle takast omsyn til: "miljø, natur og arealutnytting".³⁹

I mai 1975 hadde A/S Fjordbroene ferdig ein tilleggsrapport til rapporten frå 1970, som etter deira syn imøtekom krava om fleire brualternativ og omsynstaking til miljø-, natur- og arealkrav. Dete var utgreidd ei alternativ bruplassering over Hallangstangen og to alternative vegsamband mellom det nye brualternativet og E6 i Frogn/Østfold. Kostnadmessig og teknisk var dei nye alternativa "likeværdig" med framlegget frå 1970, i følgje A/S Fjordbroene. Dei samla sett fire alternativa hadde kostnadsrammer mellom 370 og 420 millionar kroner.⁴⁰

Sjølv om bruselskapet meinte dei hadde: *søkt å ta hensyn til miljø- og naturforhold i området og til jordbruksarealer og utbyggingsarealer*,⁴¹ var det ingen eksplisitte vurderingar av korleis dette var gjort i rapporten. Denne gongen tok Vegdirektoratet opp prosjektet til vurdering i samband med overgangen til ein ny nasjonal vegplan for perioden 1978-85.⁴² Kort tid etter tok vegsjefen i Akershus

³⁸ Vegdirektoratet, "Forprosjekt om Drøbakbroa", brev til Samferdsledepartementet 27.januar 1971: (VD) boks: 322c, Drøbakbroen 1970-75.

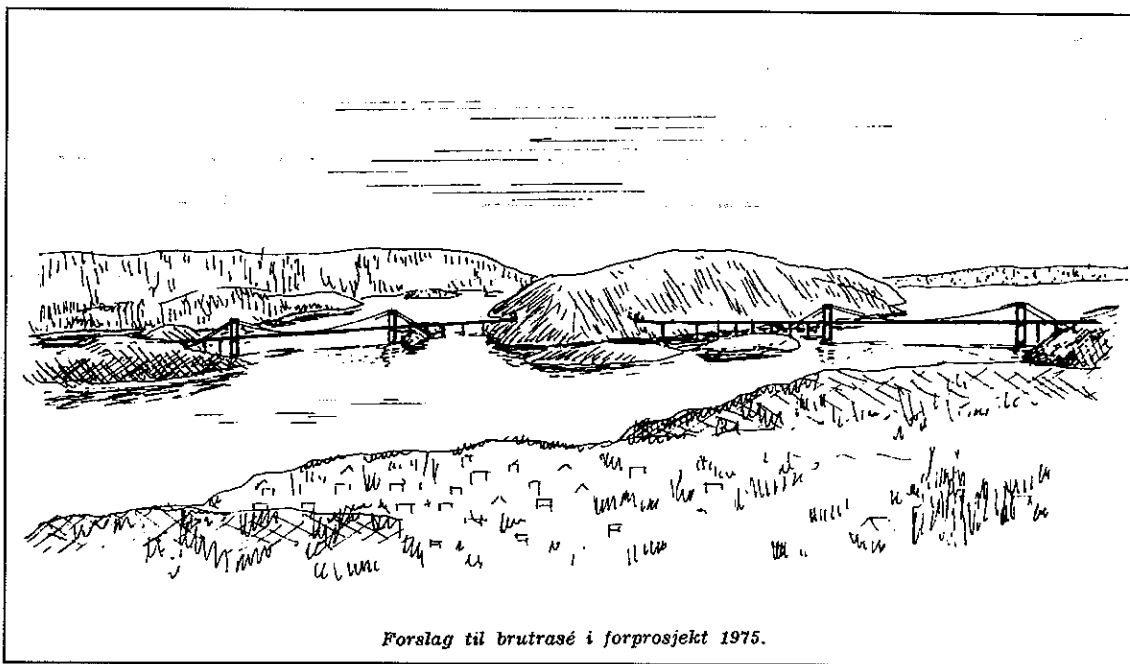
³⁹ Samferdsledepartementet v/Ole Vatnan, "Drøbakbroens tracé", brev til Frogn kommune 30.november 1972: (VD) boks: 322c, Drøbakbroen 1970-75.

⁴⁰ A/S Fjordbroene, *Alternative veg- og bruforbindelser i Drøbakområdet. Supplement til forprosjekt av mai 1970*, mai 1975.

⁴¹ A/S Fjordbroene, *Alternative veg- og bruforbindelser i Drøbakområdet. Supplement til forprosjekt av mai 1970*, mai 1975, forord. *** (Nye B-aksjonærer 1975: Norske Skogindustrier A/S, Union A/S, Drammen Slip & Verksted, Sande Paper Mill A/S, Sande Tresliperi A/S, B. Brynildsen & Sønner A/S)

⁴² Vegdirektoratet v/Arne Grotterød, "Drøbaksbrua", brev til vegsjefene i Akershus og Buskerud 17.juli 1975: (VD) boks: 322c, Drøbakbroen 1970-75.

initiativ for å sikre alternative vegtrasear for vegbygging,⁴³ og hausten 1975 fekk Regionplankontoret for Oslo og Akershus ansvaret for å lage eit arbeidsopplegg for å undersøke regionale konsekvensar av tracéval i samband med ny bru. I arbeidsopplegget Regionplankontoret kom med framlegg om inngjekk ein studie av effekten av støy, forureining og "visuell sjenanse" ved dei ulike vegtracéane.⁴⁴



Det tok ikkje lang tid før lokale motkrefter mot Drøbakbrua vart mobiliserte igjen. Denne gongen var det miljøinteresser nær det nye brualternativet som kom på banen. I midten av juli 1975 protesterte Hallangspollens vel overfor Samferdsledepartementet. No var det hytteeigarinteressene nord for Drøbak sentrum som vart mobiliserte, og som tok til orde for å verne rekreasjonsområde som: *på sikt vil avhjelpe presset på offentlige syke og pleiehjem*.⁴⁵ I mars 1976 sendte Oslofjordens Friluftsråd eit protestskriv til Vegdirektoratet, som vektla konsekvensane for dei "uerstattelige friluftsområder" ved Sandspollen - Kinnartangen - Neset i Hurum kommune og: *hele den landskapelige virkning av dette vakre strandområde*.⁴⁶ For første gongen vart området på vestsida av Oslofjorden trekt inn miljødiskursen kring Drøbakbrua.

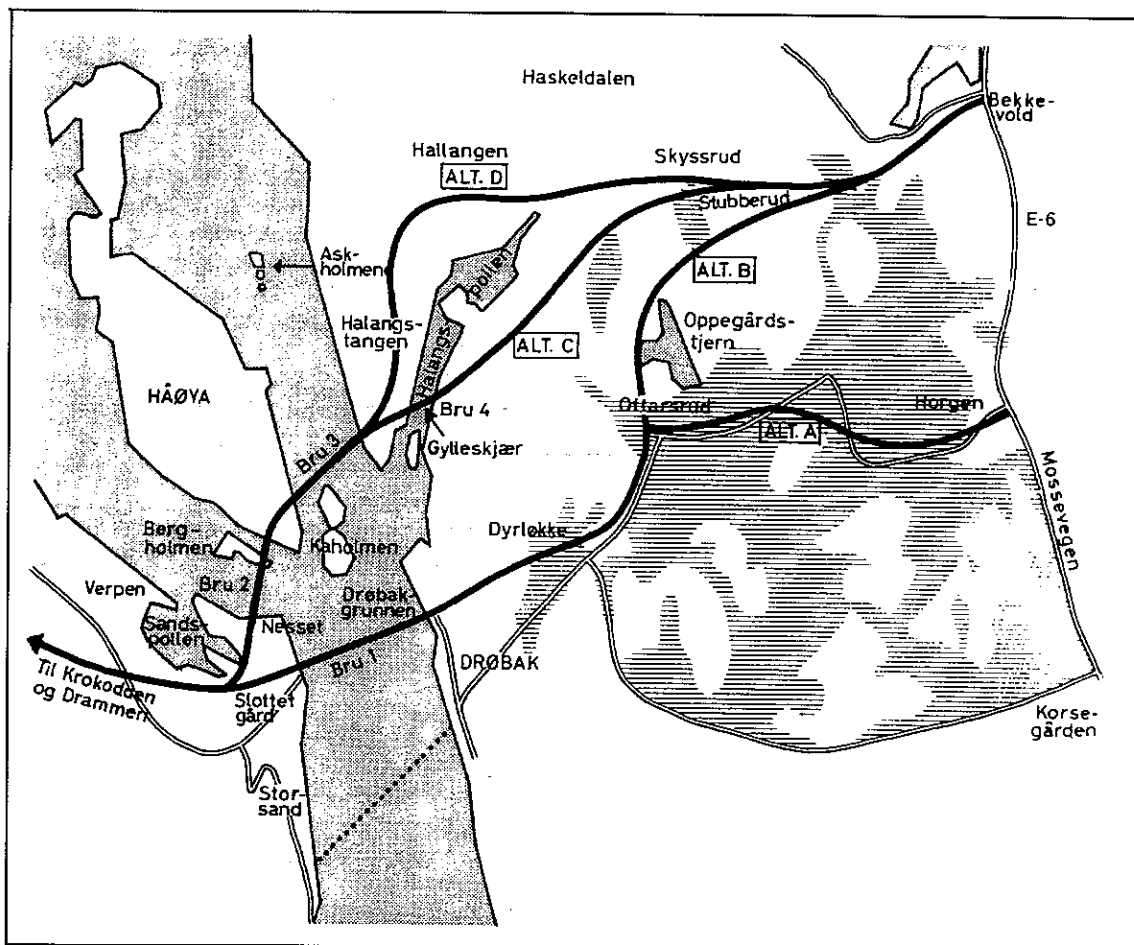
⁴³ Vegsjef B. Skari, "Drøbakbroa", brev til fylkesmannen i Oslo og Akershus 15. august 1975: (VD) boks: 322c, Drøbakbroen 1970-75.

Vegsjefen i Buskerud fylke, "Drøbaksbrua", brev til Vegdirektoratet 10. mai 1976: (VD) boks: 322c, Drøbakbroen 1970-75.

⁴⁴ Regionplankontoret for Oslo og Akershus, "Regionale konsekvenser av Drøbakbroprosjektet - Forslag til arbeidsopplegg", 6. februar 1976: (VD) boks: 322c, Drøbakbroen 1970-75.

⁴⁵ Hallangspollens vel v/Bjarne Andersen, "Protest mot A/S Fjordbroer og broprosjekt over Hallangstangen i Frogn kommune", brev til Samferdsledepartementet 17. juli 1975: (VD) boks: 322c, Drøbakbroen 1970-75.

⁴⁶ Oslofjordens Friluftsråd, "A/S Fjordbroene - Sandspollen m.v. i Hurum", brev til Vegdirektoratet 12. mars 1976: (VD) boks: 322c, Drøbakbroen 1970-75.



