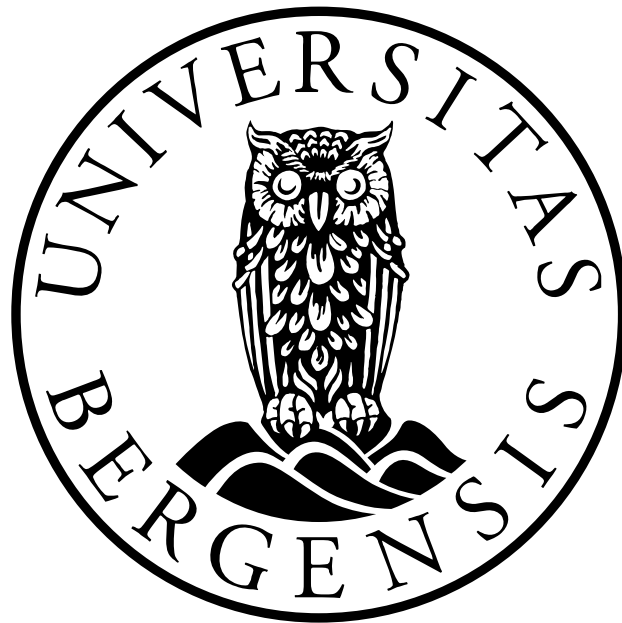


Et antropologisk studie av infrastrukturprosjektet Hordfast



Susanne Christensen
Masteroppgave
Institutt for sosialantropologi
Universitetet i Bergen
Våren 2023

Sammendrag

Denne oppgaven er et antropologisk studie av infrastrukturprosjektet Hordfast, og er basert på et 6 måneders etnografisk feltarbeid utført våren 2022. Dette feltarbeidet var hovedsakelig utført i Tysnes kommune, hvor jeg utførte deltakende observasjon og intervju. I tillegg har jeg blant annet deltatt på to veikonferanser og en demonstrasjon, samt utført intervju med personer i Bergen og Bjørnafjorden. Gjennom oppgaven undersøker jeg hvordan vi kan forstå infrastruktur som betydnings- og påvirkningsfulle utover teknisk funksjon. For veier former ikke bare hvor og hvordan vi beveger oss. Det planlagte infrastrukturprosjektet Hordfast har allerede hatt stor påvirkning på sosialt liv og individuelle personer. Jeg viser hvordan personer både forholder seg til- og blir påvirket av infrastruktur gjennom forestillinger, venting og deltakelse.

Gjennom oppgaven viser jeg hvordan fremtidsforestillinger og infrastruktur er sammenknyttet på ulike måter. Jeg argumenterer at slike forestillinger ikke bare er knyttet til det imaginære, men til handlinger og avgjørelser. For eksempel er fremtidsforestillinger sentralt i planleggingen av Hordfast— blant annet ved at prosjektet planlegges for en firedoblet trafikkmengde sammenliknet med i dag. Mange har allerede ventet lenge på en fremtid med en avgjørelse om Hordfast. Prosjektet har vært snakket om siden omtrent 1990. Jeg viser hvordan temporaliteten til infrastrukturprosjekt blant annet blir påvirket av ytre omstendigheter, og hvordan disse bidrar til at fremtiden til prosjektet oppleves som usikker. Mens noen kan vente relativt upåvirket, får den utstrekke og usikre ventingen store konsekvenser for flere grunneiere innenfor planområdet. Gjennom etnografi viser jeg hvordan deres fremtidsforestillinger, aktiviteter og valgmuligheter blir innskrenket. I tillegg drøfter jeg hvordan vi kan forstå agens når personer befinner seg «i limbo». Når fremtiden til infrastrukturprosjektet er usikker kan det oppleves som særlig viktig å bruke ventetiden til å fremme sine synspunkt og fortellinger gjennom deltakelse. Jeg utforsker hvordan vi kan forstå deltakelse som forsøk på å forme narrativ. I tillegg drøfter jeg forventninger til- og opplevelser av invitert deltakelse. Flere av mine informanter forventet å ha påvirkningskraft gjennom sin deltakelse, men fortalte meg at «folkemøter er kun et spill for galleriet». Jeg belyser hvordan det kan anses å være et fravik mellom offentlige representasjoner av deltakelse og hvordan deltakelsesprosesser gjennomføres i praksis. I tillegg viser jeg hvordan personers forventninger til åpenhet og gjennomsiktighet, ikke samsvarer med deres opplevelser.

Takksigelser

Først av alt ønsker jeg å gi en stor takk til alle som tok seg tid til å snakke med meg i løpet av feltarbeidet. Dere, mine informanter, har delt av deres kunnskap, erfaringer, opplevelser, tanker, meninger og følelser—slik har dere gjort denne oppgaven mulig. Flere av dere har invitert meg hjem til kaffe og vi har hatt lange og gode samtaler som har gitt meg gode minner, innsikt og forståelse. Noen av dere er ikke direkte inkludert i denne oppgaven, men dere har likevel hatt stor betydning for mitt feltarbeid og jeg vil også takke dere for det. Andre har tatt meg med på turer i den planlagte traseen eller møtt meg på sine kontor og har slik gitt meg forståelse og kunnskap. Jeg vil også takke Naturvernforbundet Hordaland for å ha latt meg være med på arbeidsgrupper. I tillegg vil jeg takke arrangørene av veikonferansen i Aksdal 2022 og av veikonferansen *Det nye Vestlandet 2022* for at jeg fikk gratis inngang til disse konferansene.

Jeg vil gi en stor takk til min veileder, Ståle Knudsen. Du har hatt en åpen dør, godt humør og interesse for prosjektet mitt fra begynnelse til slutt. Gjennom gode samtaler og tilbakemeldinger har du bidratt til å utvikle mine refleksjoner og analyser. Takk for samarbeidet! Jeg vil også takke masteransvarlig ved instituttet, Hilde Ellefsen for god oppfølging og støtte. Det har blitt mange sene kvelder på lesesalen, og jeg vil takke mine medstudenter for alle gode samtaler og middager vi har hatt ilag. I tillegg vil jeg gi en stor takk til min samboer, Joakim. Du har gjort slike sene kvelder på lesesalen mulig, ved å ta deg av alt det praktiske hjemme, noe du også gjorde når jeg var på feltarbeid. I tillegg har du hele tiden hatt stor tålmodighet og tro på meg, og det setter jeg veldig pris på. Til slutt vil jeg takke mine foreldre for interesse i prosjektet og utdanningen min, og for gode reflekterende samtaler om oppgaven. Jeg vil også takke dere for hjelp med flyttelasset, og jeg vil takke min mor for hennes innsats som feltassistent; ved å stille opp og kjøre meg rundt gjorde du det mulig for meg å se flere steder og snakke med flere personer.

Tusen takk, alle sammen!

Kart over den planlagte traseen



Kart som viser den planlagte veitreseen. Illustrasjon: Statens vegvesen.

Innholdsliste

Et antropologisk studie av infrastrukturprosjektet Hordfast	I
Sammendrag	III
Takksigelser	V
Kart over den planlagte traseen.....	VI
Kapittel 1: Introduksjon.....	1
Bakgrunn om Hordfast og egen motivasjon.....	2
Metode og metodiske utfordringer.....	3
Etikk.....	10
Antropologisk litteratur om den norske konteksten	11
Antropologiske tilnærminger til infrastruktur	14
Antropologi og studie av veier	30
Kapittel 2: Infrastruktur og det materielle imaginære	33
Forming av Hordfast sitt poetiske aspekt.....	34
Å skape fremtiden gjennom planlegging	39
Den usikre fremtiden	42
<i>Uten Hordfast blir Tysnes et gamlehjem</i>	46
<i>Med Hordfast blir Tysnes en gjennomfartsåre og et brohode</i>	50
Fremtidsforestillinger sin materialitet.....	54
Kapittel 3: Venting på veien videre	57
Veien som kommer når den kommer	58
Å leve i et planområde	62
Det menneskelige perspektivet.....	63
Hvor kommer veien?.....	65
Venting, limbo og agens.....	68
Kapittel 4: Deltakelse i en statlig planprosess	79
Folkemøter og formidling av narrativ.....	81
Å delta i historie fortellingen.....	87
Tilrettelegging av invitert deltakelse	91
Forestilte forventninger og opplevde erfaringer av invitert deltakelse	95
Åpenhet og deltakelse i digitaliserte planprosesser	103
Kapittel 5: Konklusjon.....	109
Referanseliste.....	113

Kapittel 1: Introduksjon

Et par uker før feltarbeid reiste jeg til Tysnes kommune for å gå på visninger og finne «felthjemmet». Til tross for at øy-kommunen kun er omtrent 1,5 timer fra Bergen, at jeg har slektshistorie herfra, og at det om sommeren arrangeres «Tysnesfest», hadde jeg aldri vært her før. Mitt første møte med stedet var dermed når fergen la til kai i Våge. Mens min samboer, som var med for dagen, kjørte satt jeg fremoverlent i passasjerstet og forsøkte å registrere så mye som mulig fra omgivelsene. «Det er sikkert flott her», tenkte jeg, mens vi kjørte mot Uggdal for den første visningen. Allerede på den første visningen fikk jeg innblikk i det sosiale livet i kommunen. Jeg bemerket til den potensielle utleieren at det var kjekt med en nærbutikk i området. Utleieren svarte at det tidligere var en bank i bygda også, men at den var flyttet til Våge. «Alt skal til Våge», sa utleier—et utsagn jeg hørte flere ganger i løp av felt. Jeg endte selv opp i Våge. Ettersom jeg ikke hadde tilgang på bil under feltarbeid og kollektivtilbudet i kommunen er svært begrenset, for eksempel er det ingen busser om lørdagene, var det en stor fordel å bo nærme to store matvarebutikker og potensielle lokale hengesteder som kaféen, restauranten og fergekaien, som finnes i bygda. Våge ble dermed min hjembygd for de neste seks månedene med feltarbeid.

At jeg kom hit med fergen, og bosatte meg i Våge på grunn av nærhet til fergekaien og bygda sin sentralitet stod noe i kontrast til fokuset for feltarbeidet mitt. For jeg har sett på infrastrukturprosjekt E39 Stord-Os, som blant annet har som målsetning å erstatte de to fergesambandene i kommunen med broer og bygge firefelts motorvei gjennom store deler av kommunen. Dette er et prosjekt som har potensiale til å skape store endringer blant annet i kommune struktur og innbyggers hverdagsliv. Gjennom bruk av antropologisk metode har jeg undersøkt hvordan personer påvirkes av og forholder seg til dette prosjektet. I løpet av feltarbeidet ble det tydelig for meg at tematikkene forestillinger, venting og deltakelse står sentralt i dette forholdet mellom personer og infrastruktur. I denne oppgaven utgjør disse tematikkene analytiske kategorier, og jeg spør «hvordan kan vi forstå infrastruktur som betydnings- og påvirkningsfullt utover teknisk funksjon?». I tillegg vil jeg gjennom oppgavens kapitler utforske hvordan personer både forholder seg til og blir påvirket av infrastruktur gjennom forestillinger, venting og deltakelse.

Bakgrunn om Hordfast og egen motivasjon

E39 Stord-Os, eller Hordfast som er det kollokviale navnet på prosjektet er en 55 kilometer firefelts motorvei som planlegges mellom kommunene Stord-Tysnes-Bjørnafjorden (i området som tidligere var Os kommune). I tillegg til kilometerlengde, utforming og fartsgrense er en sentral kvalitet med prosjektet at veien planlegges som en fergefri strekning. Prosjektet skal erstatte dagens ferger med bro mellom Stord og Tysnes, og mellom Tysnes og Bjørnafjorden. Dette er en sentral målsetning med prosjektet, som er et delprosjekt under E39 Stavanger-Bergen, som igjen er en del av prosjektet Fergefri E39. I seg selv er E39 Stord-Os et av de største veiprojektene i Norge. Budsjettet har vært svingene, men det nyeste budsjettet fra mai 2023 er på 46 milliarder kroner i 2023 kroneverdi.

Prosjektet E39 Stord-Os kan dermed medbringe store endringer, kanskje spesielt i Tysnes kommune som er den kommunen som det er planlagt mest vei gjennom. For her skal veien strekke seg fra sør på Tysnesøy til nord på Reksteren. Dette vil drastisk endre infrastrukturen i kommunen, for i dag er veinettet på Tysnes i stor grad preget av smale og svingete fylkesveier; mens E39 ikke går gjennom kommunen, men gjennom Stord og videre over fjorden med ferge fra Sandvikåg i Stord kommune til Halhjem i Bjørnafjorden kommune. Det har derimot lenge vært snakket om E39, eller Kyststamvei, gjennom Tysnes—og for flere er Hordfast og Kyststamvegen det samme.

En slik endring i infrastruktur i Tysnes kommune vil i stor grad endre hverdagen til personer, blant annet i Tysnes kommune. Flere anser at det vil bli enklere å bo i kommunen og pendle til arbeid i de omkringliggende kommunene. For prosjektet kan bidra til å realisere et politisk ønske om å skape en sammenhengende bo- og arbeidsregion (Statens vegvesen 2022a: forord); med fartsgrense på 110 km/t ser flere for seg at det som i dag er distrikt, eller egne avgrensede og desentraliserte områder, i fremtiden vil være en sammenhengende region.

Det er en vanlig forestiling at ved å skape slik sammenkobling vil Hordfast bidra positivt til næringslivet i regionen. Flere argumenterer at Hordfast er nødvendig for konkurransekraften på Vestlandet, både når det kommer til utvikling av næring, fremtidig infrastruktur og kompetanse. Infrastrukturprosjektet oppleves også for mange som nødvendig for Tysnes, i form av å hindre fraflytting og gi økt tilflytting. Samtidig vil slik sammenknytning i form av en firefelts motorvei med 110 km/t også skape store inngrepen i landskap og natur, samt en

kraftig økning i biltrafikk—som er en forutsetning for standarden prosjektet bygges etter¹. Flere jeg har snakket med argumenterer at et slikt prosjekt ikke er det man trenger ettersom vi befinner oss i en klimakrise. Andre argumenterer utfra et mer lokalt tilknyttet perspektiv at Hordfast vil rasere «kvaliteter» ved Tysnes.

Forestillingene jeg har nevnt ovenfor er bare noen av de mange forestillingene knyttet til en fremtid med Hordfast. Til tross for at Hordfast er et så stort prosjekt som potensielt kan føre til store endringer, og at planarbeidet har pågått siden 2010, visste jeg før feltarbeid svært lite om prosjektet. Jeg opplevde at det var få kilder til informasjon om hva prosjektet er, og at det var krevende å få en sammensatt forståelse av prosjektet. Nettsiden til Statens vegvesen ga et overblikk av den nyeste informasjonen, og mulighet for å sette seg inn i noen av plandokumentene. I tillegg ga media en viss forståelse av privatpersoner sine oppfatninger, men ofte bak en betalingsmur—eller utformet fra et personlig ståsted. Det var ikke mulig å finne en sammensatt forklaring som belyste de ulike aspektene, standpunktene og forestillingene som er knyttet til prosjektet. Jeg savnet en slik helhetlig forståelse, og ikke minst savnet jeg de lokale stemmene. I tillegg tok jeg for meg veiutbygging som tema for min bacheloroppgave i sosialantropologi og jeg er generelt interessert i sammenhengen mellom infrastruktur og sosialt liv. Det var med dette utgangspunktet jeg bestemte meg for å skrive masteroppgave om Hordfast. Jeg er veldig glad for dette valget, da det viste seg å være minst like interessant for antropologisk forskning som jeg hadde håpet. I tillegg fikk jeg flere ganger i løpet av feltarbeidet bekreftet at det er en tematikk som er lite belyst; for ofte møtte jeg personer utenfor feltområdet, og når jeg fortalte at jeg studerer Hordfast måtte jeg deretter svare på «hva er Hordfast?». Jeg håper denne bakgrunnsinformasjonen har gitt et grunnleggende svar på dette, og gjennom oppgaven vil jeg vise ulike måter vi kan forstå og undersøke dette infrastrukturprosjektet og de mange dynamikkene som er relatert til det.

Metode og metodiske utfordringer

Denne teksten baserer seg på data samlet inn i løp av det seks måneders etnografiske feltarbeidet jeg utførte i første halvdel av 2022, samt data jeg samlet inn under sporadisk feltarbeid høsten 2022. Opprinnelig ønsket jeg å utføre feltarbeid i alle de tre kommunene Hordfast er planlagt igjennom: Stord-Tysnes-Os. Derimot opplevde jeg at det tok tid å etablere seg i felt og å få kontakt med informanter. Seks måneder var derfor ikke tilstrekkelig

¹ For denne veistandarden har i følge veinormalene i hovedsak et krav om 12.000 ÅDT. ÅDT er en forkortelse som står for Årsdøgntrafikk, og dette tallet finner man ved å dele årlig trafikk på antall døgn i året. I 2022 var ÅDT for strekningen over Bjørnafjorden omtrent 3500.

til å utføre et slikt flerlokalisert feltarbeid. Dermed er hovedvekten av mitt materiale fra Tysnes Kommune. Samtidig har jeg også hatt samtaler med personer fra Bjørnafjorden- og Bergen kommune, og jeg har deltatt på ulike aktiviteter i Bergen, samt en veikonferanse i Aksdal.

Et par uker etter jeg hadde begynt feltarbeidet tok jeg kontakt med lokalavisen. Håpet mitt var at de kunne dele litt av sin kunnskap om planprosessen til Hordfast i en lokal kontekst. Deimot hadde de en annen idé, og ønske å gjøre en sak om at jeg var i kommunen for å studere Hordfast. Etter samtale med veileder sa jeg ja til et slikt intervju, da vi ikke så det som etisk utfordrende. Faktisk tror jeg i etterkant at dette intervjuet var positivt for å synliggjøre min rolle i blant lokalbefolkningen; ofte møtte jeg folk, som allerede kjente til meg og prosjektet mitt, fordi de hadde sett meg i lokalavisen. I tillegg satt dette intervjuet meg i kontakt med flere av dem som ble mine informanter. I ukene etter intervjuet ble publisert ble jeg oppringt av flere som hadde lest saken, og som ønske å møtes for en samtale. Flere av dem var grunneiere innenfor planområdet til Hordfast.

Jeg har hatt lengre samtaler med personer fra syv husholdninger innenfor planområdet til Hordfast. Tre av husholdningene har jeg møtt flere ganger. Felles for denne gruppen av informanter er at de opplever å stå i en krevende situasjon, som de i liten grad får forståelse for fra andre i lokalbefolkningen eller lokalpolitikere. Jeg tror flere av dem ønsket å snakke med meg for å belyse sin opplevelse av å bo innenfor et planområde. Dette er en krevende opplevelse, som de fortalte at de i liten grad får forståelse for fra andre i lokalbefolkningen eller lokalpolitikere. Trolig følger disse personene Hordfast-prosjektet i større grad enn de fleste andre i lokalbefolkningen. Jeg vil ikke hevde at deres opplevelser er representative for en større del av befolkningen, men belyse enkeltmenneskers opplevelse av å leve innenfor et planområde; opplevelser som trolig kan gi gjenklang blant personer som bor innenfor andre planområder. Gjennom denne etnografien håper jeg også å løfte frem stemmer som ikke ellers kommer frem, for flere av grunneierene jeg har snakket med innenfor planområdet opplever at de ikke møter forståelse for sin situasjon.

Jeg fikk innblikk i deres opplevelser av å bo innenfor et planområde ved bruk av ustrukturerte intervju. Dette vil si at jeg hadde lange samtaler med personer, hvor jeg i svært liten grad stilte konkrete spørsmål som var gjennomarbeidet på forhånd. Istedenfor var det fri flyt i samtalen, og mens jeg satt agendaen var det i stor grad informanter som avgjorde innholdet i intervjuet (Bernard 2017: 168). Ofte varte disse ustrukturerte intervjuene rundt tre timer,

gjernere over lunsj eller lefserull og kaffi hjemme hos informantene. Jeg gjorde det dermed raskt til vane å ta med tebrød, og hele tiden være årvåken på signal—eller direkte spørre—om vi skulle avslutte.

Ustrukturert intervju er godt egnet når man ønsker å få innblikk i personers levde erfaringer, blant annet fordi personer selv bestemmer hva de ønsker å fortelle og vektlegge (Bernard 2017: 164-165). Samtidig er det også utfordringer med bruk av ustrukturerte intervju. Jeg opplevde at informanter gjerne lurte på «nøyaktig hva» jeg ville vite og gjerne ville være hjelpsomme ved å svare på akkurat dette, for å ikke kaste bort tiden min. Når jeg igjen forklarte at jeg virkelig var interessert i alt de vil dele om deres synspunkt og erfaringer om Hordfast, delte de gjerne dette. En annen utfordring knyttet til intervju generelt var at informanter ofte antok at jeg skjønnte hva de mente om de vagt indikerte noe, fordi jeg har samme sosio-kulturelle bakgrunn. Heldigvis, i denne sammenhengen, har jeg aldri vært flink på å skjønne hentydninger og sjeldent følt meg som en komplett «insider» (Wiederhold 2015). Dermed spurte jeg ofte «hva mener du?» i slike situasjoner. Noe som bidro til å gjøre data mindre tvetydig, og som også hjalp med forutintatthet som man må være ekstra observant på når man gjør felt «i eget samfunn».

Etterhvert som jeg fikk innblikk i hvilke tema som gjentok seg i samtaler med ulike personer, og som dermed kunne være relevant å utforske nærmere, begynte jeg i større grad å bruke semi-strukturerte intervju. Slike intervju er godt egnet når du kun har mulighet til å intervju noen én gang, eller om personen du ønsker å intervju har dårlig tid (Bernard 2017: 164-165). Denne intervjuformen brukte jeg dermed også med ansatte i Statens Vegvesen, og en person fra Hordfast AS. I både de ustrukturerte og de semistrukturerte intervjuene brukte jeg lydopptaker, med godkjenning av informantene. I tillegg til lydopptak har jeg brukt feltnotat for å notere egne tanker og observasjoner, samt detaljer fra intervjuene som ikke kan tas opp på lyd.

Informantene jeg kom i kontakt med tidlig i feltarbeid, etter publiseringen av den overnevnte avisartikkelen, ga meg tilgang til flere mulige informanter. Den såkalte «snøball metoden» var dermed sentral for å gi meg tilgang til informanter. En utfordring med slik metode er at personer trolig vil henviser til andre med samme oppfatning som dem selv. For å få en mer variert gruppe av informanter har jeg i tillegg selv aktivt oppsøkt personer. Dette har vært ganske utfordrende. For som jeg vil vise er det meste av offentlig aktivitet rundt Hordfast knyttet til prosjektets høringsrunder. Det var ikke høringsrunde når jeg var på felt, og dermed

få arena som samlet personer som er interessert i Hordfast prosjektet. I tillegg var det utfordrende å finne passende hengesteder; tidlig i feltarbeid spurte jeg en informant «hvor henger folk?». Til dette svarte han kort og konsist «hjemme».

Jeg forsøkte et par ganger å henge på den lokale kafeen og på den lokale restauranten, og selv om dette var koselig ga det ikke noe hell med tanke på å komme i prat med lokale. Fergekaien og fergen ble dermed mine viktigste hengesteder, og det hjalp stort at fergen er gratis for gående. Flere ganger fikk jeg informert pølsespisende og kaffi drikkende fergepassasjerer om prosjektet mitt. Heldigvis hadde de ikke noe i mot forstyrrelsen, og delte sine tanker om ferger og Hordfast. Dette kan vise hvordan strukturer for intervju kan påvirke materiale; alle jeg intervjuet på ferger nevnte hvordan de anså ferger, enten som et avbrekk eller en hindring i kjøreturen.

At strukturer rundt intervjuet kan forme samtaleinnholdet fikk jeg også oppleve gjennom turer i den planlagte traseen med informanter (Wiederhold 2015). Jeg har vært på fire turer i den planlagte traseen med ulike informanter. To av disse var kjøreturer, hvor informantene ville vise meg steder som var viktige for dem, og som de mente jeg burde kjenne til. Den første av disse personene tok meg med til Flatråkervatnet, hvor vi parkerte og gikk en tur langs traktorveien ved vannet. Han fortalte om området sin betydning for lokalbefolkningen, blant annet i form av å være en populær badeplass. Han stoppet og så utover vannet, mens han illustrerte med hendene sine hvordan han så for seg at området kan bli «rasert» av den planlagte veiutbyggingen og fyllinger.

Den andre turen var en lengre tur med en informant, som jeg hadde avtalt å møte hjemme hos ham for et intervju. Han foreslo at vi først skulle ta en lengre kjøretur, slik at jeg kunne få se mer av området. På denne turen tok han meg til steder han anså som viktige og ga meg kunnskap om området; når vi kjørte forbi skolen i Uggdal fortalte han om den planlagte nedleggingen og demonstrasjoner mot denne. Deretter stoppet vi ved Flatråker vannet, og han forklarte hvordan dette er den lokale badeplassen—og hvordan området vil bli «rasert» av Hordfast-prosjektet. Han forklarte at det fra Flatråker vannet også føres vann ned til smoltanlegget på Flatråker kaien, som vi deretter kjørte til. Her fortalte han om den gamle fergekaien, og hvordan personer pleide å stå på kaien og skue etter hvem som kom med fergen—for det var en liten ferge, og man kunne ikke være sikker på hvem som hadde kom med. I tillegg fortalte han om den nå nedbrente oppgangssagen som tidligere stod hvor smoltanlegget ligger. Deretter kjørte vi til den nye fergekaien på Hodnaneset, og på veien dit

fortalte han om den historiske veibyggingen i området, og om tidligere funn fra vikingtiden i dette området. På fergekaien fortalte han om den planlagte i landføringen av bro over Langenuen. Dette viser hvordan materielle steder kan være knyttet til minner eller historier, og hvordan å oppsøke slike steder med informanter kan fremhente informasjon på en «naturlig» måte (Wiederhold 2015).

I tillegg til disse kjøreturene har jeg vært på to gåturer i regnskogen på Reksteren, sammen med en gruppe personer. Veronica Strang (2010:133) argumenterer at « 'walkabouts' provides a relaxed and productive context for interviews». Strang (2010: 132-133) forklarer at ved å gå sammen med informanter kan man få en holistisk forståelse av hvordan personer samhandler med omgivelsene sine; i tillegg kan omgivelser være «a repository and a practical mnemonic of information». Dermed er «walkabouts» en egnet metode for å få innsikt i tematikker opplevelser og forhold som i mindre grad ville fremtredt i mer tradisjonelle intervju kontekster (Strang 2010). For det er en ting å høre om rødlistete arter og planlagt motorvei; det er en annen å synke i myr mens du trækker i sporene til personen forann deg, og selv finner rødlistete arter og merkepinner til den planlagte veien. Jeg tviler også på at jeg hadde fått den samme forståelsen for mine informanter sin tilknytning til stedet gjennom et intervju, som jeg fikk ved å se hvordan de klatret oppover skråninger mens de fant frem til rødlistete arter. Jeg ville heller ikke fått den samme kunnskapen eller interessene for disse artene. Denne opplevelsen ga meg både kunnskap og en bakgrunn til å bedre forstå informanter sine synspunkt; for det er flere som nevner naturen på Reksteren, og hvordan den kan bli påvirket av den planlagte veien.

Både kjøreturene og gåturene ble muliggjort av at jeg fikk skyss med informanter. En stor utfordring under feltarbeid var at jeg ikke hadde tilgang til bil, og det gikk svært sjeldent buss. Dette gjorde det utfordrende å komme seg rundt, noe som til en viss grad løste seg ved at jeg var fleksibel på reisetidspunkt slik at jeg kunne ta buss, haike, eller ved at informanter var snille og kombinerte handletur til Våge med å hente meg til våre avtaler. Det var spesielt utfordrende å komme i kontakt med personer på Reksteren «som ligger litt i bakevjo», som jeg vil belyse senere.

Heldigvis meldte min mor seg til å være feltassistent for én dag. Vi kjørte til Reksteren, og jeg hoppet ut i et område for å utføre feltintervju, mens min mor var turist og kjørte videre på en rundtur. Jeg hadde ofte hørt at fastboende på Reksteren er veldig positive til Hordfast. Dette håpte jeg å få sjekket, og samtidig anså jeg det som en god mulighet til å møte personer

som var positive til ny E39; for hittil hadde jeg nærmest utelukkende kom i kontakt med personer som var negative til Hordfast. En utfordring med denne metoden var at det var få personer som svarte når jeg ringte på. En person åpnet med et ganske strengt blikk i fjeset som raskt endret seg når jeg presenterte meg selv og prosjektet mitt. Han forklarte at han hadde sett meg komme gående med papirene mine, og tenkt at jeg kanskje var «fra Jehovas vitner» eller en dørselger. Han ville derimot mer enn gjerne fortelle om sine tanker om Hordfast, og vi pratet på trammen i omtrent ti minutter. Neste person inviterte meg inn på kaffi, og i tillegg til å dele sine egne tanker ringte hun til et yngre familiemedlem, som hun syns jeg burde snakke med. Dette satt jeg stor pris på, også fordi det igjennom feltarbeidet var utfordrende å komme i kontakt med personer under 50 år.

Denne utfordringen løste seg til en viss grad da jeg på 17.mai deltok i den lokale feiringen av nasjonaldagen. Fra å ha en utfordring med hengesteder, var jeg plutselig i en situasjon av at «alle» hang sammen i 17.mai toget og på skolen i Våge. Denne dagen kom jeg i kontakt med mange personer, også yngre personer i 15-16 års alder. En slik kontekst ga også en god mulighet for å lære mer om det sosiale livet, og stedet. For eksempel kom jeg i prat med en pensjonist som fortalte om hvordan 17.mai feiringene har endret seg fra han var liten til i dag. Dette ga meg større forståelse for tema som bygdetilknytning, og rollen til skoler som arenaer for sosialt liv. Dette er god bakgrunnsinformasjon å ha, men er også mer direkte relatert til noe av mitt fokus, som jeg viser i kapittelet om fremtidsforestillinger. Å delta på den lokale 17.mai feiringen var i tillegg givende for å føle at man til en viss grad er del av lokalsamfunnet.

Deltakende observasjon har vært en sentral metode i mitt feltarbeid. Jeg har deltatt som observerende publikum på de to folkemøtene som ble arrangert i Tysnes kommune under feltarbeidet. Det første var arrangert av Tysnes Kraftlag og Hordfast AS, med tiltelen *Hordfast—ei ny tid for Tysnes*. Det andre var arrangert av Naturvernforbundet Hordaland, Besteforeldrenes Klimaaksjon og leder for Sosialistisk Venstreparti (SV) sitt lokallag på Tysnes, og het *Hordfast—til glede for kven?*. I tillegg til folkemøter har jeg deltatt som publikum på to veikonferanser. Disse konferansene samler politikere fra både kommunalt, fylke og statlig nivå; samt andre aktører som administrerende direktør i Statens Vegvesen, ulike næringsforeninger, næringsaktører i form av bedrifter og personer engasjer i pådriverselskap for aktuelle veiprojekt.

I tillegg har jeg vært deltakende observatør på månedlige arbeidsgrupper med Naturvernforbundet Hordaland. Etersom jeg fikk delta på disse møtene regelmessig og over tid fikk jeg innblikk i hvordan Naturvernforbundet Hordaland arbeider, blant annet med Hordfast. Samtidig fikk jeg et slags nettverk, og ble oppdatert på planlagt aktivitet. Dermed fikk jeg delta på og observere deres «Hordfast demonstrasjon» utenfor kontorene til Statens Vegvesen i Bergen.

Etter demonstrasjonen dro jeg og noen av demonstrantene med bybanen til Flesland. Jeg skulle delta på den andre av de to veikonferansene som er nevnt ovenfor, de skulle fortsette demonstrasjonen utenfor lokalene. Det var en spesiell opplevelse å gå inn dørene til hotellet hvor konferansen fant sted, mens mens et par medlem i Naturvernforbundet ble stående igjen ute i regnværet med sitt banner mot Hordfast. Denne dagen fikk jeg virkelig oppleve utfordringer med å være et «jeg» i feltet; metoden deltakende observasjon legger opp til at man skal fordype seg i livene og synspunktene til sine informanter. Når man forsøker å belyse en sak fra flere sider, vil dette bety at man først må innta en posisjon, for så å forlate den og muligens innta en komplett annen posisjon; ute i regnet med demonstrantene hadde jeg forsøkt å få en dyp forståelse for deres negative synspunkt til Hordfast, nå skulle jeg på veikonferanse og forstå hvorfor Hordfast er et svært viktig og positivt prosjekt. Det var nærmest litt eksistensielt, for hvem var «jeg», hva mente og tenkte «jeg»? Dette var ikke en sjelden opplevelse i løpet av feltarbeidet. Jeg opplevde ofte at ettersom det for antropologisk metode er sentralt å se ting fra informantens ståsted ble mine oppfatninger av Hordfast påvirket av synspunktene til dem jeg snakket med. Derfor var det også vanskelig å gi et kort svar når personer spurte meg *er du for eller i mot Hordfast?*

Ofte var dette det første personer spurte om etter jeg hadde introdusert meg selv, også personer som ikke deltok som informanter. Dette illustrerer til en viss grad polariseringen som Hordfast medfører; det er en vanlig oppfatning at enten så er man for, eller så er man i mot. Målet mitt med denne oppgaven har aldri vært å bidra til ytterligere polarisering i prosjektet. Jeg håper å belyse ulike synspunkt knyttet til Hordfast. Til å begynne med hadde jeg ikke en egen oppfatning av prosjektet. For som jeg har nevnt tidligere hadde jeg lite kunnskap om Hordfast før feltarbeid. Jeg håpte å forbli en fullstendig nøytral tredjepart mens jeg utførte feltarbeidet, samtidig som jeg håpte å lære mer om Hordfast. Dette er kanskje en umulig oppgave, for man vil sannsynligvis utvikle sin egen posisjon med mer kunnskap om prosjektet. Dette var tilfelle for meg og jeg opplevde at etterhvert som jeg lærte mer om Hordfast ble jeg i økende grad skeptisk til prosjektet. Derimot er det ikke min posisjon eller

meninger om Hordfast som informerer denne oppgaven, men mine informanternes tanker, erfaringer, ståsteder og opplevelser. Jeg har i analysering av empiri tilnærmet meg alle informanter med den samme kritiske distansen i analyser.

I tillegg til intervju og deltakende observasjon har diskursanalyse vært sentralt for min metode. Jeg har gjennom feltarbeid lest de fleste avisartikler jeg har kom over om Hordfast, jeg har analysert illustrasjoner og videoer fra Statens vegvesen og Naturvernforbundet Hordaland, og jeg har vært medlem i ulike relevante grupper på Facebook. I tillegg har jeg satt meg inn i mangfoldige dokumenter slik som blant annet ulike stortingsmeldinger og veiledere, plan- og bygningsloven, samt plandokument og rapporter tilknyttet Hordfast. Min metode i møte med felt har dermed vært sammensatt, slik jeg har belyst i dette underkapittelet. Nå vil jeg belyse hvordan jeg har hensyntatt etikk.

Etikk

Før jeg reiste på feltarbeid registrerte jeg prosjektet mitt i Universitetet i Bergen sitt system RETTE. I løpet av feltarbeidet har alle jeg snakket med blitt informert om mitt forskningsprosjekt. De jeg hadde lengre samtaler med fikk et skriftelig informasjonsskriv, mens dem jeg møtte for eksempel på fergen eller i 17.mai toget ble informert om prosjektet muntlig. Alle jeg har snakket med utenom offentlige personer er anonymisert. For det første bruker jeg fiktive navn på alle mine informanter. I tillegg har jeg endret eller utelatt bakgrunnsinformasjon som kunne ha identifisert dem ovenfor bekjente. Her er det også viktig å påpeke at dette er gjort på en slik måte at det ikke påvirker datamaterialet. Dersom det ikke har vært mulig å anonymisere personer og fortsatt bevare integriteten til datamaterialet har jeg valgt å utelate dette materialet. Alle personer som ikke er anonymisert har fått sitatsjekk. I tillegg har enkelte som bor innenfor planområdet fått lese igjennom og godkjent materialet som omhandler dem. Jeg har valgt å anonymisere de ansatte i Statens vegvesen, ettersom det kun er relevant å vite at de er ansatt i etaten og ikke hvem de er personlig. Ettersom det ikke er mulig for min oppgave å anonymisere sted har jeg vært veldig oppmerksom på hvordan jeg representerer dette stedet og det sosiale livet.

Jeg har møtt informanter med åpne spørsmål og lot informantene selv i stor grad bestemme samtaleinnholdet. Dette er fordi jeg har vært opptatt av å i minst mulig grad påvirke hva personer deler med meg. Slik har jeg forsøkt å minimere hvordan datamateriale kan bli påvirket av forskerens nærvær, men dette har også vært viktig for meg for å ivareta personers privatliv. Dette har generelt vært viktig for meg, men spesielt i møte med personer som bor

innenfor planområdet til Hordfast. Slik jeg viser opplever flere av dem denne situasjonen som belastende, og de deler informasjon om sine personlige opplevelser, erfaringer, følelser og situasjoner. Det har vært viktig for meg å forsørge at mitt nærvær ikke fører til ytterligere belastning. Derfor har det vært viktig at informantene selv fører samtalen og bestemmer hva de ønsker å fortelle.

Antropologisk litteratur om den norske konteksten

Bringslid (2008) har gjort feltarbeid i en vest-norsk bygd som hun kaller «Våge». Hun viser hvordan forståelse av romlighet har stor betydning for bygder; Våge er en kystbygd som ligger rett over fjorden fra kommunesenteret. Bygda er også en av fire bygder som ligger plassert rundt et fjell, og av disse ligger Våge på «baksiden» av fjellet. Dermed var Våge sentralt plassert når sjøveien var gjeldende, men når bilveien ble viktigste transportåre ble bygda liggende usentralt (Bringslid 2008: 111). Mens bygdene på «framsiden» for lengst har blitt tilknyttet riksveier, sliter Våge med dårlig veistandard og svært mangelfullt busstilbud. Dette gjør at flere velger å flytte fra Våge, og Bringslid viser hvordan kampen om veiutbygging har blitt en kamp for bygda sin eksistens (2008: 111-112, 116).

At Våge ligger på «baksiden» av fjellet dreier seg ikke kun om stedets plassering i landskapet. Bringslid bruker Lefebvres sine begrep *romlige representasjoner*, *romlig praksis* og *representasjonelt rom*. Kort fortalt dreier romlige representasjoner seg om det fysiske og administrative, mens romlig praksis dreier seg om lokal bruk og erfaring av rommet. Representasjonelt rom beskrives som historisk skapt med en «affektiv kjerne», og omfatter følelser, handling og levde situasjoner (Bringslid 2008: 115). Bringslid forteller at Våge som liggende på «baksiden» ikke lengre er en romlig representasjon, og at man i tillegg må vurdere sosialt rom som skapt av romlig praksis og representasjonelt rom. Videre viser hun hvordan lokale aktører tar i bruk disse kategoriene for å påvirke det overlokale (Bringslid 2008: 115-117). Mens både jeg og Bringslid (2008) har studert veier i en norsk kontekst bruker jeg i liten grad hennes materiale i min oppgave. Jeg har valgt en noe annerledes tilnærming og fokuserer for eksempel i liten grad på romlighet. Det kunne vært spennende å komperere Bringslid (2008) og mitt materiale, men dette får bli en fremtidig mulighet. Nedenfor vil jeg belyse andre antropologiske studier av den norske konteksten, som jeg i større grad bruker gjennom oppgaven.

