

# Nasjonale Turistveger si reiselivssatsing på Valdresflye med ikonpunkt Gjende

– ei gavepakke eller statleg overstyring av  
lokalsamfunnet?

Kari M. Sveen



Masteroppgåve i samfunnsplanlegging og kulturforståing  
SPL-6900 Erfaringsbasert masterstudium i stedsutvikling

**UiT** / NORGES ARKTISKE  
UNIVERSITET

Institutt for sosiologi, statsvitenskap og samfunnsplanlegging

Mai 2016



# Nasjonale Turistveger si reiselivssatsing på Valdresflye med ikonpunkt Gjende

– ei gavepakke eller statleg overstyring av  
lokalsamfunnet?

Kari M. Sveen

Masteroppgåve i samfunnsplanlegging og kulturforståing  
SPL-6900 Erfaringsbasert masterstudium i stedsutvikling

**UiT** / NORGES ARKTISKE  
UNIVERSITET

Fakultet for humaniora, samfunnsvitenskap og lærerutdanning

Institutt for sosiologi, statsvitenskap og samfunnsplanlegging

Mai 2016



© Forfatter Kari M. Sveen

År 2016

Tittel Nasjonale Turistveger si reiselivssatsing på Valdresflye med ikonpunkt Gjende  
– ei gåvepakke eller statleg overstyring av lokalsamfunnet?

Veileder Anniken Førde

# Samandrag

Denne oppgåva tek utgangspunkt i Statens Vegvesen si satsing Nasjonale Turistveger, og set fokus på korleis denne statlege tilrettelegginga i distrikta har blitt forankra og motteke i lokalsamfunnet. Som eksempel har eg vald eitt av dei tre ikonpunkta innan satsinga – ikonpunkt Gjende ved Gjendeosen i Vågå kommune, på turistvegstrekinga Valdresflye.

I tillegg til dokumentstudiar er tolv personar med ulik tilknytning til området intervjuar om korleis han eller ho har opplevd prosessen, og korleis dei ser på den aktuelle tilrettelegginga. Prosessen blir sett frå ståstadene til tiltakshavar, til kommunen ved administrasjonen og lokalpolitikarar, til næringsdrivande og til andre brukarar av området. Intervjua viser at aktørane har svært ulik stadoppfatning, og denne avstanden skaper konflikthar når ei stor statleg satsing kjem på eit lite område som er prega av høg aktivitet i sommarsesongen og med mange ulike brukargrupper etablert med sine behov og spesielle kjensler for staden.

I utgangspunktet ønskjer dei fleste ei satsing på Gjende velkomen, men dei fleste lokale har opplevd prosessen som lite involverande. For mange får «gåvepakka» ein bismak når eit nytt element brått blir lansert i løpet av prosessen. Ei gangbru som ikkje var med i planane frå starten av, blir etter kvart sjølv føresetnaden for fortsatt satsing frå Nasjonale Turistveger. Brua blir plassert ved ei særleg god fiskestreking, i staden for der dei lokale interessene ønskjer å ha brua. På dette punktet opplever fleire av dei lokale aktørane det som ei overstyring av lokaldemokratiet, når ein sterk aktør utanfrå brukar makta si for å få brua der arkitektane synest det er best, og ikkje der kommunen ønskte i utgangspunktet.

Prosesen frå ide til godkjent reguleringsplan har teke lang tid, og det vil enno ta nokre år før ikonpunkt Gjende blir realisert. Dette gjer at dei næringsdrivande har måtta setja sine tiltak på vent, fordi det heile tida vart skapt forventningar om at ting vil skje i løpet av eit år eller to.

Nasjonale Turistveger sitt opplegg med å gå sterkt inn og skape ein ny attraksjon som ledd i målet om å betre opplevingane og bidra til verdiskaping har møtt ekstra utfordringar ved Gjende. Dette kan kanskje skuldast at prosjektet her etablerte satsinga på ein plass med mange eksisterande interesser, utan å ta innover seg at dette ville krevje ein breiare og meir deltakande prosess enn på ein lokalitet langs vegen med få eller ingen andre brukarinteresser.



# Forord

For ei godt vaksen kvinne var det både utfordrande og spanande å gå inn i rolla som student i 2010, men godt tilrettelagde fagsamlingar saman med trivelege folk frå heile landet gjorde den første bolken med fagdelen nokså overkommeleg, sjølv om ein var i full jobb attåt.

Etter mange år i ulike jobbar innan offentleg forvaltning og planlegging kjende eg ofte behov for avveksling og fagleg påfyll. Inspirasjonen til å starte det erfaringsbaserte masterstudiet i stedsutvikling kom gjennom ei utlysning av studiestipend i Oppland fylkeskommune, og eg vil rette ein stor takk til fylkeskommunen for tips om studiet og økonomisk støtte! Vidare vil eg takke arbeidsgjevarane mine under den første bolken, Vågå og Lom kommunar, som var velviljuge med permisjonar for å kunne følgje studiesamlingane i Tromsø!

Etter å ha fullført eksamen i grunnleggjande faga i studiet kom den store jobben med oppgåveskriving, og her ramla eg etter kvart litt ut. Med to jobbskifte – først frå Vågå til Lom, og deretter over til nasjonalparkforvaltning i Jotunheimen, vart det litt andre fokus enn studiar nokre periodar. Men eg kom i gang att i 2013 med intervju og ein start på skrivejobben. Men det året oppstod enkelte utfordringar på heimebane som gjorde at skrivinga vart lagt på is. Men heile tida etter det låg det og gnog litt at eg ikkje hadde fullført.

Da min gode rettleiar Anniken Førde inviterer meg til oppfriskingssamling saman med nye studentar våren 2015, fekk eg inspirasjon til ny innsats. Det var rett nok litt tungt å koma i gang att, og eg har mange å takke for at oppgåva langt om lenge ser ut til å vera ein realitet. Først og fremst takk til Anniken som fekk meg på banen att, og som har gjeve gode innspel og kommentarar undervegs!