Dei to fjordkryssingsalternativa 1975

I 1975-76 var ikkje Drøbakbrua lengre eit ikkje-tema i Vegdirektoratet. Dei aktuelle vegkontora og fylkeasadministrasjonane vart involverte som høyringsinstansar. I tillegg til planane om storflyplass i Hurum hadde det no også kome til planar om ein ny stor cellulosefabrikk i Tofte i Hurum. Oppstart og realisering av flyplassprosjektet låg likevel relativt langt inn i framtida. Framleis var haldninga både i direktoratet og mellom vegsjefane at dei ikkje såg at brua løyste eit vesentleg samferdsleproblem i regionen. Trafikkproblema i og kring Oslo vart vurderte som større og kravde ei raskare løysing. Vegkontoret i Akershus oppsummerte derfor:

Det er såvidt mange usikkerhetsmomenter vedrørende denne saken, - befolknings- og trafikutvikling, storflyplass i Hobøl m.m., - at det beste antagelig vil være å innta en 'vente og se'-holdning og føreløpig anmode de berørte kommuner om å holde de aktuelle korridorer åpne inntil videre.⁴⁷

På dette grunnlaget støtta vegstyresmaktene Regionplankontoret si oppsummering

⁴⁷ Statens vegvesen i Akershus fylke, "Drøbakbrua", brev til Vegdirektoratet 5.mars 1976: (VD) boks: 322c, Drøbakbroen 1970-75.

av at arbeidet til A/S Fjordbroene ikkje var tilstrekkeleg grunnlag for å starte planlegginga av bru ved Drøbak. Forprosjekta hadde i følgje Regionplankontoret ei for konkret og lokal tilnærming og gav ikkje svar på problem på eit "høyere planleggingsnivå". Drøbakbrua burde sjåast som ein lekk i ein planleggingsstrategi for heile Osloregionen, og ikkje som hovudårsaka til strategien.⁴⁸

Medan protestane frå miljøaksjonen i 1970, med støtte frå Frogn kommune, hadde hatt stor innverknad på at det vart stilt krav om utgreiing av fleire brualternativ, hadde protestane frå miljøinteressene i det heile ikkje fått gjennomslag denne gongen. Vegdirektoratet hadde ingen innvendingar mot det nye brualternativet som var lagt fram.⁴⁹ Frogn kommune frykta at omlag 50 hytter måtte rivast. Det ser ut som om A/S Fjordbroene si vurdering av at det ikkje var naudsynt å rive så mange hytter vart høyrte fordi vegen innover Hallangstangen dels kunne leggst i tunnel og dels gjennom overbygd skjæring. At vegen skulle førast i tunnel gjennom Håøya, som var regulert som friluftsområde, synest heller ikkje å ha vore problematisk:

*Når det gjelder Håøya, synes det klart at de nye traséforslag, med passasje i tunnel gjennom den sydligste del av øya, ikke vil ha noen negative innvirkninger på Håøya som friluftsområde.*⁵⁰

Sjølv om rapporten frå A/S Fjordbroene ikkje eksplisitt drøfta konsekvensar for miljø- og naturtilhøve av veg- og brualternativa, synest det som om deira utsegn om at dette var gjort vart godtatt utan fleire spørsmål både i Samferdsledepartementet og Vegdirektoratet.

Regionplankontoret hadde bede om at rapportane frå A/S Fjordbroene vart sende i retur med krav om å greie ut dei regionale konsekvensane.⁵¹ I staden valde Samferdsledepartementet sommaren 1977 å involvere dei aktuelle fylkesmennene, fylkesordførarane og ordførarane, A/S Fjordbroene og Miljøverndepartementet i eit felles opplegg for dette. Eit slikt utvida opplegg vart sett i verk for å undersøke kommunane sitt syn på prosjektet, synet på bompengefinansiering, og konsekvensane for det eksisterande vegsystemet i området. I tillegg, og kanskje viktigst, hadde eit nytt tilhøve kome inn i bilete:

*Den teknologiske utvikling den senere tid har vist at man nå mestrer tunneldriving under vann vesentlig bedre enn tidligere i regelen også med god økonomi i forhold til hva store brukonstruksjoner vil koste. Det synes rimelig at tunnelalternativer bør undersøkes på nytt.*⁵²

⁴⁸ Regionplankontoret for Oslo og Akershus, "Regionale konsekvenser av Drøbakbroprosjektet - Forslag til arbeidsopplegg", 6.februar 1976, s.5: (VD) boks: 322c, Drøbakbroen 1970-75.

⁴⁹ Vegdirektoratet, "Vedr. Drøbaksbrua m/tilstøtende veg", brev til Hurum kommune 24.februar 1975: : (VD) boks: 322c, Drøbakbroen 1970-75.

⁵⁰ A/S Fjordbroene, "Befaring av de foreslåtte traséer for Drøbakbroen 12.mai 1977": (VD) boks: 322c, Drøbakbroen 1970-75.

⁵¹ Regionplankontoret for Oslo og Akershus, "Regionale konsekvenser av Drøbakbroprosjektet - Forslag til arbeidsopplegg", 6.februar 1976, s.5: (VD) boks: 322c, Drøbakbroen 1970-75.

⁵² Samferdsledepartementet, "Alternative veg- og bruforbindelser i Drøbak-området", brev til div. 25.juli

18.august 1977 hadde Samferdsledepartementet møte med Miljøverndepartementet, Vegdirektoratet, fylkeskommunane Buskerud, Akershus, Oslo, Vestfold og Østfold, kommunane som hadde interesser i prosjektet og A/S Fjordbroene. A/S Fjordbroene hadde lita tru på tunnelalternativet for Oslofjorden. Dette var nok ein medverkande årsaka til at selskapet vart utelete frå den vurderinga av bru/tunnel. Selskapet hadde heilt sidan skipinga vore lite pragmatiske i høve til å greie ut fleire brualternativ, og no ville dei stenge for ei vurdering av tunnelalternativet. Dette var openbart ikkje i tråd med ønskja til vegstyresmaktene. Teknisk direktør Arne Grotterød i Vegdirektoratet kom derfor med framlegg om at det vart skipa eit: *politisk preget styringsorgan, ikke for stort, men med tilstrekkelig bredde*. Under styringsorganet ville han ha ei "teknisk prega" arbeidsgruppe og ei arbeidsgruppe for å vurdere dei regionale konsekvensane.

I realiteten vart no alt arbeidet A/S Fjordbroene hadde gjort dei siste ti åra lagt bort. Styringsorganet skreiv sjølv i rapporten som kom i 1982:

*Under oppstarten av utredningsarbeidet ble det klart at en ikke kunne bygge videre på det materialet om fergefri kryssing av fjorden som ble utarbeidet i 60-årene.*⁵³

Det er ikkje utenkeleg at miljøkostnadene vart for store til at vegstyresmaktene ønskte å arbeide vidare med brualternativet. Hovudinnlegget til Grotterød i møtet 18.desember 1977 tok i stor breidde opp miljøomsyna. Arbeidsgruppa for dei regionale konsekvensane skulle særskilt vurdere i kor stor grad bruprosjektet var positivt eller negativt for friluftaktivitetar og naturtilhøve.⁵⁴ Miljøomsyna var viktige i innlegga til alle ordførarane og i innlegget til Ragnar Christiansen frå Miljøverndepartementet. Frogn kommune hadde i samband med vedtaket av generalplan i juni 1976 vedteke at dei ikkje kunne godta bru over Drøbaksundet med tilhøyrande vegar i det heile. Ordførar Nils Opaker var klar:

*... da forprosjektet av 1970 forelå snudde vinden i kommunen, prosjektet berørte både noe av de viktigste jordbruksarealene og selve Drøbak. ... Han trodde ikke lenger at brua vil få noen positiv virkning for Drøbak.*⁵⁵

Ordførar Paul Evensen i Hurum la fram at: folk i dag er mer lunkent innstilt, og ordførar Kr. Myrvang frå Svelvik hevda at det:

*i 1960-årene også i Svelvik var stor entusiasme for fjordbruene, men at stemningen nå var totalt snudd. Svelvikbrua ville forsøple tettstedet Svelvik...*⁵⁶

1977: (VD) boks: 322c, Drøbakbroen 1970-75.

⁵³ Samferdsledepartementet, *Ferjefri forbindelse mellom E6 og E18*, Oslo 1982, s.6,

⁵⁴ "Statsråd Christiansens møte vedrørende A/S Fjordbruene 18.august 1977. Grotterøds innlegg": (VD) boks: 322c, Drøbakbroen 1970-75.

⁵⁵ Samferdsledepartementet, "Møtereferat. Vegsamband på tvers av Oslofjorden og Drammensfjorden", 18.august 1977, s.4: (VD) boks: 322c, Drøbakbroen 1970-75.

⁵⁶ Samferdsledepartementet, "Møtereferat. Vegsamband på tvers av Oslofjorden og Drammensfjorden", 18.august 1977, s.5: (VD) boks: 322c, Drøbakbroen 1970-75.

Dette sitatet er eit godt uttrykk nettopp for overgangen frå den nærast urokkelege vekst- og utviklingsoptimismen som rådde i 1960-åra, under den distrikts- og industripolitiske satsinga til DNA-regjeringa, til ein langt sterkare skepsis til følgjene av utviklinga i 1970-åra. Også ordskiftet om tverrsamband over Oslofjorden var i ferd med å bli innhenta av denne skepsisen.

Miljøomsyn ut av fokus

I november 1977 tok Samferdsledepartementet initiativet til det styringsorganet som Grotterød kom med framlegg om. I staden for to arbeidsgrupper skulle det vere bare ei. I tillegg fekk utvalet eit eige sekretariat. Det vart framheva at alle vegsambanda mellom E6 og E18 skulle: gis en fornyet, økonomisk og miljømessig vurdering. Eit av tre hovudpunkt i mandatet var å: vurdere de tekniske, økonomiske og miljømessige konsekvenser i ly av de regionale perspektiver.⁵⁷

Departementet ønskte at utvalsarbeidet skulle vere ferdig hausten 1979, slik at den endelege rapporten kunne leggst til grunn for arbeidet med revisjonen av Norsk vegplan same hausten.

I lys av ordførar Nils Opaker i Frogn hadde avvist alle brualternativa som hadde vore framlagt, kan det synest merkeleg at Frogn kommune aksepterte invitasjonen. Det kan ha vore gjort ei vurdering om at kommunen ikkje kunne stå i mot uansett og at den i så fall ville påverke i retning av ei tunnelloysing.⁵⁸

Først mot slutten av desember 1979 hadde arbeidsutvalet det første møtet sitt. Fleire praktiske spørsmål var uavklarte. Kva for tilhøve hadde eigentleg Vegdirektoratet til A/S Fjordbroene, og kva meinte eigentleg direktoratet om aktualiteten av tunnelalternativet? Det vart lagt opp til ei brei tilnærming til tverrsambandet. Heller ikkje opprusting av det eksisterande fergenettet skulle utelukkast som løysing. På dette punktet kan det ha vore Frogn kommune som hadde vunne fram. Arbeidsutvalet såg det også som urealistisk å legge fram ein rapport hausten 1979. Det lengste utvalet kunne kome på det tidspunktet var å vedta eit eventuelt program for å føre utgreiingsarbeidet vidare.⁵⁹

Ein månad før Samferdsledepartementet tok initiativet til arbeidsutvalet i november 1977, vart Oslofjordaksjonen skipa som følge av bruprojektet over Drøbaksundet. Grunnlaget for aksjonen låg i kritikk mot fråveret av konsekvensutgreingar. Dette var ein paraplyorganisasjon for fastbuande og hytteforeiningane på båe sidene av Oslofjorden og båt- og seglforeiningane. Aksjonen vart konstituert kring eit langt større interessefelt enn berre tverrsambandet og omfatta t.d. også arbeid med jord- og skogvern.⁶⁰ Aksjonen

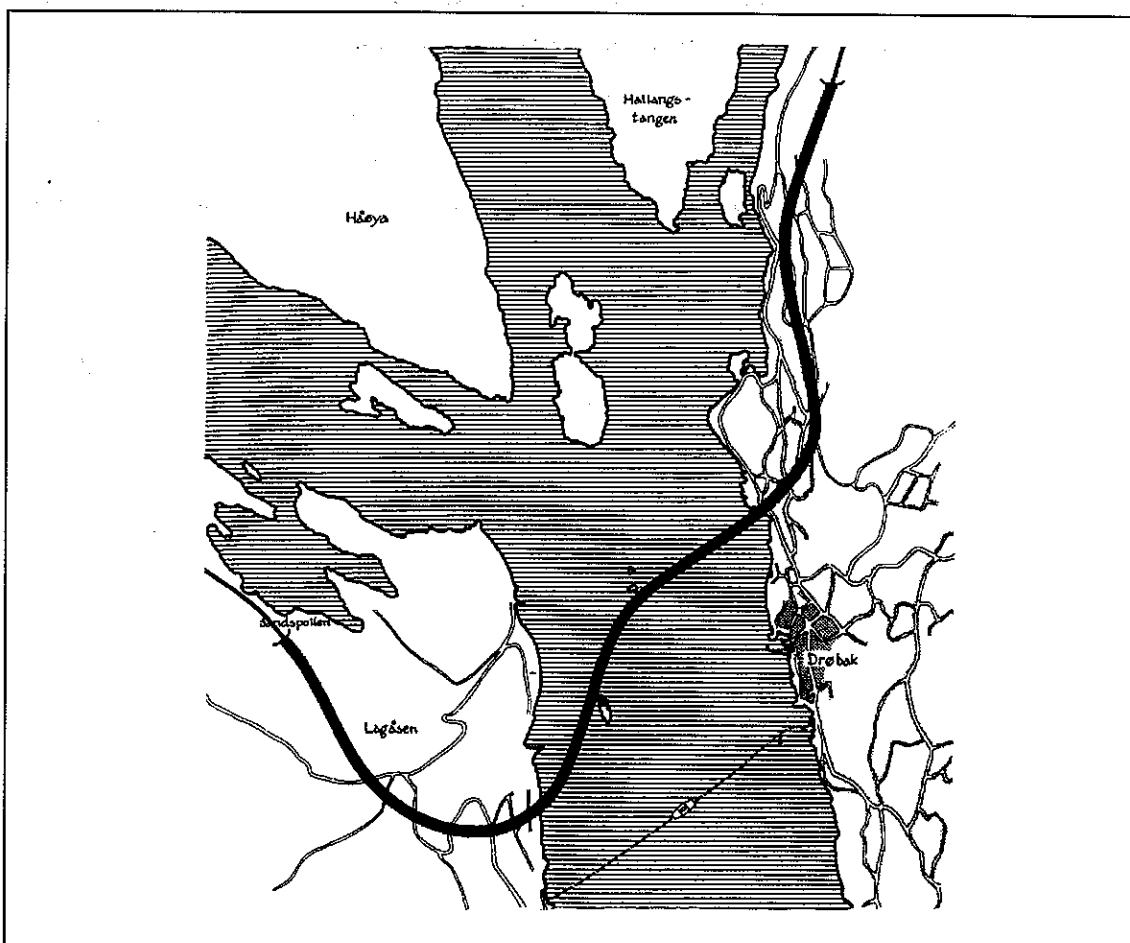
⁵⁷ Samferdsledepartementet, "En ferjefri forbindelse mellom E6 i Akershus og E18 i Vestfold - bru ved Drøbak og Svelvik", 2.november 1977: (VD) boks: 322c, Drøbakbroen 1970-75.