Bendixsen et al. forklarer at det har vært få antropologer som har vært interessert i å utføre etnografiske studier av den Skandinaviske konteksten (2018: 3). De er selv et viktig unntak

og belyser blant annet hvordan man kan forstå rollen til egalitarianisme i de Skandinaviske velferdsstatene. For å forstå de historiske røttene til slike ideal er også Vike (2018) nyttig. Han viser blant annet hvordan statsdannelsesprosesser i Skandinavia ble påvirket av folkelige bevegelser. For de sterkt sentraliserte Skandinaviske statene var avhengig av befolkningen for å få tilgang til ressurser, og de fikk denne tilgangen gjennom allerede eksisterende lokale institusjoner. Resultatet var i følge Vike (2018: 19) en omfattende involvering av personer som mobiliserte ved å fremme kollektive interesser gjennom individuelt medlemskap i «highly egalitarian and strongly formalized associations». Slike foreninger fikk en stor betydning for utviklingen av de Skandinaviske velferdsstatene. Både ved å fremme sine interesser og bidra til å skape politiske parti, slik arbeiderbevegelsen gjorde, men også gjennom sine organisasjons prinsipp (Vike 2018: 4-9). For ideal som egalitarianisme, lojalitet, og solidaritet var sentrale prinsipp for organiseringen av disse folkelige bevegelsene, og disse prinsippene har inspirert utformingen av statlige institusjoner (Vike 2018: 22). For eksempel forklarer Vike (2018: 7) hvordan lojalitet til partiet var sentralt, og hvordan det ble ansett som umoralskt å stemme mot sitt eget parti—for partiet skulle ha én stemme. Til en viss grad vil jeg påstå at dette fortsatt er gjeldende, noe som også uttrykkes gjennom uttrykket «partipisk», som jeg ofte hørte på feltarbeid. I tillegg forklarer Vike (2018: 8) at ideal om samstemthet og egalitarianisme innenfor partiet i minst like stor grad var viktige for selve prosessen som for utfallet. Dette vises også av Barnes (1954) sin tekst om klasse og komiteer i det norske øysamfunnet Bremnes.

Barnes (1954) forklarer hvordan folk i Bremnes befinner seg i situasjonelle nettverk; hans hovedfokus er på tre slike nettverk som kan knyttes til arbeid på land, fiske til havs, og til de man anser som venner. Ideen om egalitærisme står sentralt i alle disse nettverkene, men endres utfra nettverkets struktur og formål. Til sjøs, for eksempel, er det nødvendig med tydelig rolleavklaring og besetningen er hierarkisk inndelt med skipperen øverst (Barnes 1954: 49). I andre nettverk kan slikt hierarki være ødeleggende; Barnes viser hvordan man tar grep for å ikke ødelegge samholdet og ideen om egalitærisme. For eksempel unngår man avstemninger, og om en avstemning må gjennomføres ønsker man ofte å fremstille den som enstemmig (Barnes 1954: 50). Denne enigheten er viktig for å vise samhold og for å bevare en forestilling om at alle jobber for fellesskapet; individuelle målsetninger og uenighet eksisterer, men i små samfunn finnes det rammer for hvordan dette kan fremstilles (Barnes 1954: 50). Videre viser Barnes at klassesystemet kommer til syne i de uorganiserte vennskaps relasjonene; relativ lik sosial status står sentralt i dannelsen av vennskap (Barnes 1954: 43).

Samtidig må ideen om egalitærisme bevares, og klasse nevnes ikke eksplisitt som en viktig faktor av Barnes sine informanter. Her finnes det derimot unntak; folk i Bremnes definerte middelklassen som «helt vanlige folk som oss selv» og hadde stereotypier om både høyere og lavere klasser (Barnes 1954: 47). Dette kan illustrere hvordan ideen om egalitærisme er sentral i danning av fellesskap.

Ideal om egalitarianisme kan anses som å stå sentralt i statlige representasjoner av invitert deltakelse. Denne forståelsen får jeg fra Ågotnes et al. (2022). Antropologen Gudmund Ågotnes har sammen med medforskere undersøkt offentlige representasjoner av invitert deltakelse gjennom å analysere fem stortingsmeldinger. Ågotnes et al. (2022: 133) forklarer at invitert deltakelse er «former hvor deltakeren blir invitert med av en igangsetter eller autoritet». Slik invitert deltakelse, påpeker forfatterene, får i økende grad oppmerksomhet i offentlig diskurs. I tillegg forklarer de at med denne økende oppmerksomheten har deltakelse også «blitt portettert som ‘det nye tyranniet’: en igangsatt og styrt prosess som er allstedsnærverende og som dermed kan ta form som befaling ‘ovenfra’» (Ågotnes et al. 2022: 118). Deres gjennomgang av offentlige representasjoner av deltakelse påpeker noen forhold som kan være formende for oppfatninger av deltakelse som et nytt «tyranni». Blant annet viser Ågotnes et al. (2022) hvordan det i stortingsmeldingene er et høyt fokus på deltakelse, men at slike representasjoner er preget av det forfatterene kaller metodologisk- og konseptuell naivitet. For Ågotnes et al. (2022) fremviser hvordan det sjeldent konkretiseres hvordan deltakelse skal tilrettelegges for eller gjennomføres eller hvilke effekter slik deltakelse skal ha. De argumenterer at slik manglende konkretisering kan føre til at «forventninger ikke samsvarer med virkelighet» (Ågotnes 2022: 132). I konklusjonen til bokkapittelet påpeker Ågotnes et al. (2022: 135) at denne underkommuniseringen av aspekter ved deltakelse «svarer til en kritikk fra faglitteratur som beskriver et ‘deltakelses-tyranni’». De påpeker at deltakelse ofte fremmes som et «gode i seg selv», men at dette ikke nødvendigvis er «tilstrekkelig for deltakeren» (Ågotnes 2022: 135-136). Deres analyse av offentlige representasjoner av deltakelse er svært nyttig for å forstå mine informanternes forventninger til- og opplevelser av invitert deltakelse, slik jeg viser i kapittel 4.

Antropologiske tilnærminger til infrastruktur

I dette underkapittelet belyser jeg antropologiske studier av infrastruktur. I tillegg vil jeg gjennom å vurdere disse tydeliggjøre hvordan jeg gjennom denne oppgaven posisjonerer meg i dette videre landskapet av antropologisk forskning om infrastruktur. Dette landskapet har blitt betraktelig utvidet de siste tiårene, slik jeg også viser mer spesifikt for veier i neste underkapittel. For tidligere har infrastruktur blitt ansett som lite relevant for antropologisk forskning (Appel et al. 2018). Den antropologiske interessen for infrastruktur har derimot gradvis økt og er økende i dag (Harvey 2018: 83).

Samtidig som den antropologiske interessen for infrastruktur har økt, har dette studiet også mottatt kritikk. Blant annet har de nyere antropologiske studiene av infrastruktur blitt kritisert for å operere med en for bred definisjon av infrastruktur (Knox & Gambino 2023: 13-14). For eksempel argumenterer Natalia Buier at «we find ourselves in a situation in which virtually everything can be classified as infrastructure». Videre påpeker hun at både veier, natur, personer og sosialitet har blitt klassifisert som infrastruktur (Buier 2019: 48). Knox og Gambino kan anses som å svare på denne kritikken, blant annet argumenterer de at etnografiske studier av infrastruktur kan fremvise «*when and how* infrastructural quality of things comes to matter» (2023: 14). At antropologer i studier av infrastruktur gjerne anvender en bred definisjon av begrepet er nyttig å være klar over, ettersom dette gjelder for noen av studiene jeg belyser under. Derimot har jeg i min oppgave en mer innsnevret konseptualisering av infrastruktur, ettersom jeg undersøker et veiprojekt.

Min konseptualisering av infrastruktur passer godt med Brian Larkin sin definisjon av infrastruktur som «built networks that facilitate the flow of goods, people, or ideas and allow for their exchange over space» (2013: 328). Denne definisjonen gir en konkretisert og avgrenset konseptualisering av infrastruktur, samtidig som den fremviser infrastruktur sitt relasjonelle aspekt gjennom et fokus på flyt. Videre forklarer Larkin at ettersom infrastruktur både har en materialitet og igjennom denne tilrettelegger for flyt er infrastruktur «things and also the relation between things» (2013: 329). Her kan vi også se en utviding av Larkin sin opprinnelige avgrensede definisjon, for infrastruktur blir nå omtalt som ting og ikke som bygde nettverk. Denne definisjonen blir videre utvidet ved at Larkin argumenterer at «infrastructures are matter that enable the movement of other matter» (2013: 329). Dermed muliggjør Larkin (2013) både en forståelse av infrastruktur som noe konkretisert, i form av et bygd nettverk—og en forståelse av infrastruktur som mindre avgrenset. Larkin (2013) sin

konseptualisering blir i stor grad ansett som nyttig og er mye brukt i antropologiske studier av infrastruktur, slik blant annet Knox og Gambino påpeker (2023: 4). Derimot har Larkin (2013) også blitt kritisert av Buier (2019: 48-49), som ønsker en mer innsnevret definisjon av begrepet infrastruktur, slik jeg også har belyst ovenfor. Jeg syns Larkin (2013) er nyttig blant annet fordi han muliggjør ulike måter å tenke rundt hva infrastruktur er. I tillegg fremhever Larkin (2013) ulike sider av hvordan infrastruktur opererer—som jeg vil vise når jeg ytterligere belyser hans tilnærming nedenfor.

Larkin (2013) er i tillegg nyttig fordi han gir en god oversikt over hvordan antropologer har studert infrastruktur. Et slikt overblikk får man også fra Knox og Gambino (2023). Med bakgrunn i disse oversiktene og utfra hva som er relevant for min oppgave har jeg velgt å strukturere det understående materialet rundt de følgende tematikkene; «staten», «det poetiske og estetiske ved infrastruktur» og «infrastruktur sin temporalitet». I tillegg er antropologisk teori om venting relevant for å analysere min empiri. Dette er en lite brukt analytisk kategori innenfor det antropologiske studiet av infrastruktur. Under denne overskriften belyser jeg derfor antropologisk litteratur som ikke er relatert til infrastruktur, men som er godt egnet for å analysere min empiri om venting.

Staten

Hvordan man i antropologi kan studere og konseptualisere «staten» er et komplekst tema. For denne oppgaven er det tilstrekkelig å vite at «staten» gjerne ikke konseptualiseres som en institusjonelt avgrenset enhet, men som å eksistere på ulike nivå og gjennom ulike prosesser (Trouillot 2001: 127). Knox og Gambino (2023) synes å operere med en slik konseptualisering av staten. De forklarer at «staten» er et begrep som inkluderer både politiske institusjoner, et bredt spekter av personer—blant annet borgere og bedrifter—samt ulike objekter og prosesser som både kan bidra til subjektivisering og til å skape tilhørighet (Knox & Gambino 2023: 5). Infrastruktur kan konseptualiseres som å bestå av et slikt nettverk av ulike aktører og prosesser, og i tillegg skape slike effekter (Larkin 2013). Et fokus på infrastruktur kan dermed være nyttig for antropologiske studier av staten. Her vil jeg kort belyse tilnærmingene til Harvey og Knox (2015), og Scott (1998).

Harvey og Knox (2015) har gjort feltarbeid i Peru med fokus på to veistrekninger: den 100 kilometer lange veistrekningen mellom Iquitos og Nauta, og to seksjoner av den 700 kilometer lange transnasjonale motorveien mellom Peru og Brasil (2015: 23). De forklarer at deres etnografiske studie var grunnlagt i et ønske om å forstå hvordan staten «emerges as a

potent force in people's everyday lives». Samtidig ønsket de ikke å avgrense det politiske til staten (Harvey & Knox 2015: 5). Slik Harvey og Knox (2015) viser er et studie av veiutbygging godt egnet til dette. For veier kan både bli oppfattet som å fremvise statlig tilstedeværelse og fravær. For eksempel forklarer Harvey og Knox at flere av deres informanter argumenterte at Peru sine utfordringer—som de definerte som underutvikling, sosial ulikhet, og statlig fravær—var en følge av at veiutbygging hadde vært sporadisk og knyttet til kortsiktige politiske målsetninger. Samtidig argumenterte de at veier kunne være løsningen på slike problem, dersom utbyggingen av disse var preget av langsiktig tenkning og rasjonell planlegging (Harvey & Knox 2015: 21-22).

I tillegg forklarer Harvey og Knox hvordan sentrale styresmakter i liten grad var involvert i den tidlige fasen av veiutbyggingen mellom Nauta og Iquitos. For eksempel var det en gruppe lokale menn fra Nauta som i 1961 fant en mulig strekning mellom Nauta og Iquitos etter en 21 dager lang ekspedisjon gjennom jungelen (Harvey & Knox 2015: 42-43). Når utbyggingen av denne veien startet på 1970-tallet hadde sentrale styresmakter lite kontroll over ingeniører som var ansvarlig for utbyggingen i den isolerte regionen; veiutbyggingen gikk som planlagt til et visst punkt, men derfra svingte veien inn i skogen—for å muliggjøre uttak av verdifull tømmer. Her stoppet veiutbyggingen i en lengre periode (Harvey og Knox 2015: 43-44). Dette eksempelet viser også hvordan Harvey og Knox (2015) gjennom sin monografi fokuserer på et bredt spekter av ulike aktører.

Harvey og Knox (2015: 187). forklarer at ved å fokusere på et bredt nettverk av både menneskelige og ikke-menneskelige aktører ønsker de gjennom sin monografi å utvide «the space of the political». En måte de gjør dette er ved sitt fokus på hvordan ingeniører må forholde seg til omgivelsene, for slike omgivelser kan i stor grad påvirke veiutbyggingen, for eksempel gjennom geologiske krefter eller oversvømmelser. Harvey og Knox (2015: 94) påpeker hvordan ingeniører ofte snakket om «the battles they had with the earth». Utfra dette argumenterer Harvey og Knox (2015: 196-197) at eksperter, slik som ingeniører, må anses som å bruke ulike former for kunnskap; de benytter seg av både teknisk- og praksis basert kunnskap. Med dette motsetter Harvey og Knox seg eksplisitt James C. Scott (1998) sin konseptualisering av ekspertkunnskap.

Scott (1998) argumenterer at staten er avhengig av å skape et lesbart samfunn for å utføre sine oppgaver og for å få tilgang til resurser. Dette har for eksempel blitt gjort gjennom standardiseringer av blant annet måleenheter og etternavn (Scott 1998: 29-33, 64-66). I

tillegg har infrastruktur spilt en sentral rolle, for eksempel gjennom utformingen av «lesbare» byer som planlegges utfra geometriske mønstre av repitisjon, slik Scott (1998) viser i kapittel 4. Slike lesbare fremstillinger er derimot kun forenklete representasjoner av en mer kompleks sosial virkelighet (Scott 1998). I tillegg er statlige forenklinger gjerne knyttet til kunnskap som er frakoblet praksis og lokalitet. Scott (1998) forklarer at lesbarhet gjerne skapes ved at statlige aktører kun fokuserer på akkurat de områdene som anses som relevant for det man ønsker å oppnå. Derimot viser Scott (1998) hvordan statlige prosjekt som opererer med et slikt blikk og en høy-modernistisk ideologi ofte mislykkes.

Det poetiske og estetiske ved infrastruktur

Larkin (2013) viser at infrastruktur sin materialitet i visse tilfeller kan være den fremtredende kvaliteten ved infrastruktur, og i seg selv forme følelser, forestillinger og politisk motivasjon knyttet til infrastruktur. Dette gjør han ved et fokus på «the poetics of infrastructure». For å forklare dette begrepet viser Larkin til lingvisten Jakobson, og forklarer at 'palpability of the sign' becomes the 'dominant, determining function'» for poetisk tale (Jakobson 1985, i Larkin 2013: 335). Med andre ord er poetisk tale organisert utfra et ords materielle kvaliteter for å skape effekter slik som rim og rytme (Larkin 2013: 334-335). Til sammenlikning er det selve materialiteten til infrastruktur som blir den fremtredende kvaliteten og meningsbæreren når infrastruktur opererer igjennom sitt poetiske aspekt og «form is loosened from technical function» (Larkin 2013: 335).

At infrastruktur kan operere gjennom et poetisk aspekt blir tydelig illustrert av Larkin sitt argument om at infrastruktur kan bygges for å være kopier av infrastruktur andre steder. Han forklarer at formålet med slike kopier er å muliggjøre deltakelse «in a common visual and conceptual paradigm of what it means to be modern» (Larkin 2013: 333). For å illustrere dette viser han til Dalakoglou (2010) som viser hvordan milevis av veier ble bygget i Albania og i stor grad forble utrafikkert ettersom staten strengt regulerte privat eierskap av trafikkfartøy (Larkin 2013: 333). Denne veiutbyggingen var dermed ikke utført for å tilrettelegge for flyt, men må i følge Dalakoglou sees innenfor et rammeverk av «socialist modernism and infrastructure fetishism» (2010: 132).

Dette er også en god illustrering av at et fokus på det poetiske aspektet med infrastruktur kan gi forståelse av både politisk motivasjon for prosjektet, samt hvordan det politiske blir konstituert på ulike måter (Larkin 2013: 329). Jeg synes i tillegg Appel (2012) er godt egnet for å illustrere dette argumentet. For Appel (2012) viser hvordan infrastruktur gjennom sin

materialitet kan skape både materielle, opplevde og konseptuelle skiller mellom personer— og slik avgrense både oljeselskaps og statens ansvar ovenfor befolkningen. For gjennom sitt etnografiske materiale viser hun hvordan infrastruktur innenfor oljeselskapene sine enklaver står i sterk kontrast med infrastrukturen ellers i byen. Appel (2012) argumenterer at dette er en måte oljeselskapene fraskriver seg ansvar for befolkningen, og muliggjør å fjerne kapitalen oljeutvinningen genererer fra stedet hvor slik utvinning skjer. I tillegg viser Appel (2012: 453-456). Disse prosjektene har derimot en «hollowness» og bygninger mangler gjerne både vann og elektrisitet. For eksempel forklarer Appel at « [...] prestigious buildings go up quickly. Past the expertise required for their construction, no other expertise is required to make them ‘work’» (2012: 456). Her er det tydelig at det ikke er den tekniske dimensjonen som opererer, men den poetiske for «the work they do is to be seen» (Appel 2012: 456; Larkin 2013). Skillene mellom infrastruktur innenfor og utenfor oljeselskapene sine enklaver kan også bli opplevd gjennom kroppen for infrastruktur er sentralt i å forme våre sensoriske opplevelser. Dette viser Larkin (2013) gjennom et fokus på infrastruktur sin estetiske dimensjon.

Den estetiske dimensjonen til infrastruktur er sterkt sammenknyttet det poetiske aspektet til infrastruktur. For i den estetiske dimensjonen er det materialiteten til infrastruktur som er fremtredende for hva infrastruktur gjør, og hvilke effekter som produseres. Den estetiske dimensjonen omhandler også hvordan ulike materialer gjennom sine materielle kvaliteter tillater ulike estetiske rom og uttrykk—som igjen gir ulike kroppslige erfaringer (Larkin 2013: 336). Dette kan anses som et skille mellom det poetiske aspektet til infrastruktur og infrastruktur sin estetiske dimensjon; for Larkin forklarer at den estetiske dimensjonen ikke er en representasjon, men er opplevd gjennom sansene, ettersom infrastruktur sine materielle kvaliteter former «the ambient conditions of everyday life: our sense of temperature, speed, florescence, and the ideas we have associated with them» (2013: 336). Infrastruktur kan kanskje dermed anses som å både være knyttet til forestillinger om utvikling, samt å gi en kroppslig erfaring av slik utvikling. For eksempel viser Larkin til Mumford (2010) som argumenterer at hver tidsepoke har sitt privilegerte materiale, og at den industrielle revolusjonen medbragte en overgang fra treverk til stål (Larkin 2013: 337). Larkin forklarer videre at stål har helt andre materielle kvaliteter som muliggjorde å bygge andre strukturer, og ga dermed både nye sensoriske opplevelser og oppfatninger av ens omgivelser (2013: 337-338).

For min oppgave er den estetiske dimensjonen relevant med tanke på hvordan personer i dag opplever infrastruktur og andre omgivelser, slik som natur, og hvordan disse kroppslige erfaringene former deres forestillinger om en fremtid med Hordfast. Slik jeg viser i kapittel 2 er det flere som påpeker at sentrale «kvaliteter» med Tysnes «særegen natur», tilgang til friluftsområder, «lite trafikkstøy». Disse kvalitetene gir sensoriske opplevelser som flere anser vil forsvinne med Hordfast. Andre fokuserer på den estetiske dimensjonen til dagens infrastruktur ved å forklare at det er tungvint og tidskrevende å komme seg til og fra Tysnes i dag med «trege» ferger. For dem inneholder Hordfast lovnader om en fremtid hvor infrastrukturprosjektet sin estetiske dimensjon gir andre sensoriske opplevelser av å reise til og fra Tysnes. For mange blir Hordfast et prosjekt som lover sammenknytning, og muligheter for «utvikling», også gjennom sitt poetiske aspekt.

Infrastruktur som bærere av lovnader

Infrastruktur kan anses som å være bærere av lovnader om fremtiden, både gjennom sin tekniske funksjon og sitt poetiske aspekt (Larkin 2013). For eksempel kan infrastruktur bli forestilt som å bidra til en fremtid med økt statlig integrering av perifere områder, og slik inneholde lovnader om en fremtid med både endrede maktforhold og nye muligheter for flyt, eksport, og økonomisk vekst (for eksempler se Harvey og Knox 2015). At infrastruktur er knyttet til lovnader om fremtiden tydeliggjøres også av Löfgren (2004).

Löfgren har utført et etnografisk studie av Öresundbroen mellom Danmark og Sverige, og han har fulgt dette infrastrukturprosjektet fra idé og planlegging, gjennom konstruksjonsfasen og til åpningsseremonien i 2000 (Löfgren 2004: 59). Hans materiale relatert til tidsrommet før broen ble åpnet for trafikk viser hvordan infrastrukturprosjekt opererer i personers forestillinger lenge før ferdigstilling. Blant annet forklarer Löfgren at «much of the symbolic work of the bridge was done before the actual bridge» (2004: 62). For broen var sterkt konseptuelt sammenknyttet med drømmer, forventinger og forestillinger. For eksempel ble det forestilt at broen, som ville redusere reisetiden mellom København i Danmark og Malmö i Sverige, ville skape et transjonasjonalt metropolis. I tillegg ble det forventet at broen ville gi økonomisk vekst ved å gjøre området attraktivt for turister og investorer (Löfgren 2004: 60-61). Dette kan vise hvordan infrastruktur kan anses som å inneha lovnader om fremtiden. Löfgren forklarer at disse forestillingene, drømmene og forventningene ble sterkere i løpet av den 6 år lange anleggsperioden (2018: 60). Blant annet fordi de ansvarlige for prosjektet brukte denne perioden til å forsterke begeistringen for- og forventninger til infrastrukturen.

For eksempel ble hvert fullførte byggetrinn feiret, og personer fikk innblikk i prosessen gjennom presseuttalelser, datasimulering og fotografier (Löfgren 2004: 61-62). Dette kan vise hvordan aktører kan forme forestillinger og forventninger knyttet til et infrastrukturprosjekt gjennom sine representasjoner av prosjektet.

Jeg synes det er interessant å se Löfgren (2013) i sammenheng med Larkin (2013) sitt senere arbeid om infrastruktur sin poetiske dimensjon. For både Larkin (2013) og Löfgren (2004) belyser hvordan infrastruktur opererer på et symbolsk nivå ved å forme forestillinger og forventninger. Larkin (2013) er nyttig for å belyse hvordan infrastruktur har et poetisk aspekt, og gjennom sin materialitet er knyttet til forestillinger om utvikling og modernitet. Derimot savner jeg et større fokus på hvordan slike forestillinger også blir formet av representasjoner utarbeidet av andre aktører, og påvirket av deres synspunkt og ansvarsområder—og dette er noe Löfgren (2004) viser.

Infrastruktur har lenge blitt ansett som å love «modernitet» og «utvikling». Larkin forklarer at denne sterke konseptuelle sammenknytningen mellom infrastruktur og modernitet henger sammen med at infrastruktur har sine konseptuelle røtter i opplysningstidens ideologi om en verden i bevegelse og i endring, hvor fri flyt av varer, ideer og mennesker skaper mulighet for fremskritt (Mattelart 1996, i Larkin 2013: 332). Dermed er det i følge Larkin vanskelig å adskille «an analysis of infrastructures from this sedimented history and our belief that, by promoting circulation, infrastructures bring about change, and through change they enact progress, and through progress we gain freedom» (2013: 332). Dette opplevde jeg selv på feltarbeid. Flere forestiller seg at Hordfast vil skape former for flyt som både vil bidra til økonomisk vekst, «utvikling» og «frihet», og som jeg vil vise i kapittel 2 er Larkin (2013) nyttig for å forstå og analysere min empiri.

Appel et.al (2018) synes å være inspirert av Larkin (2013) sin tilnærming til infrastruktur. I introduksjonen til boken *The promise of infrastructure* forklarer de at infrastruktur er sammensatte sosiale, materielle, estetiske og politiske formasjoner som lenge har «promised modernity, development, progress, and freedom to people all over the world». Derimot synes jeg Larkin (2013) er nyttigere for å belyse hvordan infrastruktur gjennom ulike dimensjoner innehar slike lovnader, og det vil jeg gjøre nedenfor. Samtidig skiller Appel et al. (2018) seg fra Larkin (2013). For Appel et al. (2018) viser at infrastruktur er sentralt i å forme personers hverdag og at ulik tilgang til infrastruktur kan skape sterkt kontrasterende opplevelser og

livssituasjoner (se også Appel 2012). Infrastruktur er dermed ikke bare knyttet til lovnader om fremtiden, men også til brutte lovnader i nåtiden—som er noe Larkin (2013) ikke belyser.

Appel et al. (2018) viser dette blant annet med et fokus på at infrastruktur kan bryte ned, eller aldri bli etablert—og at infrastruktur like gjerne kan være knyttet til prekære livssituasjoner, som til «utvikling». De argumenterer at de materielle og politiske aspektene ved infrastruktur slik kan undergrave narrativ om teknologisk fremskritt, frihet, og økonomisk vekst. For disse aspektene ved infrastruktur kan også fremheve de skjøre og tidvis voldelige relasjonene mellom personer, ting og institusjoner (Appel et al. 2018: 3). For infrastruktur blir ikke bare brukt av stater for å fremvise modernitet og utvikling, men blir også brukt for å skape skiller blant befolkningen; skiller som kan få fatale konsekvenser for personer som lever med en prekær tilgang til infrastruktur som vann og elektrisitet (Appel et al. 2018: 1-2, 5; se også Appel 2012; Anand 2011).

Infrastruktur kan kanskje anses som både være materielle konstruksjoner som i seg selv er bærere av lovnader, men også som sentrale bærere av politiske lovnader til befolkningen. Appel (2018) viser hvordan befolkningen i Malabo, hovedstaden i Ekvatorial Guinea, lenge har levd med lovnader fra statlige aktører om stabil tilgang til infrastruktur i form av vann, helsetilbud og elektrisitet. Disse lovnadene står i kontrast til hvordan infrastruktur opplevdes. Appel forklarer at i begynnelsen av hennes feltarbeid i 2008 var det to uker hvor byen ikke hadde elektrisitet (2018: 42). Dette kontrasterer igjen sterkt med den omfattende utbyggingen av blant annet infrastruktur knyttet til oljeselskapene som opererer i området, men også med offentlige investeringer i infrastruktur. For statlig investering i infrastruktur fokuserte på andre former av infrastruktur, slik som flyplasser, havner og statlige bygninger. Denne prioriteringen av investeringer ble forsvart av statlige aktører ved å forklare at slik infrastruktur er nødvendig for å tilrettelegge for privatsektoren sin økonomiske vekst, og at denne veksten i fremtiden ville bidra til investering i offentlig infrastruktur (Appel 2018: 43, 47-49). Infrastruktur kan dermed oppleves som å inneha lovnader om økonomisk vekst, og som å tilrettelegge for annen infrastruktur i fremtiden. Samtidig viser Appel (2018) hvordan utbyggingen av infrastruktur i Malabo kan oppleves gjennom to kontrasterende temporaliteter.

Infrastruktur sin temporalitet

Appel (2018) utforsker infrastruktur som relatert til «developmental time—linearity, progress, teleology—on the one hand, and oil time on the other: repetition and cyclicity»;

serial frontiers; abandonment, decommission, and ruins» (2018: 44). Hun viser hvordan disse tidene gjennom infrastruktur sammenfaller i Malabo og gir motstridende temporale opplevelser. For eksempel forklarer hun at personer «*insist, through infrastructure, on what we might call developmental time, a normative temporality [...] in which the frantic construction in Malabo and beyond should coincide with water for everybody*» (Appel 2018: 47). I tillegg viser Appel hvordan tiden med olje er «a temporary intervention» og argumenterer at infrastruktur knyttet til oljeindustrien «are the ruins of the future» (Appel 2018: 54, 57). For min empiri er det mest nyttig hvordan Appel tydeliggjør at infrastruktur «are building *time and temporalities*» (Appel 2018: 44, original kursiv). For gjennom sin etnografi viser Appel (2018) at studie av infrastruktur kan fremvise hvordan tid ikke bare er lineær og progressiv, men kan sammenfalle og inneha ulike temporaliteter i det samme øyeblikket (Appel 2018: 44-47, 58-59). En slik forståelse er spesielt relevant for kapittelet hvor jeg drøfter venting knyttet til Hordfast, men også for min drøfting av fremtidsforestillinger. For å analysere min empiri om fremtidsforestillinger er også Tord Austdal og Espen Helgesen (2015) nyttig.

Austdal og Helgesen argumenterer at antropologers forståelse av tid lenge var preget av det de kaller en «representasjonalistisk modell». De forklarer at representasjonalistiske tilnærminger til tid anser tid som en sosial konstruksjon, men at bak ulike tolkninger av tid ligger en mer grunnleggende objektiv og lineær tid (Austdal & Helgesen 2015: 209). Forfatterne forklarer at representasjonalistiske tilnærminger til tid i stor grad er en arv fra Émile Durkheim, som argumenterte at tid måtte forstås utfra «sosiale fakta». Slik utfordret han i følge Austdal og Helgesen (2015: 209-210) ideer om tid, men opprettholdt samtidig ideen om at «sosial tid» er grunnlagt i en objektiv tid. Med andre ord blir sosial tid utfra en slik forståelse en *representasjon* av den underliggende objektive tiden. Dette kan kanskje være en av grunnene til at Austdal og Helgesen (2015) velger begrepet «representasjonalistisk modell». Austdal og Helgesen (2015: 212) argumenterer i tillegg at representasjonalistiske tilnærminger til tid har en tendens til å privilegere fortiden som virkelig, mens fremtidsforestillinger blir ansett som fantasi og representasjoner.

Austdal og Helgesen forklarer at det har blitt utviklet et «post-representasjonalistisk paradigme» som utfordrer det dominerende representasjonalistiske synet på temporalitet. For post-representasjonalistiske tilnærminger til tid argumenterer gjerne at ulike tider—slik som fortid, nåtid og fremtid—kan sammenfalle i det samme temporale øyeblikket. For eksempel forklarer forfatterne at Ingold (1993) bruker en slik tilnærming til tid ved å argumentere at

fortid, nåtid og fremtid eksisterer samtidig «like refractions in a crystal ball» (i Austdal & Helgesen 2015: 212- 213). Slike tilnærminger til tid er inspirert av Gilles Deleuze sitt fokus på *la durée*, eller varighet. I følge Austdal og Helgesen forklarer Deleuze at hvert øyeblikk består av fortid, nåtid og fremtid, men at denne sameksistensen er virtuell ved å ikke nødvendigvis kunne påvises empirisk. Samtidig kan denne sameksistensen observeres gjennom effekter, og Austdal og Helgesen argumenterer at fremtider «er reelt eksisterende fenomener i kraft av å produsere observerbare effekter» (2015: 213).

For å illustrere viser de til Morten Nielsen (2014) sin analyse av husbygging i Mosambik. Austdal og Helgesen argumenterer at Nielsen her benytter seg av et post-representasjonistisk tilnærming til tid og viser hvordan det er mulig å handle fra fremtiden. For Nielsen viser hvordan fremtiden påvirker handlinger i nåtiden og argumenterer at «nåtiden blir en effekt av fremtiden heller enn omvendt» (Nielsen 2014, i Austdal & Helgesen 2015: 213, deres oversettelse). Dette er relevant for min analyse av fremtidsforestillinger i kapittel 2, spesielt når jeg drøfter fremtidens materialitet. Derimot vil jeg også påpeke at jeg ikke utelukkende benytter meg av en post-representasjonistisk tilnærming til tid, og jeg er gjennom oppgaven opptatt av både materialitet og mening. Det er også verdt å påpeke at Austdal og Helgesen (2015) forklarer en hvordan post-representasjonistiske tilnærming til tid kan brukes i varierende etnografiske studier—og de skriver ikke om infrastruktur. De er likevel nyttig å bruke for å analysere min empiri, kombinert med Appel (2018) som jeg har belyst ovenfor, og med Akhil Gupta (2018) som jeg nå vil belyse.

Gupta sitt kapittel i boken «The promise of Infrastructure» utforsker temporaliteten til infrastruktur. En måte han gjør dette er ved å forklare at infrastruktur nærmest alltid er fremtidsrettet og for å imøtekomme fremtiden nærmest alltid bygget utfra en standard som overgår dagens behov. For eksempel argumenterer han at en flyplass kan bygges med en standard som ikke er nødvendig for dagens trafikk, men som anses som nødvendig for fremtiden (Gupta 2018: 63). Det samme kan sies om Hordfast som bygges for en firedoblet trafikkmengde sammenliknet med 2022, slik jeg viser i kapittel 2. Gupta argumenterer at på grunn av at infrastruktur bygges for fremtidens antatte behov tydeliggjør infrastruktur hvordan fremtiden konfigurerer nåtiden (2018: 63; se også Austdal og Helgesen 2015). I tillegg utforsker Gupta fremtiden til infrastruktur gjennom å tilnærme seg infrastruktur som en åpen prosess med mangfoldige temporaliteter og potensielle utfall (2018: 62).

Gupta argumenterer at «infrastructure lies at the intersection of different temporalities: human and nonhuman, social and technical, and material and ideological» (2018: 76). At infrastruktur befinner seg mellom disse temporalitetene henger sammen med hvordan Gupta anser infrastruktur som å tre dimensjoner. Han forklarer at infrastruktur både tilrettelegger for ulike former av flyt, samtidig som infrastruktur kan være et biopolitisk prosjekt, og et symbol på fremtiden (Gupta 2018: 65). Disse dimensjonene har ulike temporaliteter, og temporaliteten til infrastruktur blir dermed sammensatt. Dette kan gjøre at resultatene av infrastrukturprosjekt blir annerledes enn forventet. For eksempel påpeker Gupta (2018: 72) at når infrastruktur er klar til å tas i bruk, kan det allerede være nødvendig å utføre vedlikehold for å hindre materiell nedbrytning. I tillegg illustrerer han hvordan samfallingen av ulike temporaliteter kan gi uforutsette resultat ved å påpeke at et prosjekt som ønsker å skape økt velferd blant befolkningen ved å utbygge veier også kan føre til økt biltrafikk og luftforurensning (Gupta 2018: 76). Dermed er fremtiden til infrastruktur formet av ulike temporaliteter, og åpen for ulike resultat. Dette viser Gupta (2018) også med et fokus på hvordan ferdigstilling hverken er et endepunkt eller en selvfølge for infrastrukturprosjekt.

Ofte blir infrastruktur konseptualisert som ferdigstilt når infrastrukturen er tatt i bruk. Derimot viser Gupta (2018) gjennom et fokus på prosesser av materiell nedbrytning og vedlikehold at infrastruktur ikke bør anses som ferdigstilt. For materialene endrer seg, også etter at infrastruktur er tatt i bruk—og nedbrytning hindres kun av kontinuerlig vedlikehold (Gupta 2018: 76). Jeg synes dette fokuset på materialene til infrastruktur er nyttig både for å fremvise hvordan infrastruktur befinner seg mellom ulike temporaliteter, og for å fremvise hvordan studie av infrastruktur kan omfatte både menneskelige og ikke-menneskelige aktører. Derimot er Gupta (2018) sitt fokus på suspensjon mer direkte relevant for min oppgave.

Gupta (2018) viser at konstruksjon av infrastruktur kan starte, men at dette ikke nødvendigvis betyr at denne konstruksjonen vil resultere i fungerende infrastruktur. For konstruksjon av infrastruktur kan følge flere ulike forløp og det er kun i ettertid fullførelse kan anses som uunngåelig (Gupta 2018: 71). For infrastrukturprosjekt kan like gjerne bli forlatt og ende i suspensjon. For eksempel kan påbegynte konstruksjoner bli forlatt som følge av at utbyggersekskapet får nye kontrakter andre steder eller utsatt som følge av juridiske utfordringer. I tillegg kan et infrastrukturprosjekt bli nedprioritert som følge av endringer i økonomi eller i det politiske landskapet (Gupta 2018: 69-71). Med empiri fra Bangalore i India viser Gupta hvordan infrastruktur dermed kan bli «ruins not of the past, but of the future» (2018: 69). At infrastruktur kan ende i suspensjon er en formulering som viser

hvordan slik suspensjon ikke nødvendigvis er midlertidig. For Gupta argumenterer at suspensjon ikke må forstås som et forbigående stadie, men som et utfall i seg selv hvor fremtiden til det aktuelle infrastrukturprosjektet er usikker. Han forklarer at slik suspensjon er perioder med temporal åpenhet, hvor prosjektet både kan fortsette, bli forlatt eller bli justert. Videre forklarer han at det i analyser av infrastruktur er viktig å bevare disse temporale aspektene ved infrastruktur fordi det muliggjør å fortelle rikere narrativ om infrastruktur (Gupta 2018: 72). Jeg er enig med dette argumentet, og vil vise hvordan det også er gjeldende for studier av infrastrukturprosjekt sin planprosess.

For mens Gupta (2018) utforsker infrastruktur sin temporalitet gjennom et fokus på konstruksjonsprosessen, fokuserer jeg på planprosessen. Gjennom min empiri vil jeg vise hvordan det er mulig å gjøre en slik utviding av Gupta (2018) sitt materiale. For selv om infrastrukturprosjekt i planleggingsfasen i mindre grad etterlater seg «ruins of the future», har infrastruktur også i planprosessen en temporalitet som er preget av mange av kvalitetene Gupta (2018) fremlegger. For slik jeg viser i kapittel 3 er temporaliteten til Hordfast sammensatt, og mange venter på en avklaring rundt fremtiden til infrastrukturprosjektet.

Venting

Venting er et lite teorisert aspekt i antropologisk litteratur om infrastruktur. Utfra min gjennomlesning av antropologisk litteratur om infrastruktur vil jeg påstå at i den grad venting nevnes er det som oftest som en bemerkning på temporaliteten til infrastruktur. Med andre ord, det kan nevnes at man må vente lenge på den lovede fremtiden, men selve ventingen blir ikke analysert (se Gupta 2018; Appel 2018; Harvey 2018). For mitt empiriske materiale er venting en svært relevant analytisk kategori, og i kapittel 3 drøfter jeg hvordan venting knyttet til Hordfast utformes, utføres og oppleves. Slik håper jeg å bidra både til antropologisk litteratur om infrastruktur og om venting. For på samme måte som antropologiske studier av infrastruktur i liten grad fokuserer på venting, blir infrastruktur i liten grad brukt som empirisk objekt i antropologiske studier av venting. Dette kan henge sammen med Andreas Bandak og Manpreet K. Janeja sitt argument om at venting først nylig har blitt anvendt som en egen analytisk kategori i antropologisk litteratur (2018: 4).