Deretter går det ein stor takk til familien, som har heia på meg og gjeve meg rom i kvardagen til å drive med mitt! Mange rundt har nok lurt litt på kva eg skulle med eit slik studium, sidan eg til og med har slutta som planleggjar og begynt med det eg eigentleg er utdanna til, naturforvaltning. Men dette studiet innan samfunnsfag og møta med folk på samlingane i Tromsø har vore utruleg gjevande for meg – både fagleg og menneskeleg.

Til slutt:

- Takk til Tone for husrom og triveleg samvær ved dei fleste samlingane!
- Takk til Ingunn i Vågå kommune for tilrettelegging av bakgrunnsinformasjon!
- Takk til alle dykk som stilte til intervju og brukte av tida si til å dele erfaringane sine!





# Innhald

1. Innleiing .....	1
2. Tema/kontekst .....	4
3. Teoretiske perspektiv .....	11
3.1 Stadperspektivet.....	11
3.2 Kva for ein stad er Gjendeosen?.....	12
3.3 Planlegging, forankring og deltaking .....	14
4. Problemstilling .....	17
5. Forskingsdesign, metode .....	20
5.1 Tekstanalysar .....	20
5.2 Intervju.....	21
5.3 Gjennomføring.....	21
5.4 Forsking på eigen kultur .....	23
6. Historikk/bakgrunn og planstatus.....	26
6.1 Bruken av området.....	26
6.2 Nasjonale Turistveger – kva er det? .....	30
6.3 Planstatus .....	31
6.4 Planprosess og ny reguleringsplan for Gjendeosen-Reinsvangen.....	36
7. Analyse/Diskusjon .....	41
8. Avslutning .....	62
Litteraturliste .....	67
Vedlegg .....	71



# 1. Innleiing

Reiselivsprosjektet Nasjonale Turistveger (NT) har sett moderne norsk arkitektur på kartet, og har hausta stor merksemd både nasjonalt og internasjonalt. Ambisjonane i prosjektet er høge:

«Attraksjonen Nasjonale turistvegar med tre nasjonale ikonpunkt og åtte andre særskilte attraksjonar skal vera eit fundament for næringsutvikling nasjonalt, regionalt og lokalt. Den samla utfordringa er å tilby eit totalt reiselivsprodukt der rundreiseturisten i tillegg til turistvegattraksjonen får service, andre opplevingar og aktivitetstilbod med spennande innhald og høg kvalitet» (Berre og Lysholm, 2010).

Mitt første møte med Nasjonale Turistveger var på arbeidsplassen min i Lom kommune midt på 1990-talet, da Sognefjellsvegen mellom Lom og Luster vart vald som ei av tre pilotstrekningar for å prøve ut korleis ein kunne betre opplevinga for dei reisande på utvalde turistvegstrekningar. Tilrettelegginga skapte stort engasjement, både positivt og negativt lada. M.a. ein stor steinskulptur midt oppe på høgfjellet skapte bølger i lokalsamfunnet – kanskje ikkje så mykje på grunn av korleis den såg ut, men mest fordi den vart opplevd som eit kostbart og unyttig element. Til overmål var det ein framand bergart; «Kvifor i all verda skulle ein frakte ein diger larvikitt oppå fjellet – der det var meir enn nok lokal gråstein frå før?» var eit spørsmål mange stilte seg. Men skulpturen på rasteplassen på høgfjellet mellom Aust- og Vestlandet fekk god mottaking blant dei vegfarande, der det nok er tusenvis som har vorte fotograferte i larvikittramma mot Smørstabbtindane – og dei kritiske røystene frå lokalsamfunnet stilna.



Fig. 1 Steinskulptur på Nasjonal Turistveg Sognefjellet – storslått natur i ny ramme

Så var det kanskje berre motstand mot det ukjente – før ein fann skikkeleg ut kva det var, og før dei vegfarande tok skulpturen i bruk som eit sjølvsgat fotopunkt og attraksjon på turen?

Dei lokale aktørane verka til å vera noko overrumpla da fyrste turistvegstrekinga over Sognefjellet vart etablert og tilrettelagt med installasjonar med nyskapande arkitektoniske uttrykk. Den gongen vart det reist spørsmål som:

- Har vi bruk for kunstinstallasjonar langs ein veg som har slike vakre naturomgjevnader?
- Kven var det som fann på og avgjorde kva som skulle byggast?
- Og korleis i all verda kunne Statens Vegvesen finansiere kostbare installasjonar når det ikkje syntes vera pengar til nødvendig vegvedlikehald og trafikksikringstiltak?

Sognefjellet var blant dei tre første strekningane som prøvde ut konseptet på slutten av 1990-talet, og det er naturleg at spørsmåla var mange i starten – sidan dette var ei nokså utradisjonell satsing frå Statens Vegvesen, som elles vart opplevd som ein noko traust aktør.

Nasjonale Turistveger er etter dette utvida til i alt 18 strekningar, og prosjektet har eigen post i statsbudsjettet. Valdresflya kom med i utvidinga som skjedde i 2004, og på denne strekinga vart det i tillegg peika ut eitt av tre utvalde *ikonpunkt* der turistvegprosjektet ville setja inn særleg mykje ressursar. Gjende, ved innfallsporten til Jotunheimen nasjonalpark, skulle saman med Vøringsfossen og Trollstigen bli særprega attraksjonar med særleg høg kvalitet.

Også her vekte dei planlagde byggverka diskusjon i lokalsamfunna, og eg vart etter kvart oppteken av den hissige diskusjonen som gjekk i heimbygda mi, Vågå, når det gjaldt ikonpunkt Gjende. Her skulle sår i landskapet reparerast, og Staten ville reise eit praktbygg ved den smaragdgrøne vakre høgfjellsinnsjøen og med dette skape ein unik innfallsport med utgangspunkt frå den nasjonale Turistvegen Valdresflye og inn mot Jotunheimen nasjonalpark!