⁵⁸ Frogn kommune, "En ferjefri forbindelse mellom E6 i Akershus/Østfold og E18 i Vestfold. Bru ved Drøbak og Svelvik", 6.desember 1977: (VD) boks: 322c, Drøbakbroen 1970-75.

⁵⁹ Arbeidsutvalet, "Ferjefri forbindelse E6 - E18", protokoll frå møte 19.desember 1978: (VD) boks: 322c, Drøbakbroen 1970-75.

⁶⁰ "Oslofjordaksjonen", informasjonsskriv datert 1.januar 1979: (VD) boks: Fjordbroene I.

dreiv ein del informasjons- og møteverksemd om konsekvensane av tverrsambandet i åra 1977-79, men synest ikkje å ha hatt potensiale i seg på dette tidspunktet til å mobilisere større motstand. Dette skuldast truleg dels at det statlege utgreiingsarbeidet gjekk seint i desse åra og at saksfeltet var lukka inne i Samferdsledepartementet og Vegdirektoratet. Dels hadde ikkje aksjonen eit klart standpunkt ut over å krevje at konsekvensane av tverrsambandet måtte undersøkast. Det er også grunn til å tru at aksjonen uansett ikkje ville hatt potensiale i seg til å mobilisere stor støtte på båe sidene av fjorden mot tverrsambandet, uavhengig av valet mellom bru og tunnel.



Tunnelalternativet 1982

29.november 1982 vart den ferdige rapporten til Arbeidsutvalet levert Samferdsledepartementet.⁶¹ Rapporten greidde berre ut eit alternativ: Tunnelalternativet, og nemnde ikkje i det heile mogelege miljøkonsekvensar som følge av alternativet. Vurderingane var konsentrerte om kostnader, tekniske løysingar og trafikkprognosar. Miljøverndepartementet peikte i 1993 på at miljøverknader av planlagde samferdsleutbyggingar i liten grad trekkast fram i

⁶¹ Samferdsledepartementet, *Ferjefri forbindelse mellom E6 og E18*, Oslo 1982.

konsekvensutredningar og saksframlegg som følgjer ei plansak eller einskildtiltak til politisk handsaming. Dette hovudsakleg på grunn av økonomiske tilhøve og sterke ønskje om gjennomføring i opinionen og i politiske miljø.⁶² Fråveret av miljøvurderingar var såleis ikkje noko særlege for utgreiingsarbeidet i samband med Oslofjordforbindelsen, men synest å ha vore eit allment trekk i norske konsekvensutgreingar i perioden 1970-93.

Ei konkret årsak til at miljøvurderingane var utelete i rapporten i 1982 kan vere relevant. Det vart oppsummert at dei tidlegare brualternativa hadde møtt motstand som følgje av miljøulempene. Det kan verke som om utvalet med det nye tunnellalternativet meinte at miljøulempene no var fjerna, no når vegen var ført under jorda. Generelt kan fråveret av miljøvurderingar tilskrivast problemet med å kvantifisere denne typen ulemper ved utbyggingstiltak. I ein tradisjon for å vurdere ulemper og fordeler innanfor kvantifiserbare økonomiske modellar og tekniske utrekningar har det vore vanskeleg å handtere kvalitative storleikar.

I rapporten vart tunnelen på Drøbak-sida av Oslofjorden ført inn i tunnel omlag same staden som det nordlege brualternativet starta i framlegget frå 1975. På Hurum-sida kom tunnelen omlag opp på same staden som brua vart lagt i 1970-framlegget. Utvalet konkluderte med at økonomien i tunnelprosjektet ikkje var god nok da rapporten låg føre i 1982. Dette førte til at prosjektet vart lagt på is inntil vidare.

I 1985 førte ei utgreiing frå A/S Fjordbroene, som konkluderte med at innteningsevna til tverrsambandet hadde vorte betre, til at det i samarbeid med Vegvesenet i Buskerud og konsulentfirmaet ASPLAN vart utarbeidd eit framlegg til Hovudplan for fjordkryssinga som bygde på tunnelalternativet. Hausten 1985 vart planen stadfesta i Vegdirektoratet.

I åra 1985-88 var det stor lokal miljøaktivisme i Hurum, på vestsida av Oslofjorden. Ikkje uttrykt som direkte motstand til tunnelalternativet i seg sjølv, men som motstand mot dei trasévala for tilførsleveggen gjennom Hurum som var valt. I motsetnad til i Frogn kring 1970 fann det ikkje stad ei breiare folkeleg mobilisering i Hurum. I staden vart det skipa eit kontaktutval saman med velforeiningane med stort retta merksemda mot å påverke det lokale byråkratiet og lokale politiske styresmakter. Eit breitt spekter av argument var brukte, som t.d. omsynet til støy, landskapsestetikk ("sår" i landskapet), dyrevern og rekreasjonsområde. For første gong vart i ordskiftet om Oslofjordforbindelsen vart også problemet med nitrøse gassar som utslepp frå tunnelopningane tatt opp. Våren 1987 kravde Kontaktgruppa i Hurum overprøving av Hovudplanen. Vi skal sjå at eit skifte i dei statlege styresmakte sitt syn på bru vs. tunnel snart gjorde denne klagen mindre aktuell.

Miljø versus økonomiske kostnader i Hovudplanen

I slutten av mai 1986 vart det laga ein eigen presentasjon av den delen av

⁶² Miljøverndepartementet, *Lokale konsekvensutredninger*, Sandvika 1993, s.6 og 8.

Hovudplanen for Drøbaktunnelen som galdt tilførslevegane til tunnelen i Frogn. Tunnelen skulle stå ferdig sommaren 1990 til ein pris av 640 millionar kroner. Av miljøproblem var det støy- og vassforureining, barriereverknad, natur- og kulturvern, friluftsliv og arealforbruk som vart vurderte saman med ein prognose for talet på ulukkar. Støynivå var det einaste av desse kriteria som var målbar, og framlegg om fysiske tiltak for å dempe denne vart framsett.

Denne presentasjonen er interessant fordi den var den første som gjorde ei eksplisitt drøfting mellom økonomiske kostnader og miljøkonsekvensar. I valet mellom tre alternative tilførsleveggar mellom E6 og Oslofjorden får vi eit godt døme på korleis vurderinga vart gjort i valet mellom anleggs- og vedlikehaldskostnader og "de ikke økonomisk målbare konsekvensene". Dette var dei to einaste vurderingskriteria som var lagt til grunn. Det økonomisk rimelegaste alternativet vart ikkje valt fordi konsekvensane m.o.t. forbruk og oppstykking av dyrkamark, tracéføring gjennom verneverdig område og fare for auka trafikk gjennom Ås sentrum vart for store. Vi får såleis inntrykk av at miljøkonsekvensane vart tillagt ei vesentleg rolle i vurderinga.

Det miljømessig gunstigste alternativet vart likevel heller ikkje valt fordi dette dette kom dårlegast ut m.o.t. anleggs- og driftskostnader. Det tredje alternativet som var valt skulle ein dermed tru representerte eit kompromiss mellom miljø- og kostnadsomsyn. Det som likevel rokkar ved inntrykket av kompromiss er at det rimelegaste alternativet (260 mill. kroner) hadde under halvparten av kostnadene av dei to andre (590 og 630 mill. kroner). Det var med andre ord relativ liten prisskilnad mellom dei to mest miljøgunstige alternativa. Grunngevinga for å velje alternativet som ville koste 590 millionar kroner er merkeleg:

*Ut fra en samlet vurdering, der de økonomiske forhold er tillagt vesentlig vekt, ...*⁶³

Med dette utgangspunktet skulle vi tru at det var all grunn til å velje det miljømessig verste alternativet. Dette vart likevel ikkje gjort og det er vanskeleg å forklare korfor. Ei mogeleg forklaring kan vere at det rimelegaste alternativet eigentleg aldri var aktuelt. Det var eit konstruert alternativ som både skulle tene eit politisk føremål. Det skulle til gangs syne at planleggarane hadde tatt miljøomsyn. Midt i 1980-åra må dei med bakgrunn i røynslene både frå 1970-åra, og dei sterke reaksjonane i Hurum kort tid i førevegen, ha følt eit behov for å synleggjere at dei tok miljøomsyn. Det var også så og seie identisk med planane som Røllheim, drøbakbuarane og Drøbak kommune hadde reagert kraftig mot i 1970. Denne måten å bruke ikkje reelle alternativ til å skaffe oppslutning om eit ønskt alternativ som såleis er "betre", er ein framgangsmåte som har vorte brukt i planlegging også andre stader.⁶⁴

Fram til hausten 1986 var tunnelalternativet det som hadde etablert seg som

⁶³ A/S Fjordbroene, Vegkontoret i Buskerud, Vegkontoret i Akershus, Asplan Samferdsel As., "Hovedplan for ferjefri forbindelse over Oslofjorden", 1985.

⁶⁴ Øyvind Thomassen, "Bil i By. Trafikkplanlegging i Trondheim i 1960-åra", STS-rapport nr.14, Trondheim; UNIT, Senter for teknologi og samfunn 1991.

den teknologiske løysinga for kryssinga av fjorden. Brualternativet hadde ikkje vore aktuelt på fleire år. Samstundes som Hovudplanen låg føre kom det framlegg om ei ny teknologisk løysing. To konsulentar hadde greidd ut aktualiteten av å bygge senketunnelar på delar av strekninga under fjorden. Ilandføringstunnelen for gass frå Nordsjøen til Karmøy hadde både ført til at denne kompetansen var bygd opp i Noreg og synt at ei slik løysing var teknisk mogeleg under langt vanskelegare tilhøve enn i Oslofjorden.⁶⁵

Både den nye teknologiske løysinga og tvil ved om det låg tilstrekkelege tekniske undersøkingar til grunn for Hovudplanen, reiste spørsmål i Vegdirektoratet om grunnlaget var godt nok for å gjere eit hovudplanvedtak og sende saka vidare til Samferdsledepartementet og Stortinget. For å unngå at tunnelopningane kom for nære fjorden hadde planleggarane bak Hovudplanen i følge direktoratet lagt dei for høgt i terrenget. Dette førte til at tunnelen vart 2 km. lengre enn naudsynt:

*Den foreliggende hovedplan er utarbeidet på kort tid, med hovedsiktemål å finne fram til lite omstridte løsninger som ligger innenfor den finansielle ramme. Dette har medført at alternativsøkingen har vært begrenset, og spesielt at mer teknisk kompliserte varianter som kan møte politisk motstand ikke er vurdert i detalj.*⁶⁶

Tvilen dreide seg såleis om miljøomsyna i for stor grad var tatt omsyn til på kostnad av dei tekniske og økonomiske omsyna. Parallelt med handsaminga av saka i Vegdirektoratet dreiv A/S Fjordbroene intens lobbyverksemd både overfor Samferdsledepartementet og Samferdslekomitéen i Stortinget, for å få til eit stortingsvedtak om å starte bygginga av drøbaktunnelen før årsskiftet 1986-87.⁶⁷

Hovudflyplass og revitalisering av brualternativa

Dei teknologiske løysingane og avveingane mellom økonomi og miljø var likevel ikkje dei viktigaste innvendingane til Vegdirektoratet mot Hovudplanen. Viktigst var eit heilt nytt premiss i ordsiftet: Spørsmålet om ny hovudflyplass var aktualisert i Stortinget våren 1988 og Hurum var eit høgst relevant lokaliseringalternativ. I lys av dette hadde Hovudplanen vesentlege manglar. Mellom anna var ein tunnel med to felt vurdert som for liten kapasitet i høve til behovet etter ei flyplassutbygging på Hurum.⁶⁸ Førebels vart det likevel ikkje reist tvil ved tunnelløysinga som den beste.