Bandak og Janjea (2018) er svært nyttig for å forstå hvordan man kan studere venting. De forklarer at venting bør studeres som et fenomen som er sterkt sammenknyttet ulike følelser slik som håp, tvil og usikkerhet. I tillegg forklarer de at venting kan anses å skape et temporelt mellomrom, og de spør hva som skjer når venting ikke bare er midlertidig, men blir

mer permanent og gjennomgripende del av personers liv. For venting kan påvirke både handlinger, tanker og sosiale relasjoner, så vell som følelser (Bandak & Janeja 2018: 1-2). For eksempel forklarer Bandak og Janeja at aktiviteter kan oppleves som å inneha et formål så lenge ens situasjon er knyttet til håp, og så lenge det er mulig å planlegge for ulike ting selv om man venter; når dette ikke lengre er tilfelle kan de samme aktivitetene oppleves som ensformige og kjedelige (2018: 20). At venting kan påvirke følelser og handlinger må sees i sammenheng med Bandak og Janjea sitt begrep «the *politics* and *poetics* of waiting», som jeg vil oversette til den politiske- og den poetiske dimensjonen ved venting (2018: 3, kursiv i original).

De forklarer at den politiske dimensjonen av venting, refererer til «engagements with the structural and institutional conditions that compel people to wait» (Bandak & Janeja 2018: 3). Jeg synes denne definisjonen er litt uklar fordi det både fokuseres på samhandling med slike institusjonelle og strukturelle omstendigheter, men også hvordan disse omstendighetene i seg selv kan fremtvinge venting. Kanskje henger dette sammen med Bandak og Janeja sitt argument om at venting kan brukes for å skape bestemte subjektiviteter, og for å skape uholdbare situasjoner; for eksempel for flytkninger eller asylsøkere som må forholde seg til byråkrati og venting mens de forsøker å skaffe seg de rette papirene (Bandak & Janeja 2018: 3). I slike situasjoner må personer samhandle med de strukturelle og institusjonelle omstendighetene som fremtvinger venting. Samtidig kan slike omstendigheter i seg selv fremtvinge venting, uavhengig av hvorvidt personer samhandler med dem. Det er slik jeg fokuserer på den politiske dimensjonen ved venting i min oppgave. For eksempel viser jeg i kapittel 3 hvordan temporaliteten til infrastrukturprosjekt og venting kan bli påvirket av politiske avgjørelser, samt endringer i verdensøkonomien. Bandak og Janjea (2018) argumenterer at et fokus på den politiske dimensjonen ved venting må utfylles med et fokus på den poetiske dimensjonen.

Bandak og Janjea forklarer at den poetiske dimensjonen refererer til «the existential affordances of being placed in temporal relations, gaps and intervals where the outcome is uncertain» (2018: 3). Jeg tolker dette som at den poetiske dimensjonen ved venting er fenomenologisk. Denne tolkningen underbygges også av at Bandak og Janeja (2018) fokuserer på hvordan venting står i et gjensidig påvirkningsforhold med personers følelser, tanker og handlinger. Det er slik jeg bruker den poetiske dimensjonen ved venting som et begrep i min oppgave.

Et fokus på den politiske- og den poetiske dimensjonen ved venting muliggjøres i følge Bandak og Janeja ved å konseptualisere venting som et spekter (2018: 3). Trolig er dette fordi en slik konseptualisering åpner for å forstå hvordan personers venting blir påvirket av ytre og indre faktorer. For å fremlegge venting som et spekter viser Bandak og Janeja til filosofen Gabriel Marcel (1967). Han argumenterer at man må forstå venting som et spekter som strekker seg fra passiv til aktiv venting, og at hvordan man venter i stor grad blir påvirket av hvordan man opplever utfallet av ventingen. For dersom man opplever tiltro eller likegyldighet til ventingens utfall kan man vente tolmodig og uten å være spesielt påvirket av ventingen. I slike tilfeller er ventingen gjerne passiv. Om ens anselse av utfallet derimot endrer seg, for eksempel dersom utfallet plutselig oppleves som usikkert, kan det i følge Marcel oppstå en intern debatt. En slik intern debatt anser Marcel som et kjennetegn ved aktiv venting, som i følge ham også kjennetegnes av at utfallet anses som åpent og at håp dermed blir genererende for ventendes handlinger (Marcel 1967, i Bandak & Janeja 2018: 2-3).

Mine informanter fokuserte ikke eksplisitt på hva de håpte ventingen ville føre til, og dermed fokuserer jeg lite på venting som knyttet til håp i min oppgave. Jeg er også i liten grad opptatt av å definere ventingen til mine informanter som passiv eller aktiv, med unntak av ventingen jeg belyser tidlig i kapittel 3. Dette er nettopp fordi venting er et spekter som strekker seg mellom disse to ytterpunktene, og en dynamisk handling og opplevelse som blir påvirket av ytre og indre faktorer (Bandak & Janeja 2018). Samtidig er Bandak og Janeja (2018) svært nyttig når man ønsker å studere venting som en analytisk kategori. For forståelsen av at venting er et spekter og at venting blir påvirket av en politisk- og en poetisk dimensjon er sentralt for å forstå og analysere ventingen til mine informanter, slik jeg viser i kapittel 3. I tillegg er Bandak og Janeja (2018) nyttig fordi de gir en oversikt over hvordan andre antropologer har studert venting. Blant annet henviser de til Hage (2009), som jeg vil bruke i min oppgave og nå ønsker å belyse.

Hage (2009) har studert venting i sammenheng med kriser og med et fokus på det han kaller «stuckedness». Han argumenterer at kriser i større grad enn tidligere oppleves som en tilstand som man må utholde og utvente, istedenfor noe man skal kjempe mot (Hage 2009: 97). Å vente ut krisen, forklarer Hage, innebærer en spesifikk form for venting som han kaller «waiting out». Slik venting kjennetegnes i følge Hage av at «one is not waiting for something but rather waiting for something undesirable that has come, like a spell of cold weather or a disliked guest, to end or to go» (2009: 102). Videre forklarer Hage at mens venting kan være

både passiv og aktiv er denne formen for venting alltid passiv. Derimot er dette en ambivalent passivitet, fordi slik venting innebærer «both a subjection to the elements or to certain social conditions and at the same time a braving of these conditons» (Hage 2009: 102). Med andre ord innebærer slik venting at man både overgir seg til situasjonen man utventer og at man gjennom sin venting forsøker å håndtere denne situasjonen. Dette viser Hage også gjennom et fokus på hvordan man kan forstå agens i situasjoner hvor personer opplever «stuckedness».

Hage forklarer at å være «stuck», eller fastlåst, kan synes å innebære et tap av agens. For «stuckedness» er definert av at personer mangler både tilgjengelige alternativ til situasjonen de befinner seg i, og evnen til å velge slike alternativ om de blir tilgjengelige. Derimot argumenterer han at personer gjennom hvordan de venter har en evne til å motarbeide et slik tap av agens. For gjennom deres utholdenhet kan personer anses som «asserting some agency over the very fact that one has no agency by not succumbing and becoming a mere victim and an object in cirumstances that are conspiring to make a total agentless victim and object out of you» (Hage 2009: 100). Hage (2009) er spesielt nyttig for å analysere ventingen til mine informanter som bor innenfor Hordfast sitt planområde. For å analysere denne ventingen er også Erik Harms (2013) nyttig.

Erik Harms (2013) har gjort feltarbeid i Vietnam og viser hvordan beboere i Thủ Thiêm blir påvirket av arbeidet med å omgjøre deres nabolag til «an ambitious ‘new urban zone’» (2013: 344). Gjennom begrepet «eviction time» utforsker Harms de komplekse temporalitetene som oppstår når personer lever blant ruiner, mens de venter på utkastelser som allerede har begynt og en gang i fremtiden skal berøre dem (2013: 352). I tillegg forklarer Harms at selv om hans informanter vet at de i fremtiden må flytte er det usikkert når denne fremtiden inntreffer. Han forklarer at «The project timeline implies a linear march toward an ‘end time’ of sorts, but there is no notion of when that end time will come» (Harms 2013: 352).

Harms forklarer at dette prosjektet er ment å skape en bestemt fremtid for Vietnam, og også fungerer som et symbol for en slik fremtid (2013:344-345). Samtidig fører dette prosjektet til at fremtiden til beboerne i området er usikker, og Harms argumenterer at prosjektet «thrusts 14,600 working-class households facing eviction into a liminal state of ruptured time» (2013: 345). For prosessen med utkastelser og riving av bygg har vært utdradd og stykkevis. Når Harms (2013) var på feltarbeid var det fortsatt personer som bodde i området, og han viser hvordan de får sine planer, sosiale relasjoner og inntektsgenererende strategier påvirket av å vente på fremgang i prosjektet.

I tillegg viser Harms (2013) hvordan slik fremtvungen venting kan påvirke personer ulikt. For på den ene siden var flere av informantene til Harms synelatene uberørt av- og likegyldige til ventingen. Felles for dem var at de kunne bruke ventetiden produktivt, blant annet fordi deres inntektsgenererende strategier sentrerte rundt «*hanging out*» og ikke var knyttet til et bestemt sted. En av disse informantene hadde også nektet å godta tilbud om kompensasjon og trakk slik ut ventetiden (Harms 2013: 360). På den andre siden var det flere av Harms sine informanter som opplevde ventingen som nedtrykkende, og som hindrende for deres sosiale relasjoner og inntektsgenererende strategier (2013: 353). For eksempel viser Harms hvordan det som var ment å være midlertidige boliger for personer som har måttet flytte fra området opplevdes som en permanent løsning, ettersom personer gjerne ble boende her i flere år. Han forklarer at slik venting «*gradually erodes the will to plan for the future. Exasperation takes over*» (Harms 2013: 356). Jeg synes Harms tydeliggjør hvorfor det er viktig å studere både omstendighetene som fremtvinger venting og hvordan slik venting oppleves (se også Bandak og Janeja 2018). Slik jeg viser i kapittel 3 er det mange likheter mellom Harms sitt materiale og min egen etnografi.

I likhet med både Bandak og Janeja (2018) og Harms (2013) fokuserer Dwyer (2009) på hvordan venting både kan være knyttet til ytre omstendigheter og individuelle opplevelser. Derimot har han en ganske annerledes tilnærming. For istedenfor å konseptualisere slike forhold som to sider av den samme ventingen skiller Dwyer (2009) mellom «*situational waiting*» eller situasjonell venting og «*existential waiting*», som jeg oversetter med eksistensiell venting. Situasjonell venting kjennetegnes av at ventingen er tilknyttet et ytre forhold, har et definert slutt punkt og er «*an experience fully embedded in time*» (Dwyer 2009: 19, 21). Eksistensiell venting kjennetegnes derimot av at «*a sense of abandonment, of a self-contained world devoid of relationships*» (Dwyer 2009: 20). Med andre ord er eksistensiell venting ikke relatert til en ytre situasjon. I tillegg er slik venting i følge Dwyer (2009: 21) «*seemingly removed from time or, rather, from the meanings—linear and repetitive, yet endlessly consuming, consumed and irreversible—accorded to time in conventional Western settings*». Dette kan sees i sammenheng med Dwyer (2009: 23) sitt argument om at eksistensiell venting gjerne oppstår i kontekster hvor fremtiden virker usikker. Utfra skillet mellom situasjonell og eksistensiell venting problematiserer Dwyer hvordan man kan forstå agens i situasjoner preget av venting.

Dwyer argumenterer at agens er en universell menneskelig kapasitet til å velge hvordan og når man handler (2009: 23). Han argumenterer at når personer velger å vente ulikt er det fordi

ventingen deres har ulike kontekster og mulige utfall, ikke fordi de ventende personene har en ulik kapasitet til å handle. Derimot argumenterer han at mens en slik konseptualisering er passende for situasjonell venting er den i mindre grad egnet for å analysere agens i kontekster med eksistensiell venting (Dwyer 2009: 23).

Dwyer forklarer at eksistensiell venting gjerne forekommer i situasjoner hvor subjektet føler at fremtiden er usikker, og hvor man opplever at man ikke har kontroll over egen venting. Dwyer forklarer at i slike situasjoner kan det for den ventende «seem that there has been a loss of agency; that he or she lacks the capacity to act». I tillegg forklarer han at «that condition, though real to the afflicted actor, is likely to be judged by outsiders as pathological» (Dwyer 2009: 23). Videre argumenterer han at en slik tilstand kan bli ansett som «a symptom of the late modern that, on behalf of some actors, Beck has represented in terms of a feeling of ‘helplessness’ and Giddens as a sense of being ‘in the grip of forces over which we have no control’» (Dwyer 2009: 23). Her er jeg noe uenig med Dwyer, for jeg synes man i større grad bør anerkjenne hvordan tap av agens ikke nødvendigvis utelukkende er en opplevelse, men kan være fremskapt av de ytre institusjonelle og strukturelle omstendighetene som fremtvinger venting (Bandak & Janeja 2018). Derfor synes jeg det er nyttig å kombinere Dwyer (2009) sin konseptualisering av agens med hvordan Hage (2009) tilnærmer seg agens. I dette underkapittelet har jeg belyst antropologisk litteratur om infrastruktur. Nå vil jeg kort belyse hvordan det antropologiske studiet av veier har utviklet seg.

Antropologi og studie av veier

Dalakoglou og Harvey forklarer at antropologi tradisjonelt fokuserte på å studere det man anså som avgrensede kulturelle grupper. Dette fokuset på avgrensning gjorde at det var få antropologer som anså veier som meningsfulle. I stedet ble veier ansett enten som en vestlig inntrengning, eller som ubetydelige for antropologens informanter (Dalakoglou & Harvey 2012: 462).

Veier ble utbygd på en omfattende og global skala i løpet av 1900-tallet. Dalakoglou (2017: 24) forklarer at noen antropologer på 1960-tallet begynte å anse infrastruktur som et viktig element innenfor antropologiske studier. Derimot hadde slike tidlige studier i liten grad etnografisk dybde (Dalakoglou 2017: 24). Dalakoglou og Harvey forklarer at veier og annen infrastruktur gjerne ikke ble ansett som steder med sosial og kulturell mening. Derimot har nyere antropologiske studier av veier tilnærmet seg veier som steder fulle av sosiale

relasjoner, forestillinger, materielle historier og spenninger (Dalakoglou & Harvey 2012: 463). Fra å være en “forstyrrelse” har veier dermed fått et økende fokus innenfor antropologisk forskning. Jeg håper denne teksten kan bidra til eksisterende antropologisk kunnskap om veiutbygging, og tror dette vil være tilfelle. Blant annet fordi at det er utført få antropologiske studier av veier i Skandinavia, med Bringslid (2008) og Löfgren (2004) som unntak.

Kapittel 2: Infrastruktur og det materielle imaginære

Forestillinger om infrastruktur opererer i folks sinn lenge før prosjektet er ferdigstilt. Slik Larkin (2013) argumenterer er infrastruktur sterkt sammenkoblet forestillinger om modernitet og utvikling, og slike forestillinger kan i seg selv være grunnleggende for motivasjon og investeringer knyttet til et infrastrukturprosjekt. For eksempel viser både Larkin (2013) og Gupta (2018) hvordan infrastruktur kan være et symbol på modernitet, slik jeg har belyst i introduksjonskapittelet. I tillegg viser Larkin (2013) hvordan infrastruktur er knyttet til forestillinger om «utvikling» og «frihet». Infrastruktur kan oppfattes som å oppnå slike ideal gjennom sin tekniske funksjon. For eksempel er den tekniske funksjonen til en vei å tilrettelegger for ulike former for flyt, og veien kan slik anses som å realisere «the enlightenment goal of society and economy as a space of unimpeded circulation» (Larkin 2013: 333). Samtidig kan selve materialiteten til infrastruktur, framkalt teknisk funksjon, være sentral for å forme forestillinger knyttet til infrastruktur. I slike tilfeller opererer infrastruktur gjennom sitt poetiske aspekt (Larkin 2013).

Dette kapittelet utforsker det poetiske aspektet til Hordfast, samt fremtidsforestillinger knyttet til infrastrukturprosjektet. Mens Larkin (2013) i stor grad behandler det poetiske aspektet til infrastruktur som noe infrastruktur innehar og opererer igjennom, vil jeg vise hvordan personer forsøker å forme det poetiske aspektet til Hordfast gjennom sine representasjoner av infrastrukturen sin planlagte materialitet. Dette gjør jeg gjennom en analyse av henholdsvis Statens vegvesen og Naturvernforbundet Hordaland sine illustrasjoner av Hordfast. I drøfting av vegvesenet sine illustrasjoner er det nyttig å skille mellom arbeidsskisser og andre illustrasjoner. Forskjellen mellom disse typene illustrasjoner er ikke hva de gjør, men hvem de treffer; mens illustrasjoner av det ferdigstilte prosjektet treffer et bredt publikum, kan det antas at arbeidsskisser hovedsakelig treffer spesielt interesserte². Jeg viser hvordan det poetiske aspektet til infrastruktur, og fremtidsforestillinger knyttet til infrastruktur blir påvirket av aktørers ståsted, interesser, og ansvarsområder. Det må nevnes at slike illustrasjoner ikke opererer på blanke lerret; for mottakere av disse illustrasjonene vil tolke

² Dette henger sammen med illustrasjonene sin tilgjengelighet. Under siden *illustrasjoner* på vegvesenet sin nettside er det ett kart, og 7 illustrasjoner av den ferdigstilte brokrysningen over Bjørnafjorden. Arbeidsskisser finnes hovedsakelig i plandokument, presentasjoner fra Statens vegvesen, eller i avisartikler. Dermed krever arbeidsskisser et mer aktivt involvert publikum.

dem utfra sine egne ståsted, verdier, interesser og holdning til infrastrukturprosjektet. Dette er ikke et fokus i denne oppgaven, men verdt å være klar over.

Videre fokuserer kapittelet på ulike fremtidsforestillinger knyttet til Hordfast. Slike fremtidsforestillinger kan være formet av både den tekniske funksjonen og det poetiske aspektet til infrastruktur. Her er det viktig å være klar over at fremtidsforestillinger ikke er det samme som fantasi. For som jeg opplevde på feltarbeid er fremtidsforestillinger knyttet til følelser som håp, frustrasjon, bekymring, samt til praksiser og avgjørelser i nåtiden, og blir påvirket av blant annet aktuelle hendelser og hverdagsliv. Først drøfter jeg hvordan de offesielle prosjektmålene til Hordfast kan fremvise «aspirations, anticipations, and imaginations of the future»; samtidig drøfter jeg hvordan prosjektet er knyttet til «a politics of anticipation» og i stor grad planlegges for en fremtid som virker å anses realisert (Gupta 2018: 63). Deretter belyser jeg hvordan fremtidsforestillinger blir påvirket av aktuelle hendelser. For fremtiden kan oppleves som noe som formes i øyeblikket, og på feltarbeid erfarte jeg at akutte hendelser i stor grad kunne påvirke personers forestillinger knyttet til infrastruktur og fremtiden med eller uten Hordfast.

Videre drøfter jeg noen vanlige fremtidsforestillinger som ble uttrykt av personer i Tysnes kommune. Dette gjør jeg gjennom de to underkapittelene *Uten Hordfast blir Tysnes et gamlehjem*, og *Med Hordfast blir Tysnes en gjennomfartsåre og et brohode*. Til slutt drøfter jeg forholdet mellom temporalitetene fremtid, nåtid og fortid—ved å vise hvordan et ikke-materialisert infrastrukturprosjekt som er planlagt «en gang i fremtiden» kan få materielle konsekvenser i tidsrommet før fremtiden. Dette gjør jeg ved å analysere egen empiri med teori fra Austdal og Helgesen (2015).

Forming av Hordfast sitt poetiske aspekt

Statens vegvesen og Naturvernforbundet Hordaland har svært ulike standpunkt til Hordfast; vegvesenet arbeider på oppdrag fra Samferdselsdepartementet med å skape Hordfast.

Naturvernforbundet kjemper for å stoppe veiprojektet. Aktørenes holdninger til prosjektet gjenspeiles i illustrasjoner de benytter. Både Statens vegvesen og Naturvernforbundet bruker video og illustrasjoner som medium. I tillegg bruker Naturvernforbundet foto. Interessant nok bruker Naturvernforbundet av og til illustrasjoner fra Statens vegvesen.

Den største forskjellen i aktørene sine illustrasjoner er tidsaspektet; mens vegvesenet sine illustrasjoner viser et ferdigstilt prosjekt, fokuserer Naturvernforbundet ofte på

anleggsperioden³. Dette bør sees i sammenheng med aktørene sine interesser. Det kan tenkes at Statens vegvesen—som ansvarlig for prosjektet—er interessert i å vise et ferdigstilt resultat. I tillegg er det i dag stort fokus på å skape flotte anlegg som del av veiprojekt. For eksempel har jeg snakket med en person som gledet seg til Hordfast kom, fordi han synes det idag lages så flotte anlegg at området blir finere etter infrastrukturprosjekt. Vegvesenet påpeker i kommunedelplanen til prosjektet at «Brua over Bjørnafjorden vil bli eit nytt element i det store landskapsrommet. Brua har potensiale til å bli ein god arkitektonisk utforma turistattraksjon med tårnet som signalbygg og ei oppleving for gåande, syklende og køyrande på brua» (2019a: 53). Om vegvesenet ønsker å skape positive assosiasjoner til Hordfast som en materiell konstruksjon, er det nyttig å vise illustrasjoner av ferdigstilte anlegg—og ikke anleggsperioden.

Anleggsperioden blir gjerne assosiert med det som oppfattes som de negative effektene av veiutbygging. Det er i denne perioden for eksempel støy og tap av natur blir ekstra merkbart. Som natur- og miljøvernorganisasjon kan Naturvernforbundet sine interesser knyttes til blant annet å hindre inngrep i natur og tap av naturmangfold; dermed er det nyttig for Naturvernforbundet å fokusere på illustrasjoner fra anleggsperioden i sin presentering av infrastrukturprosjektet sin materialitet. Både Statens vegvesen og Naturvernforbundet arbeider dermed med å forme den poetiske dimensjonen, men i ulike retninger. Dette illustreres tydelig når man sammenlikner deres illustrasjoner av det samme motivet—flytebroen over Bjørnafjorden.

³ Et viktig unntak er selvsagt Statens Vegvesen sine arbeidsskisser.

Figur 2.1:



Illustrasjon: AMC Dissing + Weitling / Statens vegvesen. Gjengitt med godkjenning.

Figur 2.2



Illustrasjon: Adele Jaunn / Naturvernforbundet
Gjengitt med godkjenning

Vegvesenet sine illustrasjoner av Bjørnafjord broen viser ofte en konstruksjon som er godt innpasset i landskapet; For eksempel ved å være omgitt av trær (Figur 2.1).

Naturvernforbundet sin illustrasjon av brokonstruksjonen, derimot, viser en kraftig betongkonstruksjon som gir et stort sår i landskapet (Figur 2.2). Samtidig er det en forenkling å argumentere at vegvesenet sine illustrasjoner formidler at broen ikke fører med seg naturinngrep. Tydlige fyllinger i sjøen, som er nødvendig for forankringen av broen, er synlig i flere av deres illustrasjoner av Kobbavågen. Samtidig formidler ikke illustrasjonene omfanget av disse fyllingene. Dermed viser disse illustrasjonene naturinngrep, men på en slik måte at inngrepet oppfattes som minimalt.

Spesielt en av mine informanter, Geir, var opptatt av hvordan vegvesenet sine arbeidsskisser fra Kobbavågen ga divergerende oppfatninger av inngrepen i landskapet. Han hadde fått tilgang til arbeidsskisser som vegvesenet hadde fremvist i et kommunestyremøte. På gåtur i Kobbavågen, som i dag er et viktig friluftsområde for lokalbefolkningen med grusvei gjennom skogen og badeplass, viste han gjentatte ganger til disse arbeidsskissene. Han var opptatt av hvordan to skisser ga svært ulik oppfatning av ilandføringen og inngrep i landskapet. Den ene skissen viste at veien raskt går i tunell, mens den andre viste en lengre veistrekning i dagen—som gir større inngrepen i landskapet.

Noen vil kanskje argumentere at en litt lengre strekning i dagen ikke er en stor sak. Derfor er det viktig å avklare at det i dette tilfelle ikke var selve inngrepet i landskapet Geir var mest opptatt av—selv om han er opptatt av å bevare området. Det var ustemtheten mellom illustrasjonene han gjentatte ganger viste til. At dette var viktig for Geir kan henge sammen med den vanlige forventningen om at illustrasjoner skal gi en sannferdig representasjon av hvordan prosjektet og området blir utformet. Når illustrasjoner er representasjoner blir de ofte et verktøy for å forestille, forstå, og oppfatte et prosjekt. Når man har to motstridende representasjoner fra samme aktør, skapes det en forvirring; man vet ikke hva man skal forholde seg til, og det blir vanskelig å ha en klar forestilling av prosjektet. Dette kan vise betydningen av illustrasjoner i å forme det poetiske aspektet til infrastrukturprosjekt; illustrasjonene kan representere infrastrukturprosjektet sin materialitet, gi personer noe å forholde seg til, og skape en forestilling av prosjektet. Når det skjer «brudd» i dette arbeidet kan det oppstå usikkerhet. Usikkerheten og skepsisen Geir opplevde var knyttet til et spørsmål om hvilken illustrasjon som er representativ, og hva illustrasjonene *ikke* viser.

For Naturvernforbundet er bilder fra veianlegg viktige illustrasjoner for å formidle naturinngrep og landskapsendringer som følge av infrastrukturprosjektet. Denne bildebruken for å illustrere Hordfast har flere funksjoner. For det første tilrettelegger det for enklere visualisering av størrelsen på prosjektet, og hvordan landskapet endrer seg. Dersom man ikke har opplevd utbygging av firefelts motorveien med 110 km/t, har man gjerne liten formening om størrelsen på slike anlegg og tilhørende naturinngrep. Videre forutsetter denne bildebruken en viss overførbarhet, og forestillingsevne; ved å bruke bilder fra tilsvarende anlegg inviteres leseren til å overføre disse bildene til strekningen for Hordfast. Når dette er vellykket er disse bildene en effektiv måte å knytte Hordfast til naturtap i folks sinn, og dermed et nyttig verktøy for å forme den poetiske dimensjonen til prosjektet. Dette ble tydelig for meg på et folkemøte på Tysnes, hvor blant annet daværende leder for Naturvernforbundet Hordaland holdt en presentasjon. I denne presentasjonen ble blant annet flyfoto fra lokale områder overlappet med bilder fra veianlegg andre steder i landet. Personer jeg snakket med i ettertid var både triste og bekymret for hva som ville skje med naturen og landskapet på Reksteren.

Overlappingen av flyfoto av lokale områder med flyfoto fra veianlegg fremviste hvordan motorveiprojekt fører til store inngrep i landskap og natur. Materialiteten til infrastruktur var ikke her sammenknyttet forestillinger om modernitet og utvikling, men naturtap. En slik fremstilling kan anses som å forsøke å forme det poetiske aspektet ved infrastruktur og påvirke personers forestillinger knyttet til prosjektet. For at denne formidlingen skal være vellykket bør hvertfall to forhold være til stede. For det første må publikum anse naturlokalitetene som en verdi de ønsker å ivareta. For det andre er det nyttig om publikum har en tilknytning til området, da dette vil skape en sterkere følelsesmessig reaksjon. En følelsesmessig reaksjon til noe, kan sterkt påvirke ens oppfatning av det. Dermed blir følelser et nyttig verktøy i forming av den poetiske dimensjonen.

Også vegvesenet bruker patos i sine illustrasjoner. Dette er spesielt synlig i videoen *Statens vegvesen-kryssing av Bjørnafjorden* (Statens vegvesen 2019b). Videoen starter med en båt som på en solværsdag seiler under brokrysningen av Bjørnafjorden. Videre gir kameravinkling følelsen av at man selv kjører over broen, mens andre vinklinger gir et fugleperspektiv av konstruksjonen. Broen fremstilles som en vakker konstruksjon som er innpasset både i sosialt liv og naturlandskap. Symfoniorkesteret som spiller i bakgrunnen, bruk av motiv, og kameravinkler bidrar til å fremstille infrastrukturprosjektet som både

estetisk vakkert og fremtidsrettet. Denne stemningen bidrar til å gjøre videoen effektiv i å forme følelser, forventninger—og det poetiske aspektet til Hordfast.

Jeg har vist hvordan Statens vegvesen og Naturvernforbundet Hordaland kan anses som å forme Hordfast sitt poetiske aspekt gjennom sine illustrasjoner som fremstiller materialiteten til prosjektet. Samtidig gjør videoen til vegvesenet det tydelig at slike fremstillinger også kan påvirke personers oppfatninger av Hordfast ved å fortelle en historie. Både illustrasjonene til vegvesenet og Naturvernforbundet kan anses som narrativ, som forsøker å fortelle en historie om fremtiden med Hordfast. Riktignok har ikke disse historiene en tydelig begynnelse, midt og slutt, men illustrasjonene kan likevel anses som å fortelle «what will happen—according to their tellers—if the events or positions are carried out as described» (Roe 1991: 288). Slike narrativ er effektive i å forme oppfatninger (Roe 1991).

En slik tilnærming er ikke en kontrast til hvordan jeg hittil har analysert illustrasjonene til Statens vegvesen og Naturvernforbundet Hordaland, gjennom et fokus på hvordan de forsøker å påvirke oppfatninger av Hordfast sin materialitet. I stedet er fokuset på narrativ en utfyllende tilnærming, som kan gjøre det tydeligere hvordan aktører—gjennom sine illustrasjoner—blir historiefortellere, og hvorfor slike illustrasjoner er meningsbærende. Da blir det kanskje også lettere å stille spørsmål ved hva historien består av. Mest av alt kan kanskje et delt fokus på både det poetiske aspektet til infrastruktur og narrativ vise hvordan forestillinger knyttet til infrastruktur sin materialitet ikke bare er noe infrastruktur i seg selv tilrettelegger for, men noe personer—som historiefortellere—forsøker å påvirke. Nå vil jeg drøfte hvordan de offisielle målsetningene til infrastrukturprosjektet Hordfast kan fremvise forestillinger knyttet til infrastruktur sin betydning for å skape en bestemt fremtid—og hvordan disse forestillingene får materielle konsekvenser i dag.

Å skape fremtiden gjennom planlegging

Larkin argumenterer at infrastruktur, slik som veier, «encode the dreams of individuals and societies and are the vehicles whereby those fantasies are transmitted and made emotionally real» (2013: 333). Likeså viser Gupta til Arjun Appadurai (2013) sin litteratur om fremtidstematikk, for å argumentere at «infrastructures tell us about aspirations, anticipations, and imaginations of the future [...] Infrastructures are concrete instantiations of visions of the future» (2018: 63). Både Larkin (2013) og Gupta (2018) sine argument gjenspeiles i min empiri. For Hordfast kan anses som et infrastrukturprosjekt som planlegges for å skape en bestemt type fremtid, som er synlig gjennom de offisielle prosjektmålene til

infrastrukturprosjektet. Disse deles inn i samfunns mål og effektmål. Samfunns mål for prosjektet er at «Haugalandet og Sunnhordland skal i 2040 vere knytt nærare saman med Midthordland, og Stavanger og Bergensområdet skal i 2040 være knytt nærare saman» (Statens Vegvesen 2022a: 32). Denne målsetningen blir ofte uttrykt av personer som er positive til Hordfast som å «knytte Vestlandet sammen». Slik sammenknytning anses som å bli oppnådd gjennom effektmålene til prosjektet, som blant annet er å redusere reisetiden mellom Ådland i Stord kommune og Svegatjørn i Bjørnafjorden kommune fra 1 ½ time til ½ time. I tillegg er et av effektmålene å skape «Betre mobilitet mellom dei involverte kommunane» ved å erstatte ferger med «faste samband» (Statens vegvesen 2022a: 33). Disse effektmålene er videre ansett å bidra til «å realisere ei politisk ønska samfunnsutvikling om utvida bu- og arbeidsmarknad langs heile E39-strekninga» (Statens vegvesen 2022a: Forord)⁴. Det er slike fremtidsforestillinger, og ikke en økt trafikkmengde, som gjør at Hordfast blir ansett som nødvendig av flere som er positive til prosjektet.

Disse fremtidsforestillingene får gjennom planleggingen av Hordfast «observerbare effekter» i nåtiden (Austdal og Helgesen 2015: 213). For slik som Gupta påpeker bygges infrastruktur gjerne ut fra «a politics of anticipation». Han forklarer at infrastruktur nesten alltid bygges utover det som er nødvendig i forhold til nåtidens behov fordi «it is built in anticipation of a not-yet-achieved future» (Gupta 2018: 63). Dette er tilfelle for Hordfast, som bygges etter en veistandard som krever en kraftig økning av dagens trafikk. For i år 2022 var det 3498 kjøretøy i gjennomsnitt per døgn over året (ÅDT) over Bjørnafjorden. Som hovedregel skal veier som bygges som firefelt med fartsgrense på 110 km/t ha en ÅDT på 12.000 20 år etter veien åpnes (Statens vegvesen 2019a: 16). Hordfast bygges dermed for en firedoblet trafikkmengde sammenliknet med dagens trafikk. Denne økte trafikken er ikke ansett å komme uten Hordfast, men anses som en følge av at prosjektmålene om kortere reisetid oppnås.

Dette blir tydelig av trafikkprognosene som Statens vegvesen presenterte i kommunedelplanen, hvor de anslår at en videreføring av dagens fergesamband over Bjørnafjorden i 2030 vil gi en trafikkmengde tilsvarende 4300 ÅDT, mens Hordfast vil gi 9800 ÅDT. I tillegg viser de tall for samme strekning i år 2050, hvor forskjellen er 5700 ÅDT med dagens veinett mot 13 000 ÅDT med Hordfast (Statens vegvesen 2019a: 26). I det senere og gjeldende plandokumentet, planprogrammet, skriver Statens vegvesen at ÅDT er

⁴ De to siste effektmålene er «ingen møteulukker og lågere ulukkesfrekvens», og at gående og syklende som i dag bruker ferge i fremtiden kan gå og sykle på broene.

beregnet til 13 200 i åpningsåret (2022a: 42). Her er jeg ikke interessert i spirkningen mellom disse tallene, men å påpeke hvordan den økte trafikken både anses som å komme av Hordfast sin utbygging, og muliggjør å bygge Hordfast som en 4-felt motorvei med 110 km/t. For det virker som om fremtiden allerede anses som realisert, og at planleggere og statlige departement går utfra at effektene man forestiller seg vil inntreffe, og dette gjør det mulig å bygge etter en standard som har krav om en betydelig høyere trafikkmengde enn det som finnes i dag⁵. Trafikkmengden er ikke bare relevant for fastsettning av veistandard. For trafikkmengden er sentralt i samfunnsøkonomisk analyse som brukes for å regne ut nytten av prosjekt, som jeg også drøfter relatert til eksepertkunnskap i kapittelet om deltakelse. Dette er fordi «trafikkantnytte» er et av punktene for å regne ut nytterverdi til et prosjekt, og dersom man har færre trafikkantener vil nytten minske. I tillegg er trafikkprognosene relevante ettersom infrastrukturprosjektet skal delfinansieres med bompenger.

Trafikkprognoser kan altså anses som å inngå i kalkuleringer av lønnsomhet. Slike kalkuleringer, forklarer Gupta, er vanlig ettersom infrastrukturprosjekt krever store investeringer og man forsøker å kalkulere hva man i en fremtid med ferdigstilt prosjekt får igjen for disse. Samtidig forklarer Gupta at «because infrastructures are usually public goods, the calculation of return is often uncertain» (2018: 62-63). Dette er tilfelle med Hordfast, som i stor grad er avhengig av kjørende for å være lønnsomt, slik jeg har presentert ovenfor. Statens vegvesen sier selv på sine nettsider at trafikkprognosene er «ei reint teoretisk berekning, som ikkje tar med eventuell påverknad frå bompengar» (Statens vegvesen u.å.). At bompenger ikke er inkludert i utregninger av trafikkprognoser utgjør et annet usikkerhetsmoment. Flere har tidligere påpekt i media at ettersom bompengene ikke er inkludert i utregningene av trafikkprognosene er tallene som fremlegges gjennom disse for høye—som også gir prosjektet for høy nytte verdi i utregning av samfunnsøkonomisk analyse (Løland 2016, 2017). Dette drøfter jeg ytterligere i kapittelet om deltakelse gjennom tematikken ekspert- og lokalkunnskap. Her nevner jeg trafikkprognosene for å belyse hvordan kalkuleringer om fremtiden legges til grunn for infrastruktur i dag, og hvordan slike kalkuleringer kan oppleves som usikre. At fremtiden oppleves som usikker var også gjennomgående i fremtidsforestillinger blant personer jeg snakket med.

⁵ Med statlige departement viser jeg her til Samferdselsdepartementet (oppdragsgiver) og Kommunal- og distriktsdepartementet (planmyndighet)

Den usikre fremtiden

På feltarbeid var bevaring av matjord en problemstilling som overraskende få nevnte, før krigen i Ukraina brøyt ut. For ettersom Ukraina er en av verdens største korneksportører, mens Norge ikke har egne kornlagre, aktualiserte krigen i Ukraina for mange et fokus på norsk landbruksproduksjon og sårbarhet. De påpekte at «vi» i Norge er svært avhengige av import av ulike matvarer, og at vi i svært liten grad er selvforsynt, noe det også ble fokusert på i media på dette tidspunktet (se for eksempel Magnus et al. 2022). En bonde jeg snakket med forklarte meg at å danne god matjord tar århundrer og at dette er en ikke-fornybar ressurs som er truet av utbygging av blant annet motorvei. For flere ble det aktualiserte fokuset på matjord et nytt motargument mot Hordfast. De uttrykte ofte at krigen i Ukraina viser hvorfor det er viktig å bevare matjord i Norge for man vet ikke hva som skjer i fremtiden.

At fremtiden er ufortusigbar ble nevnt av flere av mine informanter som er negative til Hordfast prosjektet slik det planlegges i dag. En av dem forklarte at Covid-19 pandemien har vist oss hvor raskt og drastisk ting kan endre seg—og at slike hendelser kan føre til permanente endringer i samfunnet. Han forklarte at han tror ikke at Statens Vegvesen sine trafikkprognoser for Hordfast vil realiseres. I tillegg anser han disse prognosene og målsetningen om å skape en sammenhengende arbeidsregion som urealistiske for «etter pandemien er folk blitt vandt til hjemmekontor, det er det som er fremtiden, ikke pendling», forklarte han.

Målsetningen om å skape større bo- og arbeidsregioner og økningen i trafikk som vil skapes av Hordfast blir av flere ansett som problematisk. Både informanter som er tilknyttet naturvernorganisasjoner og andre informanter påpekte til meg at vi i dag befinner oss i en klimakrise og at for å nå målsetningene Norge har forpliktet seg til i denne sammenhengen må vi arbeide for en fremtid med *mindre* pendling og inngrepen i natur. Dette var en problemstilling som ble nevnt av flere av mine informanter, og som ble ytterligere aktualisert når FNs klimapanel (IPCC) i april 2022 la frem en rapport om klimatiltak. I perioden etter denne rapporten ble publisert var det flere av mine informanter som henviste til den når de forklarte hvorfor Hordfast er problematisk for klima og natur. I tillegg ble spesielt Reksteren og regnskogslokalitetene, myrene og de rødlistede artene man i dag kan finne her trekt frem av mine informanter for å illustrere hvordan Hordfast vil «være ødleggende». Trolig var det så mange som fokuserte på Reksteren fordi området vil bli drastisk forandret ved utbygging

av Hordfast, noe som også ble tydeliggjort for meg gjennom to naturvandring i den planlagte traseen. Jeg husker hvordan myren slurpet til seg føttene mine mens jeg forsøkte å trække de samme stedene som informantene mine som gikk forann meg, samtidig som jeg tok bilder av både rødlistete arter og merkepinner plassert i sammenheng med den planlagte motorveien. Dette var en kroppslig opplevelse som ga mentale forestillinger om hvordan området kan endre seg i fremtiden, og det ble tydelig for meg hvorfor flere av mine informanter velger å trekke frem Reksteren for å illustrere de store potensielle endringene med Hordfast. Flere påpekte at naturen på Reksteren er særegen og en viktig lokal «kvalitet» med Tysnes, som jeg vil belyse senere i kapittelet, men også viktig i en globalt kontekst klimakrise og naturtap.