Men det vekte ikkje nettopp jubel blant folk i Vågåbygda – og eg stilte meg nokre spørsmål:

- Kvifor blir ikkje folk begeistra når Statens vegvesen vil investere så mykje nettopp her?
- Veit ikkje bygdefolket sitt eige beste, eller kva er det eigentleg med denne utaknemlege lokalbefolkninga som berre vil behalde alle parkeringsplassane og som tilsynelatande gjev blaffen i korleis det ser ut ved innfallsporten til nasjonalparken? (- slik dei vart framstilt i enkelte omtalar)

Eg vil i denne oppgåva derfor undersøke kva som kunne vera årsaka til at også mange i Vågå reagerte delvis negativt på at Staten v/ Nasjonale Turistveger kom inn med ei stor distriktssatsing til ein verdi av fleire titals millionar, og med eit klart uttrykt mål om å bidra til lokal næringsutvikling gjennom å skape attraksjonar og leggje betre til rette for reisande.

Satsinga ved Gjende skjer på eit område som samstundes er arena for næringsverksemd innan reiseliv og landbruk og for lokale fritidsaktivitetar. Eg har sett fokus på lokal identitet og stadoppfatning, og har prøvd å kartleggje kva forankring prosjektet fekk i lokalsamfunnet.

Det har vore ein svært lang prosess frå ideen vart lansert og fram til byggeplanane vart vedtekne i ein formell reguleringsplanprosess. I tillegg til å spørja om stadbruk og tilknytning til Gjende, har eg også stilt spørsmål om kva medverknad partane opplevde at dei hadde i planprosessane fram mot ein ferdig reguleringsplan.

## 2. Tema/kontekst

Innan satsinga Nasjonale Turistveger har ein gjennom ulike presseoppslag sett fleire døme på at lokalsamfunnet reagerer negativt på tilrettelegginga når planane blir presentert. Dette til trass for at det blir gjort mykje for å skape positiv merksemd om utvalde vegstrekningar og at det blir kosta på mange millionar på ulike former for tilrettelegging med fokus på design og høg kvalitet. Er dette berre noko ein må rekne med, før folk blir klar over kva tilrettelegginga eigentleg inneber, eller er det reaksjonar som stikk djupare enn den vanlege skepsisen til nye og ukjende element?

Eg vil gå nærare inn på desse spørsmåla, og sjå om det som skjedde og skjer rundt Gjende i Vågå berre er ein slags repetisjon av dei lokale reaksjonane som kom i nabobygda Lom da dei første installasjonane på den første turistvegstrekinga over Sognefjellet vart lansert, eller om reaksjonane kan ha ei djupare forklaring enn berre ein automatisk utløyst skepsis som lett kjem overfor alt som er nytt. I ein avisartikkel om turistvegsatsinga på Atlanterhavsvegen blir liknande reaksjonar frå lokalbefolkninga på ein kunstinstallasjon kommentert slik av prosjektleiinga i Nasjonale Turistveger (Lange, 2014):

«Atlanterhavsvegens kunstprosjekt slaktes av leserne: “Tragisk, galskap og skandale”, er ord som blir brukt. - - -

Det er ikke Grete Kongshaug, som er strekningsansvarlig hos Statens vegvesen overrasket over. Kongshaug har ansvar for Atlanterhavsvegen.

- Noen synes den er stygg og rar, og vi synes det er helt greit å ha en slik oppfatning. Det er ikke uvanlig at prosjektene til de nasjonale turistvegene får en rekke kritiske bemerkninger før bygging settes i gang.»

Sidan liknande spørsmål har dukka opp fleire gonger i samband med turistvegsatsinga, kan det vera grunn for å spørja om årsaka, og om det kan tenkjast at dialog og medverknad burde hatt ein breiare plass hos Nasjonale Turistveger.

Spørsmålet eg stiller i denne oppgåva er om misnøya/kritikken frå Vågå-samfunnet berre er noko ein må rekne med, slik mediekommentaren frå Nasjonale Turistvegar viser til. Er dette berre tradisjonell skepsis til alt nytt og til det som kjem utanfrå, eller kan det vera konkrete faktorar i innhald eller måten tilrettelegginga skjer på som skaper dei negative reaksjonane og

store overskrifter i lokalavisene? Forankring og identitet er ofte nøkkelen der heilt nye element skal finne sin plass i tradisjonelle og veletablerte samfunn. Medverknad er eit viktig element i planprosessar knytt til utvikling og utbygging, og ordlyden i § 5-1 i Plan- og bygningslova (2008) framhevar dette i større grad enn i ordlyden som var i den tidlegare plan- og bygningslova frå 1985:

«§ 5-1. Medvirkning

Enhver som fremmer planforslag, skal legge til rette for medvirkning. Kommunen skal påse at dette er oppfylt i planprosesser som utføres av andre offentlige organer eller private.

Kommunen har et særlig ansvar for å sikre aktiv medvirkning fra grupper som krever spesiell tilrettelegging, herunder barn og unge. Grupper og interesser som ikke er i stand til å delta direkte, skal sikres gode muligheter for medvirkning på annen måte.»

Medverknadsaspektet som skal involvere alle er altså så viktig at det er lovfesta, men korleis har prinsippa om medverknad vorte forvalta i denne saka?

I planfagleg teori er kommunikasjon og likeverd tema som blir vektlagt av mange. M.a. Healey (1993:249) understrekar at det er først gjennom likeverdige og opne diskusjonar ein kan «make sense together». Eg vil prøve å kartleggje korleis turistvegprosjektet til Statens Vegvesen har involvert lokalsamfunnet når planane vart presentert, og sjå nærare på kva fokus kommunen hadde på medverknad og kommunikativ planlegging når partane saman skulle leggje til rette for eit stort og litt uvanleg prosjekt, på eit lite område med sterke brukarinteresser.