Samstundes med at brualternativa vart aktualisert vart også A/S Fjordbroene

⁶⁵ Sjefsingeniør Hans T. Øderud, "Drøbakforbindelsen. Senketunnelalternativet", internotat i Vegdirektoratet 26.mai 1986; A. Grønhaug et.al., "Hovedplan for Drøbak-tunnelen" internotat i Vegdirektoratet 4.juni 1986: (VD) uordna materiale 1985-1996.

⁶⁶ Vegdirektoratet v/trafikkdirektør Olav Sjøfteland og plandirektør Stein Fyksen, "Fergefritt samband over Oslofjorden ved Drøbak. Hovedplan ...", brev til Statens vegvesen i Buskerud 19.november 1986: (VD) uordna materiale 1985-1996.

⁶⁷ A/S Fjordbroene, brev til vegdirektør Eskild Jensen 21.oktober 1986: (VD) uordna materiale 1985-1996.

⁶⁸ S.st.

trekt meir aktivt inn i planarbeidet igjen. Saman med vegsjefane i Akershus og Buskerud gjekk dei i slutten av november 1987 inn i ei styringsgruppe som skulle samordne det vidare arbeidet med å greie ut brualternativet og revidere Hovudplanen. Samstundes engasjerte vegdirektoratet konsulentfirmaet Taugbøl og Øverland til å greie ut: *brutype ut fra nyere bruteknologi, og miljømessig tilpasning av bru over Oslofjorden ved Drøbak*.⁶⁹ I det vidare planarbeidet skulle tunnelalternativet planleggast med seks køyrefelt, bru med fire og senketunnel med fire til seks køyrefelt. Det skulle også takast omsyn til at den endelege løysinga skulle vere ei bru-jarnvegsløysing.

Vegdirektoratet sin argumentasjon i mars 1988 for å ta opp igjen ei bruløysing er interessant. På den eine sida hadde tunnel vorte valt framfor bru i Hovudplanen, fordi det hadde vore sterk lokal motstand mot bruløysinga. Når dei no tok opp igjen bruløysinga vart dette grunngjeve med at inngrepa i områda på båe sidene av fjorden vart "vesentlig redusert". Samstundes hadde også kostnadene vendt seg i favør av ei bruløysing med tunnel gjennom Håøya. Ei bru med bru hovud i Drøbak sentrum var også eit reelt alternativ no.⁷⁰ Eit påfallande inntrykk er at miljøomsyna vart utvikla til fordel for bru eller tunnel alt etter kva for løysing som var mest teknisk-økonomisk rasjonell. Det er vanskeleg å sjå korleis inngrepa i områda kring fjorden vart reduserte med dei nye brualternativa. Det er derfor også vanskeleg å sjå korleis direktoratet skulle unngå dei same ankepunktane mot brualternativa som hadde kome fram tidlegare. Med ei bru med fire felt burde det vere grunn til å tru at protestane ville bli enda større enn kva dei var i 1970.

8.juni 1988 vedtok Stortinget at det skulle byggast ny hovudflyplass på Hurum. Sommaren 1988 kom også motkreftene mot ei bruløysing på banen igjen. Denne gongen vart også landsfemnande organisasjonar mobiliserte mot Drøbakbrua. Norges Huseierforbund støtta t.d. tunnel fordi stor trafikkmengde over ei bru ville vere til stor skade for huseigarane i Drøbak.⁷¹

Bilbrukarorganisasjonane kom også på banen i ordsiftet om bru eller tunnel i 1987-88. I etterkant av vedtaket av Hovudplanen starta Transportbrukernes fellesorgan eige utgreiingsarbeid for å syne at ei bruløysing ikkje kom dårlegare økonomisk ut enn ei tunnelloysing. Etter at det vinteren 1988 vart offentleg kjent at Vegdirektoratet gjekk inn for bru mottok direktoratet støtte til dette frå Norges Lastebileier-forbund. Forbundet var uroa for at stigninga i ein tunnel ville bli for stor.⁷²

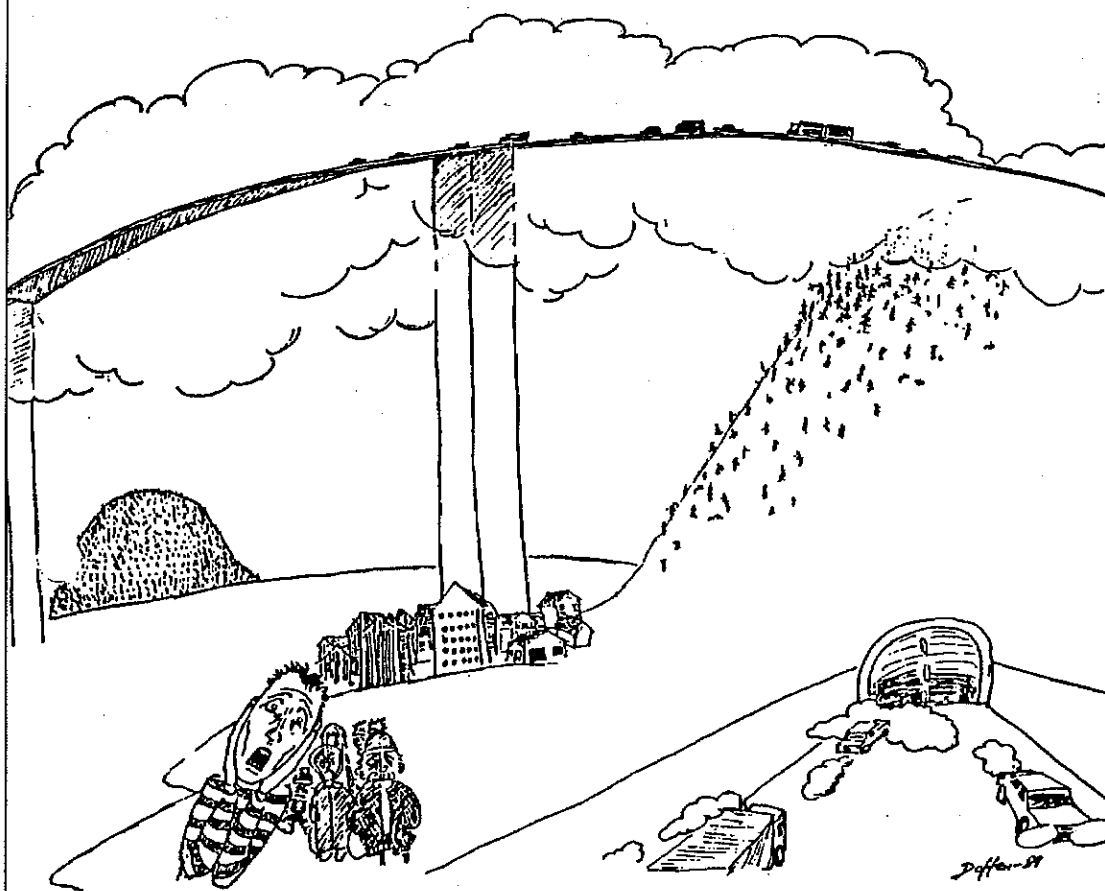
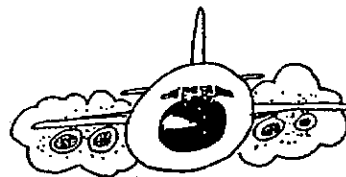
⁶⁹ "Kontrakt mellom Vegdirektoratet og Taugbøl & Øverland", 6.januar 1988: (VD) uordna materiale 1985-1996.

⁷⁰ Vegdirektoratet, "Ferjefri vegforbindelse over Oslofjorden ved Drøbak. Ny vurdering av kryssing av Drøbaksundet", brev til Statens vegvesen i Buskerud 21.mars 1988: (VD) uordna materiale 1985-1996.

⁷¹ Norges Huseierforbund, "Tunnel Drøbak til Hurum", brev til Vegdirektoratet 12.august 1988: (VD) uordna materiale 1985-1996.

⁷² Norges Lastebileier-forbund, "Hovedplan for fergefritt samband over Oslofjorden", brev til Vegdirektoratet 6.april 1988: (VD) uordna materiale 1985-1996.

ER DETTE FROGNS FRAMTID ?



Flygeblad frå Natur og Ungdom, ca.1988-90

I samband med vedtaket i Stortinget om å legge den nasjonale hovudflyplassen på Hurum, vart den vidare økonomiske og tekniske planlegginga av Drøbaksambandet ein integrert del av hovudflyplassprosjektet fråsommar 1988. Innanfor dette nye utvida konseptet vart ei kombinert bru- og jarnvegsbru, med fire køyrefelt, den løysinga vegstyresmaktene såg som den einaste aktuelle. Årsaka til dette var at det

ville bli for bratte stigningstilhøve for jarnvegen gjennom ein tunnel under Oslofjorden.

Oslofjordens Golden Gate

1.juni 1990 skrinla Stortinget planane om ein nasjonal hovudflyplass på Hurum. 13.august 1990 vart nytt framlegg til Hovudplan for tverrsambandet over Oslofjorden med tilførsleveggar oversendt Vegdirektoratet frå Vegkontoret i Buskerud, som hadde hatt ansvaret for utarbeidinga. Sjølv om hovudflyplassen på Hurum var skrinlagt av Stortinget var det framleis ei bruløysing som vart valt. No utan jarnveg og med berre to køyrefelt.

I samband med prosessen kring nytt vedtak om Hovudplan i 1990-91 steig temperaturen i ordskiftet om bru eller tunnel. Dette vart sett sterkare fokus på Håøya sin status som verneverdig, og kva som var akseptable inngrep i naturen på øya utan at dette endra livsvilkåra for dyre- og planteartane der. Opptappinga av temperaturen i ordskiftet skuldast også at dei nasjonale miljøorganisasjonane no kom på banen for fullt som motstandarar både av tunnel og bru. Dei sette brusambandet inn i eit vidare perspektiv knytt til veksten i privatbilismen og Noregs ansvar i høve til dei globale miljøproblema.

I ordskiftet om bru eller tunnel kom det fleire meir eller mindre kjensleladde innspel i ordskiftet som syntetiserte hovuddimensjonane i usemjene. Sentrale dimensjonar var spørsmål om: kva er vakker natur, kva er miljø, kva og kven er relevant ekspertise?

Sivilingeniøren Per Østerud i ingeniørfirmaet Tecbas vende seg til Aftenposten og Vegdirektoratet med følgjande ytring:

Personlig føler jeg det som nærmest en teknisk/samfunnsmessig katastrofe hvis det blir tunnel. ... Det ser ut som at ethvert teknisk prosjekt i dette land i dag skal mistenkeliggjøres og debattmessig avspores av ikke fagfolk og synsere. ... I denne debatten blir det aldri tatt noe hensyn til trafikkantene. De har også krav på så godt miljø som mulig. ... Turistmessig vil en tunnel være et draw-back da de fleste bilister nærer motvilje ved å kjøre inn/ned i tunneler. En flott bro derimot gitt en motsatt effekt. Når ble broer stygge og miljøfiendtlige? ... Man fornemmet et preg av Golden Gate ved San Fransisco, og den broen har aldri blitt rakk ned på.⁷³

Paradoksalt nok var det i særleg grad dei som samfunnet oppfattar som ekspertar som kom med denne typen utsegner. Meir allment er det riktig å presisere at denne typen utsegner også til ein viss grad var karakteristiske for brutilhengarane. Det er ikkje funne tilsvarende utsegner frå miljøorganisasjonane, miljøstyresmaktene eller andre som på vegner av omsyn til natur og miljø gjekk inn for tunnel eller ingen av alternativa.