På den andre siden er det flere som er positive til Hordfast som ser infrastrukturprosjektet som en forutsetning for at Vestlandet i fremtiden skal kunne bidra til «det grønne skiftet». Dette ble blant annet uttrykt på veikonferansen jeg deltok på i Aksdal. Her ble det forklart at Vestlandet har stort potensial for å tilrettelegge og bidra til «det grønne skiftet», for eksempel gjennom å utvikle løsninger for havvind. Derimot ble det trekt frem at for å oppnå dette må Vestlandet ha infrastruktur som tilrettelegger for god sammenkobling—både nasjonalt og til det europeiske markedet, slik at Norge ikke «taper konkurransekraft».

Hordfast sin betydning for næringslivet var et sentralt fokus på både veikonferansen i Aksdal og veikonferansen *Det nye Vestlandet 2022* på Flesland. Dette kan sees i sammenheng med fokuset på Vestlandet som en «verdiskapende» region. Det ble på begge veikonferansene forklart at Rogaland og Vestland står for 33% av Norges eksport. Ofte ble det uttrykt at «lykkes Vestlandet så lykkes Norge», og at for at Vestlandet skal lykkes må man ha bedre infrastruktur. For Hordfast blir ansett som et infrastrukturprosjekt som vil «knytte sammen Vestlandet», og slik bidra til både økt konkurransekraft, kompetanseutvikling i regionen og videre bidra til verdiskapning for hele landet. For eksempel ble det forklart av en fylkespolitiker at det er «viktig at privat sektor lykkes, for de skaper grunnlag for offentlig sektor».

Dette kan sammenliknes med Appell (2018). Appel viser hvordan ulike statlige aktører og representanter for den afrikanske republikken Ekvatorial-Guinea anså enkelte infrastrukturprosjekt, slik som veier og flyplasser, som nødvendig for å fostre økonomisk vekst og fremtidig investering i andre infrastrukturprosjekt (2018: 47-48). Det er flere ulikheter mellom mitt og Appell (2018) sitt materiale, slik som etnografisk kontekst og innbyggere sin tilgang til infrastruktur slik som vann, sykehus og utdanningsinstitusjoner.

Samtidig viser sammenlikningen mellom Appel (2018) og mitt etnografiske materiale at infrastruktur i ulike kontekster blir forstått som å være sentrale for å tilrettelegge for økonomisk vekst og den private sektoren sin investering i fremtidige infrastrukturprosjekt— som blir ansett som løsningen på dagsaktuelle utfordringer. For slik jeg har vist ovenfor blir Hordfast ansett som en forutsetning for å tilrettelegge for konkurransekraft, som blir ansett som en forutsetning for at Norge kan «bidra til det grønne skiftet» gjennom fremtidige infrastrukturløsninger.

Dermed blir Hordfast av flere som er positive til prosjektet ansett å ha stor betydning både for Vestlandet, Norge og Europa, slik det ble uttrykt på veikonferansene. Derimot kan denne fremtiden oppleves som usikker. I gjennom feltarbeid kom det gjentatte sterke politiske signal om «kutt» eller «nedskalering» av motorveiprojekt, som ble formidlet gjennom media (Skjetne 2022; Åsnes, Sandvik & Kristiansen 2022; NTB 2022). I tillegg arbeides det med ny Nasjonal transportplan (NTP) et år tidligere enn ordinært. NTP er en stortingsmelding som presenterer regjeringen sin transportpolitikk for de neste 12 årene, og «redgjør for strategien knyttet til utviklingen av det samlede systemet for vei-, jernbane, luft- og sjøtransport» (Solvoll 2021). Ordinær rullering av NTP er hvert fjerde år, men arbeidet har blitt fremskjøvet med ett år og ny NTP vil rulleres ett år tidligere enn planlagt. Dette er en følge av at regjeringen ikke anseer forrige Nasjonal transportplan for 2022-2033, som ble fremlagt av regjeringen Solberg i mars 2021, som realistisk «gitt utfordringene Norge står overfor» (Regjeringen 2022a). Disse «utfordringene» er knyttet til verdensøkonomien, som videre blant annet er knyttet til krigen i Ukraina. Mens Hordfast var inkludert i forrige NTP, er det usikkert om infrastrukturprosjektet blir inkludert i NTP som det nå arbeides med og som ventes i 2024. Dette kan vise hvordan aktuelle hendelser kan skape behov for å justere offentlige planer for fremtiden, som igjen kan bidra til å skape usikkerhet rundt hvilken fremtid som vil bli realisert—gjennom politiske prioriteringer av blant annet infrastrukturprosjekt.

Veikonferanser kan på mange måter anses som å imøtekomme denne usikkerheten. For ett av formålet med veikonferansene er «å ta temperaturen» på infrastrukturprosjekt og næringslivet, slik daglig leder for Hordfast As, Øyvind Hallraker, forklarte i sin velkomsttale på veikonferansen *Det nye Vestlandet 2022*. Dette oppnår man ved å samle et mangfold av aktører, fra blant annet ledelsen i Statens vegvesen, kommunal-, fylkes-, og stortings politikere, næringsråd, og næringsliv. Gjennom innlegg og panelsamtaler kan man dermed få en formening om situasjonen til de aktuelle infrastrukturprosjektene; samtidig som man

gjennom konferansene fremmer viktigheten til disse veiene til aktørene og publikum som er samlet. Spesielt veikonferansen *Det nye Vestlandet 2022* på Flesland tydliggjorde hvordan veikonferansene er opptatt av både usikkerhets moment og å fremme de aktuelle veiprojektene. Dette var spesielt tydelig fordi første innleggsholder under veikonferansen *Det nye Vestlandet 2022* var Jakob Bjelland, som var daværende statssekretær for statsråd Jon-Ivar Nygård i Samferdselsdepartementet. I sitt innlegg hadde han fokus på at Hordfast vil bli utsatt.

Bjelland forklarte at selv om samferdselsbudsjettet har blitt kraftig økt de siste fire årene, har det for det meste vært forståelse for at den veksten må «dempes og ta slutt». Videre forklarte han at «situasjonen nå er sånn at bremsen kommer bråere og kraftigere enn vi hadde forventet». Gjennom å vise til økonomiske utfordringer og behov for å hindre renteøkning forklarte han at når man «setter bremsen på, blir det ikke byggestart på noen av prosjektene som ligger øverst på prioriteringslisten». Samtidig forklarte han at rekkefølgen på denne prioriteringslisten, som er utarbeidet av Statens vegvesen for å informere politikere om hvilke prosjekt vegvesenet prioriterer, skal følges. Gjennom sitt innlegg gjorde han det tydelig at når prosjekt som ligger høyere på prioriteringslisten enn Hordfast blir utsatt, vil også Hordfast bli utsatt.

Det er altså stor usikkerhet rundt tidspunktet for Hordfast sin mulige realisering. Samtidig er det viktig for aktører som er positive til Hordfast å forsøke å påvirke at Hordfast fortsatt blir prioritert og realisert. For eksempel spurte konferansieren på veikonferansen Bjelland etter hans innlegg, med en blanding av humor og standhaftighet «Hordfast blir prioritert [i NTP], blir den ikke?». Dette ville ikke statssekretæren svare på, men jeg anser spørsmålet som likevel å ha en viktig funksjon. For gjennom konferansen forsøkte konferansieren å få forsikringer om at Hordfast er politisk prioritert, prioritert av vegvesenet, og viktig for næringslivet. Forsøk på å få slike forsikringer kan være en sentral del av å «ta temperaturen» på infrastrukturprosjekt.. slik mobilisering gjennom veikonferanser kan oppleves som viktig for å sikre seg infrastrukturprosjekt—og dermed fremtiden man forestiller seg som medfølgende. At infrastrukturprosjekt blir ansett som sentralt i forming av fremtiden opplevde jeg også lokalt på Tysnes.

Uten Hordfast blir Tysnes et gamlehjem

Sammenkobling i form av gode kommunikasjoner blir ofte ansett som en forutsetning for et samfunn sin levedyktighet. Bringslid (2008) viser hvordan personer i en vestnorsk bygd sin kamp for veiutbygging er en kamp for bygda sin eksistens. På feltarbeid opplevde jeg selv at infrastruktur blir ansett som sentralt for et sted sin fremtid. Dette ble tydeligst eksemplifisert av Reksteren som er en av øyene i Tysnes kommune.

Reksteren kan oppleves som å være i «bakevjo», eller som et frakoblet sted på «grensen av å dø ut», som jeg ble fortalt av flere fra Tysnesøy. Dette er i stor grad på grunn av dagens infrastruktur i form av veier og kollektivtransport på øyen; for de smale, svingete veiene med få møteplasser, og et begrenset kollektivtilbud gjør det vanskelig å komme seg til og fra Reksteren, samt rundt på øyen. En dame som bor på Reksteren og arbeider på Tysnesøy fortalte meg «jeg får angst bare av å tenke på at bilen kan bryte ned». Dette kan illustrere et argument som ofte gjøres i antropologisk litteratur om infrastruktur; infrastruktur skaper ikke bare sammenkobling, men også frakobling (Harvey & Knox 2015; Bringslid 2012; Anand 2011; Appel 2012).

Flere fortalte meg at Reksteren før var et relativt stort samfunn med fastboende, men i dag er det relativt få fastboende og flere hytter på øyen. Mange så dette i sammenheng med at dagens infrastruktur gjør det vanskelig å bo på Reksteren—spesielt ettersom det er få arbeidsplasser på øyen. Flere forestiller seg at dette vil endres i en fremtid med Hordfast. For ilandføringen av broen over Bjørnafjorden er planlagt nord på Reksteren, og det vil bygges motorvei igjennom øyen og en ny bro over Bårdsundet til Tysnesøy. Hordfast kan dermed endre både romlighet og tid (Appel et.al 2018: 14-15); ved at Reksteren får en rask sammenkobling til Bjørnafjorden og Tysnesøy blir Reksteren mer «sentralt» og flere ser for seg at dette vil gi tilflytning og «utvikling» på øyen. En hendelse fra feltarbeid er illustrerende. En mann jeg møtte fra Reksteren fortalte meg at det tidligere var skole på Reksteren, men at den har blitt lagt ned. I dag må skolelever pendle til Tysnesøy på de svingete og smale veiene og dette er en påkjenning for dem, fortalte han oppgitt. Når jeg spurte han om han tror Hordfast vil gi elevene en bedre skolevei, fortalte han at dette var ikke relevant. Istedenfor forestilte han seg at Hordfast vil gi flere fastboende på Reksteren, og at man dermed igjen «må få en egen skole».

Reksteren ble av flere jeg snakket med trekt frem som eksempel for å illustrere hvorfor Hordfast er viktig for Tysnes sin fremtid som en kommune med fastboende. Det virker som at Reksteren—med sine dårlige veier, få busser og nedgang i antall fastboende—for flere blir nærmest en illustrasjon av hvordan resten av Tysnes kommune vil utvikle seg dersom Hordfast ikke realiseres. For selv om Tysnes har fastlandskobling med bro over Lukksundet til Bjørnafjorden kommune, er det fergene som regnes som hovedfertselsåren; dette anses av mange som å skape en mangelfull sammenkobling, som gjør det vanskelig å komme til og fra Tysnes. Jeg har møtt flere som nevner denne problemstillingen.

Én gang jeg satt på fergekaien og ventet på fergen kom jeg i snakk med en annen reisende. Han fortalte at han hadde vært i et familiebesøk, og nå skulle tilbake til leiligheten han leier i Bergen. Denne leiligheten, forklarte han, hadde han skaffet seg fordi han arbeider i Bergen og det ble for krevende å pendle frem og tilbake fra Tysnes; for han ble ofte forsinket i ettermiddagstrafikken ut fra Bergen. Resultatet var at han kom akkurat for seint til fergen, og måtte vente over en time på neste. Arbeidsdagen inkludert reisetid kunne dermed bli over 13 timer. «Det eneste jeg gjorde var å kjøre, jobbe, og sove», fortalte han. Han forteller at han savner å bo i Tysnes kommune, og håper at Hordfast i fremtiden kan gjøre det enklere å pendle, slik at han har mulighet til å bo på Tysnes og jobbe i Bergen.

Det er ikke bare arbeidstakere som er avhengig av å pendle, men også mange videregående elever. Ettersom Tysnes kommune ikke har egen videregående skole må ungdom som ønsker høyere utdanning enten pendle eller flytte på hybel. Flere blant ungdommen velger å søke seg til Os videregående skole for å fortsatt kunne bo hjemme uten å få for lang reisevei. Denne muligheten er sikret av snøggåten som går mellom Brundtveit-Våge-Osøyro. Ettersom dette er en pendlerbåt har den et par avganger om morgningen, og en returavgang om ettermiddagen. Når jeg var på feltarbeid var det mye fokus på denne ordningen. For Os Videregående skole skulle utvide skoledagen og det ble vanskelig å få lokale busstilbud i Tysnes kommune og snøggåten sine ruter til å korrespondere med dette. I en periode så det ut til at elever fra Tysnes dermed måtte benytte seg av buss og ferge for å komme tidsnok til skolestart. Dette ville gi dem en mye lengre reisevei, og mange fryktet at flere ungdommer ville velge å flytte på hybel. Det var også bekymring for at dette ville bety at snøggåten ville bli lagt ned, som ville fått konsekvenser for blant annet arbeidspendlere som benytter ruten. Til slutt kom man frem til en ordning hvor både snøggåten sine rutetider og skoletidene ble

endret 20 minutter om morgningen og 20 minutter om ettermiddagen og elevene fortsatt kunne benytte seg av dette transportmiddelet⁶.

Denne saken synliggjorde en frykt som jeg ofte hørte på feltarbeid. Flere anser at dersom det blir for vanskelig å komme seg til og fra Tysnes vil yngre mennesker velge å etablere seg andre steder. Det er denne oppfatningen som ligger bak utsagnet «uten Hordfast blir Tysnes et gamlehjem», som jeg ofte ble fortalt på feltarbeid. For i et økende sentralisert storsamfunn kan det kan oppleves som pressende å kunne komme seg enkelt til og fra Tysnes. Dette uttrykte ordføreren i Tysnes kommune, Kåre Martin Kleppe, i et feltintervju på ordførerkontoret. Han forklarte:

Eg ønsker ikkje at Tysnes skal bli et nytt Sotra, nytt Askøy, eller nytt Os—der me bare er ein utkant i eit stor-Bergen, me må være *Tysnes* med ein eigen identitet med våre kvalitetar som me har i dag. Samtidig gir vegen oss moglegheit til å vokse noko, sånn at me kan være eit nokså sjølvgåande samfunn samtidig som me er godt integrert med det som skjer rundt oss; for nå *blir* regionale funksjonar flytta, og statlege arbeidsplassar blir sentralisert—uavhengig av kven som styrer, det er naturkreftene—og da er det viktig for meg at da har me hvertfall ein infrastruktur som gjer at me kjem oss frem til tilboda som fylkeskommunen tilbyr igjennom vidaregåande skuler, tannlege og det eine med det andre, og det staten tilbyr til oss; men der me er nå så blir det flytta mens me framleis må forhalde oss til nattestengde ferjer, ferjer som sjeldant går, og båter som stort sett er nedleggingstura [snøggåten]. Ja, sant, så det knytter oss opp mot resten av verda.

I tillegg til å påpeke tendenser i samfunnsutviklingen i Norge og hvordan disse gjør at sammenkobling blir en nødvendighet, kan det ordføreren forteller illustrere hvordan ferger anses som en mangelfull sammenkobling. Dette var flere av mine informanter opptatt av, slik jeg også har nevnt ovenfor. Den poetiske dimensjonen av infrastruktur ble svært tydelig for meg gjennom hvordan ulike personer snakker om ferger. På feltarbeid ble jeg fortalt av en publikummer på veikonferansen i Aksdal at «ferger hører ikke hjemme i et moderne samfunn». I tillegg ble jeg flere ganger fortalt at «fremtidens ungdom vil ikke finne seg i å reise med trege ferger». Dette viser hvordan infrastruktur er sterkt sammenknyttet

⁶ Mens rutetider for lokalbuss ble uendret, slik Tysnes kommune ønsket for å hensynta barneskoleelever som også benytter seg av disse bussene. Skyss skulle heller finne alternativ transport for ungdommen med rett på skyss til kaien i Våge.

forestillinger om modernitet, og at enkelte former for infrastruktur blir ansett som mer moderne enn andre (Larkin 2013). I tillegg var det var en vanlig oppfatning blant dem jeg snakket med som er positive til Hordfast at ferger innskrenker frihet og fleksibilitet i hverdagen. De var opptatt av det jeg vil kalle *mobilitetsfrihet*. Flere personer fortalte meg at tysnesinger i dag ikke har mulighet eller frihet til å reise når de vil; istedenfor må man strukturere hverdagen sin utfra fergetider, og forholde seg til «nattestengte veier» når siste ferge har gått. For veien «rundt» fjorden gjennom oppleves som en omvei, og ble sjeldent nevnt av dem som er positive til Hordfast.

Flere forestiller seg Hordfast som løsningen på de overnevnte utfordringene. For Hordfast blir gjerne forestilt som en «døgnåpen» vei som vil gi tysnesinger høy mobilitetsfrihet og som vil gjøre Tysnes til en ettertraktet bostedskommune for pendlere, ettersom kommunen ligger «midt i smørøyet» mellom Bergen og Stord og det med Hordfast vil være god sammenkobling både sørover og nordover. Dette viser igjen det poetiske aspektet til infrastruktur (Larkin 2013); de som er positive til Hordfast anser gjerne broene i prosjektet som konstruksjoner som *utfra sin materialitet* vil gi mer mobilitetsfrihet. Personers forståelse av veier sitt potensiale, for eksempel til å skape sammenkobling, endre romlighet og gi tilflytning, er dermed både informert av veiens tekniske funksjon og infrastruktur sitt poetiske aspekt.

Den overnevnte etnografien, og andre hendelser på feltarbeid tydliggjorde i tillegg for meg hvordan infrastruktur er knyttet til følelser. Det blir blant lokalbefolkningen i Tysnes kommune ofte uttrykket lengsel etter bedre veier, og mange håper Hordfast også vil gi bedre fylkesveier; flere av mine informanter uttrykkte frustrasjon med ferger—og mange uttrykkte håp om økt mobilitetsfrihet og en sammenkoblet fremtid med Hordfast. Hordfast er for mange et løfte om at Tysnes i fremtiden vil ha tilknytning til andre områder og fortsatt vil være en kommune med fastboende, slik jeg har belyst tidligere i dette underkapittelet. I feltintervjuet med ordføreren forklarte han at «det er ikkje eit være eller ikkje være, men det [Hordfast] er eit verktøy for hvertfall å være garantert at det er å være».

Samtidig er Hordfast i seg selv ikke garantert, men preget av utsettelse og usikkerheter—slik Gupta (2018) viser at ofte er tilfelle for infrastrukturprosjekt. Dermed kan det oppleves som viktig å «sikre» at prosjektet blir gjennomført og at ens fremtidsforestillinger blir oppfylt. Ordføreren i Tysnes kommune forklarte dette i feltintervjuet:

For Tysnes kommune så er det viktig at me klarer å få ein trasé og ein veg som ivaretar dei kvalitetane som me har, men viktigast av alt har vore å faktisk legge til rette for at den vegen kjem. Så det er jo en balansekunst for oss; for me må heie fram den, og det er så mykje som ligg bak det, men i bunn og grunn så er det fordi me ønsker ein veg som gjer at me fortsatt kan ha eit samfunn som er levedyktig i årene framover óg. [...] Det skjer ein utvikling som gjer at når man ligg i eit område som me gjer i Sunnhordaland, og det er heilt unikt i heile vestland fylke, når du ser korleis kommunar og øyer er inndelt med hav mellom seg over alt—det gjer livet vanskelegare enn det gjer ellers. Så når du har samfunn her oppe som held på å døy ut sjølv om dei har døgnopne veger og det eine med det andre, på sikt—korleis skal vi klare å konkurrere med det? [...] viss ikkje man har eit samfunn som er tilrettelagt for at ungdom kan bu her, og at man kan komme seg rundt til dei tilboda som samfunnet tilbyr oss, og att og fram til jobb og det eine med det andre, så trur eg dei turvegane i skogen ofte står tom og kanskje av og til er besøkt av nokre hyttefolk.

Ved å nevne «turvegane i skogen» viser ordføreren tilbake til «kvalitetane» han nevner tidligere i dette sitatet. Jeg opplevde ofte at personer snakket om «kvaliteter ved Tysnes». Når jeg spurte dem hva de mente med dette nevnte de «ro og fravær av støy», mulighet for «rekreasjon», «vakker og særegen natur» og «tilgang til friluftsområder». Det kan være vanskelig å forene slike kvaliteter med utbygging av en firefelts motorvei med 110 km/t som har som forutsetning en kraftig vekst i trafikk. Det ordføreren forteller illustrerer at det kan oppleves som nødvendig å prioritere Hordfast over bevaringen av slike «kvaliteter»; selv om han og flere jeg har snakket med fortsatt ønsker å bevare disse. Dermed er det flere som ønsker å prioritere annerledes—utfra andre ståsted, oppfatninger av motorveien og egne fremtidsforestillinger. Jeg vil nå belyse disse.

Med Hordfast blir Tysnes en gjennomfartsåre og et brohode

«Dette er ikkje ein veg for Tysnes, men ein veg på bekostning av Tysnes», ble jeg ofte fortalt på feltarbeid av personer som ikke ønsker Hordfast igjennom Tysnes. Flere av mine informanter argumenterte at man må huske at Hordfast, eller E39 Stord-Os, er en Europavei som har som formål å skape sammenknytning i Norge og mellom Norge og Europa. Hva som er viktig lokalt på Tysnes, blir i en slik sammenheng irrelevant, forklarte de. For med fartsgrense på 110 km/t og bro både sør på Tysnesøy og nord på Reksteren skal Hordfast skape en sammenkobling hvor reisende fort kan komme seg *gjennom* Tysnes kommune. Jeg

vil påstå, basert på felterfaringer, at flere ser for seg en fremtid hvor *stedet* Tysnes er underlagt funksjonen Tysnes anses å få med Hordfast; ofte ble jeg fortalt at «med Hordfast blir Tysnes en gjennomfartsåre og et brohode». Dette utsagnet kan anses som en snarvei for å gi en sammensatt kommentar på Tysnes sin fremtid med Hordfast.

For det første kan utsagnet anses som å kommentere omfanget av den planlagte motorveitbyggingen i kommunen. Metaforen «Tysnes blir et brohode» kan anses som å kommentere de materielle aspektene ved Hordfast; flere nevnte dimensjonene til en firefeltsvei med en fartsgrense 110 km/t, og forklarer at veien vil «skjære øyen på langs» for å skape sammenkobling mellom broen i sør over Langenuen og broen i nord over Bjørnafjorden. Dermed blir Reksteren og Tysnesøy et sammenkoblingspunkt for to broer og et «brohode», uttrykker flere. Denne metaforen kan være effektiv i utforming av oppfatninger av infrastrukturprosjektet sin materialitet, eller etisk dimensjon. Ofte ble jeg fortalt at «Hordfast vil rasere kvaliteter med Tysnes» uten at Tysnes «får noe igjen for veien». Denne oppfatningen henger sammen med forestillingen om at Tysnes med Hordfast blir «en gjennomfartsåre». Denne metaforen formidler at Tysnes vil med Hordfast ikke være et endepunkt eller midtpunkt, men et sted man kommer seg raskt igjennom uten å stoppe. Dette ble ofte uttrykt av mine informanter, som forklarer at bedrifter heller vil etablere seg i kommuner nord og sør for Tysnes som allerede har egnede næringsområder—og som vil bli tettere sammenkoblet med Hordfast. I tillegg ble Hordfast av flere jeg snakket med ansett som å ha negativ effekt på etablert handel, for «ingen vil kjøre av motorveien for å handle på Tysnes».

Til sammenlikning er handelssentrumet Våge i dag et naturlig stoppested for reisende som kommer med fergen fra Halhjem. Her finner man blant annet to dagligvarebutikker, en kafé, en kles- og garn butikk, en leketøysbutikk, en interiør- og blomsterbutikk og en restaurant. Når jeg bodde i Våge handlet jeg matvarer på de to dagligvarebutikkene. Vanligvis var det relativt få handlende i butikken samtidig som meg, utenom fredag ettermiddag. Jeg husker godt første gang jeg handlet en fredag ettermiddag og hvor overrasket jeg ble når jeg gikk inn dørene til en butikk fullstappet av handlende. For hver fredag ettermiddag økte kundegruppen betraktelig, ettersom det var mange tilreisende som skulle på hyttene sine for helgen. Flere jeg har snakket med ser for seg at en fremtid med Hordfast vil bety at denne handelen forsvinner, for hovedfertselsåren vil ikke lengre være gjennom Våge—og «hyttefolk» vil handle før de kommer til Tysnes. Samtidig er ikke dette noe personer i Våge nødvendigvis er

bekymret over, heller ikke de næringsdrivende som jeg har snakket med her. Et par eiere av foretninger fortalte meg at «veien må vi ha, så får vi da resten som det kommer».

Det er ikke bare handelsvirksomhet som anses å bli svekket av Hordfast. Flere som er negative til prosjektet forklarer at de tror man vil få mindre mobilitetsfrihet enn man har i dag. Når jeg var på feltarbeid var det svært usikkert hva det vil koste i bompenger å kjøre over de planlagte broene. Selv om beregninger av bompengetakstene ikke var tilgjengelige antok flere at det ville bli høye bompenger, og at det vil bli betydelig dyrere enn det er i dag å reise ut fra kommunen, spesielt ettersom gående i dag reiser gratis med fergen. Flere stilte spørsmål til om de «vil ha råd til å bruke veien». I tillegg anså flere det som usannsynlig at broer vil gi mer «frihet», fordi «broer blir ofte stengt i uvær». Flere viste til erfaringer med Sotrabroen, som ofte er stengt i kraftig vind, og forklarte at det vil bli et «voldsomt vindfang» på den 5,5 km lange flytebroen over Bjørnafjorden. På den andre siden, forklarte de, er fergen sjeldent innstilt på grunn av vind. Dette illustrerer hvordan det poetiske aspektet til infrastruktur kan være knyttet til ulike forestillinger som henger sammen med ens oppfatning av prosjektet; de som er positive til Hordfast anser materialiteten til broer som å bidra til mobilitetsfrihet, mens de som er negative til prosjektet påpeker at den materielle utformingen av broer kan hindre mobilitetsfrihet—samt at slike konstruksjoner vil kreve høye bompengebetaling.

Likeså anså flere det som usannsynlig at Hordfast vil gi økt tilflytning til kommunen, fordi «Hordfast vil rasere kvaliteter ved Tysnes», som i dag gir Tysnes «særegenhet» og gjør stedet til «et godt sted å leve». Slik jeg har vist i forrige underkapittel blir «ro», «mulighet for rekreasjon», «vakker natur» og «tilgang til friluftsområder» nevnt som kvaliteter når jeg har spurt informanter om å utdype hva de mener med «kvaliteter ved Tysnes». Disse kvalitetene var nevnt av mange jeg snakket med, blant annen en dame jeg møtte i 17.mai toget. Hun presenterte seg som en hytteeier fra Bergen og vi hadde et semistrukturert intervju mens vi gikk i 17.mai toget. Hun fortalte «man skal ha stålhelset for å takle livet i byen, det er så mye stress og jag, alt skal helst ha skjedd i går». Å komme til Tysnes gir henne et avbrekk fra dette, fortalte hun mens hun strakk ut armene og ristet dem for å illustrere hvordan «stress og jag» forsvant. Hun forklarte at Hordfast «ødlegger det folk søker ved å komme her»; for når man «omringer seg med motorvei» vil man ikke få det samme avbrekket og mulighet til å ha «et roligere liv». Hordfast kan dermed anses som å ha potensiale for å endre opplevelser av temporalitet, som ofte er sterkt sammenknyttet med hvordan personer opplever hverdagen som fylt med «ro» eller «stress og jag».

Flere forklarte at slik «ro» også henger sammen med tilgang til friluftsområder og mulighet for rekreasjon i områder med lite «trafikkstøy». Spesielt Flatråkervatnet ble nevnt av mine informanter som et populært friluftsområde. Jeg ble tatt med hit ved to anledninger av ulike informanter som ønsket å vise meg området. En av dem var en mann i 50 årene. Mens vi gikk på traktorveien langs vannet og forbi merkepinner knyttet til Hordfast prosjektet, forklarte han at stedet er viktig for lokalboende. Det brukes både som turområde, badeplass, og til padling i vassdraget, forklarte han. Vi stoppet ved kanten av vannet, og mens han illustrerte gjennom gestikulering forklarte han hvordan området kan bli ødelagt av planlagte fyllinger knyttet til Hordfast prosjektet. Ved å ta meg med til Flatråkervannet ga dermed denne informanten meg innblikk i de «særegne kvalitetene» ved Tysnes og i hans fremtidsforestillinger knyttet til en fremtid med Hordfast på Tysnes; en fremtid hvor «kvaliteter» som gir Tysnes «særegenhet» har blitt rasert.

Dette var også noe ungdom jeg snakket med uttrykte. Jeg fikk kontakt med flere ungdomsskoleelever under den lokale 17.mai feiringen, og jeg hadde korte strukturerte intervju med dem. Blant annet snakket jeg med to 15-årige jenter. De fortalte at de vil etablere seg i Tysnes, «men ikke viss Hordfast kommer». For «Hordfast vil ødlegge skjønnheten ved Tysnes», forklarte en av dem. At Hordfast vil «ødlegge» mye ved Tysnes ble uttrykt av de omtrent 10 ungdommene jeg har snakket med på feltarbeid. Blant annet av fem gutter som jeg hadde et gruppe intervju med under nasjonaldagfeiringen 17.mai. Alle påpekte eksplisitt at «Hordfast vil ødlegge veldig mye». En av guttene forklarte «det er bare tull at det er viktig for dei unge og at det gjer at dei vil busette seg her, for det vil ødlegge veldig mykje». En annen sa «eg tenkjer ikke så mye på det, for jeg har vokst opp med det, men det kommer til å ødlegge ganske mye».

I neste kapittel vender jeg tilbake til hvordan en lang ventetid og å vokse opp med å høre om Kyststamvegen kan påvirke hvordan man forholder seg til Hordfast-prosjektet. Fokuset i dette og forrige underkapittel har vært å belyse hvordan personer sine forestillinger av Tysnes kommune sin fremtid med Hordfast blant annet henger sammen med deres oppfattning av infrastrukturprosjektet sin tekniske funksjon og poetiske aspekt, deres ståsted til prosjektet, og hva man anser som viktig å prioritere. Nå vil jeg vise hvordan forholdet mellom fremtidsforestillinger og prioriteringer i nåtiden bidrar til at ikke-materialiserte infrastrukturprosjekt kan få materielle konsekvenser.

Fremtidsforestillinger sin materialitet

Slik jeg har vist tidligere i dette kapitlet oppleves Reksteren i dag som å være i «bakevjo», for øyen har ikke egen skole, svært dårlige veier og få fastboende. Rådgiver for plan-idrett-eiendom i Tysnes kommune, Morten Anthonessen, så utviklingen på Reksteren delvis i sammenheng med Kyststamvegen. I et feltintervju fortalte han:

Reksteren har på en måte vært i et lite vakuum egentlig, i mange år. Fordi det er ingen som på en måte har visst *kommer det vei, kommer det ikke vei?* Fordi de ulike valgene har liksom blitt tatt i løp av de seneste årene. Det har vært mange ulike alternativ, og usikkert hvor veien skal gå.

I tillegg til at det har vært «usikkert hvor veien skal gå» har det vært usikkert *når* Kyststamveien gjennom Tysnes vil bli realisert. For som vist tidligere har det vært snakk om veien siden omtrent 1990. Anthonessen forklarte at denne ventetiden er synlig i kommunen sine planer og dokument:

Vi har jo levd med å vente på vei allerede i 20 år, ikke sant. Så i 2019 så lagde vi en ny sammfunnsdel til kommunedelplanen, så når jeg begynte å se på den som var før det, som var fra 2000, så stod det i forordet fra ordføreren som var da «nå kommer kyststamvegen», også da 20 år senere så åpner vi da samfunnsdelen med «*nå* kommer den hvertfall».

Feltintervjuet med Anthonessen kan illustrere at «fremtider er reelt eksisterende fenomener i kraft av å produsere observerbare effekter» (Austdal & Helgesen 2015: 213). For fortidens og nåtidens venting på en fremtid med Hordfast—og usikkerheten rundt tidspunktet for realiseringen av en slik fremtid, har allerede påvirket materialitet og romlighet på Tysnes. Det ikke-materialiserte infrastrukturprosjektet får dermed materielle konsekvenser, delvis fordi det skaper forestillinger om en fremtid som må legges til rette for; område har blitt tilsidesatt for Kyststamvegen og slik fått sin utvikling preget av venting på fremtiden. Et interessant poeng her er hvordan infrastruktur dermed kan bidra til å skape frakobling før prosjektet er bygget, slik tilfelle har vært med Reksteren. Dette er spesielt interessant når man tar i betraktning at slik frakobling igjen blir motivasjon for utbygging av veien som har bidratt til frakoblingen i utgangspunktet. Ventingen på veien kan dermed anses som å ha formet bestemte subjektiviteter, slik Bandak & Janeja påpeker at venting ofte gjør (2018: 3).

Det etnografiske materialet jeg har belyst ovenfor kan illustrere hvordan en «post-representasjonistisk tilnærming» til tid kan være nyttig for antropologiske studier av fremtiden (Austdal & Helgesen 2015). For i møte med feltet mitt opplevde jeg ofte at det var vanskelig å gjøre de «vanlige» tydlige avgrensningene mellom fortid, nåtid, og fremtid. Disse tidene ble istedenfor sammenflettet, for fremtidsforestillinger var sterkt informerende både for avgjørelser tatt i fortiden og i nåtiden, slik jeg har vist med etnografi ovenfor. Slik jeg har belyst i oppgavens introduksjonskapittel kan post-representasjonistiske tilnærminger belyse hvordan ulike temporaliteter for mine informanter eksisterer i samme øyeblikk, og slik utfordre «konvensjonelle måter å konseptualisere tid som linær» (Austdal & Helgesen 2015: 213). Dette er fordi slike tilnærminger ikke gjør det samme skillet mellom subjektiv og objektiv tid som gjøres i representasjonistiske tilnærminger, og dermed kan man «forstå fortid, nåtid og fremtid som samtidig eksisterende mulighetsrom» (Austdal & Helgesen 2015: 209). Dette gjør det mulig å se hvordan man «kan handle *fra* fremtiden» (Austdal & Helgesen 2015: 213). At det er mulig å handle fra fremtiden, og at «nåtiden blir en effekt av fremtiden heller enn omvendt» resonnerer godt med mine erfaringer fra feltarbeid (Nielsen 2014, i Austdal & Helgesen 2015: 213, deres oversettelse). Det fanger opp forståelser som blir hindret av den mer vanlige forestillingen av tid som linær. For i Tysnes kommune har fremtiden med Kyststamvegen lenge vært tilstede, og påvirket planer og materialitet.

I dette kapittelet har jeg vist hvordan det poetiske aspektet til Hordfast er knyttet til ulike fremtidsforestillinger, og hvordan dette har sammenheng med aktøreres holdning til infrastrukturprosjektet, deres vektlegging av ulike prioriteringer, ansvarsområder og interesser. Jeg har drøftet hvordan Statens vegvesen og Naturvernforbundet Hordaland utfra sine posisjoner forsøker å forme Hordfast sitt poetiske aspekt (Larkin 2013) gjennom illustrasjoner. Videre har jeg belyst hvordan statlige fremtidsforestillinger kommer til syne igjennom offisielle målsetninger for infrastrukturprosjekt. Samtidig har jeg drøftet hvordan disse fremtidsforestillingene ligger til grunn for avgjørelser som taes i dag, slik som veistandard. I tillegg har jeg vist hvordan aktuelle hendelser kan få fremtiden til å virke usikker, som igjen kan forme konseptualiseringer av fremtidsforestillinger. Videre har jeg vist noen vanlige fremtidsforestillinger i Tysnes kommune, og hvordan også disse må sees i sammenheng med interesser, holdning til infrastrukturprosjektet og prioriteringer. Denne sammenknytningen mellom fremtidsforestillinger, prioriteringer og handlinger i nåtid kan gjøre at ikke-materialiserte infrastrukturprosjekt får materielle konsekvenser, slik jeg har vist i siste del av kapittelet. For den lange ventetiden knyttet til prosjektet har gjort at

fremtidsforestillinger om Hordfast lenge har påvirket planer, handlinger og sosialt liv i Tysnes. Fortsatt er det flere som på ulike måter venter på at usikkerheten rundt infrastrukturprosjektet skal forsvinne gjennom fremtidens avklaring rundt Hordfast.

Kapittel 3: Venting på veien videre

Hordfast? Jeg er død lenge før den veien kommer!

- Tysnesing i 30 årene.

Dette utsagnet ble fortalt til meg flere ganger igjennom feltarbeidet, også av yngre personer. Et annet utsagn jeg ofte hørte var «veien kommer når den kommer». Bakgrunnen for disse utsagnene er i stor grad at man på Tysnes siden omtrent 1990 har ventet på Kyststamvegen/Hordfast. Utsagnene viser en skepsis til realiseringen av Hordfast, men betyr ikke nødvendigvis at man tror prosjektet aldri blir realisert; utsagnene kan også vise hvordan personer opplever temporaliteten til planprosessen, og forventer å vente i ytterligere 30 år på prosjektets ferdigstilling.

Dette kapittelet undersøker ventingen knyttet til Hordfast prosjektet. Slik jeg har vist i oppgavens introduksjonskapittel argumenterer Bandak og Janeja (2018) at studier av venting bør utforske både den politiske- og den poetiske dimensjonen ved venting. Det vil si at man henholdsvis bør studere både de strukturelle og institusjonelle omstendighetene som fremtvinger venting, og personers opplevelser av å være plassert i den liminale perioden venting skaper (Bandak & Janeja 2018: 3). Jeg gjør dette i dette kapittelet som tar for seg ulike former for venting knyttet til infrastrukturprosjektet Hordfast.

Hvordan kan venting påvirkes av en lang ventetid? Dette er et av de sentrale spørsmålene jeg begynner med å utforske. Dette gjør jeg ved å drøfte hvordan den lange ventetiden som skapes gjennom denne politiske dimensjonen av venting former den poetiske dimensjonen av venting for Hordfast prosjektet. Denne drøftingen tar utgangspunkt i utsagnene «jeg er død før den veien kommer» og «veien kommer når den kommer». En metododisk utfordring er at personer som ytret disse utsagnene i liten grad var interessert i å ha samtaler om Hordfast—muligens fordi de ikke anser prosjektet som aktuelt i nåtiden. Likevel kan dette utsagnet belyses ved bruk av annen etnografi fra mitt feltarbeid og teori fra Bandak og Janeja (2018). Ved å gjøre dette belyser jeg hvordan ventingen til dem som ytrer de overnevnte utsagnene kan anses som en passiv og kollektiv form for venting.

Venting et fenomen med store individuelle forskjeller. I resten av kapittelet belyser jeg former for venting som i stor grad skiller seg fra den passive ventingen nevnt ovenfor. Dette gjør jeg med utgangspunkt i empiri om personer som bor innenfor planområdet til Hordfast og ventingen som de både utfører og opplever. For venting er ikke bare noe man gjør, men også

noe man opplever, slik Bandak og Janeja (2018) også formidler med sitt fokus på det fenomenologiske aspektet til venting. Jeg viser hvordan ventingen til personene som bor innenfor planområdet er preget av det Erik Harms (2013: 352) kaller «temporal uncertainty». For det er usikkert hvor lenge de må vente, og hva de venter på. Dette gjør at flere opplever å befinne seg «i limbo», slik de selv uttrykker, eller i «a liminal state of ruptured time» slik Harms beskriver det for sine informanter (2013: 345). Hvordan kan vi forstå ventingen til personer som ikke venter på et ønsket utfall? For å belyse dette er både Harms (2013), samt Peter D. Dwyer (2009) og Ghassan Hage (2009) nyttig. Hvordan kan vi forstå agens i situasjoner hvor subjektet tvinges til å vente i limbo? Dette spørsmålet drøfter jeg ved å analysere min empiri med Dwyer (2009) og Hage (2009).