I den aktuelle saka ved Gjende kjem Nasjonale Turistveger med eit krav om forplikting frå kommunen for gjennomføring av prosjektet, før dei ville gå vidare med ein konkret planprosess, jf. utdrag av brev datert 06.05.08:

«Dersom planene for oppgradering av Gjendeosen og Reinsvangen skal kunne gjennomføres, krever det full tilslutning til arbeidet fra Vågå kommune. Statens vegvesen har allerede investert betydelig innsats i form av planlegging m.m.. Før vi setter full kraft på videre arbeid, trenger vi en forsikring fra Vågå kommune om at kommunen støtter og vil delta aktivt som pådriver for å utvikle en framtdsrettet infrastruktur for reiselivet i området. Vi ber derfor om at kommunen forplikter seg til dette gjennom vedlagte intensjonsavtale.»

I avtaleutkastet ligg m.a. ei forventning om at Vågå kommune skal «sørgja for full offentleg kontroll over areala som inngår i attraksjonen». Dette blir noko moderert i kommunens behandling av intensjonsavtalen.

Nasjonale Turistveger hadde heller ikkje spesiell fokus på planprosess eller krav til behandling av byggverk i denne storleiken, men tok i første omgang det for gitt at ikonbygget kunne førast opp utan endring i den gjeldande reguleringsplanen. Da kommunen stilte plankrav, vart det møtt med undring i prosjektleiinga i turistvegprosjektet. Det kan sjå ut som om tiltakshavar utan vidare rekna med at lokalsamfunnet ville ønskje tilrettelegginga velkommen, sidan nettopp deira kommune var vald ut framfor alle andre til å få eitt av dei tre kostbare anlegga som dei tre ikonpunkta representerer.

Eg vil med denne studien prøve å finne svar på kvifor ei tilsynelatande flott gåve vart helsa så lite velkomen av mottakarane, som i dette tilfellet er innbyggjarane i Vågå generelt, og i særleg grad dei som har tilknytning til Gjendeområdet, der ikonpunktet skulle utviklast.

Eg har teke utgangspunkt i stadbegrepet, og sett på korleis dei ulike aktørane i prosessen oppfattar staden der tilrettelegginga kan skje. Kommunikasjonen blir ofte vanskeleg når partane ikkje har ei nokolunde sams oppfatning av kva som er rammene for ei planlagt tilrettelegging, og kva utfordringar ein i fellesskap skal prøve å løyse gjennom prosessen fram mot gjennomføring av tiltaket.

For å sjå om slike faktorar kan ha spelt inn også i andre situasjonar med tydeleg konflikt mellom prosjekteigar og involverte partar, har eg også sett på andre analysar av prosessar der dei berørte i liten grad har følt dei har vorte høyrde.

Kunstprosjektet *Skulpturlandskap Nordland* har visse likskapstrekk ved Nasjonale Turistveger, sjølv om tiltaka der har mindre omfang enn det planlagde ikonpunktet ved Gjende. Gjennom engasjement av nasjonalt og internasjonalt kjende kunstnarar skulle det etablerast eit kunstverk i kvar av kommunane i fylket. I likskap med turistvegprosjektet har kunstprosjektet i Nordland eit mål om å bidra til stadutvikling på fleire plan; estetisk, kulturelt og næringsmessig. Sæter (2003) viser korleis kunstverka vart mottekne i ein del av kommunane, og mottakinga varierer frå total avvising til full oppslutnad. Kunstverket 'Kystkvinnen' som skulle plasserast i Øksnes kommune blir ikkje motteken av lokalsamfunnet i det heile teke. Etter ein sterk debatt endar kunstverket opp som frittstående verk utanom *Skulpturlandskap Nordland*, under namnet 'Etterbilder'.



Markus Raetz sin skulptur 'Hode' plassert på den vesle plassen Eggum på yttersida av Vestvågøy, får derimot varm mottaking. Sæter (2003) skildrar korleis denne kunstnaren har evna å fange stemninga på staden og fått eit positivt møte med lokalsamfunnet:

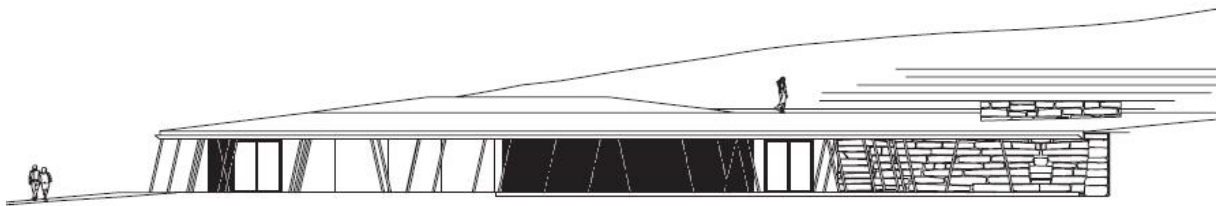
«Kunstverket representerte en lokal praksis og en lokal måte å se på: å skue mot horisonten og samtidig være underlagt naturens storslåtte preg (slik en kan tolke dette at hodet står opp-ned innover mot fjellet). Raetz uttalte selv at han ikke ville lage ”provoserende kunst”. Hans kunstverk var beskrivende, og gjennom dette ble den hjemlige praksis på stedet forsterket, slik Lefebvre (2000) også tolker denne typen kunst - - -»

For kunstprosjektet i Nordland var det neppe noko mål at kunstverka skulle ønskjast velkomen av alle; debattane som fylgde ville også vera ein del av det heile. Men når motstanden blir så massiv at det knapt let seg gjera å gjennomføre tiltaket, kan det vera fornuftig å gjera som kunstnaren bak kystkvinnemonumentet; å trekkje det frå prosjektet og gje det eit annan innhald enn det var tenkt i starten (Sæter, 2003).