⁷³ Per Østerud, "Vedr. Oslofjord-forbindelsen", brev til Vegdirektoratet 14.november 1991: (VD) uordna materiale 1985-1996. Også trykt som lesarinnlegg i *Aftenposten* 10.desember 1991.

I juni 1992 kom fleire av dei mest kjende arkitektane innfor veg- og brubygging på banen med ei fråsegn som tok opp både ekspertspørsmålet og dei estetiske synspunkta:

Våre synspunkter gjelder et aspekt ved saken, som ikke har vært tilstrekkelig belyst i uttalelser fra fagkyndig hold. Såvel i saksbehandlingen som i den offentlige debatt har det vært hevdet at en broforbindelse over Oslofjorden skulle være uforenlig med fjordlandskapets visuelle kvaliteter. Vi kan ikke se at denne prinsipielle påstand har rot i noe kompetent fagmiljø. ... Enhver som i faglig sammenheng har arbeidet med forholdet mellom natur-miljø og menneskeverk vil kunne vise til tallrike eksempler - utenlands og i Norge - på at broer har tilført natur- og kulturlandskapet verdifulle arkitektoniske tilleggsverdier. I mange tilfeller er brokonstruksjoner blitt stående som nasjonale symboler og kjennetegn på kulturell skaperkraft og stedsidentitet. Vi tror at en broløsning - på nærmere angitte vilkår - kan tilføre Oslofjorden estetiske og symbolske verdier og bli en viktig turistattraksjon i fremtiden.⁷⁴

Det er vanskeleg å sjå at dette ikkje er synspunkt som ikkje var hevda tidlegare, om da desse seks arkitektane ikkje oppfatta ekspertane i den statlege vegsektoren som fagkunnig. Meir sannsynleg er det at dei avviste ekspertane i miljøforvaltninga som fagkunnig ekspertise, særskilt når ramma for prosjektet vart definert som eit nasjonalt symbol som trong ekspertise med kulturell skaparkraft. Arkitekar har lang tradisjon for, og eigenoppleving av, kulturell skaparkraft og nasjonal symbolbygging. Mest tilforlateleg er det å tolke dette innspelet som ein jobbsøknad på vegner av den norske arkitektstanden.

Eit anna innspel av same karakter kom frå firmaet Norwegian Contractors, eit selskap under Aker-konsernet, som på eige initiativ greidde ut kostnadsdifferansen mellom bru, fjelltunnel og senketunnel. Norwegian Contractors kom fram til at det var liten skilnad mellom bru og senketunnel, medan fjelltunnelen kom best ut. Dette var også i samsvar med ein konsulentrapport som Bruer IKB A/S hadde laga for Vegkontoret i Buskerud i november 1990 (1,3 milliardar kroner for bru vs. 1,22 milliardar kroner for fjelltunnel). Totalt med omsyn til dei samfunnsmessige kostnadene kom likevel senketunnelen best ut. Det er ikkje urimeleg å sjå denne konklusjonen i samanheng med kompetansen kring bygging og flytting av oljekonstruksjonar Aker hadde. Tanken var at modulane til senketunnelen skulle prefabrikerast. Med andre ord la dette alternativet til rette for

⁷⁴Guttorm Grundt, Arne Henriksen, Erik Langdalen, KjellLund, Knut Selberg og Ole Wiig, "Oslofjordforbindelsen", brev til samferdsleministeren og Stortingets samferdslekomité 21.juni 1992: (VD) uordna materiale 1985-1996.

Innhaldet også referert i: Sveinung Berg Bentzrød, "Vil tevla om bro over Oslofjorden", *Aftenposten* 9.juli 1992.

at Aker-konsernet kunne vere med å konkurrere om oppdrag.⁷⁵ I Vegdirektoratet sine eigne utrekningar greidde likevel dette alternativet å konkurrere med bru eller fjelltunnel.

I november 1991 gjekk Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO) i Buskerud inn for ei snarleg realisering av Oslofjordforbindelsen, uansett kva for alternativ som vart valt. I februar 1992 var dei derimot med på eit fellesskriv mellom Landsorganisasjonen (LO) sine avdelingar og NHO-avdelingane i Vestfold, Buskerud, Østfold, Oslo og Akershus, der ønsket om fortgang vart gjentatt med preferanse til ei bruløysing. Ønsket om bru spegla nok både ønsket om fortgang og ein respons på transportorganisasjonane sitt ønske om bru. Det synest også å ha vorte etablert eit interessefellesskap mellom desse og dei seks arkitektane som hadde gått inn for bru:

*Man burde gå et skritt videre og utlyse en arkitektkonkurranse for å sikre at den estetisk beste broløsning og at det visuelle og landskapsmessige miljø blir ivaretatt ved detaljprosjekteringen.*⁷⁶

I tillegg synte LO- og NHO-avdelingane både til den positive sysselsettingseffekten og dei store oppgåvene norsk industri ville få. Både desse argumenta kunne likevel like gjerne ha vorte brukte til fordel for tunnel.

Naturvern-avdelingane hos fylkesmannen i Buskerud hadde i 1988 gått i spissen for verneinteressene knytt til Håøya. Fylkesmannen i Akershus og naturvern-avdelinga hos fylkesmannen i Alkershus slutta også opp om dette standpunktet. Fylkesmann Kåre Willoch påpeikte i fleire skriv til samferdslestyresmaktene ulempene for Frogn og Drøbak, medan naturvern-avdelinga støtta argumentasjonen til naturvern-avdelinga i Buskerud om Håøya som verneverdig område. I februar 1991 støtta Fylkestinget i Akershus ei tunnelloysing.

Håøya var allereie freda som dyre- og plantereservat i juni 1969. Den hadde likevel ikkje fått høgste verneprioritet den gongen. I 1991 var Håøya innstilt til høgste verneprioritet i utkast til Miljødepartementet sin Verneplan for barskog i Øst-Norge. Følgjen var at øya sin ur- og naturskog ville få status som naturreservat, og alle terrenginngrep som t.d. vegbygging ville bli forbode.⁷⁷ Det er ikkje urimeleg å tru at oppgraderinga av verneverdien til øya har samanheng med kontroversen kring Oslofjordforbindelsen.

Høyringsrunden før Hovudplanvedtaket

Våren 1990-91 gjennomførte Vegdirektoratet ein høyringsrunde om utkastet til Hovudplan. Til saman var det 16 offentlege organ og private/frivillige

⁷⁵ Norwegian Contractors, "Oslofjord-forbindelsen", brev til Vegdirektoratet 21.mars 1991: (VD) uordna materiale 1985-1996.

⁷⁶ NHO, Oslo og Akershus, "Fast tverrforbindelse over Oslofjorden ved Drøbak", brev til statsråd Kjell Opseth 6.februar 1992: (VD) uordna materiale 1985-1996.

⁷⁷ Fylkesrådmannen i Akershus, Miljøvern-avdelinga: "Hovedplan for Oslofjordforbindelsen over Drøbak (E6 - E18), brev til Vegdirektoratet 25.november 1991: (VD) uordna materiale 1985-1996.

organisasjonar som uttalde seg. Av desse var ni innbydne til å uttale seg. Nedanfor er dei prinsipielle standpunkta til dei viktigaste aktørane i ordsiftet om Oslofjordforbindelsen i åra 1990-92 referert.

Direktoratet for naturforvaltning (DN) gjekk i høyringsrunden inn for eitt av dei to brualternativa som ikkje gjekk via Håøya, men som hadde eitt av bru hovuda i Drøbak sentrum. Aller helst ville dei ha ein senketunnel, men dette alternativet var tydelegvis lite realistisk å få gjennomslag for i DN sine auger. Dei nordlege brualternativa hadde i følgje DN for store negative konsekvensar for det verneverdige naturlandskapet på Håøya, medan fjelltunnelen ville medføre for store og uheldige utslepp av avgassar. DN var såleis det einaste statlege organet som tok omsyn både til det vi kan kalle lokal og global naturmiljøproblematikk.

Det vi kan kalle kulturmiljøkvalitetane i Drøbak synest derimot ha vore mindre viktige for DN. Dette understrekast også av kommentaren til korfor dei gjekk in for dei to sørlege alternativa:

*DN stiller seg ikke avvisende til et brukryssingsalternativ siden tekniske inngrep av en slik dimensjon ikke er stedsfremmed i Oslofjorden.*⁷⁸

Av landsskapsfaglege omsyn gjekk DN likevel aller helst inn for eit nytt brualternativ sør for Drøbak. Dette alternativet vart aldri greidd ut og Vegdirektoratet avviste dette framlegget fordi bruspennet ville bli for langt og fordi trafikkgrunnlaget vill bli mindre på grunn av den store avstanden til Oslo.

Etter at tunnelalternativet vart lansert som alternativ i slutten av 1970-åra var det ingen som hadde gått mot ei kvar ny brukryssing på prinsipielt grunnlag. Først på 1990-talet var det derimot igjen dei som hevda eit slikt standpunkt. Dei nasjonale miljøorganisasjonane med lokale underorganisasjonar hadde kome på banen og gjekk mot alle nye fjordsamband. Når dei ikkje hadde kome på banen tidlegare under den voksende miljøaktivismen i slutten av 1980-åra, må dette dels tilskrivast at dei hadde lagt hovudvekta på arbeidet mot hovudflyplassen og dels at dei hadde prioritert aksjonar mot ny E 18 gjennom Vestfold. I høyringsfråseigna til Hovudplanen innførte Natur og ungdom i Frogn ein ny dimensjon til miljøargumentasjonen i denne konkrete saka som forklarar korfor dei også gjekk mot tunnelalternativa. Dei synte for det første til Noregs ansvar for å følgje opp Verdskommisjonen for Miljø og utvikling i høve til avgassproblemet. For det andre tok dei eit prinsipielt verdistandpunkt ved å peike på: "bilismen som en ulykke for verden".⁷⁹

Argumentasjonen Natur og Ungdom (NU) førte fram var tydeleg vanskeleg å møte for vegstyresmaktene, fordi den utfordra den ekspertrasjonaliteten vegekspertane arbeidde innafor. For Vegdirektoratet var alle alternativa til

⁷⁸ "Oslofjordforbindelsen. Hovedplan 1990. Sammendrag av innkomne uttalelser og vegvesenets kommentar", 12.mars 1991: (VD) uordna materiale 1985-1996.

⁷⁹ Frogn Natur og Ungdom, høyringsfråsegn gjenngjeve i: Vegdirektoratet, "Oslofjordforbindelsen. Hovedplan 1990. Sammendrag av innkomne uttalelser og vegvesenets kommentar", (VD) uordna materiale 1985-1996.

fjordkryssinga miljøvenlege fordi dei førte til kortare veglengderfor transporten mellom aust- og vestsida av fjorden. For Vegdirektoratet, og ekspertane innanfor den statlege samferdslesektoren i det heile, synest det å vere umogeleg å argumente mot denne typen systemkritikk som rokker ved heile den samfunnsoppgåva sektoren er sett til å forvalte - bygging av nye vegar og vedlikehald av eksisterande vegar.