Veien som kommer når den kommer

I mars 2022 arrangerte Tysnes Kraftlag et folkemøte med tittelen *Hordfast—ei ny tid for Tysnes*⁷. Jeg deltok på dette møtet, og som snart 30-åring var jeg en av de yngste i gymsalen. At det var få yngre oppmøtte ble tatt opp i slutten av møtet. Ordfører Kåre Martin Kleppe fortalte at dette kunne ha sammenheng med at folkemøtet var arrangert på samme tidspunkt som «tiende klasse showet». Derimot var jeg også en av de yngste blant publikum på det neste folkemøtet, som ble arrangert et par uker senere av Naturvernforbundet Hordaland, Besteforeldrenes Klimaaksjon og leder for lokallaget til Sosialistisk Venstreparti (SV) på Tysnes. På folkemøtet *Hordfast—ei ny tid for Tysnes* pekte ordføreren også på en annen årsak til at det var så få yngre oppmøtte. Til forsamlingen fortalte han:

Jeg tror dette er et prosjekt som ungdommer i vår kommune har hørt om, det er er noe av det første vi hørte om i livet—det har bare gått igjennom hele livet vårt. Man kan jo bare se for seg at når det er noe som bare har vært snakket om, og man har ikke sett noe til det ... så er kanskje eigerskapen til prosessen [en] litt annen, det blir litt mer abstrakt, og litt borte—det [prosjektet] er bare noe som er der, og kommer det så kommer det.

Videre sa han «det er noen som har begynt å adoptere det der uttrykket ‘jeg er vel død før den veien kommer’». Bakgrunnen for dette utsagnet er i følge ham at «diskusjonen har bare gått der, så [folk tenker] hvorfor ta del i den? Den [veien] kommer viss den kommer...». Utfra det ordføreren forteller og utsagnene i seg selv kan det virke som at personer som uttrykker disse utsagnene har en distansert opplevelse til Hordfast-prosjektet og ventingen; delvis som følge

⁷ Dette møtet ble tatt opp på video og strømmet. Se Tysnesfest (2022). Sitat er gjengitt fra feltnotat og korrigerert opp mot denne videoen.

av den lange ventetiden. Samtidig viser det ordfører Kleppe forteller at det lenge har vært en kollektiv form for venting knyttet til Kyststamvegen i Tysnes kommune. Det kan sies at de som uttrykker «veien kommer viss den kommer» og «jeg er død før den veien kommer» i stor grad venter som følge av å være del av dette kollektivet. Utsagnene viser at individene er klar over den kollektive ventingen på en vei som «kommer når den kommer», og ved å være del av dette kollektivet blir de ventende; for eksempel ved at diskursen om Hordfast-prosjektet er tilstede gjennom hverdagen og oppveksten, i gjennom blant annet leserinnlegg, folkemøter, samtaler, og kommunale arealplaner—som jeg vender tilbake til.

Venting til disse personene passer godt med Gabriel Marcel (1967) sin definisjon av «inert waiting», eller passiv venting; med utgangspunkt i Marcel forklarer Bandak og Janeja at passiv venting kjennetegnes av en generell tiltro, eller likegyldighet til utfallet. En slik holdning til utfallet tillater personer å vente tålmodig uten å være «particular anxious about the outcome» (Bandak & Janeja 2018: 3). Når personer i flere tiår har opplevd at diskusjonen bare har gått der uten at veien har blitt bygget, kan passiv venting virke som en egnet form for venting; man tviler på om prosjektet blir realisert innenfor egen levetid, og kan vente relativt tålmodig og uberørt. Dette viser at hvordan man venter kan være påvirket av ventingen man allerede har utført—venting som er fremtvunget av ytre strukturelle og institusjonelle omstendigheter.

Planprosessen er muligens den tydeligste omstendigheten som fremtvinger venting for Hordfast-prosjektet. Likevel er planprosessen kun en del infrastrukturprosjektet sin politiske dimensjonen av venting, for denne dimensjonen er samensatt av flere strukturelle og institusjonelle omstendigheter som fremtvinger venting (Bandak & Janeja 2018). I Tysnes kommune har man ventet på Hordfast, eller Kyststamvegen, lenge før planprosessen begynte i 2010. Diskursen om Kyststamvegen går tilbake til omtrent 1990-tallet. Flere omtaler fortsatt Hordfast som Kyststamvegen. I tillegg er det flere omstendigheter som kan påvirke temporaliteten til infrastrukturprosjektet og ventetiden, slik jeg vil vise i slutten av dette underkapittelet. Først er det nyttig å bruke empiri og teori fra Bandak og Janeja (2018) for å ytterligere analysere/belyse sammenhengen mellom den politiske- og poetiske dimensjonen av venting, og hvordan man venter.

Bandak og Janeja argumenterer at det er et gjensidig samspill mellom den politiske- og poetiske dimensjonen av venting (2018: 5). Som vist tidligere ser ordfører Kleppe en

sammenheng mellom temporaliteten til infrastrukturprosjekt og hvordan personer opplever disse prosjektene. Denne sammenhengen tydeliggjorde han ytterligere i et feltintervju⁸. Han forklarte at «vi er fortsatt der at enkelte bare ikke har tatt innover seg at nå er faktisk reguleringsplanarbeidet i gang og at det skal snart vedtas en reguleringsplan». Videre utdypte han:

Det som er med infrastrukturprosjekt, og kanskje særlig i Norge og i såne gjennomdyrka demokrati som vi lever i, der du har ganske lange prosesser på ting; det er veldig mye som skal inneholde i konseptvalgugreining, i kommunedelplan, i reguleringsplan også videre, for at det ikke skal være saksbehandlingsfeil, for at du skal ivareta demokratiske rettigheter, og for at du skal kunne hensynta alt vi i Norge og internasjonale avtaler har bekreftet at er viktig for oss—som kulturminner og miljøtyper, ikke minst. Det ligger så mye i det at bare fra tankestadiet når du tenker at det burde være en vei der, til prosessen starter, til første spadetak så er det jo 30-40 år på de største prosjektene. Da skjønner eg veldig godt at folk som ikke jobber inni dette prosjektet til dagen tenker at det der prosjektet har det vært snakk om i alle år og man sliter litt med å se milepælene og framdriften i det.

Som ordfører Kleppe påpeker er de omfattende prosessene knyttet til tilblivelse av infrastruktur komplekse og dette påvirker temporaliteten til slike prosjekt—som videre kan påvirke personers opplevelser av disse prosessene; eller opplevelser av de strukturelle og institusjonelle omstendighetene som fremtvinger ventingen (Bandak & Janeja 2018). Slike opplevelser kan forme hvordan personer venter og hvordan de involverer seg i planprosessen mens de venter. Kleppe påpeker at det fortsatt er enkelte som «ikke har tatt innover seg at nå er faktisk reguleringsplanarbeidet i gang og at det skal snart vedtas en reguleringsplan». At folk ikke «tar innover seg» eller får med seg hvor i planprosessen man befinner seg er ikke uvanlig. På folkemøtet *Hordfast—ei ny tid for Tysnes* var Sverre Ottesen fra Statens Vegvesen tilstede, som daværende prosjektleder for E39 Stord-Os (Hordfast). Han informerte om de ulike trinnene i planprosessen og forklarte «det er ikke lett for folk flest å holde styr på alle disse [trinnene i planprosessen]». Han forklarte at det er viktig å være klar over fremgangen i planprosessen og hvilke muligheter man har for involvering:

⁸ Kleppe tok seg god tid til å møte meg og vi snakket i omtrent 2 timer på ordførerkontoret. Jeg brukte lydopptaker.

Det som er viktig her er at når reguleringsplanen er vedtatt, då er det [...] bestemt kvar denne vegen skal gå—hvis Stortinget seier at dette prosjektet skal byggast. Ofte er det sånn at den vanlige mann får ikkje med seg desse tre [planene] [...] men det er viktig å være oppmerksom på at når vi nå kommer så langt at denne planen blir lagt ut på høyring det er på ein måte då ein har annledning til å spille inn for siste gong [...] For når reguleringsplanen er vedtatt, då er det låst [...] Det der er sånn som eg har opplevd mange gonger; at folk ringer til oss når gravemaskinen står der, då er det for seint å meine noke. Så det er viktig. (Tysnesfest 2022: 36:45)

Ottesen påpeker hvordan det kan være vanskelig å holde styr på de ulike trinnene i planprosessen, og hvordan slik kunnskap er avgjørende for å komme med innspill på rett tidspunkt. Dette kan illustrere hvordan samspillet mellom den politiske- og den poetiske dimensjonen av venting er gjensideig (Bandak & Janeja 2018: 5). For kvaliteter med de ytre omstendighetene som fremtvinger venting former personers opplevelser av ventingen og opplevelser av disse omstendighetene. Disse opplevelsene former videre deres involvering, og deres involvering kan til en viss grad bidra til å forme de ytre omstendighetene, slik som planprosessen. Uttrykkene «jeg er død før den veien kommer» og «veien kommer når den kommer» kan formidle at man ikke vet at planfasen nærmer seg avsluttet og at reguleringsplanen er siste mulighet for å komme med høringsinnspill; en annen mulighet er at man *vet* at planfasen nærmer seg avsluttet, men ikke opplever dette som relevant. Kanskje er dette en følge av at man igjennom flere tiår har hørt om prosjektet, og forventer at prosjektet vil fortsette å dra ut i tid.

Dette er ikke ubegrunnet, da reguleringsplanen skulle på høring høsten 2022 og fortsatt ventes på i begynnelsen av 2023. Videre er det mulig at man tenker at en avslutning på planfasen ikke betyr at Hordfast blir bygget. Det er vanskelig å si om dette er tilfelle for dem som ytrer at «jeg er død før den veien kommer», men på et mer generelt grunnlag kan jeg utfra felldata si at Hordfast-prosjektet for mange preges av usikkerhet. Flere jeg har snakket med ser for seg at Hordfast «skrotes» som følge av de større strukturelle og institusjonelle omstendighetene for prosjektet. Norge og verden er preget av en usikker økonomisk og geopolitisk situasjon, med russisk krig i Ukraina. Som følge av krigen i Ukraina varslet Statsminister Jonas Gahr Støre i mars 2022 at store samferdsels- og byggeprosjekt kunne bli nedskalert eller utsatt (NTB 2022). Det var også gjentatte ganger varslet kraftige kutt—også for samferdselssektoren—i sammenheng med statsbudsjettet for 2023; oljepengebruken

skulle ned for å hindre inflasjon som følge av høy prisvekst, rente økning og lav arbeidsledighet (Fjellanger et al. 2022). Slik jeg også har nevnt i kapittel 2 var slike signal om uspesiferte budsjettkutt ikke uvanlig. Dette ga grobunn for en del synsing og spekulering blant mine informanter, og en ekstra dimensjon av usikkerhet rundt Hordfast-prosjektet. For eksempel forventet Jostein, en eldre mann som bor innenfor planområdet, at dersom budsjettet for Hordfast ble redusert, ville prosjektet nedskaleres til en 2/3-felts vei, med 90 km/t som gir krappere svinger, og at de dyrere tunellene ville erstattes av vei i dagen i det flate terrenget hvor husene ofte ligger. Jeg og flere av mine informanter ventet dermed spent på statsbudsjettet og en avklaring om Hordfast ville nedskaleres, kuttet, utsettes, eller vidreføres.

Til tross for sterke signal om kutt i store motorveiprojekt, ble Hordfast—som er det dyreste planlagte motorveiprojektet—inkludert i statsbudsjettet i sin opprinnelige form. Samtidig som dette sender signaler om at Hordfast skal gjennomføres som planlagt, er dette fortsatt preget av usikkerhet ettersom det nå arbeides med en ny Nasjonal transportplan (NTP) ett år før ordinær rullering, slik jeg har belyst i kapittel 2. Dette kan vise hvordan strukturer som fremtvinger venting, som planprosessen, selv er plassert i større strukturer som kan påvirke planprosessen og ventetiden. Dermed kan det være usikkert hvor lenge man må vente, og hvilken fremtid man venter på. Slik usikkerhet kan være belastende, kanskje spesielt for dem som bor innenfor planområdet.

Å leve i et planområde

- Har dei ein plan for oss? Har dei som er for vegen ein plan for oss som blir råka?

Undrer Øystein høyt. Han er en pensjonist som bor innenfor planområdet til Hordfast sammen med konen Inger, som var på jobb når jeg var på besøk. Når Øystein ytrer det overnevnte utsagnet har han nettopp fortalt meg om hvor positive store deler av lokalbefolkningen og lokalpolitikere er til Hordfast. På feltarbeid ble jeg ofte fortalt at «det er bare de som får eiendommen sin berørt som er negativ til prosjektet⁹. Øystein, og flere grunneiere, forklarer at de får liten forståelse for sin situasjon fra andre i lokalbefolkningen. Når han har fortalt andre i lokalbefolkningen at han er negativ til prosjektet blir hans ståsted utelukkende knyttet til at eiendommen blir råket; «man blir

⁹ Utsagnet viser en opplevelse eller en oppfatning. Det er mange som er positive til Hordast i Tysnes kommune, men jeg har også møtt personer som ikke bor innenfor planområdet og som er negative til prosjektet.

fortalt at man 'må tenke på hele Tysnes, og ikke bare på egen eiendom', men det er akkurat hele Tysnes jeg tenker på», sier Øystein som ikke «ønsker Hordfast på Tysnes i det hele tatt». Flere jeg har snakket med forteller i tillegg at det kan oppleves som vanskelig at lokalpolitekerene er «overveldende positive». Dette var også tilfelle for Øystein, som forteller « det er ikke greit av politikerene å rotte seg sammen». Slike opplevelser av lokalpolitikere kan henge sammen med deres arbeid for en sørlig krysning av Langenuen, istedenfor en midtre krysning slik vegvesenet anbefalte. Øystein forteller at denne traseen gir mer vei på øyen, og gjør at flere befinner seg i samme situasjon som han og konen Inger; ventende innenfor et planområde.

Jeg har snakket med personer fra syv hushold innenfor planområdet til Hordfast, i ulike deler av traseen. I samtaler med dem var det ofte de samme temane som gikk igjen; spesielt hvordan ventingen er preget av usikkerhet, som gjør det vanskelig å planlegge fremtiden og ta valg for eiendommen. Det er verdt å merke seg at til tross for at det var store likheter mellom hvordan disse husholdningene venter, og opplever ventingen, utfører de denne ventingen som individ eller ektepar—ikke som en større organisert gruppe. Jeg vil nå belyse deres venting.

Det menneskelige perspektivet

Jorunn har møtt meg ved hovedveien, og vi går ned grusbakken til huset. Nedover går vi gjennom skog, grusen knaser under føttene, mens lyden av biler som suser forbi i 80 km/t på hovedveien blir svakere. Halvveis i bakken stopper Jorunn og viser meg en oransje merkepinne. Det har noe med den planlagte veien å gjøre, forklarer hun; kanskje for å markere midstripen i den fremtidige motorveien. Jeg knipser bilder, og må gå ut i grøften mellom noen trær for å få et godt motiv. Det er rart å stå slik—på myk bakke—og fokusere på et merke foran meg som viser til en fremtidig asfaltert firefelts motorvei. Jeg trækker tilbake på grusen, og vi går videre til gårdstunet.

Det store, hvite, huset, med de store vinduene er omgitt av grønne bakker. På dette stedet har Jorunn sin familie bodd i generasjoner. I stuen sitter Alfred, i det jeg etterhvert skjønner er hans faste stol i hjørnet—med sikt ut vinduene som går ned til gulvet, og til tv-en som står i et hjørne. Jorunn går på kjøkkenet, som har en åpen løsning til stuen, for å lage lunsj til oss. Jeg setter meg i den gamle og komfortable sofaen, og blir slik sittende mellom Jorunn på kjøkkenet og Alfred i godstolen. Alfred og Jorunn bor innenfor reguleringsområdet for nye

E39, og har invitert meg hjem til seg for å dele sine tanker om Hordfast. Etter litt småprat forteller Alfred:

Det jeg vil snakke med deg mest om, det er det menneskelige perspektivet i en sånn plan. Hvordan det tar knekken på familier med den usikkerheten som kommer når det gjerne tar 30 år å få frem et prosjekt til oppstart. Der ligger det mye problemer, egentlig. Når vi begynte å flytte inn her og bygget og alt, så var det ikke snakk om at det skulle komme ny Europavei her. Jeg har ikke fått med meg noe av dette før det begynte sikkert rundt 2001 [med et kommunestyremøte]¹⁰

De hittil 21 årene Alfred og Jorunn har ventet på veien har i stor grad vært preget av en belastende form for venting i usikkerhet fordi de ikke vet hvordan de blir påvirket, og hva som skjer med «hus, hjem, og grunn», som Alfred sier. I dag ligger eiendommen i god avstand fra hovedveien, og en fremtidig motorvei kan potensielt endre kvalitetene ved stedet. Fra kjøkkenet sier Jorunn «om jeg skal bo med en motorvei så skal jeg bo mer sentralt». Under besøkene gir hun ofte et ambivalent uttrykk for at hun håper eiendommen blir ervervet dersom motorveien kommer. Alfred er enig, og forteller «det er jo en firefeltsvei som skal komme [...] viss den kommer her nå, og det regner jeg jo med, så kan de bare overta dette her og rive det, for da er det jo ødelagt».

Det er viktig for Alfred å formidle hvordan denne usikkerheten påvirker livene deres. Han sier at «vi sitter jo her og blir ødelagt innvendig, så når jeg begynner å nevne denne veien, så eksploderer hun», og peker på Jorunn som nå sitter i stuen med oss¹¹. At Jorunn «eksploderer» er blant annet fordi hun og Alfred har ulike måter å håndtere ventingen. Mens Alfred forsøker å holde seg oppdatert, forsøker Jorunn å skape en mental distanse til planprosessen. Dette kan til tider skape friksjon, og ventingen påvirker livene deres og relasjonen mellom dem i stor grad, slik Alfred formidler når han fortsetter med å si «så hadde vi vært yngre hadde vi sikkert blitt skilt, i dag skiller de seg jo over mindre bagateller».

¹⁰ lydopptak fra feltarbeid

¹¹ At Jorunn ikke liker å snakke om veien var en etisk problemstilling som jeg var opptatt av, og som jeg beskriver i introduksjonskapittelet under «etikk». Hun forklarte at det var annerledes for henne å snakke om det i en slik kontekst.

Hvor kommer veien?

Usikkerheten Alfred og Jorunn—og flere av mine informanter—opplever er en følge av at det er uklart hvordan deres eiendom blir berørt. Mange av grunneierne innenfor planområdet for Hordfast, og sannsynligvis andre infrastrukturprosjekt, venter på en avklaring av hva de venter på og at ventingen skal ta slutt. Flere av grunneierne jeg har snakket med fortalte meg at de har forsøkt å få en avklaring på hva de venter på ved å kontakte Statens Vegvesen og forespørre mer informasjon, men fått til svar at de må vente til reguleringsplanen kommer på høring. Dette kan illustrere hvordan planprosessen er en omstendighet som fremtvinger venting, og bidrar til å forme hvordan man venter; ettersom planarbeidet er en *prosess* må man vente på fremgang i arbeidet før det blir avklart hva grunneierne innenfor planområdet venter på. Frem til da venter man i stor grad i usikkerhet. Samtidig betyr ikke dette at grunneierne jeg har snakket med i mellomtiden handlingsløst venter.

Siden Alfred og Jorunn bor innenfor planområdet opplever de deler av arbeidet som inngår i en planprosess, slik som geologiske undersøkelser. Gjennom å observere slik aktivitet i området forsøker Alfred og Jorunn å få en formening om hvor veien kommer. Før ett av besøkene mine hadde det nettopp vært foretatt en geologisk undersøkelse. Grunnprøven var tatt nærme garasjen, og Jorunn fortalte at de tror veien kommer igjennom garasjen; ved et senere besøk forteller de at nå virker det som at veien kommer lengre opp i bakken. Noen uker senere tror de den kommer rett med innkjørselen til gårdsplassen.

I tillegg til å observere aktivitet i område, var Alfred aktiv på nettbrettet hver gang jeg besøkte dem. Blant annet sjekket han Statens Vegvesen sin prosjektside for Hordfast; dette var viktig for ham for å forsøke å skaffe seg informasjon om planprosessen, og sørge for at han var oppdatert på planene. Da jeg ved en anledning spurte ham om dette forklarte han at han sørger for å holde seg selv oppdatert, fordi han ikke tror vegvesenet vil informere dem underveis i planprosessen. Når jeg et halvt år senere igjen møtte Alfred og Jorunn hadde de nettopp snakket med en nabo på telefonen og spurt om hen visste noe mer om planene. Naboen fortalte at hen hadde etterspurt og fått papir fra vegvesenet, som viste at veien går nærme huset til Alfred og Jorunn. Når Alfred etterpå gikk inn på vegvesenet sine nettsider var det interaktive kartet oppdatert og viste en veilinje svært nærme huset deres.

På den ene siden var Alfred og Jorunn lettet over nyhetene fra naboen. Å vite at veien kommer igjennom eiendommen deres gav dem noe mer konkret å forholde seg til. Det gav

dem et svar på hva de venter på—å bo ved en motorvei, eller grunnerverving¹². På den andre siden var denne følelsen av klarhet kortvarig og ble raskt blandet med tvil og avventing; etter et par minutter fortalte de meg at de ikke tror på denne plasseringen før Statens Vegvesen går ut med offentlige planer som viser hvor veien kommer. Alfred og Jorunn har ventet lenge i usikkerhet, i tillegg har de kjennskap til planprosessen og de vet at ingenting er nøyaktig bestemt enda.

At ingenting er endelig vedtatt tydliggjorde Sverre Ottesen fra Statens Vegvesen for forsamlingen på Folkemøtet *Hordfast—ei ny tid for Tysnes*. Han fortalte at vegvesenet «veit ikkje idag nøyaktig på meteren kor denne vegen kommer, og det forandrer seg litt fra dag til dag etter kvart som me går ned i detaljane (Tysnesfest 2022: 39:28). Han forklarte vidare at nøyaktig hvor veien kommer blir offentliggjort når reguleringsplanen kommer på høring. Derimot kan ikke grunnerverving skje før Stortingsproposisjonen er behandlet og Stortinget har gjort et endelig gjennomføringsvedtak. Ottesen forklarte at «om han skal gjette» på et årstall så kommer vedtaket fra Stortinget i årsskiftet 2024/2025. Han forklarte forsamlingen om prosessen med grunnerverv:

Oppstart av grunnerverv får me ikkje lov til—me får ikkje lov å kjøpe eiendomar før Stortinget har sagt at dette faktisk skal byggjast; og det vil sei at når reguleringsplanen er vedtatt så vil noken oppleve at huset deiras eller egedomen kommer til å ryke heilt eller delvis. Hvis det tar veldig lang tid så er jo det særdeles slitsomt å veta, fordi me får ikkje lov å gå ut og forhandla før Stortinget har gjort vedtak. Her vil nok noken oppleve at ein veit at i et år eller to at egedomen kommer til å gå, men Statens Vegvesen får ikkje lov å komme og kjøpa egedomen. Så ein får på ein måte ikkje komme seg vidare i livet, i det eine året eller to. Det ser me heilt klart er en, ja, ikkje noe kjekk ting, for å sei det forsiktig. På Sotrasambandet, som eg var med å lage reguleringsplan på, så var det folk som satt i 12 år i limbo. Dei visste at huset deira kom til å gå, for alle visste kor den nye brua skulle komme, men det var på en måte 12 år ifra det ble bestemt at den brua kommer der, til me kunne kjøpe huset deira. Så lang tid skal det ikkje gå her, men det er nesten sånn ein uting at ikkje me kan få lov til å begynne å kjøpe eiendom når reguleringsplanen er vedtatt [...] men før stortinget har gjort vedtak (Tysnesfest 2022: 48.38)

¹² Eventuelt ekspropriasjon dersom de ikke kommer til enighet med Statens Vegvesen. Grunnerverv er frivillig, ekspropriasjon er med tvang.

Det Ottesen forteller viser hvordan Statens Vegvesen er en oppdragsutøver og må arbeide innenfor et gitt rammeverk, selv om man til tider kan ønske å gjøre jobben annerledes. For det andre viser det hvordan planprosessen kun er en del av den politiske dimensjonen av venting for infrastrukturprosjekt; selv når planprosessen er ferdig, kan det ta flere år frem til vegvesenet får begynne med grunnverving/ekspropiasjon. Disse strukturelle og institusjonelle omstendighetene fremtvinger venting, og former hvordan personer venter. For eksempel sier Jorunn at « jeg ville jo egentlig ha løst inn eiendommen for ti år siden». Eiendomssalg oppleves av flere av grunneierne innenfor planområdet som urealistisk. Ved flere anledninger spurte ulike personer meg det retoriske spørsmålet «hvem vil bo med en motorvei?».

Oppfattningen av eiendomssalg som urealistisk henger i tillegg sammen med foretatte og forventede endringer i Hordfast-prosjektet. For eksempel var flere jeg snakket med opptatt av hvordan det ble vedtatt en sørlig krysning av Langenuen, istedenfor midtre krysning, som var det alternativet Statens Vegvesen anbefalte—noe jeg belyser i neste kapittel. Som nevnt tidligere forventet Jostein ytterligere endringer av traseen, som følge av en endret økonomisk situasjon i verden og kutt i budsjettet for motorveibyging; «det er ingen som vil kjøpe her, når de kanskje endrer planene en gang til», forteller han.

Rask fremgang i planprosessen mot en avklaring hvor veien kommer, ble dermed svært viktig for grunneiere jeg snakket med innenfor planområdet. Slik rask fremgang ble av flere opplevd som truet av debatten rundt trasé valget. Denne debatten går kort fortalt ut på at enkelte fortsatt ønsker—og jobber for— en indre trase om Fusa, mens andre, for eksempel Statens Vegvesen, argumenterer at midtre trase med bro over Bjørnafjorden er fastsatt. Denne uenigheten formidles blant annet i facebook-grupper og i avisinnlegg. Dermed kan traseen oppleves som ubestemt og usikker, og flere privatpersoner jeg snakket med fryktet at en omkamp om traseen ville forsinke planprosessen, og eventuelt starte en ny planprosess for indre trasé. For eksempel Alfred, som etter å ha lest et avisinnlegg i Bergens Tidene fortalte meg:

Alt her på Vestlandet når det gjelder veier tar tid, det er det lysende eksempler på overalt. Og det vi kan risikere nå, som jeg sa med det menneskelige perspektivet, det er visst de begynner nå å snakke om den indre traseen igjen, som har no skjedd i helgen med Arbeiderpartiet Vestland—de har jo gått inn for at broen skal skrinlegges; men da er det nye mennesker som sitter og skjelver, for hva som skal skje med hjem,

og hus og grunn. Det er jo det samme som vi har fått her. Og da går du og venter og venter og venter, i 10, 20 år til ¹³.

Videre fortalte Alfred «så går jo årene, og alle sammen sier ‘neei, dere kommer ikke til å oppleve dette her!’ [pga alder] nei, det er jo greit det! men hele tiden så har du det sverdet hengende over deg». Mens han forteller løfter han høyre armen over hodet med pekefingeren nedover, og snurrer den over hodet sitt som et sverd i en tråd. Sverdet, forstår jeg, er planprosessen og den fremtidige avgjørelsen rundt Hordfast; en avgjørelse som er usikker, men alltid tilstedeværende og påvirker hvordan man lever livene sine. For med et slikt «sverd hengende over» seg, kan fremtiden og valgmuligheter oppleves som usikre. Flere grunneiere jeg snakket med forteller at de «lever i limbo» som følge av den langstrakte og usikre ventingen.

Venting, limbo og agens

Erik Harms har undersøkt “eviction time”, med bakgrunn i hvordan tilblivelsen av «an ambitious «new urban zone»» i Thủ Thiêm, Ho Chi Minh City, “thrusts 14,600 working-class households facing eviction into a liminal state of ruptured time» (2013: 345). Han argumenterer at «temporal instability makes it difficult for people living in zones slated for redevelopment to plan for the future” (2013: 364). Dette er et argument som passer godt med opplevelsen mine informanter har delt med meg. Første gang jeg møtte Jostein informerte jeg ham om prosjektet mitt, og fortalte at en del skal omhandle fremtidsforestillinger. Uten tenkepause svarte han «vi som bor sånn, vi kan ikke ha slike fremtidsforestillinger, vi må bare sitte og vente».

Jostein er en eldre enkemann som bor innenfor planområdet til Hordfast. Eiendommen hans er omgitt av grønne bakker og skog, og ligger på enden av en stikkvei ned mot sjøen. Tidligere fant han og konen glede av å bo avsidesliggende til, men nå har Jostein bekymringer knyttet til bostedet. Han forteller at «det blir helt mørkt her [ute]. Du er helt alene, og det er ingen som kommer og ser etter deg, eller om noe har hendt». Han vil gjerne flytte til Trondheim for å være nærmere familie, men forklarer at han har ikke økonomi til å kjøpe en ny leilighet før han får solgt eiendommen, og at det ikke er mulig å selge eiendommen før Hordfast- planene er fastsatt. Dette kan vise en opplevelse av «stuckedness» som Hage beskriver som «a situation where a person suffers from both the absence of

¹³ Lydopptak fra felt

choices or alternatives to the situation they are in and an inability to grab such alternatives even if they present themselves” (2009: 100). Slik «stuckedness» henger sammen med at ens venting er fremtvinget av ytre strukturelle omstendigheter, slik som planprosessen. Jostein fortalte meg at «det er ikke noe som er spikret, og derfor er vi i en slags limbo altså, det er helt klart».

Cathrine Brun argumenterer at begrepet «limbo» fremstiller subjekt som passive og uten agens, og at liminalitet er et bedre begrep for å «understand the dynamic nature of protracted displacement» (2015:22). Mine informanter brukte «limbo» og derfor bruker jeg dette begrepet, men basert på feltarbeid er jeg enig med Brun om at en slik situasjon har en dynamisk karakter. Jeg tror også at begrepet «limbo» for mange kan være knyttet til en oppfattelse av passivitet og handlingslammelse—flere av mine informanter brukte begrepet nettopp for å uttrykke at de ikke hadde andre valg enn å vente

Opplevelsen av å leve i limbo, eller «a liminal period of ruptured time», er sterkt knyttet til det Harms kaller «temporal instability» (2013: 345, 363). Slik temporal ustabilitet, forklarer Harms (2013), oppstår av flere grunner; han forklarer hvordan utbyggingsprosjektet han undersøkte har en treghet som står i kontrast til resten av samfunnet—som blant annet er preget av rask befolkningsvekst og raske endringer i eiendomsmarkedet. I tillegg er det for både Harms sine, og mine, informanter uklart når de vil bli påvirket av prosjektet. Harms (2013: 352) påpeker at «The project timeline implies a linear march toward an “end time” of sorts, but there is no notion of when that end time will come». Slik usikkerhet kan bidra til å skape temporal ustabilitet, og gjøre det vanskelig å planlegge for fremtiden. Den temporale ustabiliteten påvirker personers relasjon med tid på flere måter. I tillegg til at fremtidsplanlegging blir umulig viser Harms (2013) hvordan tiden blir uproduktiv. Han forklarer at spesielt dem som er avhengig av et fast bosted for sitt lønnete arbeid opplever at den temporale usikkerheten gjør tiden uproduktiv både i forhold til økonomi og sosiale relasjoner.

Mine informanter får ikke sine inntektsstrategier påvirket av ventingen på samme måte, men når jeg leste Harms (2013) var det mye som resonerte med hva mine informanter har fortalt om sine opplevelser. Både mine informanter og Harms (2013) sine informanter påpeker at ventingen er det værste, og de opplever at tid blir uproduktiv. Grunneiere innenfor planområdet til Hordfast opplever at usikkerheten knyttet til deres venting og fremtid gjør at det er vanskelig å ta valg for eiendommen; for eksempel forteller Jorunn og Alfred at det ikke

er «vits i» å gjøre noe med eiendommen—stedet skal kanskje ødelegges uansett, uttrykker de. Andre opplever å ikke ha mulighet til å ta de valgene de ønsker. Slik som Jostein, som ønsker å selge eiendommen og flytte til Trondheim for å være nærmere familien. Mine informanter forklarte meg ofte hvordan tiden knyttet til planprosessen oppleves som treg, og hvordan dette og usikkerheten de opplever påvirker sosiale relasjoner og produktivitet.

Alfred forklarer at «når man sitter å venter går det tregt, men selve årene går voldsomt fort, spesielt etter man fyller 60»; før Jorunn legger til «årene går fort også blir det ingenting av noen ting». Dette kan vise en temporal ustabilitet, ved at tregheten til planprosessen står i kontrast til hvordan tid knyttet til andre forhold utspiller seg og oppleves. Det er vanskelig for flere av mine informanter å holde disse ulike temporalitetene fraskildt, og den temporale ustabiliteten påvirker både deres sosiale relasjoner og aktiviteter knyttet til eiendommen. Alfred fortsetter med å fortelle at «de siste årene har jo gått opp i snakk om den der helsikens veien hele tiden. Uansett om du er på koselig samvær eller ei, så snakker alle om *veien*[...] så det er utrolig mye god samtale som blir ødelagt av den veien». Hordfast-prosjektet blir altså en del av livene til Jorunn og Alfred; en ytre struktur som setter konteksten for flere samtaler og påvirker sosiale relasjoner både med andre og mellom Alfred og Jorunn, slik jeg har vist under overskriften «det menneskelige perspektivet».

I tillegg blir Hordfast-prosjektet og den temporale usikkerheten grunneierne opplever en kontekst for valgene flere av dem tar for eiendommen. Tidligere har Alfred og Jorunn tenkt at eiendommen skulle gå i arv til neste generasjon i familien. De forteller at da var det givende å vedlikeholde stedet. Nå er fremtiden usikker, og dette påvirker hva som er «vits i» å gjøre med eiendommen. Den første gangen jeg besøkte Alfred og Jorunn, og satt meg i den gamle, komfortable sofaen, pekte Jorunn etterhvert på sofaen og sa «den sofaen du sitter i, det er ikke vits i å bytte ut den». Hun forteller at den langstrakte, usikre, ventingen gjør dem noe apatiske. Jorunn forteller om en dag hun hadde fått mental avstand til planprosessen og koste seg med å rake løv i hagen, frem til hun så et brev fra Vegvesenet; «da kastet jeg fra meg raken, og gikk inn. Hvorfor skal jeg gå her og slite, om stedet skal rives uansett?», forklarte hun. Dette kan vise hvordan valg man tar mens man venter blir påvirket både av den politiske- og den poetiske dimensjonen av venting (Bandak & Janeja 2018). Eller, med andre ord, at valg man tar mens man venter blir påvirket av omstendighetene som fremtvinger ventingen, og hvordan man opplever og forholder seg til disse strukturene og ventingen¹⁴; når

det er usikkert hvor lenge man må vente, og hva som vil skje med eiendommen, kan arbeidet med å vedlikeholde stedet oppleves som tungt og bortkastet. Dette påpeker også Bandak og Janeja (2018: 20) som forklarer at så lenge det er mulig å legge planer og ha håp er aktiviteter fylt med mening, men når dette ikke lengre er tilfelle blir hverdagslige aktiviteter krevende og kjedelige.

Når det er uklare rammer for ventingen sin temporalitet og utfall, kan valg man tar mens man venter i seg selv oppleves som usikre. Øystein, som er introdusert tidlig i dette underkapittelet, forteller «det var fryktelig vondt de første årene—ett helvete, rett og slett—men jeg innså at jeg måtte holde det i bakhodet; legge det i en lukket skuff, og åpne den innimellom om jeg må, og håndtere det da». Samtidig forstår jeg at det ikke er enkelt å «legge det i en lukket skuff», det er et aktivt valg som må taes om igjen og om igjen, og selv fra bakhodet påvirker Hordfast-prosjektet andre valg Øystein og Inger tar for eiendommen. Øystein forklarer hvordan det blir usikkert hva man bør gjøre, og sier «jeg har det i bakhodet hele tiden; hva skal vi gjøre? Kan vi bygge uthuset? Skal vi gjøre sånn eller sånn? Skal vi legge ned penger, eller selge? Kan vi i det hele tatt selge?». Disse spørsmålene kan vise opplevelsen av å befinne seg i limbo, eller i «a liminal state of ruptured time» (Harms 2013: 345); for så lenge det er usikkert hva man venter på og når det intreffer er det vanskelig å ta valg, og flere av grunneierne setter prosjekt og planer på pause.

Å sette prosjekt på pause kan forsterke opplevelsen av tid som uproduktiv, og opplevelsen av å leve i limbo. Dette var tilfelle for Siri og Kjartan, et yngre ektepar som bor innenfor planområdet. Siri forteller at «til å begynne med, da var det ikke kjekt—du sov ikke, fordi det bare lå og kvernet hele tiden. Det var så tungt!». Kjartan er enig og forklarer videre «det første året satt vi ting på vent, og det var utrolig kjedelig. Du følte at du gikk på jobb og kom hjem, gikk på jobb kom hjem, gikk på jobb, kom hjem—det var alt du gjorde; du eksisterte bare, du levde ikke. Det var ikke noe kos liksom, alt var bare et ork». I følge Cathrine Brun kan slik kjedsomhet representere «a feeling of being stuck in a meaningless present—waiting for a future that does not come» (2015: 29). Kjartan forklarer at de nå har endret hvordan de forholder seg til planprosessen og hvordan de venter:

Vi fikk beskjed om at viss veien kommer her så kan huset bli løst ut korti som helst, uansett om veien kommer om 50 år; i det øyeblikket det er bestemt hvor traseen går¹⁵, så kan du velge å løse ut huset. Så det var forsåvidt greit og vi ga vi litt faen; vi tenkte at da gidder vi ikke gjøre noe, da bare bor vi her til det blir bestemt. Men så tok det jo så uhorvelig lang tid. Så da bestemte vi oss for ok, vi lever som vanlig. Så vi har jo bygd terrasse. Vi har borret ny brønn, og vi har laget ny vei, pusset opp garasjen—i det hele tatt, vi har gjort en god del.

Dette kan vise hvordan venting er en dynamisk opplevelse og handlingsom blir påvirket av både en politisk- og poetisk dimensjon av venting, eller av både strukturene som fremtvinger venting og opplevelsen av disse; ventingen til Siri og Kjartan er fremtvinget av strukturelle og institusjonelle omstendigheter, slik som planprosessen. Disse omstendighetene har en treghet som Kjartan og Siri ikke forventet. De *opplevde* at tregheten gjorde det uholdbart å «bare bo» på stedet, og endret derfor hvordan de venter. Kjartan forklarer at han er «en litt sånn *happy-go-lucky* fyr», og at det nok er lettere for ham, enn det er for mange andre, «å ta valget om å ikke la det styre livet». Kjartan peker altså på hvordan individuelle karakterer kan påvirke hvordan personer venter. Dette kan illustrerer at venting, både som opplevelse og handling, har store individuelle forskjeller (Bandak & Janeja 2018). Siri er enig med Kjartan sin beskrivelse av seg selv, og sier til han «du har lettere for å gi slipp på sånne ting» før hun snur seg til meg og forklarer «for meg var den tyngste perioden mye lengre. Jeg har sånne byger liksom. Noen ganger tenker jeg at nå går det fint, andre ganger er det ‘nei fuck, jeg gidder ikke’».