Eg ser også fleire likskapstrekk t.d. med verneplanprosessen for Blåfjella-Skjækerfjell nasjonalpark. Dei samiske reindriftsutøvarane der følte at dei ikkje vart høyrde, medan dei offentlege aktørane i prosessen meinte at medverknaden var tilfredsstillande. Når sørsamane prøvde å formidle inn tema dei meinte var viktig for dei i verneplanprosessen, vart dei møtt med ein avvisande retorikk som m.a. slo fast at spørsmålet om urfolksrettar ikkje var ein del det etablerte konsekvensutgreiingsregimet og såleis ikkje relevant for verneplanarbeidet (Ween, 2009). I denne analysen peikar Ween (2009) også på at det er stor skilnad på korleis dei ulike aktørane oppfattar staden og tydinga av bruken, og ho viser vidare korleis formålet med vern av området endra seg undervegs i prosessen – frå vern av urørt villmark, til eit mål om bærekraftig utvikling basert på soneinndeling for å ta vare på biologisk mangfald. Reindriftsamane sin stad, som er uløyseleg knytt til *bruken* av naturen, får ingen plass i dette biletet. Sørsamane nådde ikkje fram med sine argument om verdsetting ut ifrå eigen bruk og si stadoppfatning, og den dårlege kommunikasjonen mellom partane kan nok delvis skuldast at dei ikkje opererte innan eit felles sett rammer og ei felles forståing av problemstillingane. Det at prosessen og argumenta også endra seg undervegs, forsterka konflikten og auka frustrasjonen til reindriftsutøvarane. Til slutt blei frustrasjonen så sterk at dei trekte seg frå prosessen og nekta å medverke.

Også prosessen ved Gjende endrar seg undervegs:

- 1) Det startar med eit signalbygg, omtala som «fjellets opera», som skal integrerast i landskapet og dekkje over sårå i landskapet etter den store parkeringsplassen som gradvis hadde vorte opparbeidd. Bygget skal innehalde ulike funksjonar, og det storslåtte vil vera glasveggen med utsikt utover den vakre innsjøen Gjende med majestetiske fjell på sidene:



Figur 2. Illustrasjon av planlagt ikonpunkt Gjende slik det var i 2010, i katalogen “Nasjonale Turistveger 2010” (Berre og Lysholm, 2010)

- 2) Neste element som blir spela inn er ei bru over utløpsosen. Innspelet kom opphavleg frå vertskapet på DNT-hytta Gjendesheim, men ein hadde ikkje lukkast med å få finansieringa på plass. Denne planen gjaldt ei gangbru litt lenger nede i elva, over Veslhølen ca. 400 meter nedanfor Gjendeosen. Nasjonale Turistveger vart utfordra til å ta inn dette elementet i reguleringsplanen for området, og dei tok ballen – men etter kvart berre under føresetnad av at brua blir plassert heilt oppe ved Gjendeosen, og ikkje lenger nede i Gjendeelva slik det lokale innspelet gjekk ut på. Utløpsosen av Gjende er samstundes ein svært attraktiv plass for stongfiskarane, og det skapte sterke reaksjonar da bruforslaget kom opp. Det vart kanskje også opplevd som endring av

«spelereglane» at brua og den nye lokaliseringa våren 2011 med eitt vart ein føresetnad for at Nasjonale Turistveger i det heile skulle gå vidare med prosjektet



Figur 3. Fiskar ved Gjende. Fiskeklassen ved Gjendeosen trekkjer til seg både lokale og langvegfarande sportsfiskarar

- 3) Etter fleire år med planlegging og diskusjonar kjem det heilt nye skisser av byggverket frå turistvegprosjektet. «Fjellets Opera» med mest mogleg integrering i landskapet er forkasta, og i 2015 blir skisser til eit nytt byggverk med spisse former, inspirert av dei bratte fjella i Jotunheimen, lagt fram for kommunen.



Figur 4. Illustrasjonsskisse som viser eit nytt alternativ til byggverk, presentert i lokalavisa Fjuken, juni 2015 (Danielsen, 2015)

Kvart trinn blir presentert som eit tilbod; kommunen kan velja å godta det arkitektoniske konseptet slik det ligg føre til kvar tid, eller dei kan takke nei og la andre bli tilgodesett med ei slik storsatsing frå Statens Vegvesen / Nasjonale Turistveger.

Eg finn ikkje dei nye skissene journalført som formelle skriv hos kommunen, men i ein artikkel i regionavisa GD 09. juni 2015 blir det opplyst at prosjektet er endra, og endringa blir oppsummert under ei nøktern overskrift om å reparere naturen (Sandviken, 2015):

«– Vi såg at anlegga ikkje stod i stil med den voldsomt flotte naturen, for Gjendeosen sin del blir det å reparere naturen, leggje til rette for parkering, yte betre service og knyte saman aust og vestsida av elva med ei bru, sa Kongshaug. Reguleringsplan frå 2012 legg føringar for prosjektet.»

Denne landinga står i sterk kontrast til eit tidlegare oppslag i same avis, nokså nøyaktig sju år tidlegare, der ein 4. juni 2008 kunne lesa om følgjande storsatsing (Vassbotten, 2008):

«Planene går ut på å bygge et næringsbygg til 40 millioner kroner, som går i ett med naturen. Dette skal bli til stor glede for alle de 100.000 turistene, som besøker Gjende, Besseggen og alle de andre utfartsmålene i Jotunheimen hvert år.

Ifølge, Jan Andresen, prosjektleder i Turistvegprosjektet, så vil næringsbygget inngå som en viktig del av det store turistvegprosjektet med 18 Nasjonale turistveger i Norge.»

Satsinga retta seg mot turistane, men staden der ikonpunktet er planlagt er også ein stad som betyr mykje for innbyggjarane i Vågå. For mange har dette området rundt Gjende ein spesiell plass i hjartet, noko som kjem til uttrykk i talemåten hos mange i Vågå. “Eg skal til fjells”, seier vagværen, og underforstått er dette til Gjende-/Sjodalsområdet. Til denne staden skulle det koma ein stor aktør utanfrå, Nasjonale Turistveger, og byggje noko til glede for *turistane*.

Lokalbefolkninga er ikkje nemnd.