Dilemmaet mellom omsynet til globale og lokale miljøomsyn i kontroversen om Oslofjordforbindelsen må sjåast i samanheng med det generelt sterkare fokuset på globale miljøspørsmål, i etterkant av Verdenskommisjonen for miljø og utvikling sin rapport: *Vår felles framtid* i 1987.⁸⁰ I samband med kontroversen om Oslofjordforbindelsen synleggjorde både NU og Aksjon Nærtrafikk og Miljø (ANT) dette dilemmaet, med tilvising til at tunnel ville føre til auka CO₂-utslepp samstundes som Gro Harlem Brundlands under miljøkonferansen i Rio de Janeiro i 1992 hevda at verda treng ein miljørevolusjon.⁸¹

Dei nasjonale miljøorganisasjonane sin inntreden på arenaen rokka også ved hovudstandpunktet til NIMBY-organisasjonen Aksjonskomitéen mot bro, som i følgje dei sjølv på dette tidspunktet hadde omlag 75000 individuelle og kollektivt innmelde medlemar. Både i 1989 og i høyringsrunden til Hovudplanen i 1990/91 gjekk komitéen inn for senketunnel som det beste alternativet. I slutten av 1991 gjekk organisasjonen, saman med Norges Naturvernforbund, Natur og Ungdom og Aksjon Nærmiljø og Trafikk, ut med eit standpunkt om at det verken var behov for bru eller tunnel. Ole Jacob Sunde i Aksjonskomitéen mot bro argumenterte både med globale omsyn knytt til CO₂-utslepp og nedgangen i bilbruken som var registrert talde mot prosjektet.⁸²

I Ytre Hallangspollen vel sin anke av Hovudplanvedtaket i juni 1992 gjekk også denne NIMBY-organisasjonen mot alle bru- og tunnelalternativa med tilvising til Noregs målsetnad om å stabilisere CO₂-utsleppet fram mot år 2000.⁸³ Det er tydeleg at den organiserte miljørørsla hadde eit støttepotensiale også for globale miljøargumnet i NIMBY-organisasjonane i Frogn.

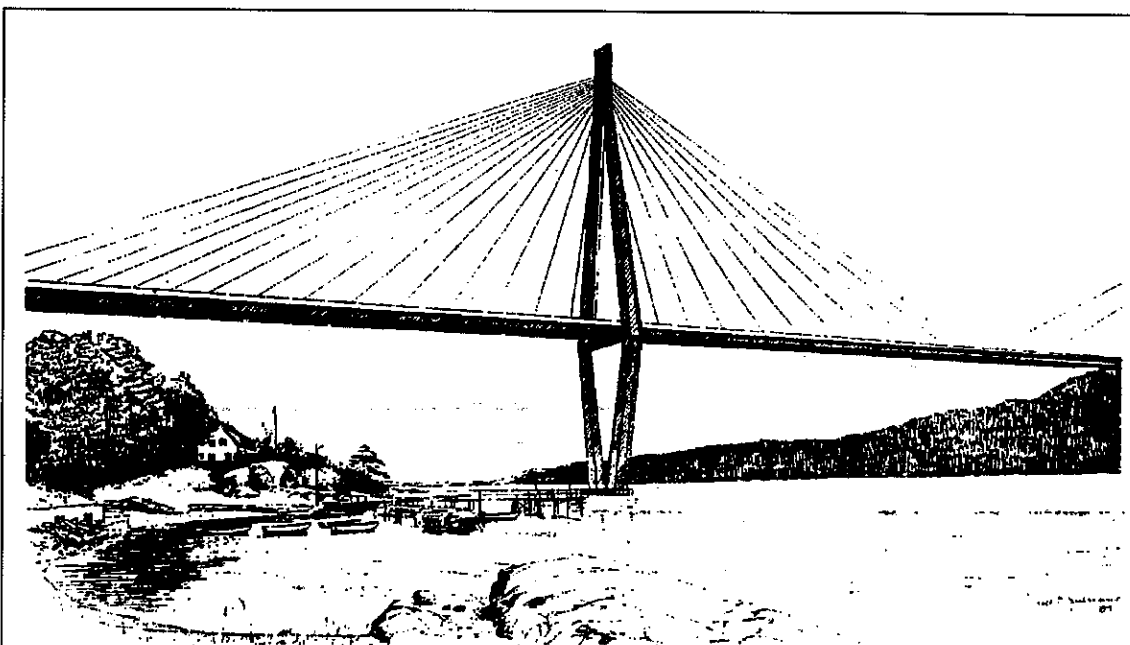
Likeins som i 1970- og 80-åra var det også no til dels systematisk ulike synspunkt på kvar side av Oslofjorden. Denne gongen var det likevel ikkje teikn til grasrotmobilisering for bru på vestsida av fjorden, som t.d. i Sætre. Dei aksjonane som hadde vore i Hurum mot tunnel midt i 1980-åra var ikkje aktive denne gongen. Dette skuldast truleg at dei hadde fått gjennomslag for hovudkravet i høve til å legge tilførslevegen utanom bustadområda i Sætre. Det allmenne inntrykket er likevel at austsida av fjorden bastant gjekk mot brualternativa, og no også i større grad mot eit kvart nytt brusamband, medan vestsida primært gjekk inn for ei

⁸⁰ Verdenskommisjonen for miljø og utvikling. *Vår felles framtid*, Oslo; Tiden Norsk Forlag 1987.

⁸¹ Aksjon Nærmiljø og Trafikk, "Anke over saksbehandlingsfeil. Hovedplan om bro over Drøbaksundet", brev til Statens vegkontor i Buskerud og Akershus 18.juni 1992: (VD) uordna materiale 1985-1996.

⁸² Morten Sjølli, "Nei til tunnel og bro i Drøbaksundet", *Aftenposten* 30.oktober 1992.

⁸³ Ytre Hallangspollen vel, "Klage på Vegdirektoratets godkjenning av Hovedplan for ferjefri forbindelse over Oslofjorden", brev til Samferdsledepartementet 17.juni 1992: (VD) uordna materiale 1985-1996.



Oslofjord- forbindelsen raserer naturen

«Oslofjordforbindelsen» er et veiprosjekt som skal koble sammen E 18 og E 6 over Oslofjorden. Fjordkryssingen skal skje like nord for Drøbak, tre mil sør for Oslo.

**Vi trenger din hjelp med å bevare
Oslofjorden ren for broer.**

**Si nei til bro over
Drøbaksundet**

Flygeblad frå Noregs Naturvernforbund og Natur og Ungdom, ca.1990-92

bruløysing.

Vegsjefen stiller seg noe uforstående til innsigelsene fra de to miljøvernavdelingene da det så langt ikke er påvist konkrete skadevirkninger for fauna og flora på Håøya som ikke kan avbøtes med ulike tiltak.⁸⁴

I ei samla vurdering etter høyringsrunden heldt Vegvesenet i Buskerud fast ved standpunktet om brualternativ 1. Argumenta for dette alternativet var at det innebar lågaste vedlikehaldskostnader, køyrekostnader, det førte til lågaste utslepp av avgassar og alternativet hadde færrest støyulemper for tilliggande bustader. Sjølv om Håøya sin funksjon som naturreservat representerte eit "problem" var fordelane fleire for dette alternativet enn dei andre.⁸⁵ Det kunne t.d. byggast gang- og sykkelveg ved ei bruløysing og den ville vere ein turistattraksjon:

For trafikkantene vil det være en opplevelse å kjøre på en bru gjennom fjordlandskapet... I den videre planleggingen vil det bli lagt vekt på å oppnå en høyest mulig estetisk standard på bruforbindelsen⁸⁶

Mot dette synet på landskapsoppleving stod DN sitt syn:

Bruene vil krysse over en del av Oslo-fjorden som landskapsmessig er verdifull og sårbar i forhold til større tekniske inngrep og konstruksjoner.⁸⁷

Dette var det motsette synet av kva vi har sett direktoratet stod for vel eitt år tidlegare da ei bru ikkje var "stedsfremmed i Oslofjorden". No hevda også Vegkontoret i Buskerud at:

Når det gjelder naturvern og friluftsliv kommer tunnelalternativene bedre ut enn bruene fordi disse ikke er synlige og ikke berører fjordlandskapet.⁸⁸

Omsynet til friluftslivet, hytteområde og Håøya talde for å velje tunnel. Vegkontoret la likevel større vekt på tunnel ville føre til størreforbruk av fosilt brennstoff, skape angst hos ein del av dei køyrande, føre til lengre køyrelengde, medan bru ville skape turisme og betre trafikktryggleik. Det vart lagt avgjerande vekt på transportmessige vurderingar, det som vart opplevd som interessene til trafikkantane samt dei store vedlikehaldsutgiftene knytt til ein tunnel. I tillegg hadde jo brualternativ 1 kome i møte kritikken om ei bru med bruhovud i Drøbak sentrum. Alternativ ein vart såleis framstilt som eit kompromiss som tok

⁸⁴ Statens vegvesen i Buskerud, "Oslofjordforbindelsen, E6-E18", brev til Statens vegvesen 6.mars 1991: (VD) uordna materiale 1985-1996, s.6.

⁸⁵ Statens vegvesen i Buskerud, "Oslofjordforbindelsen, E6-E18", brev til Statens vegvesen 6.mars 1991: (VD) uordna materiale 1985-1996, s.8.

⁸⁶ Statens vegvesen i Buskerud, "Oslofjordforbindelsen, E6-E18", brev til Statens vegvesen 6.mars 1991: (VD) uordna materiale 1985-1996, s.8-9.

⁸⁷ Direktoratet for naturforvaltning, "Oslofjordforbindelsen. Hovedplan for fergefri forbindelse over Oslofjorden, brev til Samferdsledepartementet 18.juni 1992: (VD) uordna materiale 1985-1996, s.3.

⁸⁸ Statens vegvesen i Buskerud, "Oslofjordforbindelsen, E6-E18", brev til Statens vegvesen 6.mars 1991: (VD) uordna materiale 1985-1996, s.9.

Aktør/Hovudalternativ Underalternativ	Brualternativ				Tunnelalt.		Brualt.	Båt
	1	2	3A	3B	5	6	Sør	0
Statleg særforvaltning:								
Vegdirektoratet	+				(+)		-	-
Dir. for Naturforv. (DN) 1991	-	-	+	+		(+)	(+)	
Dir. for Naturforv. (DN) 1992	-	-	-	-	(+)	+		
Kystdirektoratet ¹	(+)				+			
Riksantikvaren	-	-	-	-	-	+	(+)	
Fylkesvís særforvaltning:								
A/S Fjordbroene	+	(+)	(+)	(+)				
Oslo Hamnevesen	-	-	-	-	+	+		
Fylkesmannen i Buskerud	-							
Fylkesmannen i Akershus	-	-						
Fylkesm. naturv.avd./Buskerud	-	-	-	-		+		
Fylkesm. naturv.avd./Akershus	-	-	-	-				
Fylkeslandbr.kont. i Buskerud	+							
Vegvesenet i Buskerud	+	(+)						
Vegvesenet i Akershus	+	(+)						
Lokal særforvaltning:								
Hurum viltneimnd	+							
Hurum Næringsråd	+							
Politiske fylkesorgan:								
Akershus fylkesting					+	+		
Buskerud fylkesting		+					(+)	
Politiske kommuneorgan:								
Hurum kommune		+						
Røyken kommune	+							
Frogn kommune	-	-	-	-	+	+		
Oslo kommune	-							
Nasjonale/regionale miljøorganisasjonar:								
Naturv.forb. i Oslo/Akershus	-	-	-	-	-	-	-	(+)
Aksjon Nærmiljø og Trafikk	-	-	-	-	-	-	-	(+)
Natur og ungdom	-	-	-	-	-	-	-	(+)
Lokale miljøorganisasjonar:								
Frogn Natur og ungdom	-	-	-	-	-	-	-	
Nasjonale friv. særorganisasjonar:								
Transportbrukernes fellesorgan	+	+	+	+	-	-		
Norges Lastebileierforb.	+				-	-		
Norges Huseierforbund	-	-	-	-	+	+		
LO/NHO (fellesfråsegn)	+	+	+	+				
NIMBYs:								
Fellestrådet for velfor. i Hallangen	-							
Ytre Hallangspollen vel	-	-	-	-	-	-		+
Aksjonskom. mot bru	-	-	-	-	-	+/-		
Øvre Gylteåsen vel	(-)	-	-	-	+	+		
Vindfangbukta vel/Gylte vel	-	-	-	-	+	+		
Friv. forein. og int.org. i Frogn	-	-	-	-	+	+		
Dyno industrier A/S	-							

¹ Med krav om større seglingshøgde enn i framlegget til alt.1 frå Vegdirektoratet (62m/72m).