At venting er et fenomen med individuelle forskjeller kan i tillegg illustreres av at Alfred og Jorunn har ulike måter å forholde seg til planprosessen, og ulike strategier knyttet til ventingen. Som vist tidligere ønsker Alfred å være oppdatert på planene, mens Jorunn sier at hun forsøker å «ignorere» planprosessen og ventingen. Det er også store forskjeller mellom hvordan ekteparene Jorunn og Alfred, og Siri og Kjartan venter; mens Jorunn og Alfred setter prosjekt på pause fordi det ikke er «vits i» å utføre dem når fremtiden er usikker, har Siri og Kjartan «gjort en god del» med eiendommen. Disse forskjellene i hvordan de venter kan henge sammen med hva ekteparene håper på for fremtiden. Mens Jorunn og Alfred er enige

¹⁵ Kjartan skiller ikke mellom reguleringsplan og gjennomføringsvedtak. Det er vanlig blant mine informanter å ikke gjøre dette skillet. Dette viser at planprosessen er komplisert å forholde seg til, og det er mye å holde styr på, også for dem som bor innenfor planområdet.

om at dersom veien kommer er området ødelagt og da kan «de bare ta det og rive det», så håper Siri og Kjartan å bli boende i huset de nylig har bygget. Siri forteller «også er det dette med huset. Vi har endelig fått, altså det er huset vårt! Og nei, det er ikke noen som skal få lov å komme og ta det og rive det.»

Selv om grunneierne opplever og utfører ventingen ulikt, er ventingen deres fremtvinget av den samme politiske dimensjonen av venting, eller de samme insituisjonelle og strukturelle omstendighetene—slik som planprosessen. På denne måten utfører de «situational waiting», som jeg heretter vil oversette til *situasjonell venting* (Dwyer 2009). Dette er en kategori av venting, forklarer Dwyer, som kjennetegnes av at ventingen er relatert til et ytre forhold eller situasjon. I følge Dwyer har slik venting et definert slutt punkt og er «an experience fully embedded in time» (2009: 19, 21). Ventingen til personene innenfor planområdet passer med denne formen fordi deres venting er relatert til et ytre forhold, som flere holder seg oppdatert på for eksempel ved å følge med på Statens vegvesen sine nettsider, Statsbudsjettet, facebook, eller undersøkelser i nærområdet. Samtidig har ikke deres venting et definert slutt punkt, og temporaliteten til ventingen oppleves å kontrastere med hvordan tid ellers oppleves; slik Alfred og Jorunn forteller når de sier at «det er motsetninger» mellom tregheten til planprosessen, og årene som går «voldsomt fort, spesielt etter man fyller 60». På disse måtene innehar ventingen til mine informanter element fra det Dwyer (2009) kaller «existential waiting», eller eksistensiell venting som jeg velger å bruke på norsk. *eksistensiell venting*.

Eksistensiell venting kjennetegnes av at subjektet opplever å vente i «a self-contained world devoid of relationships» (Dwyer 2009: 20). Slik venting er i tillegg «seemingly removed from time or, rather, from the meanings—linear and repetitive, yet endlessly consuming, consumed and irreversible—accorded to time in conventional Western settings» (Dwyer 2009: 21). Eksistensiell venting, forklarer Dwyer, oppstår gjerne i kontekster hvor fremtiden virker usikker (2009: 23). Som vist er dette tilfelle for mine informanter, og deres venting har element fra både situasjonell- og eksistensiell venting. For deres venting er knyttet til et ytre forhold, som man kan velge å holde seg oppdatert på, samtidig er det usikkert når ventingen vil ta slutt og hva et slikt slutt punkt vil innebære; vil reguleringsplanen vise at de ikke blir direkte berørt, eller vil den vise at eiendommen i fremtiden må erverves/ekspropieres? Eller, vil slutt punktet til ventingen komme i en permanent «skroting» av Hordfast-prosjektet?

Skillet mellom kategoriene situasjonell- og eksistensiell venting blir dermed uklart i en analyse av ventingen til mine informanter; istedenfor flyter de ulike typene av venting sammen. Dwyer påpeker selv at disse kategoriene utgjør et kunstig analytisk skille som er «imposed upon the real experiences of others as means of seeking insight into those experiences» (2009: 25). Samtidig forklarer Dwyer at «there is no fixed line that separates situational and existential waiting. There is, instead, a personally experienced, and context-dependent, threshold» (2009: 25). For mine informanter er ikke et slikt «threshold» noe som kun krysses én gang og som tydelig transformerer ventingen fra situasjonell til eksistensiell. Ventingens deres er dynamisk og påvirket av både strukturelle omgivelser og individuelle opplevelser—eller av den politiske- og den poetiske dimensjonen av venting. Usikkerhet preger i stor grad både de strukturelle omstendighetene for ventingen, og opplevelsen av ventingen. Trolig er det i stor grad denne usikkerheten som gjør at deres venting har element fra både situasjonell og eksistensiell venting.

Dwyer sitt skille mellom situasjonell- og eksistensiell venting er sentralt for å forstå hans konseptualisering av agens. Han argumenterer at agens er «the capacity, within the context of existing systems of relations, to act on the world rather than merely in the world»; for Dwyer er agens dermed “a universal human capacity to choose how and when to act” (2009: 23). Han forklarer at dersom personer velger å vente på ulike måter er det fordi ventingen deres har ulike kontekster og potensielle utfall, ikke fordi de har en ulik «capacity to act» (Dwyer 2009: 23). I tillegg vil jeg argumentere at *opplevelsen* av disse kontekstene er avgjørende for hvilke valg personer tar mens de venter, slik jeg har vist med blant annet empiri om Siri og Kjartan. Samtidig forklarer Dwyer at denne konseptualiseringen av agens passer best med situasjonell venting, og ikke like bra med eksistensiell venting, fordi:

To the extent that existential waiting may be elicited in contexts where an actor is encompassed by an uncertain future—where, in effect, an actor experiences powerful yet incomprehensible forces that derive from places where he or she does not reside—then, to that actor, it may seem that there has been a loss of agency; that he or she lacks the capacity to act. And that condition, though real to the afflicted actor, is likely to be judged by outsiders as pathological (Dwyer 2009: 23).

I følge Dwyer kan en slik tilstand derfor være “appreciated as a symptom of the late modern that, on behalf of some actors, Beck has represented in terms of a feeling of “helplessness” and Giddens as a sense of being “in the grip of forces over which we have no control”»

(2009: 23). For mine informanter bør ikke deres opplevelse av tapt agens ansees som pateologisk; istedenfor er et slik tap knyttet til konteksten av ventingen og opplevelsen av å ikke ha et valgalternativ til å vente i usikkerhet frem til reguleringsplanen kommer på høring; i mellomtiden må de utvente situasjonen og opplever en form for «stuckedness» (Hage 2009). Dermed er det nyttig å kombinere Dwyer sin konseptualisering av agens, med teori fra Hage (2009) og hans materiale om ventende sin agens.

Hage (2009) fokuserer på hvordan personer som er fastlåst i kriser utventer disse situasjonene ved å utforske en form for venting som han betegner «waiting out». Slik venting, forklarer Hage, er kjennetegnet av at subjektet «is not waiting for something but rather waiting for something undesirable that has come, like a spell of cold weather or a disliked guest, to end or to go» (2009: 102). Mens Hage konseptualiserer denne formen for venting opp mot kriser, er hans teori overførbart til mitt materiale. For personer som bor innenfor Hordfast sitt planområde venter ikke på noe de anser som ønskelig, men på at deres situasjon—hvor de er fastlåst i limbo mens de venter skal opphøre. Å være fastlåst eller «stuck» som Hage sier, gir assosiasjoner til manglende agens, og Hage argumenterer at både eksistensiell og fysisk «stuckedness» kjennetegnes av tap av agens (2009: 100). Samtidig, forklarer han, har subjekt en evne «to snatch agency in the very midst of its lack», gjennom hvordan de forholder seg til situasjonen (2009: 101). Hage denne utholdenheten subjekt utviser i forbindelse med å være fastlåst i en avventende situasjon *stuck* i en krise som «asserting some agency over the very fact that one has no agency by not succumbing and becoming a mere victim and an object in circumstances that are conspiring to make a total agentless victim and object out of you» (Hage 2009: 101).

Å putte noe i bakhodet kan anses som å utøve en slik form for agens, hvor man nekter å bli «a mere victim». Som vist puttet Øystein planprosessen i en «lukket skuff» i bakhodet, fordi det var «et helvete» før han tok dette valget; det er et valg og en handling som skaper en mental distanse til planprosessen og ventingen, og kan være en måte å utholde situasjonen av *stuckedness* som skapes av den usikre ventingen. Jorunn har tatt et liknende valg, og forteller at hun forsøker å «ignorere» planprosessen og ventingen. Alfred, derimot, velger å holde seg oppdatert; mens Siri og Kjartan velger å «gi faen» og «leve som vanlig». Igjen viser dette hvordan venting er både en opplevelse og handling som blir påvirket av ytre og indre forhold, og har store individuelle forskjeller. Det viser også hvordan agens som et analytisk tema blir komplisert i slike situasjoner av venting. Slik Hage påpeker er passiviteten knyttet til «waiting out» ambivalent (2009: 102), og det kan virke som at agens i denne situasjonen blir

todelt; samtidig som man har valg knyttet til hvordan man venter, har man ikke valgalternativ til å vente; på den ene siden tar grunneierne valg knyttet til hvordan de venter og lever innenfor planområdet. På den andre siden opplever de å ikke ha valgalternativ til ventingen, men å være «stuck» i limbo, og at valgene deres blir innsnevret av å bo innenfor et planområde—mens de venter på fremgang i en planprosess de opplever å ikke kunne påvirke.

I dette kapittelet har jeg belyst den poetiske- og politiske dimensjonen av venting relatert til Hordfast. Jeg har vist hvordan den lange ventetiden knyttet til prosjektet er knyttet til ulike hendelser og strukturelle rammer som fremtvinger venting, slik som en endret økonomisk situasjon som fremskynder arbeidet med Nasjonal transportplan. I tillegg har jeg drøftet hvordan den politiske dimensjonen former den poetiske dimensjonen. For eksempel har jeg vist hvordan den lange ventetiden har bidratt til at flere har vokst opp med å høre om Hordfast, eller Kyststamvegen, og at flere yngre utfører en passiv og distansert form for venting. Samtidig har jeg vist hvordan venting er et fenomen med store individuelle forskjeller.

For personer som bor innenfor planområdet utfører en venting som i stor grad skiller seg fra dem som venter passivt. At institusjonelle og strukturelle omstendigheter “compel people to wait”, og at venting også har en poetisk dimensjon, blir særlig tydelig i forhold til denne gruppen (Bandak & Janeja 2018: 3). De opplever å befinne seg i limo, eller i «a liminal state of ruptured time» (Harms 2013: 345). Samtidig som alle jeg har snakket med uttrykker at de befinner seg i en slik situasjon er det individuelle forskjeller også knyttet til hvordan de venter. Dette er spesielt synlig når man sammenlikner ventingen til Siri og Kjartan med de andre jeg har snakket med innenfor planområdet—samtidig uttrykkte også de, og spesielt Siri, at livene fortsatt påvirkes av å vente på en usikker fremtid.

Mens Dwyer (2009) argumenterer at personer som utfører situasjonell venting venter ulikt fordi det de venter på i omgivelsene er ulikt, viser jeg at selv om ens venting er knyttet til de samme ytre forholdene kan man vente forskjellig. Dette kan igjen sees i sammenheng med at venting er fenomenologisk. Videre har jeg problematisert hvordan man kan forstå agens i slike situasjoner. Jeg mener at Dwyer (2009) sin konseptualisering av agens for personer som utfører eksistensiell venting i for liten grad tar i betrakning omgivelsene som kan ha fremtvinget deres venting—eller den politiske dimensjonen av venting (Bandak & Janeja 2018). For dem som bor innenfor planområdet til Hordfast mener jeg det blir en mistolkning å oppfatte deres tap av agens kun som noe de selv opplever, slik Dwyer synes å gjøre for

personer som utfører eksistensiell venting, for deres venting er en effekt av «structural and institutional conditions that compel people to wait» (Bandak og Janeja 2013: 3). Samtidig tar de valg om hvordan de venter og kan igjennom disse valgene anses å tilbaketa noe agens over situasjonen (Hage 2009). I likhet med hvordan personer som venter innenfor planområdet opplever at de ikke kan påvirke ventingen, opplevde flere av mine informanter at de ikke har påvirkningskraft igjennom sin deltakelse.

Kapittel 4: Deltakelse i en statlig planprosess

Etter en lang samtale over kaffe ved kjøkkenbordet til Jostein, hvor han blant annet delte sin opplevelse av å bo innenfor et planområdet, ville han vise meg noen dokument. Vi gikk for å finne disse på kontoret, som var fylt med det som kan anses som skatter fra et langt liv. Blikket mitt vandret fra det flotte skrivebordet, til teppet på gulvet, de overfylte bokhyllene—til Jostein som stod bøyd over bæreposer med dokument, som var stablet langs den ene veggen. Fra disse posene trakk han frem ulike brev, printede dokument, og utklippte avisartikler—alle relatert til Hordfast, og for min del de største skattene i rommet. Han forklarte at han måtte rydde i posene etterhvert, for han hadde ikke noe bruk for disse dokumentene lengre. For «man må delta på det som skjer nå», forklarte han. Jeg var veldig glad for at han ikke hadde ryddet og kastet dokument enda, for jeg hadde lenge forsøkt å finne dokument fra tidlig i planprosessen. Når jeg fortalte Jostein dette fant han en stor konvolutt, som han fylte med ulike dokumenter, slik at jeg kunne ta de med meg hjem. Han forsikret meg om at det ikke var noe hast å returnere dem. Neste gang vi møttes hadde Jostein med seg en ny, tjukk, A5 konvolutt fylt av dokument—som jeg fikk i bytte mot den jeg returnerte. Når jeg også denne gangen spurte ham om han ikke trengte disse selv, forklarte han at det har ingen nytte for ham. Han ser for seg at nå er det «detaljene, sånn som støyskjerming» man kan påvirke.

Jostein har altså lenge fulgt og deltatt i planprosessen til Hordfast, og har mye erfaring med invitert deltakelse—som er former for deltakelse hvor personer blir invitert med i prosessen av igangsettere (Ågotnes et al. 2022: 133). At han nå kun håper å påvirke detaljene, henger sammen med at mulighetene for påvirkning blir mindre i løpet av planprosessen, slik Statens vegvesen (u.å. b) forklarer på sine nettsider. Derimot har Jostein lenge forsøkt å påvirke prosjektets utforming, blant annet ved å sende mail til Statens vegvesen og ved å delta på folkemøter. I tillegg kan han ha uttalt seg i høringsrunder. Han uttrykte gjentatte ganger at slik invitert deltakelse ikke samsvarer med hans forventninger til deltakelse i en offentlig prosess. «Folkemøter er kun et spill for galleriet», fortalte han meg ofte. Dette uttrykket hørte jeg av ulike informanter flere ganger i løpet av feltarbeidet. De første gangene tenkte jeg ikke stort over det, men etterhvert som utsagnet gjentok seg begynte jeg å forstå omfanget av slike opplevelser. Det ble tydelig for meg at det igjennom min empiri er mulig å kontrastere personers forventninger til deltakelse i offentlige prosesser og deres opplevelser av slik deltakelse. Dette gjør jeg mot slutten av dette kapittelet. For før jeg drøfter invitert deltakelse

vil jeg vise noen måter personer deltar i prosjektet, som går utover de mulighetene planleggere tilrettelegger for.

Slik jeg har vist i kapittel 2 kan både folkemøter og veikonferanser brukes som arenaer for å fremme ulike fremtidsforestillinger. I dette kapittelet fokuserer jeg på hvordan arrangørene av slike samlinger kan anses som å skape deltakelsesplattformer, hvor de selv både er arrangører og deltakere. For ved å være publikum på folkemøter og veikonferanser ble det tydelig for meg at slike hendelser tillater innleggsholdere å delta i utformingen av narrativ om Hordfast. Dette belyser jeg med empiri fra to folkemøter, og en travel dag på feltarbeid hvor jeg både var med på en demonstrasjon og en veikonferanse. Å delta i historie fortellingen, slik innleggsholdere på veikonferansen uttrykkte, kan kanskje oppleves som ekstra viktig ettersom fremtiden til Hordfast fortsatt er uavklart.

Mens flere kan delta i utformingen av narrativ blir rammene for invitert deltakelse i Hordfast sin planprosess satt av Statens vegvesen. Med utgangspunkt i plan-og bygningsloven strukturerer de blant annet hvordan deltakelse skal foregå, når planene skal åpnes eller lukkes for deltakelse, og hva deltakelsen skal eller kan føre med seg. Dermed er Stirling sitt begrep «framing» relevant for å forstå invitert deltakelse. Stirling (2008: 275) forklarer at et fokus på «framing» i deltakelsesprosesser tillater en synliggjøring av hvordan aktører kan ha maktinnflytelse over slike prosesser; for å sette rammene for prosjekt og deltakelsesprosesser «provide ample latitude for contingency or agency». En forståing av invitert deltakelse i Hordfast sin planprosess krever dermed en belysning av hvordan Statens vegvesen tilrettelegger for slik deltakelse. Dette gjør jeg med utgangspunkt i et feltintervju med to ansatte i vegvesenet. Gjennom dette intervjuet vil jeg i tillegg belyse perspektivet til Statens vegvesen. Blant annet viser jeg hvorfor det fra Statens vegvesen sitt perspektiv oppfattes som hensiktsmessig å sammenkoble folkemøter og høringsrunder.

De jeg har snakket med som har deltatt i planprosessen hadde andre forventninger til hvordan denne prosessen skulle foregå, og hva deres deltakelse skulle medbringe. Ved bruk av Ågotnes et al. (2022) belyser jeg hvordan slike forventninger kan være formet av statlige representasjoner av deltakelse. I tillegg drøfter jeg hvordan slike forventninger har historiske røtter, med bruk av Vike (2018). Deretter belyser jeg personers forventninger til deltakelse i offentlige beslutningsprosesser, og hvordan disse forventningene ikke samsvarer med personers opplevelser av slik deltakelse. Ofte uttrykkte personer også at prosessen var mindre

åpen og gjennomsiiktig enn de hadde forventet. Til slutt i dette kapittelet belyser jeg slike utfordringer med å delta i en digitalisert planprosess ved bruk av empiri og egne erfaringer.

Folkemøter og formidling av narrativ

Før jeg reiste på feltarbeid hadde jeg sett for meg å delta på mange folkemøter. Derimot var det ingen folkemøter arrangert av Statens vegvesen når jeg var på feltarbeid våren 2022. For planprogrammet for E39 Stord- Os (Hordfast) var på høring høsten 2021, og slik jeg viser nedenfor er folkemøter og høringsrunder sterkt tidsmessig sammenknyttet. Jeg fikk likevel deltatt på to folkemøter; det første hadde tittelen *Hordfast—ei ny tid for Tysnes* og ble arrangert av Tysnes Kraftlag AS og Hordfast AS 10.mars 2022. Det andre folkemøtet ble arrangert 28.mars av Besteforeldrenes klimaaksjon, Naturvernforbundet Hordaland og Gjermund Lygre Kongsvik, som er leder for Sosialistisk Venstreparti sitt nyoppstartete lokallag på Tysnes¹⁶. Dette folkemøtet hadde tittelen *Hordfast—til glede for kven?* Her tar jeg en kanskje litt uvanlig tilnærming til folkemøter som en arena for deltakelse. Jeg fokuserer i liten grad på hvordan disse folkemøtene gir publikum mulighet til å delta. I stedet fokuserer jeg på hvordan arrangørene gjennom folkemøtet kan skape en arena hvor de selv kan delta i utformingen av narrativ om infrastrukturprosjektet Hordfast.

Folkemøtet *Hordfast-ei ny tid for Tysnes* samlet omtrent 70 oppmøtte, men få under 40 år slik jeg også har belyst i kapittel 3. I tillegg ble folkemøtet tatt opp på video og ble strømmet direkte, samt gjort tilgjengelig på Youtube i ettertid¹⁷. Under dette folkemøtet fikk publikum informasjon om hvordan planarbeidet foregår gjennom innlegget til daværende prosjektansvarlig for E39 Stord-Os, Sverre Ottesen. Dette har jeg belyst i kapittel 3. I tillegg fikk de informasjon fra ordfører i Tysnes kommune, Kåre Martin Kleppe, om kommunens arbeid med ny arealplan. Han forklarte at i arbeidet med arealplanen, som omfatter for eksempel tilrettelegging av areal til boligformål eller næring, må de forholde seg til infrastrukturprosjektet Hordfast, samtidig som det er usikkert når Hordfast blir realisert. Kleppe påpekte også at det fremover vil bli en «viktig debatt» om hvordan Tysnes ønsker å utvikle seg som kommune med Hordfast, og spurte retorisk «vil vi ha hyttebebyggelse og være en fritidskommune? Vil vi ha dobling av folketalet—vil vi ha ein tredeobling; er det vi som skal vere det regionale sentrumet for næringsutvikling mellom Stord og Bergen, eller

¹⁶ Kongsvik startet opp SV sitt lokallag på Tysnes, fordi han ønskte et lokalpolitisk parti som var motstander av Hordfast.

¹⁷ Møtet er dermed offentlig tilgjengelig informasjon, og jeg har ikke anonymisert innleggsholdere. Sitat brukt i denne delen er hentet fra youtube.

kva skal vi vere? » (Tysnesfest 2022: 1:27:44). Slik påpekte han også hvordan Hordfast skaper *ei ny tid for Tysnes*. Dette var en tematikk som ble fremmet av alle innleggsholderne, utenom Sverre Ottesen fra Statens vegvesen.

Folkemøtet ble åpnet av en representant for Tysnes Kraftlag. Han forklarte at Tysnes Kraftlag gjennom sin strategi har fastslått at kraftlaget skal jobbe for å bygge ut infrastruktur på Tysnes, og at Hordfast er del av dette arbeidet. Det virket som at innleggsholderen ble litt revet med av lovnadene infrastrukturprosjektet blir ansett som å oppfylle; eller kanskje var han opptatt av å holde et sterkt åpningsinnlegg og sette rammene for folkemøtet. For før han fikk fortalt om praktisk informasjon, slik som nødutganger og at møtet ville bli tilgjengelig digitalt, begynte han å fortelle om sine forventninger til Hordfast:

Hordfast for meg er noko som kjem til å gje heile Vestlandet i frå Lindås til Jæren ein veldig, veldig boost. Mitt ønske og min drøm, nå er eg ikkje på kraftlaget, men kanskje meir privat, er at mine barn, barnebarn, oldebarn, tippoldebarn kanskje, skal finne eit arbeidsmarked på Vestlandet som er like attraktivt som det dei finn i Oslo. Ingen skal måtte reise til Oslo for å finne spennende jobber, dei skal finne det i aksene mellom Bergen og Stavanger (Tysnesfest 2022: 1:06).

Disse forventningene til Hordfast kan anses som informert av målene for prosjektet. For målsetningen for E39 Stord-Os er blant annet å knytte regionen sammen ved å redusere reisetiden mellom Bergen-Stavanger. For eksempel fortsatte personen fra Tysnes Kraftlag med å fortelle at Hordfast vil koble Bergen og Stavanger sammen til «et fantastisk tyngdepunkt for næring, for vilje til å bo, for framtiden, for utdanning—hva det måtte være». Også Øyvind Halleraker, daglig leder for pådriverselskapet Hordfast AS, fokuserte på mulighetene som kan følge av en sammenknyttet region. I sitt innlegg forklarte Halleraker at både næringslivet og arbeidslivet er opptatt av Hordfast, og at «LO og NHO står skulder til skulder [...] bak dette prosjektet»¹⁸. Videre forklarte han at:

De [LO og NHO] ser hvilken tid vi går inn i, de ser at vi må gjennom en kolossal omstilling i næringslivet, vi må finne nye bein å stå på. For å få opprettholdt den konkurransesituasjonen som vi er helt avhengig av her vest og som for så vidt hele landet er avhengig av, så må vi ha det fremste konkurransevilkåret for omstilling på

¹⁸ LO står for “Landsorganisasjonen i Norge” og er en arbeidertaksorganisasjon. NHO står for “Næringslivets Hovedorganisasjon” og er en arbeidsgiverorganisasjon, og er også stifter av Hordfast AS og største aksjeeier i selskapet.

plass og det er mobilitet; det er rett og slett det at vi kan nå hverandre, kan nå arbeidsplassene våre—på en bedre måte, raskere måte og at vi kan få muligheten til å velge og at vi blir attraktive både som arbeidskraft og som arbeidsplass (Tysnesfest 2022: 14:17).

Videre forklarte Halleraker at Vestlandet i dag har et «kolossalt konkurranse-handikap» og han argumenterte at «Mobilitet, folkens, det er fremste vilkår for vekst, det vet alle» (Tysnesfest 2022: 15:40, 17:43). At Hordfast vil bidra til mobilitet, og at dette vil være positivt både for næringslivet, arbeidstakere og for Tysnes var sentrale poeng i Halleraker sitt innlegg. Både han og ordfører Kåre Martin Kleppe nevnte hvordan dagens ferger gir «stengte» veier. Hordfast ble fremmet som å gi tysnesinger muligheten til å reise når de selv vil, slik jeg også har belyst i kapittel 2. I tillegg ble det gjennom Halleraker sitt innlegg formidlet at bompenger ikke vil være en hindring for slik mobilitet. Han påpekte at Hordfast vil bli gratis for trafikanter etter en 15 års nedbetalingsperiode med bompenger. Samtidig fremviste han mulige bompenggeavgifter på henholdsvis 195 kroner og 650 kroner for personbil og store kjøretøy.

Hva bompengene kom til å bli var de fleste jeg møtte på Tysnes opptatt av. Statens vegvesen hadde ikke lagt frem slike tall, ofte hørte jeg at man ikke kunne si hva bompengene blir enda. Dette forklarte også Sverre Ottesen når han fikk spørsmål om temaet fra publikum i slutten av møtet. Det kan argumenteres at spørsmålet om bompenger skapte et stort tomrom i personers fremtidsforestillinger; vil Hordfast gi dem økt mobilitetsfrihet, eller vil bompengene gjøre det for dyrt å reise til og fra kommunen? Å fylle dette tomrommet ved å presentere (relativt lave) bompengesatser kan anses som å forme hvordan flere personer forestiller seg fremtiden med Hordfast—og som sentralt for å forme narrativ om prosjektet. For gjennom å fokusere på mulighetene som infrastrukturprosjektet kan medbringe formet innleggsholderne et narrativ om *ei ny tid for Tysnes*. Gjennom dette narrative kan man kanskje påvirke personers forestillinger og forventninger knyttet til infrastrukturprosjektet, i minste fall gi personer nye argument til å fremme sine meninger om Hordfast.

Dette ble tydelig for meg etter innlegget «Vestlandet og Tysnes sine moglegeheiter» holdt av styreleder i tenketanken Initiativ Vest, Geir Inge Lunde. Han begynte med å si «pappa, kor skal eg bu når eg blir stor?» og forklarte at dette er et grunnleggende spørsmål (Tysnesfest 2022: 1:42:15). Senere i innlegget forklarte han om Tysnes sine muligheter. Han fortalte at Tysnes ville bli et nytt sentrum og uttrykte «tenk å gå i frå ei øy til å bli sentrum, nærheten,

men tenk dette med å kunne behalde ungdomen, sånn at ikkje vi blir ein gamleheim, for når vi først har blitt ein gamleheim så blir vi ein kirkegård» (Tysnesfest 2022: 1:58:00). Etter innlegget til Lunde var det en pause før den avsluttende panelsamtalen. Jeg benyttet anledningen til å snakke med to menn ved siden av meg, og spurte dem hva de tenker om Hordfast. De var begge positive, og en av dem svarte « i mitt 70 år gamle liv så tror eg at dette er det viktigste som har skjedd for Tysnes, du hørte jo han [Lunde], uten Hordfast blir vi et gamlehjem». Hvorvidt slike narrativ er effektive i å forme personers forestillinger om prosjektet vil selvsagt også henge sammen med hvilke forestillinger personer har fra tidligere. For begge disse mennene var positivt innstilt til Hordfast også før de kom på møtet, og det var nok ikke alle som ble like overbevist om at Hordfast vil skape *ein ny tid for Tysnes* slik innleggsholderne hadde fremlagt.

Dette ble tydelig når det ble åpnet for spørsmål fra salen. En mann, som presenterte seg som medlem i Naturvernforbundet, forklarte at det som hadde blitt presentert var en medalje uten bakside og at han gjerne ville høre om baksiden. Til dette ga Øyvind Halleraker, som hadde motatt spørsmålet, et langt svar som han avsluttet med «beklager jeg har ikke noe svar på baksiden». Ordfører Kåre Martin Kleppe trakk derimot frem at det vil bli store inngrep i urørt natur, og at en bakside er at personer blir direkte påvirket og mister «hus og heim». Forutenom dette fikk ikke publikum noe svar på spørsmålet om medaljens bakside. Slike problemstillinger var mer i fokus under det senere folkemøtet *Hordfast—til glede for kven?*

At dette folkemøtet ville belyse andre aspekt ved Hordfast enn det tidligere folkemøtet ble tydelig allerede før innleggene startet. Blant annet utfra tittelen som stilte et direkte spørsmål om hvem Hordfast er *til glede for*. I tillegg ble publikum på vei inn i gymsalen møtt av et bilde prosjektert på lerretet fremst i salen med overskriften «dette sier GRUNNLOVEN vår om miljø, helse og natur». Dette tydeliggjorde fokuset for folkemøtet, som i stor grad fokuserte på hvordan Hordfast vil ha betydelig negativ påvirkning på natur, miljø og klima. Samtidig hadde arrangørene forsøkt å fremvise ulike sider ved prosjektet og ulike holdninger ved å invitere ordfører Kåre Martin Kleppe til å holde et innlegg. Slik jeg har vist tidligere er han positiv til prosjektet. Dette kan anses som et relativt uvanlig grep fra arrangørene sin side, for på de andre samlinger jeg deltok på presenterte man utelukkende et ståsted. Likevel var det tydelig hva hovedperspektivet under møtet var, og det er dette jeg her belyser.

Dette folkemøtet startet med et innlegg fra daværende leder i Naturvernforbundet Hordaland, Gabriel Fliflet. Han forklarte at folk på Tysnes bør være stolt over og glad i naturen i området

og fortalte de oppmøtte «dere forvalter en stor rikdom». For på Reksteren finnes det både sjeldne arter som «vi har et felles ansvar for å ta vare på» og kystmyrer som er veldig viktige karbonlagre, forklarte Fliflet. I løpet av sitt innlegg formidlet han med en video hvordan naturen og landskapet i Tysnes kommune kan endre seg med Hordfast. Denne videoen, som jeg også har nevnt i kapittel 2, sammenliknet flyfoto av områder før og etter motorveitbygging. I tillegg sammenliknet videoen luftfoto fra områder i Tysnes i dag med luftfoto fra veiprojekt andre steder i landet. Deretter spurte videoen «Vil Tysnes virkelig dette?» før teksten «En motorvei blir aldri ‘skånsom’ i Tysnes sin sårbare og rødlistede natur» kom på lerretet. Videoen avsluttet med å vise foto av dyrelivet og Frøkedalsvatnet med teksten «vakre Frøkedal før motorveien...».

Slik jeg har nevnt i kapittel 2 var denne videoen effektiv for å formidle et narrativ om hvordan fremtiden med Hordfast kan se ut. Dette gjorde videoen ved å fokusere på de materielle konsekvensene av infrastrukturprosjekt. Med andre ord ble fremvisningen av slike fremtider muliggjort gjennom det poetiske aspektet til infrastruktur (Larkin 2013). Samtidig fokuserte Fliflet på den tekniske funksjonen til Hordfast. Han argumenterte at «selve grunntanken bak Hordfast er helt feil». For han påpekte at å skape et sammenhengende arbeidsmarked mellom Bergen og Stavanger betyr at «flere skal ut på veiene» og at «folk skal reise lenger, isteden for kortere». Dette forklarte Fliflet, «strider mot alle miljø- og klimamål». I tillegg påpekte han at broen over Bjørnafjorden «blir så stor at den tilsvarer ti Askøybroer» og at produksjonen av denne stålbroen vil føre til høye klimagassutslipp. I avslutning av innlegget sitt påpekte Fliflet at selv om man ofte hører at «Hordfast kommer uansett», så stemmer ikke dette for «fortsatt er det ikke tatt ett eneste spadetak. Det er fortsatt ikke bevilget penger til å starte byggingen».

At prosjektet ikke er vedtatt enda var også et fokus i innlegget til Audun Lysbakken, som var daværene partileder for Sosialistisk Venstreparti (SV). Han forklarte at «det er veldig lett å tro, og det har blitt fortalt mange ganger, at denne saken er avgjort [...] Men mitt budskap er at dere har et valg, om vi vil stoppe Hordfast går det ann». Videre forklarte han at «Grunnen til at SV og stadig flere sier nei til Hordfast handler om natur, klima, kostnader for samfunnet og de som skal kjøre på broen—og det handler om prioritering». Lysbakken forklarte at de siste årene har vært preget av en «motorvei-bonanza» som flere har begynt å innse at må ta slutt. Han forklarte at å satse på Hordfast er «å satse på et luftslott, noe som kommer til å stå der og sørge for at det er et hav av andre ting vi ikke får gjort mens vi venter

på dette prosjektet». Dette fulgte han opp med å si «Hva er viktigst for folk på Vestlandet? Trygge hverdagsveier. Hverdagsveiene binder Vestlandet sammen».

I etterkant av dette folkemøtet ble jeg ofte fortalt at Hordfast er «et luftslott», et uttrykk jeg ikke tidligere hadde hørt blitt brukt om prosjektet. Dette er en måte dette folkemøtet kan ha bidratt til å forme narrativ om Hordfast. I tillegg ble det gjennom folkemøtet også blant annet tydeliggjort hvordan infrastrukturprosjektet kan påvirke naturområder og landskap. I pausen snakket jeg med en eldre mann, akkurat slik jeg hadde gjort på folkemøtet *Hordfast—ei ny tid for Tysnes*. Denne mannen fortalte derimot at «eg har budd på Tysnes heile livet og er imot å øydeleggja øya mi». Han fortalte meg også at «eg håper eg ikkje opplever det. Eg håper det er så langt fram at eg ikkje rekk å oppleve det».

Dette utsagnet kan også tydeliggjøre hvordan disse to folkemøtene er en sammensatt form for deltakelse. For publikum får en arena hvor de kan møte opp og få informasjon om planarbeidet, og inntrykk av hvordan fremtiden med Hordfast kan bli. Dette kan man snakke om sammen i ettertids—eller i pauser. Slike arena kan også bidra til utveksling av synspunkt, for eksempel gjennom at publikum får mulighet til å snakke med hverandre og med innleggsholdere i pauser, og til å stille spørsmål mot slutten av møtene. Samtidig har jeg vist at slike spørsmål ikke nødvendigvis blir besvart. Det er arrangørene som setter rammene for hvilke spørsmål som skal besvares og hvilke aspekt som er i fokus, og slik har de i stor grad kontroll over hvilke narrativ som blir fremmet (Stirling 2008: 275). Det er dette som gjør at folkemøtene jeg her har belyst kan anses som en sammensatt form for deltakelse. For mens publikum vanligvis blir ansett som deltakere, viser jeg her hvordan arrangører og innleggsholdere kan anses som deltakere. For ved å arrangere slike folkemøter kan man skape en platform hvor man gjennom sine innlegg kan delta i utformingen av narrativ om Hordfast. Gjennom disse kan man forsøke å forme personers forventninger til- og forestillinger om fremtiden med infrastrukturprosjektet. Å fremme slike narrativ blir viktig ettersom fremtiden til infrastrukturprosjektet er usikker, for slik Fliflet og Lysbakken påpekte er det enda ikke innvilget penger til bygging av Hordfast. At personer gjennom deltakelse forsøker å forme narrativ og påvirke arbeidet med Hordfast opplevde jeg også gjennom en travel dag på feltarbeid.

Å delta i historie fortellingen

I regntøy og med skoskifte i sekken for å være klar til veikonferansen senere på formiddagen, gikk jeg en november morgen bortover mot Statens vegvesen sine kontorer i Bergen sentrum. Selv om destinasjonen var den samme som forrige gang jeg gikk til bygget var formålet et helt annet. Denne gangen skulle jeg ikke intervju ansatte i vegvesenet, men delta på og observere en demonstrasjon utenfor byggets inngang.

Dagen før hadde det blitt sent ut en e-mail til flere mottakere fra Naturvernforbundet Hordaland sin arbeidsgruppe, som også jeg fikk tilsendt. I emailen ble det invitert til en «miniaksjon», som en arbeidsgruppe hadde planlagt. Bakgrunnen for «miniaksjonen» ble det forklart i emailen var «spesielt klimarapporten for Hordfast som vegvesenet har lagt fram». I denne klimarapporten beregnet Statens vegvesen fremtidig klimagassutslipp for Hordfast sammenliknet med fortsatt ferge drift i et hundreårsperspektiv. Rapporten konkluderte med at Hordfast etter 50 år vil gi lavere CO₂-utslipp enn dagens ferge drift (Statens vegvesen 2022b: 29). Denne rapporten er ikke en del av det formelle planarbeidet med Hordfast.

Naturvernforbundet analysert denne rapporten, og utarbeidet en motrapport hvor de påpeker «regnefeil» og «usannsynlige» forutsetninger. Deres rapport fremviser at Hordfast vil gi høyere klimagassutslipp sammenliknet med ferge drift (Norges Naturvernforbund 2022).

Det var en enighet bland de oppmøtte demonstrantene om at en slik rapport og oppførsel fra Statens vegvesen strider mot rollen vegvesenet skal ha som «et nøytralt offentlig organ»; istedenfor ble vegvesenet opplevd som å opptre som en pådriver og «lobbyorganisasjon for Hordfast». Med bannere, affekt, engasjement og megafon uttrykkte de tretten oppmøtte at slik oppførsel ikke er akseptabel, og at Hordfast ikke er et klimavennligprosjekt gjennom parolene «NEI til Hordfast, JA til natur» og «NEI til Statens motorvei-lobby» (se figur 4.2)



Figur 4.2: Ett av de to bannerene brukt under demonstrasjonen. Foto er tatt av forfatter, og beskjært for anonymisering.

Denne demonstrasjonen illustrerer hvordan aktører kan delta i et infrastrukturprosjekt utover inviterte former for deltakelse. I tillegg kan demonstrasjonen anses som et forsøk på å delta i utformingen til Hordfast sitt narrativ. For Hordfast har ofte blitt omtalt som «klimavennlig». Dette narrative ble lenge støttet av Statens vegvesen sin klimarapport, men utfordret av motrapporten til Naturvernforbundet Hordaland—som istedenfor fortalte et helt annet narrativ gjennom sine analyser. Dette alternative narrative ble videre utbygd og fortalt under demonstrasjonen til Naturvernforbundet, hvor bruken av offentlig rom kan anses som isenesettende for deres demonstrasjon mot vegvesenet. For ved å stå utenfor inngangen til bygget hvor Statens vegvesen har kontorer aktualiserte demonstrantene bakgrunnen for demonstrasjonen og deres budskap, til både Statens vegvesen og forbigående. For fortauet ved bygget var travelt denne morgningen, og flere fikk med seg demonstrasjonen. Av disse var det flere som gikk videre under paraplyer uten å vie mye oppmerksomhet til demonstrantene. Andre tok opp telefonen og tok bilder eller filmet mens de gikk forbi, og andre igjen som ble stående i regnværet og lytte til demonstrantene; blant annet til daværende nestleder i Naturvernforbundet, Tom Skauge, som gjennom megafonen fortalte:

Dette er en demonstrasjon fra Naturvernforbundet, som står utenfor kontorene til Statens vegvesen for å protestere mot den rollen de har inntatt som lobbyorganisasjon for å bygge Hordfast. Hordfast er den største naturødeleggelsen som er planlagt i Hordaland noensinne—den kommer til å rase store mengder verdifull natur på Stord, Tysnes, Reksteren og Os—og klimautslippene de går i taket. Og de kommende generasjonene får store problemer med å velge alternative løsninger viss denne 4-felts

broen med 110 km fart blir bygget. Den kommer til å binde opp enorme verdier for mange generasjoner fremover og vi er sterkt motstandere av den. Det spesielle med Statens vegvesen i denne sammenhengen er at de ikke har agert som en faglig nøytral aktør, men gått inn som en lobbyorganisasjon og blant annet finansiert en rapport som skal vise at dette blir en unik klimamotorvei i Norge. Sånne klimamotorveier har aldri fantes og kommer aldri til å komme, men de påstår at viss vi bruker disse 40—eller 80 milliardene som dette kommer til å koste—så vil dette bli en vei som om 50, 60, 70, kanskje 100 år, kommer på pluss i klimaregnskapet. Vi synes det er uverdigg og vi mener at Statens vegvesen må trekke tilbake denne rapporten og de må gå inn i denne saken og bekymre seg mer for de store naturødeleggelsene som dette prosjektet gir. Støtt Naturvernforbundet i denne kampen, og be om at de aktørene som nå fortsatt ramler rundt både her lokalt og i regjeringen, at de stopper dette prosjektet så raskt som det er mulig.