Dei uttrykkjer da heller ikkje spesiell glede over alle sider ved satsinga.

# 3. Teoretiske perspektiv

## 3.1 Stadperspektivet

Ein plass kommuniserer både dei fysiske omgjevnadene og opplevingar og kjensler knytt til staden, og det vil vera stor variasjon i korleis den enkelte opplever staden.

John Agnew (1987) identifiserer tre hovudforståingar knytt til stadbegrepet.

- Den første er å sjå ein stad som ei lokalisering, som eit bestemt fysisk område som dannar rammene for økonomisk og anna samfunnsmessig aktivitet. «Location» refererer til staden som den fysiske ramma.
- Den andre forståinga går på opplevingar og kjensler knytt til staden – «sense of place»
- Det tredje dimensjonen ser staden som sosial kontekst, «locale», ein arena for aktørane si samhandling.

Røe og Vestby (2013) peikar på kontrastane mellom dei sosiokulturelle stadanalysane, som har utvikla seg det siste tiåret, og dei tidlegare stadanalysane med forankring i arkitekturteori og landskapsanalysar. Metodane som har vore brukt for å analysere ein stad innan offentleg planlegging har i stor grad vore henta frå arkitekt- og planleggingsfaget, og tek utgangspunkt i at eigenarten og karakteren kan avdekkast gjennom ein analyse av staden slik den artar seg i form og fysisk utforming, nær uavhengig av sosiale og kulturelle forhold. I stadschildringane til Norberg-Schultz (1986) er det landskapet og dei bygde elementa som utgjer staden eller byen, og han er såleis ein eksponent for den arkitektfaglege tilnærminga. Røe og Vestby (2013) ser og det positive i vektlegging av den arkitektoniske og estetiske utviklinga av ein stad, men framhevar at dette biletet må supplerast med ein metodologi som også trekkjer inn menneskelege erfaringar, opplevingar og interesser – det som dannar heilskapen av staden. I dette biletet må ein og sjå korleis motstridande interesser og maktperspektivet spelar inn. Alle som brukar ein stad vil gje ei form for bidrag til stadutviklinga, men i stadutviklingsprosessar som endrar dei strukturelle rammene for kvardagslivet vil det ofte verta slik at enkelte forteljingar og enkelte aktørar får dominere. Dei som opplever at dei ikkje har innverknad på utviklinga av staden vil kunne kjenne seg framande i høve til endringane, og i verste fall bli ekskludert frå dei nye romma som blir skapt. Det vil oppstå eit skilje mellom dei som er innanfor og utanfor prosessane, og det har vore ein tendens til å sjå det sosiale og dei usynlege samanhengane som mindre viktige enn handfaste fakta.

## 3.2 Kva for ein stad er Gjendeosen?

For utanforståande framstår kanskje parkeringsplassen ved Gjendeosen som eit skjemmande element i landskapet med stort behov for estetisk oppgradering. Staden er samstundes innfallsporten til Jotunheimen, vår mest besøkte nasjonalpark, og landskapet du ser inn i er slående vakkert, med den smaragdgrøne innsjøen Gjende omgjeven av bratte fjell med ein frodig vegetasjon. Enkelte reagerer kanskje på parkeringsplassen og plasseringa av denne, medan andre berre har auga for naturen innanfor, der Gjendebåten kan ta deg innover innsjøen og til starten på den mest populære turen over Besseggen, eller enda lenger inn til den første DNT-hytta, Gjendebu, med historie heilt bak til 1871. Plassen er også eit møtepunkt og eit utgangspunkt for å drive ulike aktivitetar med tilknytning til staden. Her er reiseliv, landbruk med beiteinteresser, fiskarar og mange andre som berre stikk innom for å sjå.

Stadbegrepet har dei siste tiåra fått eit breiare perspektiv og omfattar meir enn dei fysiske karakteristikkane. Fram til 1970-talet vart ”stad” stort sett betrakta som eit allment kjent begrep som ikkje behøvde teoretisk eller fagleg presisering. Ordet vart ofte brukt synonymt med region, lokalisering, område eller rom (”space”). Teoretisering rundt begrepet vart gjort av humanistiske geografar utover i 1970-åra, der subjektive og opplevingsmessige aspekt vart innlemma i den totale stadforståinga (Gunnerud Berg og Dale, 2004).

### **Den fysiske staden - location**

Nasjonale Turistveger ser staden først og fremst i tydinga «location», og har denne skildringa i brosjyre og omtale på nettsida (Nasjonale Turistveger, 2016):

#### **«Attraksjon langs Valdresflye**

Gjende

Gjendeosen er ein travel møteplass ved innfallsporten til Jotunheimen nasjonalpark.

Gjende er kjent som Jotunheimens vakraste innsjø med sin irrgrønne farge, omgitt av ville fjell. På vestenden ligg Gjendebu, på nordsida ligg Memurubu og ved austenden Gjendesheim. Om sommaren går det båtrute mellom desse tre stadane.»

Denne framstillinga peikar på det fysiske uttrykket, “Jotunheimens vakraste innsjø”. Akkurat her vil Nasjonale Turistveger bygge eit ikonpunkt, med ein arkitektur som skal skape undring og representere ein meirverdi i tillegg til vakker natur.

Bergaust og Evjen (2010) peikar også på at den visuelle tilnærminga til natur og landskap står sentralt i konseptet Nasjonale Turistveger. Dei hevdar at Nasjonale Turistveger baserer seg på det nasjonalromantiske landskapssynet, der opplevinga av natur og landskap stod sentralt.

Det nye med turistvegsatsinga er at den reisande får tilført eit tilleggselement i form av samtidsarkitektur som er meint å bidra til ei forsterking og foredling av landskapsopplevinga. Turistvegane skal leie turisten gjennom «det ypperste av norsk natur», og det visuelle uttrykket er det berande elementet i satsinga.