" Aksjonskomiteén mot bro sitt standpunkt var så seint som i 1989/90 at den aksepterte ein senketunnel. Etter at miljøorganisasjonane kom sterkare på banen frå kring 1990 vart komiteén motstandarar av både bru-og tunnelalternativa.⁸⁹

⁸⁹ Tabell 1: Prinsippfråsegner om ulike alternativ mellom bru, tunnel og båt (ferge) frå offentlege organ og

omsyn til alle interessene.⁹⁰

Hovudplanvedtaket

4.mai 1992 vart Hovudplanen stadfesta i Vegdirektoratet. Høyringsrunden synest ikkje å ha hatt større innverknad på synspunkta i direktoratet. Argumenta som vart lagt til grunn for planen vart gjentatt. Brua ville i følgje etaten gje ei sjeldan landskapsmessig oppleving for dei reisande og ei riktig utforma bru ville bli eit pent landemerke og ein attraksjon. I tillegg ville ei bru redusere det norske CO₂-utsleppet frå 40000 til 32000 tonn.⁹¹

Vegdirektoratet hadde også mobilisert Direktoratet for statens skogar til fordel for standpunktet at tunnel gjennom Håøya ikkje var i konflikt med fredningsvedtaket. DN oponerte mot dette med å kome med framlegg om sterkare vern av Håøya som naturreservat.⁹²

Vegdirektoratet var samd med naturstyresmaktene om at naturkvalitetane på Håøya er verdifulle. Direktoratet gjekk derfor inn i drøftingar med Norsk Institutt for naturforskning (NINA) om eit forskingsprosjekt som skulle analysere før/etterstudiar av urørt natur. I følgje NINA var ikkje slike studiar gjennomført i Noreg etter "moderne metodar".⁹³

Våren 1992 hadde vegsjef Eskild Jensen separete møte med det han kallte "de mest interesserte parter" for å få en *"dypere forståelse mot de innvendinger som har vært reist mot noen av de aktuelle alternativer"*.⁹⁴ Dette var alle dei statlege, fylkeskommunale og kommunale organa som hadde uttalt seg om bru eller tunnel, samt Dyno industrier. For Dyno ville brualternativ 1 ha negative konsekvensar for tryggingssona kring sprengstoffabrikken på Engene i Sætre. Utanom Dyno vart ingen av miljø- eller NIMBY-organisasjonane rådspurt i denne runden.

Det er påfallande i kor liten grad dei lokale politiske partia prøvde å påverke dei statlege vegstyresmaktene om bru, tunnel eller ingen av delane. I Frogn hadde alle partia, bortsett frå Senterpartiet, programfesta motstanden mot bru i samband med kommunevalet hausten 1991. Høgre i Frogn hadde likevel i november 1991 vendt seg til Vegdirektoratet og bede om fortgang i saka, uansett bru eller tunnel.⁹⁵

frivillige organisasjonar 1988-92. Denne tabellen gjengir berre hovudstandpunkta til dei institusjonane og organisasjonane som har uttrykt seg skriftleg overfor Vegdirektoratet. Den er ikkje ei kartlegging av standpunkta til alle aktørane som har uttrykt seg om Oslofjordforbindelsen. Tabellen fanger heller ikkje inn aktørane sin status i kontroversen eller kva argument som låg bak standpunkta.

⁹⁰ Statens vegvesen i Buskerud, "Oslofjordforbindelsen, E6-E18", brev til Statens vegvesen 6.mars 1991: (VD) uordna materiale 1985-1996, s.10.

⁹¹ Vegdirektoratet, "Oslofjordforbindelsen E6-E18 Hovedplan for veger i Røyken, Hurum og Frogn", brev til Statens vegvesen i Buskerud og Akershus 4.mai 1992: (VD) uordna materiale 1985-1996.

⁹² Vegdirektoratet, "Oslofjordforbindelsen E6-E18 Hovedplan for veger i Røyken, Hurum og Frogn", brev til Statens vegvesen i Buskerud og Akershus 4.mai 1992: (VD) uordna materiale 1985-1996, s.18.

⁹³ Vegdirektoratet, "Oslofjordforbindelsen E6-E18 Hovedplan for veger i Røyken, Hurum og Frogn", brev til Statens vegvesen i Buskerud og Akershus 4.mai 1992: (VD) uordna materiale 1985-1996, s.14-15.

⁹⁴ Vegdirektør Eskild Jensen, "Oslofjordforbindelsen Drøbak - Hurum", brev til Samferdsledepartementet 5.mai 1992: (VD) uordna materiale 1985-1996.

⁹⁵ Frogn Høgre, "Tverrforbindelsen over Oslofjorden Drøbak - Hurum", brev til Vegdirektoratet

I kommunestyret i Frogn var særskilt Venstre, og til dels SV, pådrivarar for å skjerpe argumentasjonen mot bru og stille krav til konsekvensutgreiingar. Både partia var også mot tunnelalternativet.

Akershus fylkeskommune var mot bru av rein støtte til Frogn kommune som i størst grad vart påført ulempene ved prosjektet. Fylkesmannen i Akershus, tidlegare statsminister Kåre Willoch, var derimot meir prinsipiell i motstanden mot bru, ikkje ut frå omsynet til miljøkvalitetar men ut frå omsynet til teknologival:

*Han hadde personlig sterke motforestillinger mot en bruløsning fordi en bru etter hans vurdering representerte gårsdagens teknologi. Han la vekt på at tunnelloøsninger er den moderne teknologiske løsning på slike fjordkryssninger. Han mente at en bru ville være en stor ulempe for båtfolket og at den i estetisk sammenheng ville være en skandale.*⁹⁶

Willoch var også av den meining det brualterativet vegstyresmaktene hadde valt var det verste med omsyn til miljøkonsekvensane.⁹⁷

Medan det på austsida av fjorden framleis var sterk motstand mot ei bruløysing, var ikkje dei politiske organa på vestsida like negative til tunnel. Både kommunane Røyken og Hurum og Buskerud fylkeskommune kunne no akseptere alle tekniske løysingar. Størst sprik var det mellom miljøvernssjefen hos fylkesmannen si miljøvernseksjon, som framleis gjekk sterkt mot ei bruløysing knytt til Håøya, og fylkesmann Per Haraldseth som reservert seg mot "mye av det som hans miljøvernssjef uttalte".⁹⁸

Det kanskje mest påfallande i ordskiftet var Vegdirektoratet sine aktive forsøk på å harmonisere dei statlege og fylkeskommunale miljøorgan sin motstand mot ei bruløysing som inkluderte Håøya, med å minimere konsekvensane alternativ 1 ville få for øya. Både oppdraget til NINA og retoriske forsøk på å bagatellisere naturinngrepa på Høya underbygger dette:

*Det vil innebære at når vegen er ferdig er det bare de to tunnelåpninger som vil være synlige.*⁹⁹

Opp mot denne forståinga av inngrepa på Håøya stod t.d. Direktoratet for naturforvaltning si skildring av konsekvensane;

*Bruene og tunnelen gjennom Håøya og trafikken på vegforbindelsen vil utgjøre inngrep med meget omfattende virkninger for øyas unike, uberørte og meget verneverdige naturmiljø.*¹⁰⁰

27.november 1991: (VD) uordna materiale 1985-1996.

⁹⁶ Vegdirektør Eskild Jensen, "Oslofjordforbindelsen Drøbak - Hurum", brev til Samferdsledepartementet 5.mai 1992: (VD) uordna materiale 1985-1996, s.1.

⁹⁷ Bård Idas, "Willoch klager på vedtak om bro", *Aftenposten* 2.juli 1992.

⁹⁸ Vegdirektør Eskild Jensen, "Oslofjordforbindelsen Drøbak - Hurum", brev til Samferdsledepartementet 5.mai 1992: (VD) uordna materiale 1985-1996, s.2.

⁹⁹ Vegdirektør Eskild Jensen, "Oslofjordforbindelsen Drøbak - Hurum", brev til Samferdsledepartementet 5.mai 1992: (VD) uordna materiale 1985-1996, s.2.

¹⁰⁰ Direktoratet for naturforvaltning, "Oslofjordforbindelsen. Hovedplan for fergefri forbindelse over

Desse to utsegnene representerte i høgste grad to ulike forståingar av kva konsekvensar brua ville få. I neste omgang representerer dei også to fundamentalt ulike forståingar både av natur og konsekvensar av møtet mellom natur og kulturelle ovringar.

Krav om overprøving

I juni 1992 kom det ni krav om overprøving til departementet. Dette var ikkje uventa. Allereie under høyringsrunden hadde fleire meldt at dei ville anke Hovudplanen med brualternativ 1 inn for samferdsledepartementet. Mellom dei som hadde formell rett til å reise krav om overprøving var ikkje uventa DN, riksantikvaren og Frogn kommune. Overraskande vurderte no Vegdirektoratet at prosessen kring Hovudplanen hadde avdekket ein konflikt mellom miljøomsyn lokalt i fjorden på den eine sida og omsyna til økonomi, sysselsetting og miljøtilhøve i ein større samanheng. Samstundes oppsummerte direktoratet også at det ikkje hadde kome fram nye moment i samband med krava om overprøving.¹⁰¹

Det kan ikkje vere riktig at direktoratet ikkje hadde sett konflikten mellom miljøomsyn og økonomiske omsyn tidlegare. Avveinga mellom desse omsyna hadde ridd prosjektet sidan 1970. Det som ser ut til å ha skjedd er derimot at direktoratet prøvde å konstruere ein motsetnad mellom lokale og globale miljøomsyn, der direktoratet argumenterte for at dei tok eit overordna ansvar gjennom å ivareta dei globale omsyna.

Kva dette ansvaret innebar var det delte meingar om mellom direktorata som vurderte saka. Dette utkrystalliserte ulike ekspertforståingar av natur og kva som er "kompetente fagvurderingar":

*DN beklager at Vegdirektoratet ikke i større grad har bygd på og referert vurderinger fra kompetente fagorganer for å forklare bruas virkninger.*¹⁰²

DN kritiserte sterkt Vegdirektoratet for i særskild grad å ta omsyn til Håøya, naturlandskapet i Oslofjorden og småbåtutfarten og friluftsinteressene, trass i at direktoratet sine egne utgreiingar, høyringane i plansaka og møta med den statlege naturforvaltninga hadde påvist dei konfliktfylte omsyna. DN skulda Vegdirektoratet for ikkje å legitimere alternativet sitt på ein miljøfagleg akseptabel måte.¹⁰³

I juni 1992 uttalte Frogn kommune seg for 30. gongen om Oslofjordforbindelsen. Det var no eit stort mindretal i kommunestyret som både var mot bru og tunnel. Kritikken var særskild sterk mot Vegdirektoratet sine "subjektive

Oslofjorden, brev til Samferdsledepartementet 18.juni 1992: (VD) uordna materiale 1985-1996.

¹⁰¹ Vegdirektoratet, "Krav om overprøving av hovedplanvedtak om Oslofjordforbindelsen, E6-E18, med veger i Røyken, Hurum og Frogn", brev til Samferdsledepartementet 15.oktober 1992: (VD) uordna materiale 1985-1996.

¹⁰² Direktoratet for naturforvaltning, "Oslofjordforbindelsen. Hovedplan for fergefri forbindelse over Oslofjorden, brev til Samferdsledepartementet 18.juni 1992: (VD) uordna materiale 1985-1996, s.4.

¹⁰³ Direktoratet for naturforvaltning, "Oslofjordforbindelsen. Hovedplan for fergefri forbindelse over Oslofjorden, brev til Samferdsledepartementet 18.juni 1992: (VD) uordna materiale 1985-1996, s.6.

estetiske vurderinger" som t.d. at brua ville bli ein "... sjelden landskapsmessig opplevelse og attraksjon"¹⁰⁴. I følge vedtaket i kommunestyret ville brua derimot føre til "visuell forurensning av kulturlandskapet". Omsynet til kulturlandskapsvernet hadde ikkje vore særleg fremme tidlegare. Frogn kommune si framheving av dette var nok eit resultat av at riksantikvaren hadde gått mot alle bru- og tunnelalternativa av omsyn til inngrepa i kulturlandskap og fornminne.

I 1991 greidde Vegdirektoratet ut kostnaden for brua til å vere 886 millionar kroner, medan tunnelen vil koste 740 millionar kroner. Dette var kostnadene utan tilførsleveggar. Årsaka til at Vegdirektoratet heldt fast ved bruløysinga må sjåast i lys av to sett argument. Det eine var økonomiske knytt til vedlikehalds- og køyrekostnader. I lengda var det rimelegare å vedlikehalde ei bru enn ein tunnel. Det andre var den visuelle opplevinga ved å krysse fjorden over ei bru.