Mens dette ble fortalt, var det andre som holdt bannere i bakgrunnen. Samtidig stod to andre ved siden av inngangsdørene og ønsket dem som skulle inn i bygget 'god morgen', mens de tilbydde brosjyrer som samenfattet Naturvernforbundet sitt materiale om Hordfast. Etter omtrent 45 minutter var det på tide å avslutte demonstrasjonen, for noen demonstranter skulle videre på jobb og møter, mens tre av dem skulle til Flesland for å demonstrere utenfor veikonferansen *Det nye Vestlandet 2022*. Jeg skulle delta på denne konferansen, og tok bybanen med dem til Flesland.

Når vi ankom hotellet Scandic Flesland Airport ble demonstrantene stående utenfor mens jeg gikk inn. Etter å ha skiftet fra regntøy og omstilt perspektivet mitt over en kopp kaffe og frokostbufé som var klargjort for konferansens påmeldte, var jeg klar for å delta på den årlige veikonferansen *Det nye Vestlandet*. Før konferansen startet gikk jeg rundt i rommet, og la merke til at det på enkelte plasser lå brosjyrer fra Naturvernforbundet som demonstrantene utenfor hadde delt ut¹⁹. På en av disse plassene satt en mann i 30-årene. Etter at jeg introduserte meg selv og prosjektet mitt, fortalte han at han aldri har vært på veikonferanse tidligere, men at han håpet det «ikke bare blir et halleluja-kor». For ofte er det slik veikonferansene beskrives av andre, noe jeg selv hørte flere ganger i løpet av feltarbeidet. Trolig er dette fordi veikonferansene har som formål å fremme det disse aktørene anser som viktige veiprojekt, gjennom «lovord» og fremtidsforestillinger om de aktuelle

¹⁹ Noe som viste seg å være vanskeligere enn antatt, ettersom de fleste parkerte i den underjordiske garasjen til hotellet, og ikke brukte inngangen hvor Naturvernforbundet stod.

veiprosjektene. Mannen i 30-årene fortalte videre, med henvisning til både Naturvernforbundet Hordaland og veikonferansen at «ofte er det sånn at man tolker tall og forskning utfra det man vil at skal være sant [...] Alle har sine egne narrativ og ønsker som de jobber utfra».

Det er absolutt mulig å anse veikonferansene som å fremme bestemte narrativ. For eksempel gjennom fokus på veiprosjekt sin betydning for fremtiden. Jeg har vist i kapittel 2 hvordan Hordfast fremmes som et prosjekt som er av sentral betydning for at Vestlandet også i fremtiden skal utvikle seg som en verdiskapende region. I tillegg har jeg vist at Hordfast anses som nødvendig både for næringslivet sin konkurransekraft, og for Norges rolle i å bidra til «det grønne skiftet» gjennom å utvikle løsninger for havvind. Her vil jeg fokusere på et annet narrativ som ofte vises til gjennom uttrykket «nå er det vestlandet sin tur!». Dette er et utsagn jeg hørte ofte på feltarbeid, og det ble uttrykket gjentatte ganger av ulike innleggsholdere på veikonferansen *Det nye Vestlandet 2022*, da gjerne som et selvstendig uttrykk enten for å avslutte eller innlede ens innlegg, til stor applaus. Dette utsagnet kan anses som et metonym som kommenterer fordelingen av samferdselsmidler mellom Østlandet og Vestlandet; samt opplevelsen av at utbygging av offentlig infrastruktur på Østlandet blir prioritert. I tillegg er utsagnet en måte å formidle at man støtter Hordfast, for jeg hørte flere ganger på feltarbeid at dersom Hordfast ikke realiseres «forsvinner pengene til Østlandet» .

Dette oppleves problematisk blant annet fordi infrastruktur blir ansett som nødvendig for å skape sammenkobling, og på veikonferansene ble det uttrykt at slik sammenkobling er nødvendig for å utvikle kompetanse. For eksempel ble det forklart at «dersom vi ikke klarer å bygge sammen Vestlandet klarer vi ikke å utnytte kompetansen». En annen innleggsholder forklarte at «de kloke hodene blir dratt mot det sorte hullet i Oslo». Dermed blir det opplevd som viktig å etablere en sammenhengende bo-og arbeidsregion, gjennom å bygge Hordfast, slik at man kan holde på kompetansen i denne regionen. Dette uttrykkte en innleggsholder ved å vektlegge hvordan Bergen-Stavanger regionen kan bli «et knytestpunkt som er en motvekt til Oslo». I tillegg forklarte denne innleggsholderen at «mange unge forsvinner til Oslo, for å søke jobb, og den bølgen må vi endre, og da må vi sørge for at byene er fristende—moderne».

Vestlandet blir av flere dermed opplevd som å «tape» for Østlandet. Dette ble tydeligst formidlet under presentasjonen til styreleder i tenketanken initiativ Vest, Geir Inge Lunde. Hans presentasjon hadde tittelen «Vestlandet sviktes». Han begynte presentasjonen med en

metafor tung historie om Norge som et skip. Han forklarte at «Vestlandet er motoren», mens «Østlandet er rattet». Videre forklarte han at de «nedi motoren jobber hele dagen og tenker at vi skal gå den veien», men når de kommer opp fra motoren ser de at båten går en annen vei «og kapteinen har en skipperhatt der det står ‘Oslo’». Med denne metaforen uttrykker han altså at til tross for at Vestlandet er en viktig verdiskapende region, som får landet til å gå fremover, er det Østlandet som setter kursen—og at dette er en annen «kurs» enn den Vestlandet har jobbet for.

Dette viser hvordan narrativ er godt egnet for å fremme krav om infrastruktur. At «historie fortelling» er sentralt i arbeidet om å fremme infrastruktur ble også eksplisitt uttrykt på veikonferansen *Det nye Vestlandet 2022*. For eksempel forklarte en politiker at «vi har problem med historiefortellingen» før han viste til Naturvernforbundet sin demonstrasjon tidligere på dagen. Han forklarte videre at «slike meninger skal vi anerkjenne», men var også tydelig på hvordan det ligger en politisk prosess til grunn for å gå videre med Hordfast. At historie fortelling er betydningsfullt ble tatt opp igjen i den avsluttende talen, hvor en ansatt i Bergens næringsråd oppsummerte dagen og stilte de retoriske spørsmålene «hvilken historie forteller vi? Er det vi som forteller historien, eller tillater vi at andre forteller historien?». Mens mange kan bidra til å forme narrativ om Hordfast gjennom sin deltakelse er invitert deltakelse og utfallene av slik deltakelse i mye større grad regulert. For slik jeg nå vil belyse blir invitert deltakelse formet av hvordan Statens vegvesen med utgangspunkt i plan- og bygningsloven tilrettelegger for slik deltakelse.

Tilrettelegging av invitert deltakelse

For planprosessen til Hordfast er høringsrunder, hvor planene offentliggjøres og personer kan komme med innspill, en sentral form for invitert deltakelse som også er lovfestet i plan- og bygningsloven. I et feltintervju med to ansatte i Statens Vegvesen forklarte de hvordan de tilrettelegger for invitert deltakelse, også utover det lovpålagte kravet:

Tidspunktet med oppstart av plan og høring av eventuelt planprogram, og høring av selve planen, de er lovpålagte kan du si, og skal kunngjøres i minst to aviser som er allminnelig lest på stedet, som det står, sant; så ja, der er det en oppskrift på akkurat den biten, men vi gjør jo veldig mye mer enn det som er rent lovpålagt, ikke sant. Nå bruker jo vi en nettside for å formidle litt, vi har egen e-post adresse som folk kan sende spørsmål til og få svar, de kan ringe til saksbehandler, og så har vi møter—også har vi også type én-til-én møte, og så stiller vi opp på forskjellige ting, ikke sant.

Selv om denne tilretteleggingen for deltakelse ikke er lovpålagt, forklarer de ansatte at det er «tradisjon for det». Dette kan vise at Statens Vegvesen har handlingsrom relatert til tilrettelegging av deltakelse. I følge i Kommunal- og distriktsdepartementet²⁰ (2014: 8) sin veileder *Medvirkning i planlegging* er slikt handlingsrom ikke uvanlig. Likeså argumenterer Ågotnes et al. (2022: 132) at det finnes «et betydelig tolknings- og handlingsrom for igangsettere av medvirkningsprosesser» ettersom «deltakelse» sjeldent konkritiseres, som jeg vil komme tilbake til nedenfor. Dette tolkningsrommet tillater altså Statens Vegvesen å tilrettelegge for deltakelse utover det lovfestede minstekravet, og det er nyttig å vite hvilke former for deltakelse som er lovpålagte og hva som går utover de lovfestede kravene.

En slik oversikt kan fåes gjennom vegvesenet sin illustrasjon «Medverknad i reguleringsplanprosessen for E39 Stord-Os» (figur 4.1). Denne oversikten er en del av planprogrammet, og er forøvrig i seg selv lovpålagt; for Plan-og bygningsloven (2019: §4-1) fastslår at «Planprogrammet skal gjøre rede for [...] opplegget for medvirkning, spesielt i forhold til grupper som antas å bli særlig berørt [...]». På den ene siden gir dette illustrasjonen/denne listen en tydelig oversikt over hvordan deltakelse legges til rette for. I tillegg belyser den hvilke tiltak som er lovpålagte, og hvilke som går utover de lovfestede kravene; samtidig er det i noen tilfeller vanskelig å se hvordan tiltakene som går utover lovkravene (se figur 4.1)

²⁰ Tidligere “Kommunal og-moderniseringsdepartementet”, som var navnet på departementet når veilederen ble publisert.

Figur 4.1: «Medverknad i reguleringsplanprosessen for E39 Stord-Os»

Medverknad i reguleringsplanprosessen for E39 Stord-Os Tabellen viser prosess for medverknad for statleg reguleringsplan E39 Stord - Os. Det som er gjort utover minimumskrava i Plan- og bygningslova er kryssa av i kolonna til høgre.	Aktivitetar utover lovkrava.
Melding om oppstart. Annonse i avisene.	
Brev alle grunneigarar og naboar til planområdet med informasjon om planavgrensing, framdrift, informasjonskanalar.	
Ope digitalt møte 20/10-20.	x
Høring/offentleg ettersyn av planprogram. Annonse i avisene.	
Brev til alle grunneigarar og naboar til planområdet med informasjon om planprogrammet.	x
Folkemøte Gjennomført ope digitalt møte 20/9-21.	
Gjennomført møte med grendalag som ynskte møte.	x
Gjennomførte open kontordag på Tysnes i oktober 2021.	x
Oppsummering av merknader frå høring med kommentar til kvar enkelt Grunneigarar og andre som har gitt innspel får tilsendt oppsummering av merknader med informasjon om planprogrammet er blitt justert.	x
Oversending av høyringsuttalar, oppsummering av merknader og forslag til revidert planprogram til Kommunal- og distriktsdepartementet (KDD).	
Planmynde, KDD, fastset planprogrammet	
Fastsett planprogram blir lagt ut på prosjektsida.	x
Planmynde vedtar å legge forslag til reguleringsplan med tilhøyrande dokument til offentleg ettersyn	
Brev til alle grunneigarar og naboar til planområdet med informasjon om offentleg ettersyn av reguleringsplanen.	x
Registrerte grunneigarar og andre som har rettar i planområdet samt naboar, skal når dei blir direkte råka bli informert om høring av reguleringsplan.	
Folkemøte Gjennomføre ope digitalt møte	
Gjennomføre ope møte i dei tre kommunane	
Gjennomføre kontordagar i dei tre kommunane	
Oppsummering av merknader frå høring med kommentar til kvar enkelt Grunneigarar og andre som har gitt innspel får tilsendt oppsummering av merknader.	x
Planvedtak	
Annonserer planvedtaket	
Brev til alle grunneigarar og naboar til planområdet med informasjon om vedtaket.	

Folkemøter og høringsrunder er lovpålagt form for «medvirkning» eller deltakelse, og utgjør en sentral del av deltakelse i Hordfast sin planprosess. Det er en sterk tidsmessig sammenknytting mellom disse—for folkemøter holdes ofte i sammenheng med høringsrunder. Opplevelser av dette drøftes under neste overskrift, men her vil jeg belyse denne sammenhengen fra Statens Vegvesen sitt perspektiv. De ansatte i Statens Vegvesen forteller følgende om koblingen mellom folkemøter og høringsrunder:

Man må få til en kommisjon først, sant, for å få folk til å engasjere seg, så da blir på en måte engasjementet deres responsen etterpå [som høringsinnspill]. Og i forbindelse med høringer så pleier vi å ha sånne kontordager da, der folk kan møtes, det har vi for så vidt hatt i dette prosjektet allerede og da blir det litt lettere; for da blir det mer en samtale, eller man kan avtale møte i en gruppe sant, slik at vi får man litt mer vekslinger, i store forum sånn som folkemøter er det litt mer utfordrende å få til den aller beste dialogen—det er jo dialog, men ikke om detaljer.

Det den ansatte i Statens Vegvesen forteller kan indikere at folkemøter i seg selv ikke regnes som deltakelse—de er i liten grad preget av dialog, og er i stor grad informerende; kvaliteter som vises ved at Statens Vegvesen refererer til disse offentlige åpne samlingene både som «folkemøter» og som «informasjonsmøter». Folkemøter skal istedenfor skape deltakelse ved å skape «en kommisjon», eller et utvalg som er informert og engasjert til å involvere seg i den kommende høringsrunden. Den tidsmessige koblingen mellom folkemøter og høringsrunder kan dermed oppleves som nødvendig for å tilrettelegge for deltakelse.

Koblingen mellom folkemøter og høringsrunder kan også henge sammen med at planprosessen er komplisert, som kan få konsekvenser for deltakelse. Som vist i forrige kapittel forklarte Sverre Ottesen på folkemøtet *Hordfast—ei ny tid for Tysnes* at «det er ikke lett for folk flest å holde styr på alle disse [trinnene i planprosessen]». Han var opptatt av at folk må være klar over når det er høringsrunder—fordi det er da de kan komme med innspill. Ofte, forteller han, har han opplevd at «folk ringer til oss når gravemaskinen står der, og da er det for seint å mene noe». Han var tydelig på at den kommende høringsrunden av reguleringsplanen er siste mulighet for å komme med innspill. Dermed blir det viktig å informere lokalbefolkningen om høringsrunden, som utgjør deres mulighet for å delta, gjennom høringsinnspill. Flere av mine informanter hadde andre forventninger til hva man kan delta i, når man kan delta og hvordan deltakelse skal skje. Hvilke effekter invitert deltakelse forventes å resultere i kan dermed være ulikt for ulike aktører. Jeg ønsker nå å

belyse hvordan invitert deltakelse fremstilles. Jeg drøfter hvordan invitert deltakelse utfra politiske modeller kan fremstilles som normativt begrunnet, og være knyttet til forventninger om påvirkning, men samtidig blir opplevd som instrumentalistisk og å ha som formål å legitimere prosesser (Stirling 2008).

Forestilte forventninger og opplevde erfaringer av invitert deltakelse

Trolig er det en vanlig forestilling at det er høy grad av invitert deltakelse i norske offentlige beslutningsprosesser. Denne forestillingen kan henge sammen med flere forhold. For det første er deltakelse ofte lovfestet. For eksempel er «medvirkning» i planprosesser lovfestet i plan- og bygningsloven, slik jeg har forklart ovenfor. I tillegg får deltakelse økende oppmerksomhet i det offentlige ordskiftet, hvor det blant annet fokuseres på at «deltakelsen skal økes, innen, sammen med og på utsiden av velferdsstatens virkeområder» (Ågotnes et al. 2022: 114). Offentlige representasjoner av deltakelse bidrar også til dette fokuset, og til forventninger om høy grad av deltakelse i offentlige beslutningsprosesser (Ågotnes et al. 2022).

Ågotnes et al (2022: 155) forklarer at «Presentasjoner og forståelser av deltakelse relaterer seg til velferdsstaten, og bør ses i lys av dens utforming, utvikling og utfordringer». Utfordringer for den norske velferdsstaten er særlig knyttet til «demografiske endringer» og «en nedgang i forventede oljeinntekter». Forfatterene forklarer at i Norge har ikke slike utfordringer begrenset velferdsstaten sine ansvarsområder i samme grad som mange andre land, men samtidig er det et politisk fokus på at «Noe må gjøres annerledes, bedre, mer effektivt og mer innovativt. «Samskapning» blir ansett som et sentralt virkemiddel i dette arbeidet (Ågotnes et al. 2022: 115-116). Slik felles innsats for å finne nye løsninger blir gjerne omtalt som deltakelse «når andre enn de vanlige blir involvert, eller andre enn en offentlig autoritet [...]» (Ågotnes et al. 2022: 115-116). Slikt offentlig fokus på deltakelse kan bidra til å skape statlige modeller for deltakelse, som igjen skaper forventninger blant befolkningen til deltakelse i offentlige beslutningsprosesser.

I offentlige representasjonene av deltakelse er deltakelse ofte normativt begrunnet og fremstilt som ønskelig, demokratisk og demokratiserende—og «presenteres som et gode i seg selv» (Ågotnes et al. 2022: 135; Stirling 2008: 268-269). For eksempel påpeker Kommunal- og distriktsdepartementet (2014: 12) i sin veileder *Medvirkning i planlegging* at deltakelsesprosesser kan bidra til «demokratiutvikling», ved å styrke «demokratikompetansen hos den enkelte deltaker». At deltakelse ansees som demokratisk kan være et annet forhold

som fremmer forestillingen om at norske offentlige beslutningsprosesser har høy grad av deltakelse. For verdier som likhet, ytringsfrihet, maktbalanse, åpenhet- og gjennomsiktighet i offentlige prosesser, kan anses som sentrale demokratiske ideal og styringsprinsipp i Norge. I tillegg er skandinaviske samfunn «characterized by high levels of trust in the state» (Bendixsen et al. 2018: 7). Når personer har sterk tiltro til de overnevnte idealene som styringsprinsipp og til staten kan «demokratisk deltakelse» nærmest bli tatt for gitt i offentlige beslutningsprosesser. Forestillingen om at det er høy grad av deltakelse i norske offentlige beslutningsprosesser kan dermed utdypes til den mer spesifikke forestillingen «norske offentlige beslutningsprosesser er demokratiske, blant annet i form av å være åpne, og transparente; disse lovfestede demokratiske idealene er sentrale styringsprinsipp, og sikrer høy grad av deltakelse i slike prosesser». I tillegg kan forståelser av deltakelse også være knyttet til velferdsstaten sin utforming og ha historiske røtter (Ågotnes et al. 2022: 155).

Vike forklarer at skandinaviske statsdannelsesprosesser var preget av rollen til- og konsekvensene av «popular involvement in the domains of the state». For de sterkt sentraliserte skandinaviske statene var fra et tidlig tidspunkt avhengige av «cooperation by the farming population», blant annet for å skaffe seg resurrser som skatteinntekter og soldater (Vike 2018: 19). Dermed implementerte statsledere «a form of governance that reasonably can be called a *direct form of indirect rule*», som ble muliggjort ved at de fikk direkte tilgang til befolkningen gjennom lokale institusjoner «that in part predated the state» (Vike 2018: 19). Vike forklarer at «The result was, from a European perspective, an extraordinary mobilization of local interests in both daily practical matters [...] but also more genuinely political matters» (Vike 2018: 19). Denne mobiliseringen hadde en særegen og homogen form, for kollektive interesser ble fremmet gjennom individuelle medlemskap i «highly egalitarian and strongly formalized associations». Slike «associations», eller foreninger, hadde lenge blitt brukt for å immøtekomme utfordringer som individuelle familier hadde liten kapasitet til å håndtere—og etterhvert ble de mer direkte politiske (Vike 2018: 19; se også Barnes 1954).

I løpet av 1800-tallet formet skandinaviske «peasant-farmers» politiske bevegelser «that exerted considerable influence on the state regimes» (Vike 2018: 69-70). Mot slutten av 1800-tallet var disse bevegelsene sammensatt av bønder, personer fra middelklassen, og arbeiderbevegelsen (Bendixsen et. al 2018: 17). Det er viktig å merke seg at disse identitetsmarkørene er overlappende, for eksempel utgjorde bønder en stor del av medlemsskaren til arbeiderbevegelsen (Vike 2018: 102). Slike allianser «became fundamental

in constructing the ideological and political basis for both democratic reforms and state policy, especially economic policies and welfare policies» (Vike 2018: 70). I en norsk kontekst kan dette kanskje tydeligst illustreres med at arbeiderbevegelsen var sentral for dannelsen av Arbeiderpartiet, som dannet regjering i 1935 og som i sin politikk videreførte sosialdemokratiske ideal utarbeidet i de lokale folkelige politiske bevegelsene (Vike 2018: 70, 106).

Det er ikke uvanlig at forholdet mellom lokal involvering og nasjonal politikk oppleves som ganske direkte i Norge. Utfra sitt feltarbeid i Ulefoss i 1989/1990 forklarer Vike at blant hans informanter «The relationship between the local struggle, party membership, national identity, progress, and improved life conditions was perceived as very direct» (2018: 7). I tillegg argumenterer Vike (2012: 127-128) at sivil samfunn i Norden «kjennetegnes også i samtiden av sterke, grasrotorienterte, ideologidrevne organisasjoner og sterke ambisjoner om politiske innflytelse». Historisk involvering av folkebevegelser i skandinaviske statsdannelsesprosesser har dermed hatt stor innflytelse over utformingen av de skandinaviske statene, og kan ansees som å ha bidratt til forestillingen om at det også i samtiden er høy grad av folkelig deltakelse i offentlige prosesser. Dette var en forestilling jeg selv delte før jeg reiste på feltarbeid.

Derimot ble denne forestillingen for min del utfordret igjennom feltarbeidet, både gjennom egne erfaringer og ved å få innblikk i andre sine opplevelser—som jeg nå vil belyse. Flere personer jeg snakket med formidlet at deres forventninger til deltakelse skurret med deres opplevelser av deltakelse i Hordfast sin planprosess; både med tanke på hvordan de skulle delta, når deltakelse var mulig, og hvilke resultat deltakelsen kunne skape. Deres forventninger var sterkt sammenknyttet den overnevnte forestillingen om at offentlige beslutningsprosesser er åpne, gjennomsiktige og preget av høy grad av deltakelse i form av folkelig involvering. I tillegg var det vanlig blant mine informanter å forvente at deltakelse gir «vanlige folk» mulighet til å påvirke de aktuelle planene—men de opplevde at i praksis har de ingen påvirkningskraft igjennom sin deltakelse. Mange var spesielt skuffet over deltakelse igjennom folkemøter. For de opplevde at forventningene til deltakelse igjennom slike samlinger, ikke samsvarte med deres opplevelser.

Slik skurring mellom forventninger til- og opplevelser av deltakelse igjennom «folkemøter» kan sees i sammenheng med hvilke begrep man bruker om disse samlingene. Mens Statens Vegvesen bruker både begrepet «folkemøte» og «informasjonsmøte» om de offentlige åpne

samlingene som holdes i sammenheng med høringsrunder, bruker privatpersoner jeg har snakket med begrepet «folkemøte». Disse to begrepene har ulike konotasjoner som kan få implikasjoner for forventet deltakelse. Begrepet «informasjonsmøte» kan gi konotasjoner til en samhandling mellom to grupper som står i et ujevnt forhold til hverandre; en aktør innehar kunnskapen og informerer, mens andre aktører blir informert. Derimot plasserer begrepet «folkemøte» såkalte vanlige folk, uten den aktuelle ekspertkunnskapen, i sentrum. Dette begrepet kan gi assosiasjoner til en mer dynamisk, åpen, og «demokratisk» samtale struktur—hvor alle stiller på samme grunnlag og samtalen er preget av et gjensidig samspill. Dermed kan begrepene være knyttet til ulike forventninger til deltakelse og når man forventer et «folkemøte» og istedenfor opplever et «informasjonsmøte» vil det skapes skurringer mellom forventet- og opplevd deltakelse.

Slike skurringer uttrykte mine informanter gjennom utsagnet «folkemøter er kun et spill for galleriet». Dette utsagnet ble jeg fortalt ved flere anledninger, av ulike personer, i gjennom feltarbeidet. I en telefonsamtale med Jostein fortalte han meg dette utsagnet, og utdypte med å si «folkemøtene må de ha, i motsetning til Russland og Kina, så skal vi ha demokrati. Men de fører ikke med seg noe, det er det ikke tvil om». Dette viser hvordan deltakelse blir ansett som en formell forutsetning for demokratiske prosesser; Jostein påpeker at det er en selvfølge at «vi» som skal «ha demokrati» har folkemøter. Samtidig er det en motsetning i det han sier, for disse «demokratiske» folkemøtene «fører ikke med seg noe». Dermed uttrykker utsagnet «folkemøter er kun et spill for galleriet» at funksjonen til deltakelse, gjennom folkemøter, ikke er å skape en demokratisk og deltagende prosess, men å legitimere prosjekt og planprosess ved å fremstille prosessen som demokratisk. En av mine informanter uttrykte dette ved å si «det er skinndemokrati. De hører hva vi sier, men driter i det. De har det [deltakelse] på en liste og krysser av; da kan de si ‘staten har involvert alle parter’».

Opplevelsen av at «deltakelse» sin funksjon er å legitimere prosesser ved å fremstille dem som demokratiske i form av å ha høy grad av folkelig involvering var ikke uvanlig blant mine informanter. Denne opplevelsen henger sterkt sammen med rammene for deltakelse, slik som tidspunktet for deltakelse. Personer jeg snakket med forventet å være involvert fra et tidlig tidspunkt, og å ha mulighet for kontinuerlig involvering igjennom prosessen. Derimot opplevde de at deltakelse var sterkt knyttet til høringsrunder og de opplevde at det på dette tidspunktet var for seint å påvirke viktige aspekt ved planene. En av disse personene er Lars. Han er en bonde som bor innenfor planområdet til Hordfast sammen med konen Unni. De kan få tilkomstveien til Hordfast-traseen igjennom innmarken og utmarken sin, og han har

flere forslag til hvordan denne tilkomstveien kan endres. Han opplever det imidlertid som vanskelig å dele disse forslagene med Statens Vegvesen og forteller følgende:

Vegvesenet vil ha minst mulig med grunneiere å gjøre før de har lagt frem planene sine[...]vi har forsøkt å kontakte de, men får beskjed om at vi må vente til i høst for da er [høringsversjon av] planene klar, det viser hvilken makt de har, for da kan de si ‘vi har ikke noe annen mulighet, veien skal ligge her’

Det kan sies at Lars, og flere jeg har snakket med, opplever at deres deltakelse blir begrenset til høringsrunder, og at de dermed har liten påvirkningskraft; trolig er dette en relativt vanlig opplevelse, for i Kommunal- og distriktsdepartementet sin veileder *Medvirkning i planlegging* opplyses det at «lokale organisasjoner opplever manglende muligheter for tidlig medvirkning. De medvirker i høringene, men opplever at høringene kommer for seint - i en fase hvor de viktigste premissene allerede er lagt» (2014: 11). Med en bakgrunn i diskursanalyse av Stortingsmeldinger argumenterer Ågotnes et.al (2022: 132) at det blir lite tematisert «når deltakelse og medvirkning bør finne sted». De forklarer at det dermed ikke blir diskutert «at involvering av deltakere i ulike faser i en prosess vil generere ulike former for deltakelse, og følgelig ulike resultatet»; dette kan igjen «føre til at forventinger ikke samsvarer med virkelighet» (Ågotnes et al. 2022: 132).

Det er ikke bare *når* deltakelse skal gjennomføres som i liten grad konkretiseres i offentlige representasjoner og fremstillinger av deltakelse. Ågotnes et.al (2022: 131-135) argumenterer at de analyserte Stortingsmeldingene fremviser en metodisk- og konseptuell utydelighet eller «naivitet». Blant annet forklarer de at maktrelasjoner mellom «initiativtaker og deltaker» ikke problematiseres, og jeg drøfter dette maktforholdet nedenfor. I tillegg forklarer Ågotnes et al. at «presentasjoner av deltakelse i en offentlig diskurs er utydelige på hvordan deltakelse skal praktiseres og hva de praktiske implikasjonene av økt deltakelse er». Dermed kan deltakelsesprosesser i følge dem «fremstilles som mer demokratiske og demokratiserende enn hva de faktisk er, eller hvordan de oppleves» (Ågotnes et al. 2022: 133-135). Denne opplevelsen var delt av flere av mine informanter, slik jeg har vist ovenfor, og Lars formulerte det ved å forklare meg at «det høres veldig flott ut i skrivene, men virkligheten er en annen—vi er ikke involvert».

Med bakgrunn i dette kan det argumenteres at statlige representasjoner og fremstillinger av deltakelse kan ansees som å skape modeller for deltakelse i offentlige beslutningsprosesser, som påvirker personers forventninger til slik deltakelse. Ettersom disse modellene er svært

vage i forhold til hvordan deltakelse skal utføres kan personer oppleve at forventningene til deltakelse ikke stemmer med deres opplevelser av deltakelse. Mine informanter sine negative opplevelser av deltakelse i Hordfast sin planprosess er dermed ikke bare knyttet til hvordan Statens vegvesen tilrettelegger for slik deltakelse. De kan også anses som å uttrykke misnøye med at det ikke i større grad er samsvar mellom de statlige modellene for deltakelse og hvordan deltakelse utføres i praksis.

Dette var en kobling jeg ble klar over på felt igjennom en noe forvirrende opplevelse; ofte snakket mine informanter om sin misnøye med vegvesenet, for så å si «vegvesenet gjør bare jobben sin». Altså, Statens vegvesen gjør den jobben de er satt til å gjøre av Samferdselsdepartementet. I tillegg er det Kommunal-og distriktsdepartementet (KDD) som er planmyndighet for Hordfast. Som vist over har KDD utarbeidet en veileder for *Medvirkning i planlegging*. Jeg har argumentert at slike veiledere og det offentlige diskursive fokuset på deltakelse kan bidra til å skape modeller for deltakelse i offentlige prosesser. Det er problematisk at slike statlige modeller i liten grad reflekteres i gjennomføring av deltakelse i statlige planprosesser. Dette kan skape mistillit til staten ved at offentlige beslutningsprosesser i liten grad oppleves som demokratiske. Deltakelse oppleves istedenfor av mine informanter i stor grad som instrumentalistisk rasjonalisert, og som å ha til formål å legitimere offentlige beslutningsprosesser og dermed skape tillit til staten; til tross for det offentlige diskursive fokuset på normativ deltakelse. Manglende offentlig konkretisering av hva deltakelse skal innebære og hvordan det skal utføres kan i tillegg føre til at invitert deltakelse får uventede resultat.

På ett område langs den planlagte traseen har personer opplevd at deres deltakelse, i form av innspill, har hatt negativ effekt på det sosiale livet. For det har i løpet av planprosessen blitt presentert flere alternativ i dette området, som fremlegges med bakgrunn i ønske fra beboere. Disse nye alternativene kan negativt påvirke andre beboere i området. På feltarbeid har jeg snakket med flere som forklarer at disse alternativene ikke var slik de har forestilt seg. For deres innspill har i stor grad blitt arbeidet videre med av eksperter, og ikke i samarbeid med beboerene—eller deltakerene. En av dem forklarer at «jeg ble overrasket når de laget alternativ der, det var ikke mitt alternativ» og uttrykker at det nye alternativet er «helt i natten». En annen beboer fortalte meg at det skapes «gnistninger i bygda», fordi når det kom nye alternativ så kan de som bor der begynne å tenke «har de funne på noe og sagt at veien kan gå her?». Likeså forklarer en beboer i området som nå kan få prosjektet tettere på seg at «nå skaper faktisk vegvesenet splid mellom folk—det er synd for området; det påvirker

naboskap og om ett av alternativene blir bygd kan det påvirke relasjoner i ettertid ». Det sosiale livet i området har blitt preget av deltakelse i planprosessen, forteller flere fra hele området. En av dem forteller at «naboene er ikke på helsinga på samme måte som før».

Denne etnografien kan vise hvordan deltakelse kan ha negativ effekt for deltakeren. Dette står i kontrast med den relativt vanlige fremstillingen av deltakelse som utelukkende ønsket og positivt for deltakere. De uventede resultatene fremkommer i stor grad fordi deltakeren sine innspill jobbes videre med av eksperter, og i liten grad er preget av samarbeid med deltakeren. Trolig kan den overnevnte etnografien gjenspeile en opplevelse som er relativt vanlig blant deltakere i norske «medvirkningsprosesser». Kommunal- og distriktsdepartementet (2014) sin veileder *Medvirkning i planlegging* presenterer «erfaringer fra aktuelle undersøkelser som viser forbedringspotensial i dagens medvirkningsprosesser». Her påpekes det at «Deltakere i medvirkningsprosesser opplever at de ikke får tilbakemelding på hva som skjer med innspillene, hvor saken står, og hvordan innspill tas hensyn til i det endelige vedtaket» (2014: 11).

Slike opplevelser kan også knyttes til Ågotnes et al. sitt argument om at det er et «ufravikelig maktforhold mellom [...] de som inviterer til deltakelse og de som deltar» (2022: 133). Dette kan i stor grad knyttes til at deltakelse skjer gjennom de rammene som igangsetter for deltakelsesprosessene etablerer, samt at det er igangsetter—her Statens vegvesen—som avgjør hvilket resultat som skal komme utfra deltakelsen. For slik Stirling (2008: 275) forklarer kan en aktør gjennom å sette rammene for deltakelse ha stor grad av maktinnflytelse over prosessen. Samtidig er maktforholdet i en planprosess også ytterligere sammensatt, og dette er verdt å belyse før jeg vender tilbake til opplevelser av invitert deltakelse. For Statens vegvesen jobber på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, og beslutninger blir informert av Statens vegvesen sitt arbeid, men fattet gjennom politisk vedtak. For eksempel ble det besluttet sørlig krysning av Langenuen, istedenfor en midtre krysning slik Statens vegvesen tilrådde. Ettersom Hordfast planlegges som en statlig reguleringsplan er det Kommunal- og distriktsdepartementet som er planmyndighet og som behandler og vedtar planene, og ikke kommunestyret i de berørte kommunene. Dermed er maktforholdet i planprosesser med statlig plan ytterligere sammensatt. For kommunene har «ikke en hånd på rattet, men en finger med i styringen», slik jeg ble fortalt av en informant med kjennskap til statlig reguleringsplan. Det er med dette maktforholdet som bakgrunn at man kan forstå uttalelsen som formannskapet i Bjørnafjorden kommune vedtok i et møte 1. juni 2023; denne uttalen er at «Bjørnafjorden kommune sier nei til Hordfastprosjektet med bru over Bjørnafjorden og ber

om at prosjektet no avsluttast». Hvordan dette vil påvirke—og om det vil påvirke—planleggingen av Hordfast er fortsatt uvisst. For med statlig plan er ikke kommunen planmyndighet, men «høringsinstans på linje med andre høringsinstanser» (Regjeringen 2022b: punkt 1.1.4). Også Statsforvalteren blir ved bruk av statlig plan en høringsinstans, og har ikke innsigelsesrett slik Statsforvalteren har i ordinære reguleringsplaner—altså reguleringsplaner hvor det ikke brukes statlig plan.

Å forstå hvordan bruken av statlig plan former makt forhold, og deltakelse er sentralt både for å forstå planprosessen, men også for å forstå opplevelser av invitert deltakelse. For i statlig plan er det ingen som har klagerett, så det er ikke mulig å påklage beslutninger. I en samtale med Roald Kvamme, som er saksbehandler for tema knyttet til samferdsel hos Norges Miljøvernforbund, stilte han spørsmål ved hva dette betyr for «folks demokratiske rett». Før han fortsatte å fortelle «og hva betyr det for intensjonen i plan og bygningsloven, med at det skal gjennomføres høringer [...] men du kan ikke klage». I tillegg stilte Kvamme spørsmål ved hvem som skal «ivareta innbyggere i kommunen og deres rett til å bli hørt, når kommunen ikke er planansvarlig?». At avstanden til planmyndighet kan påvirke deltakelse ble jeg forklart av flere informanter. For eksempel forklarte en dame meg at flere hun kjenner ikke føler de kan delta gjennom høringsrunder. Hun forklarte at:

De vet ikke hvor de skal snu seg, hva de skal si, de føler at overmakten er for stor. Det var litt som om de hadde gitt opp i utgangspunktet, avstanden er for stor—og de følte at de ikke hadde noe å komme med, eller hvordan de skulle formulere seg. Og det blir jo feil.

I prosjekt med statlig plan har altså staten mye makt. For det er Samferdselsdepartementet som er oppdragsgiver for den statlige etaten Statens vegvesen, som utarbeider planer som blir behandlet og vedtatt av det statlige Kommunal- og distriktsdepartementet. Samtidig blir andre aktørers handlingsrom innskrenket, ved at det ikke er mulig å fremme innsigelse, eller klage, i prosessen med en statlig reguleringsplan. Dermed blir det kanskje ekstra viktig hvordan det tilrettelegges for invitert deltakelse, samt hvordan denne deltakelsen oppleves. Dersom personer opplever at deltakelse har som formål å legitimere planprosessen kan deres tiltro både til planprosessen og til staten svekkes, slik jeg har belyst ovenfor. I tillegg kan en planprosess sin grad av åpenhet og gjennomsiktighet påvirke hvordan personer opplever deltakelse, samt deres tiltro til statsapparatet.

Åpenhet og deltakelse i digitaliserte planprosesser

-Det er en 'Kafka prosess' hele greiene

Dette fortalte Leif meg i en samtale om åpenhet, gjennomsiktighet og deltakelse i Hordfast sin planprosess. Leif er en av mine informanter som har fulgt planprosessen lenge og nøye, i form av å forsøke å skaffe seg innsikt i kunnskapsgrunnlaget til beslutninger. Han forklarte at med «Kafka prosess» uttrykker han at prosessen er ugjennomsiktig, uoversiktlig og uforståelig for deltakeren. Videre uttrykte Leif at denne opplevelsen blant annet henger sammen med at det er vanskelig å få innsikt i beslutningsgrunnlag; fordi «det er ansvarsforskyvning hele tiden; Statens Vegvesen sier de jobber på oppdrag fra departementet, mens Kommunal- og distriktsdepartementet, og Samferdselsdepartementet viser til anbefalinger fra Statens Vegvesen». I tillegg kan opplevelsen av planprosessen som ugjennomsiktig dannes av at materiale fra tidligere i planprosessen er fjernet fra Statens Vegvesen sine nettsider. Leif forklarer at personer dermed må «ha tiltro til kunnskapsgrunnlaget», men at slik tiltro svekkes nettopp fordi materiale ikke er tilgjengelig—og prosessen oppleves som lite åpen og gjennomsiktig.