Gjendeosen skil seg svært mykje frå dei andre plassane der Nasjonale Turistveger opererer. Dette er ikkje berre den fysiske staden slik utanforståande ser han i landskapet, men det såkalla ikonpunkt Gjende skal byggast i eit lite lokalsamfunn med fleire ulike aktørar som driv sine aktivitetar på lokaliteten som skal tilretteleggast og fornyast.

### **Staden som oppleving og oppfatninga av staden – «sense of place»**

«Sense of place» inkluderer den subjektive opplevinga av staden. I denne forståinga / tolkinga går det ikkje på korleis staden *verkeleg er*, men korleis ulike individ og grupper subjektivt *opplever* staden. For å forstå korleis ulike grupper handlar i høve til staden må ein gå inn og studere denne dimensjonen gjennom tolkande kvalitative metodar som intervju/forteljingar. Det er ikkje nok å kartlegge objektivt kva ein stad har å tilby, men ein må også supplere med korleis staden blir opplevd av aktørane *innanfrå*. I tillegg til dei fysiske strukturane vil ein stad få innhald skapt gjennom sosiale konstruksjonar knytt til staden. Dette vil vera knytt til tilhøyr og identitet – ”sense of place” (Gunnerud Berg og Dale, 2004). Bileta av stadene blir skapt, justert eller stadfesta i kommunikasjon med andre ”meiningsberettiga” deltakarar. Oppfatninga av ein stad er derfor sjeldan eintydig, men er prega av den enkelte sine erfaringar og sosiale relasjonar. Dette kjem også til uttrykk på Gjendeosen. Turisten som berre er der for å fotografere eller nyte utsikten, vil ofte sjå staden på ein annan måte enn t.d. ein fiskar, som er sterkt knytt til staden gjennom ein bestemt aktivitet.

### **Stad som sosial kontekst - «locale»**

«Locale» er eit begrep som blir brukt i tydinga ”stad som sosial kontekst”. Staden blir forma gjennom sosial praksis. I dette ligg dei rutineprega aktivitetane som kjenneteiknar kvardagslivet – i heimen, skulen, på arbeidsplassen, på møteplassar som butikken, på idrettsplassen og liknande. På denne måten vil staden og menneska som held til der gjensidig

påverke kvarandre. Staden vil stadig endre innhald som følgje av aktivitetane til menneska som lever der – og staden vil på si side påverke aktivitetane gjennom dei tilboda og eigenskapane som er knytt til staden. «Locale» kan forståast som ein slags møteplass eller arena der handlingane til ulike individ kryssar kvarandre i tid og rom. På stader der menneske møtest utviklar det seg både formelle og uformelle reglar for korleis samhandling kan skje (Gunnerud Berg og Dale, 2004).

Dei ulike gruppene som brukar Gjendeområdet kan med sine handlingar også bidra til at plassen blir tilført noko meir, og ein av fiskarane som vart intervjua sansar dette elementet i møtet med turistane: «- - - - vi har mykje kontakt med turistane når vi er der. Må bevare attraksjonen som fiskainga er – eg trur dette er ei oppleving også for dei som er der og kjem og pratar med oss.»

### 3.3 Planlegging, forankring og deltaking

Planlegging har mange former og tilnærmingar, og norsk planlegging har endra seg mykje frå dei einsidig fysiske orienterte generalplanane med utgangspunkt i bygningslova av 1965 – til dagens planideal med høg grad av deltaking og medverknad, slik det er uttrykt i plan- og bygningslova av 2008.

Arnstein (1969) illustrerer grader av medverknad i planprosessen som ein stige; frå låg grad av medverknad på nedste trinnet – omtala som manipulasjon eller terapi – til innbyggjarmakt i form av full styring/kontroll, delegert makt eller partnerskap på dei tre øvste stigetrinna. Det er ikkje skarpe skilje mellom dei ulike variantane, og i ein reell prosess kan ein også identifisere endra grad av medverknad som utviklar seg i løpet av prosessen. Eit døme kan vera ein open tilrettelagt prosess i startfasen, som gjennom manipulasjon og alliansebygging mellom enkelte sterke aktørar gradvis stengjer dei svakare partane ute etter kvart som prosessen nærmar seg beslutningsfasen.

Den ideelle prosessen ville vera at alle interessentar deltek og vert einige om mål og gjennomføring, men ein må vera bevisst på at det vil alltid vera ulike syn på korleis ei sak skal løysast. Den kommunikative planteorien legg vekt på likeverdig deltaking og stor grad av medverknad frå alle relevante grupper i miljøet som vert berørt av planen. Målet om likeverd



betyr likevel ikkje at prosessen ikkje skal styrast på nokon måte, så allereie i utgangspunktet ligg eit element av makt og påverknad. Styring er nødvendig, for sjølve ideen om at eit element skal planleggjast betyr at ein ønskjer ei form for styring, og på ingen måte ser for seg eit opplegg i tråd med anarkistiske prinsipp. *Anarki* kjem av det greske ord *ἀναρχία anarkhia*, som betyr «fråver av eit styre» (Wikipedia), og sjølv om det kan sjå fint ut å opne for alle får bestemme innser dei aller fleste fort at anarki er uråd å praktisere når eit samfunn av ein viss storleik og kompleksitet skal kunne fungere. Så også den kommunikative modellen med likeverdig deltaking har eit tydeleg styringsmønster. Deltaking og medverknad betyr heller ikkje at alle skal vera med og ta avgjerder; planhierarkiet er klårt definert i lovverket, slik at det er kommunen som er planmyndigheit (Plan- og bygningslova, 2008).

Farner (2008) understrekar behovet for god tilrettelegging og design av planprosessen, og at det blir gjort tydelege forventingsavklaringar frå starten av. Alle må vera kjende med ”spelereglane”, og desse bør ikkje endrast undervegs om ein ikkje i fellesskap kjem fram til avtala justeringar. Det vil også vera viktig å identifisere dei ulike elementa som må inngå i prosessen, og ha eit klart bilete av kven aktørane er, kva roller dei har, kva tidsskjema ein skal arbeide etter, kva ressursar som er tilgjengelege, og eventuelle andre relevante moment.