Samferdsledepartementet overprøver bruvedtaket

I 1993 var Hovudplanen til handsaming i Samferdsledepartementet. I januar 1994 kom innstillinga frå departementet. Til grunn for vurderinga i departementet låg to overordna premiss: økonomi og miljø. Totaløkonomisk hevda departementet at tunnel (alt.5) og bru (alt.1) kom omtrent likt ut. Derfor la departementet avgjerande vekt på:

*at fjelltunnelalternativet ikke har de negative virkningene for fjordlandskap, naturverdier og fritidsbebyggelse som broalternativet representerer.*¹⁰⁵

Etter vurderinga av den "totaløkonomien" i prosjektet og av klagane kom departementet fram til at fjelltunnelalternativet var det beste alternativet for eit nytt tverrsamband over Oslofjorden. Omsynet til globale miljøkonsekvensar var ikkje med i vurderinga.

Aust-sida av fjorden, NIMBY-organisasjonane i Frogn og nasjonale, regionale og lokale miljøorganisasjonar hadde såleis fått gjennomslag for kravet om overprøving av hovudplanvedtaket i Vegdirektoratet. Berre med omsyn til miljøomsyna er det likevel all grunn til å tru at Samferdsledepartementet ikkje ville gått mot Vegdirektoratet, om det ikkje hadde vore for at motstanden mot bru hadde vore massiv innanfor den statlege naturforvaltninga, i miljøvernavingdelingane i fylka og i Frogn kommune. Det var alliansen mellom miljøvernorganisasjonane og dei offentlege organa som var avgjerande.

Etter Samferdsledepartementet sitt vedtak om å endre Hovudplanen i januar 1994 vart kontroversen lukka. Aksjonsviljen på vestsida av fjorden tok seg ikkje opp igjen, det har ikkje vore mange glødande debattinnlegg i avisene og miljørørsla har ikkje synt større vilje til å prøve å mobilisere nettverket av aktørar som var mot brualternativet også til å kreve å gå mot tunnel. Overprøving av vedtaket i

¹⁰⁴ Frogn kommune, "Oslofjordforbindelsen E6-E18. Hovedplan for veier i Røyken, Hurum og Frogn", brev til Samferdsledepartementet 18.juni 1992: : (VD) uordna materiale 1985-1996.

¹⁰⁵ Samferdsledepartementet, "Krav om overprøving av hovedplanvedtak om Oslofjordforbindelsen; E6-E18, ...", brev til Vegdirektoratet 19.januar 1994: (VD) uordna materiale 1985-1996.

departementet måtte i tilfelle ha skjedd i Stortinget. Ingen arbeidde med mål om dette fram mot vedtaket om Oslofjordforbindelsen i Stortinget før jul i 1996. Bygginga av tunnelalternativet framstår såleis som eit slags kompromiss mellom omsynet til natur- og miljøinteresser og omsynet til det som i den statlege vegsektoren oppfattast både som eit teknisk-økonomisk rasjonelt vegsystem. Hurum kommune gjekk riktignok i november 1995 for første gongen også mot at det vart bygd tunnel, av omsyn til tryggleiken i tunnelen og skogverninteressene i Frogn.¹⁰⁶ Dette var likevel for å få omsnudd vedtaket i departementet.

Den manglande dialogen

Ser vi på vegstyresmaktene si rolle i diskursen om Oslofjordforbindelsen er det fire trekk som synest å vere karakteristiske. For det første er det ut frå den store merksemda omsynet til miljø har fått i vegbyggingssaker dei siste åra, all grunn til å spørje om Vegdirektoratet har den rette kompetansen til å gjere avveinga mellom nye vegbyggingssjorsjekt og innvendingar mot miljøomsyn? I tilfellet Oslofjordforbindelsen er det stor grunn til å hevde at i den grad miljøomsyn spelte noko rolle for Vegdirektoratet, var det i form av oportune tilleggsargument eller motargument for og mot alternativ som primært var ønskt av andre årsaker. Mykje kan tyde på at uansett kor mange konsekvensutgreiingar om miljø som hadde vorte laga, så hadde det ikkje vore særleg viktig for kva for fjordkryssingsalternativ direktoratet til ei kva tid ville ha gått inn for.

For det andre er det påfallande kor lite synleg ordskiftet om bru eller tunnel synest å ha vore internt i Vegdirektoratet. Både i direktoratet sine eigne sakspapir, i utoverretta korrespondanse og i pressa verkar det nærmast som om standpunkta, og ikkje minst skifte i standpunkt, skjedde momentant i heile organisasjonen. Sjølv sagt er det godt mogeleg at det var munnlege dialogar internt i direktoratet. Likevel var det aldri nokre usemjer som kom på trykk. Vegdirektøren sine standpunkt var til ei kvar tid det stanpunktet som disiplinerte heile organisasjonen. Det kan sjølv sagt hevdast at dette er heilt naudsynt i ein byråkratisk organisasjon. Det må likevel oppsummerast at det er problematisk i høve til å initiere meir djuptgåande sjølvrefleksjon i saker der det er motstridande interesser mellom miljø og mobilitet.

For det tredje er det grunn til å sette søkelyset på den manglande dialogen både mellom Vegdirektoratet og Samferdsledepartementet og direktoratet og Stortinget. Det synest som om direktoratet i det heile ikkje undersøkte, eller hadde teft, for kva som var mogeleg å få gjennomslag for i Departementet og kva som var politisk mogeleg å oppnå i Stortinget. Så lenge miljøomsyna var kontroversielle er det all grunn til å meine at direktoratet burde sjå at Departementet og Stortinget ville legge større vekt på andre sider i denne diskursen enn dei teknisk-økonomiske argumenta.

For det fjerde er det påfallande kor lita innverknad dei statlege og

¹⁰⁶ Vegdirektoratet, "Oslofjordforbindelsen. Planbehandling i Frogn", brev til Samferdsledepartementet 8.januar 1996: (VD) uordna materiale 1985-1996.

fylkeskommunale miljøvernstyresmaktene hadde på prosessen. Dette har også vore tilfelle i 1990-åra. Miljøvernstyresmaktene er ikkje direkte involverte i planleggingsprosessen og innvendingane deira synest ikkje ha blitt tillagt større vekt i saksgangen fram til Hovudplanvedtak. Det må kunne seiast å vere oppsiktsvekkande at den statlege miljøvernstyresmakten etter ein 35 år lang utgreiingsperiode må klage Hovudplanvedtaket inn for Samferdsledepartemenet!

Samla sett er det eitt fellestrekk ved desse fire kritiske merknadene til Vegdirektoratet si rolle i miljødiskursen om Oslofjordforbindelsen: manglande evne til å opprette dialogar og å forhandle med med- og motspelarar i diskursen. Dette galdt både internt i organisasjonen, overfor dei politiske styresmaktene, overfor andre institusjonar og organisasjonar som var aktørar i diskursen og overfor samfunnet i det heile. Vegdirektoratet spelte først og fremst ei rolle som produsent av argument for vekselvis bru og tunnel, og i mindre grad som utviklar av ei miljø- og samfunnsmessig akeptabel løysing. I lys av miljøstyresmaktene sin formelt svake posisjon hadde kontroversen om Oslofjordforbindelsen såleis ingen aktørar som var i stand til å forhandle fram kompromissløyser, som både tok omsyn til samfunns- og miljøinteressene. Om det etter 1988 har vore mogeleg å finne ei kompromissløyser i denne saka er eit anna spørsmål.

Avslutning

I denne artikkelen har vi sett korleis miljøkontroversen kring Oslofjordforbindelsen har vart ført i åra 1970-96. Det har vore mange aktørar som har deltatt i kontroversen, og kontroversen har hatt i seg dei fleste tema i miljødiskursen i samferdslesektoren: omsyna til støy, luft, verving av natur- og kulturlandskap, friluftsliv osv. Dei som har argumentert for bru/tunnel har i større grad enn motstandarane brukt argument som kan oppfattast å ligge utanfor miljødiskursen, som t.d. tekniske og økonomiske argument. Dette må sjåast i samanheng med at den statlege bil- og vegsektoren si viktigaste oppgåve er å bygge og vedlikehalde vegnettet.

Nokre motargument mot bru fekk aldri nok støtte eller aksept til å bli viktige argument i miljødiskursen om Oslofjordforbindelsen. Det galdt t.d. argumentet om at områda nord for Drøbak var verneverdig rekreasjonsområde som ville avhjelpe sjukeheimskøane. Andre argument kom derimot gradvis inn som viktige premiss for motstanden mot bru. Dette galdt t.d. miljørørsla sitt aukande fokus på Håøya som verneverdig naturreservat. Dette er også eit døme på korleis nye argument kjem til i diskursen etter kvart som nye aktørar "logar" seg til.

Eit karakteristisk trekk ved ordsiftet var også at estetiske argument vart brukte både av tilhengarane og motstandarane av Oslofjordforbindelsen, medan etiske argument ikkje synest å ha vore brukt i særleg grad. Dette samsvarer godt med Johan Hedrén sin observasjon om at miljødiskursen i politiske tekstar er karakterisert av at omsynet til økonomi går føre omsynet til estetikk og etikk.

Vi har sett at det vart ytra meingingar av sosial og moralsk karakter i miljøkontroversen om Oslofjordforbindelsen. Johan Hedrén sin påstand om at

politiske tekstar i miljødiskursen set omsynet til økonomi først, deretter estetikk og etikk, synest også å gjelde for denne kontroversen.

Ser vi på det lokale nivået er argumenta for bru (tunnel) i stor grad knytte til omsynet til turisme og arbeidsplassar, medan motstandarane syner til estetiske og etiske ulemper.

På det regionale nivået argumentaerast det fór bru av omsyn til regional økonomisk integrasjon og rekreasjon for Osloinnbyggjarane, medan motargumenta er knytte til konsekvensane for friluftslivet i Oslofjord-området.

Nasjonalt knytast argumentasjon for bru til behovet for eit økonomisk-rasjonelt vegsystem mellom Kontinentet og Sør- og Vest-Noreg, medan motargumenta ikkje synest å vere artikulerte på dette nivået.

I høve til den globale miljødiskursen er det motstandarane av bru/tunnel som sterkast profilerer seg med etiske argument knytt til det menneskelege eksistensgrunnlaget. Denne argumentasjonen var vanskeleg å imøtegå for dei statlige vegstyresmaktene og vart prøvd halde utanfor diskursen om Oslofjordforbindelsen. Tilhengarane av bru uttrykte ikkje eksplisitt argument på dette nivået, men det er naturleg å forlenge argumentasjonen for bru på det nasjonale nivået: Bru var viktig for vår konkurransekraft med utlandet.

Innleiingsvis i artikkelen ordna eg aktørane i diskursen om Oslofjordforbindelsen etter tre kategoriar. Fullt ut systematisk samsvar i interesser innanfor dei ulike kategoriane er det ikkje mogeleg å syne. Det er vanskeleg å sjå at motstanden mot bru/tunnel og sambandet i det heile, samla sett var større i den lokale forvaltninga enn i den statlege forvaltninga (både veg- og miljøforvaltninga). Det kan derimot hevdast at det til ein viss grad var systematiske interesseskilnader etter geografiske kriterie: austsida av Oslofjorden var i hovudsak mot bru, medan vestsida var mot tunnel. Til sist er det heller ikkje mogeleg å finne noko systematisk samsvar i interesser mellom frivillige og offentlege interesser. Diskursen og Oslofjordforbindelsen var først og fremst særmerkt av mangfaldet av uttrykte interesser: naturverninteresser, kulturverninteresser, allmenne samfunnsinteresser, friluftinteresser, økonomiske interesser, interesser i høve til teknologival, personlege interesser osb.

Eit av dei mest påfallande trekka ved diskursen om Oslofjordforbindelsen er i kor stor grad det var tilhøve utanfor sjølve kontroversen som påverka dei statlege vegstyresmaktene til å gå inn for bru eller tunnel. Det kunne anten vere framlegg om tilliggande hovudflyplass eller ny industri, eller det kunne vere tekniske eller økonomiske argument som til ulike tidspunkt talde for eller mot det eine eller andre. Trass i at det var miljøomsyna det meste av det offentlege ordsiftet om Oslofjordforbindelsen handla om, er det vanskeleg å sjå at miljøomsyna på noko tidspunkt vog tungt for om Samferdsledepartementet og Vegdirektoratet skulle gå inn for bru eller tunnel.