Kommunal- og distriktsdepartementet (2014: 17) påpeker i sin veileder *Medvirkning i planlegging*, at «åpenhet er i seg selv en forutsetning for at berørte parter skal ha tillit til plansystemet». Veilederen forklarer i tillegg at «Åpenhet i planarbeidet innebærer at alle, enten som direkte berørt eller interessent, skal ha lik tilgang til nødvendig informasjon for å ivareta sine interesser eller komme med sine meninger» (Kommunal- og distriktsdepartementet 2014: 17). Slik åpenhet og deltakelse generelt blir ofte ansett som fremmet og forenklet av digitalisering; for eksempel stadfester KDD i veilederen *Medvirkning i planlegging* at «Digitaliserte deltakelsesmetoder åpner og forenkler muligheten for å påvirke» (2014: 10). Trolig er det vanlig å tenke at digitalisering vil gjøre det enklere for deltakeren å finne informasjon, ved at dette blir lagt ut på relevante nettsider. Dette var det tidligere lagt opp til i Hordfast sin planprosess; i planprogrammet for reguleringsplan står det «Prosjektsida blir nytta til å legge ut dokument, møtereferat, presentasjonar, fagrapporat m.m frå planprosjektet undervegs» (Statens Vegvesen 2022: 81). Digitalisering kan derimot også være utfordrende for åpenhet og deltakelse; informasjon som tidligere var lett tilgjengelig på Staten Vegvesen sine nettsider er fjernet. Slik Leif påpeker ovenfor kan dette få implikasjoner for personer opplevelser av planprosessen og åpenhet i slike prosesser—som igjen kan påvirke deres «tillit til plansystemet» (Kommunal- og distriktsdepartementet 2014: 17).

Åpenhet påvirker ikke bare personers tillit til plansystemet, men også hvilke deltakelsesformer som er mulige. Norges Miljøvernforbund har utarbeidet en rapport om Hordfast, ved å gjennomgå «alt offentlig tilgjengelig materiale fra planleggingen startet i 2010 fram til endelig vedtak av kommunedelplanen i september 2019 og oppdaterte kost.anslag i 2020». Jeg fikk tilsendt denne rapporten tidlig i feltarbeidet, før et møte med Roald Kvamme, som er ansatt som saksbehandler i Norges Miljøvernforbund. Rapporten var veldig velkommen, blant annet fordi jeg tenkte den ville gi meg overblikk over hvilke dokument jeg burde se på, og hvor jeg kunne finne de; ettersom rapporten har flere kildehenvisninger til disse dokumentene på Statens Vegvesen sine nettsider, i form av direkte linker. Derimot fungerte ikke disse linkene. I det påfølgende semi-strukturerte intervjuet med Roald Kvamme, forteller/fortalte han:

Jeg har jo funnet alt dette underveis [i planprosessen], fordi Statens Vegvesen—hvertfall frem til nå—har vært veldig, jeg vil si, transparent og åpne. For du har hatt tilgang til nesten all dokumentasjon, både høringsinnspill og alt, men nå er alt lukket—det skal du merke deg, du finner ingenting av historikken; de sidene som tidligere alt dette lå ute på er nå vekke.

Arbeidet med rapporten ble altså muliggjort av åpenhet i planarbeidet som ga Norges Miljøvernforbund «tilgang til nødvendig informasjon for å ivareta sine interesser eller komme med sine meninger» (Kommunal- og distriktsdepartementet 2014: 17). Derimot har denne åpenheten blitt begrenset av Statens Vegvesen sin flytting eller fjerning av dokument. Dette får konsekvenser for deltakelse; for eksempel er kildene i rapporten til Norges Miljøvernforbund ikke lengre brukbare, som kan ha svekket bruksområdene til denne rapporten. I tillegg er det svært vanskelig for andre i dag å få en liknende oversikt over planprosessen, eller å delta ved å utarbeide egne rapporter. Grad av åpenhet kan dermed påvirke deltakelse og aktørers mulighet for å forstå planprosessen og beslutninger; for det blir vanskeligere å danne seg en forståelse av planprosessen, når det er uoversiktlig hva som inngår i en slik prosess ettersom disse dokumentene ikke er samlet på ett sted og enkelt tilgjengelig. Dette har jeg selv erfart.

Siden jeg møtte Kvamme tidlig i feltarbeidet var det utfordrende å godta hans bemerkning «det skal du merke deg, du finner ingenting av historikken»; for jeg hadde fortsatt en sterk forventning om at norske offentlige prosesser er åpne og gjennomsiktige. Det har vært tungt å få denne forestillingen utfordret igjennom feltarbeidet. Dermed foreslo jeg til Kvamme at

dokument «kanskje finnes på nett et sted, men at man må lete mer enn tidligere». Han svarte «jeg tror ikke du finner de». Han fikk i stor grad rett. Gjennom feltarbeid har jeg brukt mye tid på å lete etter materiale på internett, med varierende hell. Jeg har vært heldig og fått mye materiale fra tidligere i planprosessen av informanter som har skrivet ut disse dokumentene når de var tilgjengelige på Statens Vegvesen sine nettsider. I tillegg har jeg brukt elinnsyn, som er en webportal hvor man kan søke opp dokument og be om innsyn. Å bruke denne platformen er derimot krevende når man er usikker på hva man ser etter—og usikker på hva dokumentene man spør om innsyn i faktisk er. Flere av dokumentene jeg har fått tilsendt viste seg å være noe helt annet enn jeg forventet. Jeg har også etterspurt dokument fra Statens Vegvesen med varierende resultat; mens jeg har fått noen av dokumentene jeg har etterspurt, har jeg også opplevd å ikke få dokument som skal være offentlig tilgjengelige. I stedet har jeg blant annet fått til svar at de ikke har dokumentene, og ikke ser hvorfor det er relevant for min oppgave. Jeg har også opplevd å få andre dokument istedenfor de spesifikke dokumentene jeg har etterspurt.

Det kan dermed være krevende å delta i digitaliserte beslutningsprosesser, ettersom digitaliserte dokument lettere «forsvinner» enn fysiske versjoner. Planprosessen er i tillegg komplisert og kan være vanskelig «for vanlige folk» å få oversikt over, slik jeg har drøftet tidligere. Når dokument ikke er enkelt tilgjengelig kan det dermed være vanskelig for deltakeren å vite hva de ser etter—som igjen gjør det vanskelig å etterspørre spesifikke dokument gjennom elinnsyn eller fra vegvesenet. Trolig vil flere oppleve det som såpass krevende å finne frem til dokument, og å sette seg inn i planprosessen—at de til liten grad gjør dette. Kanskje spesielt i skandinaviske samfunn som er preget av høy tillit til staten (Bendixsen et al. 2018). Trolig vil flere tenke at dokument *er* tilgjengelige på nett, men at man ikke har lett godt nok—slik jeg tenkte i begynnelsen av feltarbeid. At dokument kanskje finnes et sted på nett gjør det dermed vanskelig å konkludere med at offentlige dokument ikke er tilgjengelig; dermed kan man kun konkludere at dokument ikke er *lett* tilgjengelig. At enkelte dokument ikke er lett tilgjengelig bekrefter en ansatt hos Statens Vegvesen i et feltintervju, som også er nevnt ovenfor. Hen forklarer at

Alt som er alt som er arkivverdig etter arkivloven i Norge er jo egentlig tilgjengelig da, men [...] det er jo noe som ligger liksom litt mer gjømt, så du [...] må på en måte kontakte [...] vegvesenet eller en annen offentlig etat og spørre spesifikt etter det—så får du det, viss det er [...] arkivverdig, sant.

Det den ansatte forteller kan illustrere at «offentlig tilgjengelig» ikke nødvendigvis betyr enkelt tilgjengelig, slik jeg selv har erfart. I det strukturerte feltintervjuet med de ansatte i Statens Vegvesen forklarer jeg at personer stiller kritikk til vegvesenet for å ha fjernet materiale fra tidligere i planprosessen fra sine nettsider. Den ene ansatte forklarer at dette henger sammen med at dette materialet har blitt «gammelt», og hen foreslår at det i «arkiv på aviser og sånn, altså der er det veldig mye innlegg som sikkert kan brukes». Den andre ansatte forklarer at dette henger sammen med at materialet er del av en politisk prosess:

I planprosesser, sånn som her da, for E39 Stord-Os, så er det jo sist vedtatte plan som gjelder, altså kommunedelplanen er den gjeldende planen kan du si. Og den beskriver jo historikken, slik at innspillene som er komnt til tidligere planer og til den kommunedelplanen, de er svart ut, også er det gjort et vedtak med [...] kjennskap til de innspillene som har komnt, også er [...] resultatet da, er jo enten at man har tatt hensyn til det innspillet som kom eller at man ikke gjorde det; og viss man ikke gjorde det så er på en måte det innspillet [...] svart ut og ferdig kan du si; så for din del, så er jo det viktigste dokumentet [...] den siste vedtatte planen som er den kommunedelplanen da. For å vite prosessen så kan du se i andre, men sånn innholdsmessig så er det den kommunedelplanen som gjelder.

Som den ansatte forteller er «saken lukket» når det er gjort et politisk vedtak. Videre forteller den ansatte at det er «litt greit å vite»; for selv om det foreligger et politisk vedtak og høringsinnspillet dermed er svart ut, og saken er lukket—så kan de som fremmet innspillet ha en annen oppfatning og fortsette å «snakke om det». Dermed har ulike aktører ulike oppfatninger av når materiale blir «gammelt», og hva det skal være mulig å delta i. Slik uenighet er en sentral årsak til hvorfor planprosessen oppleves som lite åpen og gjennomiktig; for på den ene siden kan det argumenteres, for eksempel av vegvesenet, at planprosessen er en politisk prosess.

Deltakelse er dermed strukturert av hvor i prosessen man befinner seg. Ettersom den politiske prosessen går fremover, blir tidligere materiale urelevant. Å fjerne dette materialet kan være et forsøk på å tydeliggjøre hva man kan delta i, og skape mindre forvirring for personer som forsøker å sette seg inn i en komplisert planprosess. På den andre siden kan andre aktører være uenige med at beslutninger er endelig vedtatt. Dette ser man kanskje tydeligst ved at det fortsatt pågår en kamp for indre trasé; både av privatpersoner, interesse organisasjoner, og av kommunal- og fylkespolitikere. I tillegg kan aktører ha et ønske om «å vite prosessen» og

hvilken kunnskap som ligger til grunn for vedtatte beslutninger. Dette kan oppleves som av særelig betydning ettersom ny kunnskap genereres i løpet av prosessen—som igjen kan skape uenighet om en sak er «lukket» eller ikke. Med utgangspunkt i James C. Scott (1998) kan det argumenteres at Statens vegvesen her «ser som staten», eller bruker et blikk hvor det som er relevant for staten blir i fokus, mens det som nå har blitt irrelevant eller «gammelt» forsvinner i bakgrunnen. Andre aktører kan operere med et annet blikk, formet av andre interesser og målsetninger.

For eksempel argumenterer *Bevar Bårdsundet*—i et høringsinnspill til planprogrammet—at avgjørelsen om å ikke ha senketunnel under Bårdsundet *ble gjort på sviktende grunnlag*, og etter sterkt politisk press fra SVV i 2016» (Statens Vegvesen 2022c: 23). Det forklares at det etter dette vedtaket har blitt gjort flere naturregistreringer, og at naturverdier i området var for dårlig kartlagt før kommunedelplanen ble vedtatt (Statens vegvesen 2022c: 26). Det forklares at «SVV mente den gang at en senketunnel ikke var ‘verdt det’, men det var på sviktende grunnlag», og at «SVV har her muligheten til å innse en feil i saksbehandlingen, og det er ikke bare lov å snu men faktisk en plikt når *nye fakta kommer på bordet* (Statens Vegvesen 2022c: 26). I sitt svar forklarer Statens Vegvesen blant annet «Det er konkludert i kommunedelplanen (KDP) at det ikkje skal jobbast meir med senketunnel» (Statens Vegvesen 2022d: 29). Videre forklares det at mer kunnskap om naturmangfold «er eit resultat av at ein for kvar planfase jobbar med meir nøyaktive data og i dette ligg at ein går ut og registrerer meir. Ved vedtak av kommunedelplanen var det kjent og opplyst at det fans verdifulle naturlokalitetar på Reksteren» (Statens Vegvesen 2022d: 29). Til påstanden om at det foreligger en saksbehandlingsfeil svares det «SVV ser ikkje at dette kan vera ein sakshandsamingsfeil sidan utgreiingane vart gjort som ein del av eit kommunedelplanarbeid etter plan-og bygningslova. KDP vart vedteken og utgreiinga vart dermed også godkjent» (Statens Vegvesen 2022d: 29).

Dette illustrerer ulike opplevelser av når materiale er «gammelt». For Statens vegvesen er vedtaket om ingen senketunnel fattet—i samsvar med lovverket, og daværende kunnskap, og saken er dermed «lukket». Svaret fra vegvesenet tydliggjør at det er naturlig at man får mer kunnskap i løpet av prosessen, men at slik ny kunnskap ikke nødvendigvis får tilbakevirkende kraft. Dette kan stå i sterk kontrast til andre aktørers forventinger; for eksempel forventet *Bevar Bårdsundet* at oppdatert kunnskap skal få innvirkning på beslutninger; dermed er det også sentralt å ha innsyn i prosessen, og hvilke kunnskapsgrunnlag som informerer beslutninger. I tillegg er det her verdt å gjenta at deltakere og tilretteleggere av deltakelse ofte

står i et ujevnt maktforhold til hverandre (Ågotnes et al.2022; Stirling 2008). Det er for eksempel Statens Vegvesen sin oppfatning av at en sak er «lukket» når det er fattet politisk vedtak, som får betydning for hvilke dokument som er lett tilgjengelige. I tillegg har de stor autonomi når det kommer til hvilket materiale som skal tilgjengeliggjøres, hvor lenge det skal være tilgjengelig, og *når* det skal gjøres tilgjengelig. Med andre ord sitter de i stor grad rammene for prosessen, og får slik mye innflytelse over hvordan andre aktører kan delta i denne prosessen (Stirling 2008).

Gjennom dette kapittelet har jeg vist hvordan rammene for invitert deltakelse skaper opplevelser av deltakelse som står i kontrast til personers forventninger til deltakelse i en offentlig beslutningsprosess. Personer forventer å ha påvirkning gjennom sin deltakelse. Derimot opplever mine informanter deltakelse gjennom folkemøter som «et spill for galleriet» og som del av et «skinndemokrati». Deltakelse blir i stor grad opplevd som å ha som formål å legitimere prosessen, og ikke åpne denne prosessen for folkelig involvering. Opplevelsen av at prosessen i liten grad er åpen henger også sammen med at det er vanskelig å finne dokument fra tidligere i planprosessen. Både rammene for deltakelse og for åpenhet i planprosessen settes i stor grad av Statens Vegvesen, som arbeider med Hordfast på oppdrag fra Samferdselsdepartementet. Ettersom prosjektet er en statlig plan er Kommunal- og distriktsdepartementet planmyndighet. Jeg har belyst hvordan dette betyr at staten, som avgrenset til nasjonalt nivå, har mye innflytelse over den statlige planprosessen til Hordfast. I tillegg har jeg belyst hvordan det kan være skadelig for personers tillit til staten når opplevelsen av deltakelse i en statlig planprosess ikke samsvarer med forventningene til slik deltakelse; forventninger som blant annet har blitt formet av statlige representasjoner av deltakelse (Ågotnes et al. 2022). Jeg har i dette kapittelet også fremvist andre former for deltakelse, med utgangspunkt i empiri fra feltarbeidet. Gjennom å belyse to folkemøter, en demonstrasjon og en veikonferanse har jeg utforsket hvordan man kan analysere hvordan personer deltar i «historie fortellingen», slik det ble uttrykt på veikonferansen. Jeg har argumentert at disse hendelsene kan forstås som en sammensatt deltakelses arena, hvor arrangørene også er deltakere. For det var tydelig at de alle—gjennom sin deltakelse—forsøkte å forme narrativ om Hordfast. Trolig henger dette sammen med at fremtiden til infrastrukturprosjektet fortsatt er usikker, og flere personer bruker ventetiden på å forsøke å påvirke utfallet og avgjørelsen om Hordfast.

Kapittel 5: Konklusjon

Gjennom denne oppgaven har jeg vist hvordan vi kan forstå infrastruktur som betydnings- og påvirkningsfullt utover teknisk funksjon. Jeg har også vist hvordan personer forholder seg til- og blir påvirket av infrastrukturprosjektet Hordfast gjennom forestillinger, venting og deltakelse. Samtidig har jeg fremvist noen måter disse tematikkene er sammenflettet.

I kapittel 2 har jeg belyst ulike fremtidsforestillinger knyttet til infrastrukturprosjektet Hordfast, og hvordan disse blant annet blir påvirket av personers ståsted og prioriteringer— samt av opplevelsen at fremtiden er usikker. Blant annet har jeg vist hvordan fremtidsforestillinger knyttet til Hordfast er informert av både infrastrukturprosjektet sin tekniske funksjon og poetiske aspekt (Larkin 2013). Ved å belyse hvordan aktører presenterer materialiteten til Hordfast gjennom illustrasjoner har jeg vist at det poetiske aspektet til infrastruktur ikke utelukkende er noe infrastruktur innehar, men også noe aktører former utfra sine ståsted og ansvarsoppgaver. Kanskje er det mulig for meg å fokusere på hvordan personer representerer materialiteten til infrastrukturprosjekt fordi jeg i min oppgave har studert et planlagt infrastrukturprosjekt. Dette skiller seg fra annen antropologisk litteratur om infrastruktur som jeg har lest, som fokuserer på bygget infrastruktur. I kapittel 2 har jeg også belyst hvordan infrastruktur er fremtidsrettede prosjekt (Gupta 2018). For Hordfast planlegges utfra en veistandard det i dag ikke er grunnlag for, og det kan argumenteres at man planlegger som om fremtiden allerede har blitt realisert. Dette kan vise hvordan fremtiden blir konstituerende for nåtiden, istedenfor omvendt (Austdal & Helgesen 2015; Gupta 2018). Denne tematikken har jeg også belyst ved å vise hvordan man på Tysnes lenge har ventet på fremtiden, og hvordan Hordfast har påvirket kommunale planer og handlinger. Dette kan vise hvordan fremtiden og fremtidsforestillinger blir påvirket av den lange ventetiden knyttet til infrastrukturprosjektet.

I kapittel 3 har jeg blant annet belyst den politiske- og poetiske dimensjonen av venting knyttet for infrastrukturprosjektet Hordfast (Bandak & Janeja 2018). Jeg har vist hvordan denne ventetiden kan forme personers opplevelser av fremtiden, og deres venting. For det første har jeg belyst den kollektive og passive ventingen til dem som har vokst opp med å høre om prosjektet og i dag sier «jeg er død før den veien kommer» eller «veien kommer når den kommer». Slike utsagn kan vise at man ikke anser det som relevant å delta i planprosessen, eller at man ikke er klar over at planarbeidet snart er avsluttet. Slik jeg har vist er dette relativt vanlig; Sverre Ottosen fra Statens vegvesen fortalte på folkemøtet *Hordfast*—

ei ny tid for Tysnes at han ofte har opplevd at personer vil gi innspill når «gravemaskinen står der». Dette kan igjen vise hvordan venting, fremtidsforestillinger og deltakelse er sammenflettet; infrastrukturprosjekt er knyttet til en omfattende planprosess som både er krevende å delta i for «vanlige folk», og som kan fremtvinge en lang ventetid—som gjør at fremtiden med Hordfast oppleves som urealistisk og det blir lite relevant å delta i prosjektet. Mens flere og kanskje spesielt yngre velger å vente passivt og kollektivt, må andre utføre en form for venting som både kan anses som situasjonell og eksistensiell (Dwyer 2009).

De venter uten å vite hva som vil skje med «hus og hjem», og uten å vite når denne usikre ventingen vil ta slutt. En opplevelse av å leve i limbo ble nevnt av alle disse informantene. De forklarer at det er umulig å planlegge for fremtiden, og at de ikke har alternativ til situasjonen. Flere opplever at tiden blir uproduktiv; planer og aktiviteter for eiendommen settes gjerne på en langvarig og kanskje permanent pause. Når jeg snakket med grunneiere innenfor planområdet slo det meg ofte hvor store likheter det er i deres venting, selv om de venter som individuelle husstander. For alle nevnte opplevelsene jeg har beskrevet ovenfor. Samtidig er det også blant disse informantene forskjell i hvordan de venter. Slik jeg har vist velger noen å holde seg oppdatert på planprosessen, mens andre forsøker å ignorere disse omstendighetene eller legge det i en «lukket skuff i bakhodet»; andre igjen velger å «leve som normalt». Dette viser for det første hvordan venting både er påvirket av ytre omstendigheter som fremtvinger venting, og av personers opplevelse av å være plassert i slike situasjoner (Bandak & Janeja 2018). For det andre blir det tydelig at venting er et fenomen med store individuelle forskjeller. I tillegg blir det synlig at man må operere med en sammensatt forståelse av agens i slike situasjoner; for mens mine informanter ikke har alternativ til ventingen velger de hvordan de venter, og de kan anses som å finne måter å utholde ventingen og deres tap av mer tradisjonelt avgrenset agens (Hage 2009).

I kapittel 3 har jeg også vist hvordan den politiske dimensjonen av venting for Hordfast er sammensatt (Bandak & Janeja 2018). For temporaliteten til infrastrukturprosjektet Hordfast blir påvirket av en rekke ytre strukturelle og institusjonelle omstendigheter som fremtvinger venting. For eksempel arbeider regjeringen nå med ny Nasjonal transportplan, som følge av en endret verdensøkonomi. Den lange ventetiden og den usikre fremtiden kan gjøre at det oppleves som viktig å mobilisere for den fremtiden man ønsker skal realiseres. Dette har jeg drøftet i kapittel 4 med utgangspunkt i etnografi om folkemøter, demonstrasjon og veikonferanse. I det kapitlet har jeg blant annet utforsket hvordan personer gjennom å skape slike deltakelses arenaer blir både arrangører og deltakere. For eksempel har jeg vist hvordan

deltakelse på folkemøter, som ble arrangert av andre enn Statens vegvesen, kan anses som å dreie rundt fremlegging av narrativ. Publikum som vanligvis konseptualiseres som deltakere på slike møter, hadde en mindre deltakende rolle i utformingen av slike narrativ. Dette ble blant annet tydelig ved at spørsmål om «medaljens bakside» ikke ble besvart. Dette kan også vise hvordan deltakelse i slike forsamlinger skjer innenfor rammer satt av arrangøren, og hvordan det dermed er arrangørene som bestemmer hva som er i fokus (Striling 2008).

Et slikt fokus på rammer for deltakelse er også sentralt for å forstå invitert deltakelse. I kapittel 4 har jeg vist hvordan Statens vegvesen tilrettelegger for invitert deltakelse. I tillegg har jeg vist hvordan personer har forventninger til slik deltakelse i offentlige prosesser. Disse forventningene er blant annet informert av statlige representasjoner av deltakelse (Ågotnes et al. 2022). I tillegg må de forstås utfra en historisk kontekst (se Vike 2018; Barnes 1954). Personers forventninger til invitert deltakelse kontrasterte derimot med deres opplevelse av slik deltakelse. Mine informanter hadde forventet å ha påvirkningskraft, men opplevde at dette ikke var tilfelle; blant annet fordi det åpnes for deltakelse gjennom høringsinnspill på et tidspunkt når de sentrale premissene for planene allerede er fastsatt. I tillegg opplevde de at folkemøter «er et spill for galleriet».

Flere forklarte at folkemøter kun er for å legge frem informasjon, og ikke holdes for å skape folkelig involvering i form av påvirkning. De opplever at deltakelse i Hordfast sin planprosess har som formål å legitimere offentlige planprosesser ved å fremstille disse som demokratisk. Det kan kanskje sies at slik deltakelse først og fremst blir opplevd som å bidra til et offentlig diskursivt fokus på demokratisk deltakelse. Slik Ågotnes et al. (2022) påpeker får deltakelse mye fokus i offentlig diskurs, blant annet i stortingsmeldinger. Derimot tydliggjøres det ikke i stortingsmeldingene hvordan deltakelse skal tilrettelegges, foregå, eller hvilke resultater det skal medbringe; deltakelsesprosesser kan dermed fremstilles «som mer demokratiske og demokratiserende enn hva de faktisk er, eller hvordan de oppleves» (Ågotnes et al. 2022: 134). Jeg håper å ha fremvist hvordan statlige modeller for deltakelse oppleves som kontrasterende til statlig praksis for deltakelse. I tillegg håper jeg å ha fremvist hvordan dette kan være skadelig for tilliten til staten. Slik tillit kan også bli svekket når prosesser ikke oppleves som åpne og gjennomsiktige, slik jeg har belyst i kapittel 4. Dette gjelder kanskje spesielt i tilfeller hvor det brukes statlig plan, slik som for Hordfast, for i disse tilfellene er det staten som i stor grad har innflytelse over prosessen; mens andre aktørers autonomi innskrenkes. For eksempel ble jeg ofte fortalt av frustrerte informanter at det er ingen som har innsigelsesrett eller klagerett i statlig plan. I tillegg har kommunestyret i

Bjørnafjorden kommune nylig vedtatt en uttalelse om at de ikke ønsker prosjektet, men hvilken påvirkningskraft dette vil ha ettersom kommunene er usikkert—for ved bruk av statlig plan er kommuner høringsinstanser.

I tillegg til at oppgaven min kan bidra til å påpeke forhold som bør tas i betrakning for gjennomføring av offentlige deltakelsesprosesser, håper jeg med denne oppgaven å bidra til antropologisk litteratur om infrastruktur og venting. Dette tror jeg at jeg har gjort blant annet ved å studere et planlagt infrastrukturprosjekt, og ved at min etnografi er fra Norge. I tillegg har jeg belyst hvordan studier av infrastruktur kan tilnærme seg til venting ikke kun som en effekt av infrastruktur sin temporalitet, men som en egen analytisk kategori. Slik håper jeg å ha bidratt til antropologisk litteratur om venting—for slik litteratur har i svært liten grad fokusert på infrastruktur. Mest av alt håper jeg at jeg har lyktes i å fremvise ulike ståsteder, synspunkt, opplevelser, erfaringer og hendelser—og slik vise hvordan infrastruktur må forstås som betydnings- og påvirkningsfulle utover teknisk funksjon. Dette har jeg blant annet gjort ved å vise hvordan personer både forholder seg til- og blir påvirket av infrastruktur på sammensatte måter; slik som gjennom forestillinger, venting og deltakelse. Ved å gjøre dette gjennom bruk av antropologisk metode vil jeg påstå at jeg har løftet frem en del stemmer, perspektiv og opplevelser som sjeldent blir løftet frem i debatten om Hordfast, eller i andre studier av infrastrukturprosjektet. Jeg håper denne oppgaven kan bidra til et sammensatt kunnskapsgrunnlag om Hordfast—som er et prosjekt som potensielt kan føre til store endringer i samfunnet.

Referanseliste

Anand, Nikhil 2011 Pressure: The PoliTechnics of Water Supply in Mumbai. *Cultural Anthropology*, 26(4): 542–564. <http://www.jstor.org/stable/41336300>

Appel, Hannah 2012 Walls and white elephants: Oil extraction, responsibility, and infrastructural violence in Equatorial Guinea. *Ethnography*, 13(4): 439-465. <https://www.jstor.org/stable/43497508>

Appel, Hannah, Nikhil Anand & Akhil Gupta 2018 Introduction: Temporality, Politics, and the Promise of Infrastructure, i *The Promise of Infrastructure*, Nikhil Anand, Akhil Gupta & Hannah Appel (red.), 1-38. Duke University Press. <https://www.jstor.org/stable/j.ctv12101q3.4>

Appel, Hannah 2018 Infrastructural Time, i *The Promise of Infrastructure*, Nikhil Anand, Akhil Gupta & Hannah Appel (red.), 41-61. Duke University Press. <https://www.jstor.org/stable/j.ctv12101q3.5>

Austdal, Tord & Espen Helgesen 2015 Introduksjon: Fremtidsforestillinger. *Norsk Antropologisk Tidsskrift*, 26(3-4): 208-220. <https://doi.org/10.18261/ISSN1504-2898-2015-03-04-02>

Bandak Andrea og Manpreet K. Janeja 2018 Introduction: Worth the wait, i *Ethnographies of Waiting: Doubt, Hope and Uncertainty*, Manpreet Janeja & Andreas Bandak (red.), 1-39. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781003085317>

Barnes, John A. 1954 Class and Committees in a Norwegian Island Parish. *Human Relations*, 7(1): 39-58. <https://doi.org/10.1177/001872675400700102>

Bendixsen, Synnøve, Mary Bente Bringslid & Halvard Vike 2018 Introduction: Egalitarianism in a Scandinavian Context, i *Egalitarianism in a Scandinavian Context: historical and contemporary perspectives*, Synnøve Bendixsen, Mary Bente Bringslid & Halvard Vike (red.), 1-44. Palgrave Macmillan. https://doi.org/10.1007/978-3-319-59791-1_1

Bernard, Russell H. 2017 Interviewing 1: unstructured and semistructured, i *Research methods in anthropology: quantitative and qualitative approaches*, 163-194. Rowman & Littlefield Publishers. <https://ebookcentral.proquest.com/lib/bergen-ebooks/detail.action?docID=5113478>.

Bringslid, Mary Bente 2008 Vestnorsk vegsak på vrangen - bygda som sosialt rom. *Norsk Antropologisk Tidsskrift*, 19(2-3): 108-121. <https://doi.org/10.18261/ISSN1504-2898-2008-02-03-04>

Buier, Natalia 2023 The anthropology of infrastructure. *Focaal*, 2023(95): 46-60. <https://doi.org/10.3167/fcl.2022.012401>

Dalakoglou, Dimitris 2010 The Road: An Ethnography of the Albanian-Greek Cross-Border Motorway. *American Ethnologist*, 37(1): 132-149. <https://www.jstor.org/stable/40389883>

Dalakoglou, Dimitris 2017 Toward an Anthropology of the Road. *Mobility in History*, 8(1): 21-27.

<https://doi.org/10.3167/mih.2017.080103>

Dalakoglou, Dimitris & Penny Harvey 2012 Roads and Anthropology: Ethnographic Perspectives on Space, Time and (Im)Mobility. *Mobilities*, 7(4), 459-465. <https://doi.org/10.1080/17450101.2012.718426>

Dwyer, Peter D. 2009 Worlds of Waiting, i *Waiting*, Ghassan Hage (red.), 15-26. Melbourne University Press.

Fjellanger, Runa, Andreas Nielsen, Martha C.S Holmes & Harald Henden 2022, 18. august Jonas Gahr Støre: - Oljepengebruken skal ned. *E24*. <https://e24.no/norsk-oekonomi/i/OrLlq1/jonas-gahr-stoere-oljepengebruken-skal-ned>

Gupta, Akhil 2018 The Future in Ruins: Thoughts on the Temporality of Infrastructure, i *The Promise of Infrastructure*, Nikhil Anand, Akhil Gupta & Hannah Appel (red.), 1-38. Duke University Press. <https://www.jstor.org/stable/j.ctv12101q3.6>

Hage, 2009 Waiting Out the Crisis: On Stuckedness and Governmentality, i *Waiting*, Ghassan Hage (red.), 97-106. Melbourne University Press.

Harms, Erik 2013 Eviction Time in the New Saigon: Temporalities of Displacement in the Rubble of Development. *Cultural Anthropology* 28(2)

Harvey, Penny & Hannah Knox 2015 *Roads: An Anthropology of Infrastructure and Expertise*. Cornell University Press.

Harvey, Penny 2018 Infrastructures in and out of Time: The Promise of Roads in Contemporary Peru, i *The Promise of Infrastructure*, Nikhil Anand, Akhil Gupta & Hannah Appel (red.), 80-101. Duke University Press. <https://www.jstor.org/stable/j.ctv12101q3.7>

IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) 2022 *Climate Change 2022: Mitigation of Climate Change*
https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg3/downloads/report/IPCC_AR6_WGIII_FullReport.pdf

Knox, Hannah & Evelina Gambino 2023 Infrastructure, i *The Open Encyclopedia of Anthropology*, Felix Stein (red.) Online:
<https://www.anthroencyclopedia.com/entry/infrastructure>

Kommunal- og distriktsdepartementet 2014 *Medvirkning i planlegging: Hvordan legge til rette for økt deltakelse og innflytelse i kommunal og regional planlegging etter plan- og bygningsloven*. Tilgjengelig fra:
https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/kmd/plan/medvirkningsveileder/h2302b_veileder_medvirkning.pdf

Larkin, Brian 2013 The politics and poetics of infrastructure. *The annual review of anthropology*, 42: 327-343. <https://doi.org/10.1146/annurev-anthro-092412-155522>

Löfgren, Orvar 2004 Concrete transnationalism? Bridge building in the new economy. *Focaal* 2004(43): 57-76. <https://doi.org/10.3167/092012904782311489>

Løland, Leif Rune 2016, 7.desember -Vegvesenet feilvurderer nytten av vegprosjekt. NRK. https://www.nrk.no/vestland/_-vegvesenet-feilvurderer-nyttent-av-vegprosjekt-1.13262879

Løland, Leif Rune 2017, 24.januar -Ferjefri kyststamveg trugar internasjonalt verdifull regnskog. NRK. <https://www.nrk.no/vestland/fylkesmannen-slaktar-hordfast-plan-1.13339064>

Magnus, Anders, Christian Ziegler Remme, Ingeborg Sivertstøl, Tonje Holtan & Ola Hana 2022, 10.april Hva skal vi spise hvis grensene stenges?. NRK. https://www.nrk.no/norge/xl/hva-skal-vi-spise-hvis-grensene-stenges_-1.15914672#intro-authors--expand

Norges Naturvernforbund 2022 *Statens vegvesen sin rapport om klimagassutslipp fra Hordfast har feil forutsetninger og dermed feil konklusjon*.
<https://naturvernforbundet.no/content/uploads/sites/13/2022/11/Naturvernforbundets-motrappport-mot-SVV-som-mener-Hordfast-er-et-klimatiltak-300922.pdf>

NTB 2022, 28. mars Støre varsler mulige kutt i samferdels- og byggeprosjekter. *Veier24.no*.
<https://www.veier24.no/artikler/store-varsler-mulige-kutt-i-samferdsels-og-byggeprosjekter/518401>

Regjeringen 2022a *Ny Nasjonal transportplan kommer ett år tidligere*.
<https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/ny-nasjonal-transportplan-kommer-ett-ar-tidligere/id2920588/>

Regjeringen 2022b *Reguleringsplanveileder*.
<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/reguleringsplanveileder/id2609532/?ch=3>

Roe, Emery M. 1991 Development Narratives, Or making the Best of Blueprint Development. *World Development* 19(4): 287-300

Scott, James C. (1998). *Seeing like a state : how certain schemes to improve the human condition have failed*. Yale University Press.

Skjetne, Oda Leraan 2022, 14.mai Går mot veikutt i 2023: -Vil mest sannsynlig utsette noen prosjekter. *VG*. <https://www.vg.no/nyheter/innenriks/i/dnW5RA/gaar-mot-veikutt-i-2023-vil-mest-sannsynlig-utsette-noen-prosjekter?fbclid=IwAR330AGdBAaV8yFST18nek236NCwt8AbokZW0kPPFwl6X0ErNITkP-c4M00>

Solvoll, Gisle 2021 31.desember Nasjonal transportplan, i *Store norske leksikon*.
https://snl.no/Nasjonal_transportplan

Statens vegvesen 2019a *E39 Stord-Os Planomtale Alternativ F, KDP m/KU*. Hentet 21.mars 2022 fra:
<https://www.vegvesen.no/globalassets/vegprosjekter/utbygging/e39stordos/vedlegg/kommunedelplan-med-ku/e39-stord-os-planomtale-alternativ-f.pdf>

Statens vegvesen 2019b, 7 oktober *Statens vegvesen – krysning av Bjørnafjorden* [video] YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=KHeroEOousQ&t=161s>

Statens Vegvesen 2022a *Planprogram etter høring: E39 Stord-Os Reguleringsplan med Konsekvensutgreiing*. Hentet 2. februar 2022 fra:
https://www.vegvesen.no/globalassets/vegprosjekter/utbygging/e39stordos/vedlegg/e39-stord-os-reguleringsplan_planprogram_etter-hoyring.pdf

Statens vegvesen 2022b *Studie: Beregning av klimagassutslipp for fast samband kontra ferjedrift*. Hentet 15.mars 2022 fra: <https://vegvesen.brage.unit.no/vegvesen-xmlui/handle/11250/2981972>

Statens vegvesen 2022c *Høyringsinnspel til Planprogram: E39 Stord-Os (Ådland-Svegatjørn), Reguleringsplan med konsekvensutgreiing, Statleg reguleringsplan*. Motatt via epost.

Statens vegvesen 2022d *Oppsummering av innspel til planprogram etter høyring: E39 Stord-Os (Ådland-Svegatjørn), Reguleringsplan med konsekvensutgreiing, Statleg reguleringsplan*. Hentet 12. april 2022 fra: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e39stordos/reguleringsplan/>

Statens vegvesen u.å a *Ofte stilte spørsmål*
<https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e39stordos/ofte-stilte-sporsmal/>

Statens vegvesen u.å b *Planleggingsprosessen*
<https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/planprosess/>

Stirling, Andy 2008 "Opening up" and "Closing down": Power, Participation, and Pluralism in the Social Appraisal of Technology. *Science, Technology, & Human Values* 33(2): 262-294.
<https://www.jstor.org/stable/29734034>

Strang, Veronica 2010 Mapping histories: Cultural landscapes and walkabout methods, i *Environmental Social Sciences: Methods and Research Design*, Ismael Vaccaro, Eric Alden Smith, Shankar Aswani (red.), 132-156. Cambridge University Press.

Trouillot, Michel-Rolph 2001 The Anthropology of the State in the Age of Globalization: Close Encounters of the Deceptive Kind. *Current Anthropology* 42(1): 125-138.
<https://doi.org/10.1086/318437>

Tysnesfest 2022, 10. mars *Hordfast – ei ny tid for Tysnes (Folkemøte arrangert av Tysnes Kraftlag)* [Video]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=N1XW4pN-KqQ&t=6140s>

Vike, Halvard 2012 Varianter av vest-europeiske statsformasjoner-Utkast til en historisk antropologi. *Norsk antropologisk tidsskrift* 23(2): 126-142.
<https://doi.org/10.18261/ISSN1504-2898-2012-02-02>

Vike, Halvard 2018 *Politics and Bureaucracy in the Norwegian Welfare State: An Anthropological Approach*. Palgrave Macmillian. <https://doi.org/10.1007/978-3-319-64137-9>

Wiederhold, Anna 2015 Conducting fieldwork at and away from home: shifting researcher positionality with mobile interviewing methods. *Qualitative Research*, 15(5): 600–615. <https://doi.org/10.1177/1468794114550440>

Ågotnes, Gudmund, Kristina Bakke Åkerblom, Inger Helen Midtgård, Marit Burkeland-Lie & Therese Bruland 2022 Deltakelse og medvirkning i norske offentlige diskurser. Mot et deltakelsestyranni?, i *Kollektiv mobilisering: Samfunnsarbeid i teori og praksis*, Gudmund Ågotnes & Anne Karin Larsen (red.), 113-140. Cappelen Damm Akademisk. <https://doi.org/10.23865/noasp.168.ch5>

Åsnes, Aleksander, Maria D. Sandvik & Bjørn S. Kristiansen 2022, 10.mai Planlegg mindre vegar. *Klassekampen*. <https://klassekampen.no/utgave/2022-05-10/planlegg-mindre-vegar>