Harvold (2002) meiner at den kommunikative planteorien, slik den står i dag, fokuserer for lite på politiske og organisatoriske problemstillingar og at det er for naivt å ha tiltru til alle dei som deltar. Han understrekar at det planleggjande mennesket må sjåast i samanheng med dei strukturane det er omgjeve og prega av, og at ei svakheit ved den kommunikative planteorien er at den føreset ei form for konsensus – og at den såleis ikkje har retningslinjer for å finne løysingar i saker med vesentlege interessemotsetnader, men kan tendere til unngå saker som inneheld konfliktstoff. Til trass for dette ser han likevel at den kommunikative planteorien har gjeve bidrag til å skape forståing for at planlegging ikkje berre dreiar seg om makt og taktikk, men også handlar om å kunne skape ei felles plattform for å forbetre og utvikle eit samfunn.

Det ligg hos Harvold (2002) ei oppfatning om at kommunikativ planlegging ser bort frå makt, men makt vil alltid vera til stades i alle situasjonar der viktige interesser står på spel. Dette er ein realitet som ein må forhalde seg til – uansett kva planregime som rår. Men makta kan fordelast, og det er her den kommunikative planlegginga kan bidra til å gje rom for fleire til å medverke i prosessen fram mot ei endeleg avgjerd. Det er eit langt sprang mellom den teknisk-instrumentelle planlegginga der fagfolk i stor grad legg premissane for resultatet – og den kommunikative planprosessen der ulike interessegrupper og brukarar gjennom sin

medverknad kan få ein reell innflytelse på sluttproduktet. Den første varianten kan kanskje synast mest effektiv i utgangspunktet, men ofte vil ein oppleve mykje motstand og problem med gjennomføring dersom aktørane føler at dei ikkje blir teke omsyn til. Dette kan resultere i misnøye og rundar med protestar eller klagerundar som samla sett kan gje meir langvarige prosessar enn planlegging etter ein modell med reell medverknad som kan skape breiare oppslutnad frå aktørane dersom dei kjenner at dei er involvert.

## 4. Problemstilling

Reaksjonane på enkelte sider ved tilrettelegginga av ikonpunkt Gjende kan ulike forklaringar. Det er mogleg at dei ulike aktørane i prosessen ikkje har lik oppfatninga av plassen. Det kan vera relevant å sjå om ulike «sense of place» skaper manglande forståing og kommunikasjon mellom partane, fordi dei ikkje evnar å sjå plassen frå dei andre sin ståstad.

Ikonpunkt Gjende burde ideelt sett bli eit prosjekt som innbyggjarane vil verta stolte av, og det er relevant å studere prosessen og dialogen med lokalsamfunnet med tanke på forankring og oppslutnad om det som skal skje. Gjennom intervju vil eg prøve å få fram kva som har vorte oppfatta som vanskeleg og konfliktskytt, og korleis dei som uttrykkjer misnøye hadde ønskt at staden burde vera i framtida.

Kva var det som skapte dei sterke motsetnadene som gjorde at reguleringsplanprosessen tok så lang tid, med fleire «strafferundar» før kommunen kunne eigengodkjenne ein endeleg plan i 2012/2013? Korleis har prinsippa om medverknad vore forvalta undervegs i prosessen med planlegging av ikonpunkt Gjende?

Prosessane har i stor grad hatt ei form for deltaking frå fleire aktørar, men det er like viktig at prosessane er reelle og at dei har ei meining for dei som deltar. Ikkje alle berørte aktørar var med frå starten, men eit par næringsverksemdar med fysisk plassering på Gjendeosen vart inviterte til ymse møte med Nasjonale Turistveger i startfasen. Kommunikasjonen mellom Nasjonale Turistveger og kommuneleinga synest elles å ha vore lukka, heilt fram til prosjektet ved Gjende blir lansert og presentert på eit møte med pressa til stades i 2005.

Ein av dei næringsdrivande opplevde dette slik:

«Vi hadde ikke fått noen informasjon på forhånd, ble kjent med planene samtidig som det ble presentert for pressen. Det ble stilt en del spørsmål, f.eks. om hvordan disse planene med det store nybygget ville bli for oss? - - -

Det virket som om det var planlagt som en flott overraskelse, men for en næringsdrivende kom det jo som et sjokk, og det var utfordrende å bli stilt spørsmål fra pressen samme dag som en fikk vite hvordan området der vi hadde vår virksomhet var tenkt å bli. Også andre næringsdrivende reagerte på denne framgangsmåten.»

Før dette opne møtet hadde det vore ein prosess der sentrale næringsdrivande ved Gjende sat i møte med arkitektar engasjert av Nasjonale Turistveger, der dei følte at dei hadde dialog og fekk kom med nyttig informasjon og innspel, men den overraskande presentasjonen viste at synspunkta og erfaringane dei hadde formidla i dei felles møta i liten grad hadde vorte høyrd.

Også lokalpolitikarar frå planutval og fjellstyre gjev uttrykk for at lokaldemokratiet ikkje fungerte når dei på eitt punkt ønskte noko anna enn Nasjonale Turistveger. Det dei siktar til er ei gangbru, som ikkje var med i planane i utgangspunktet, men som langt ut i prosessen blir sjølve føresetnaden for at NT skal ha interesse av å etablere ikonpunktet ved Gjende. Dette blir opplevd som ei endring av spelereglane undervegs, slik at prinsippa om medverknad og dialog blir erstatta med makt. Arbeidshypotesen er at reell kommunikativ planlegging ikkje fann stad. Fleire informantar gav uttrykk for at betre dialog og samhandling kunne løyst konflikten med bruplasseringa, og gjennom dette i større grad kunne gjeve lokal oppslutnad som kunne vore med og drivi prosjektet framover. Denne tilnærminga hadde som føresetnad at brua kunne framstå som eit sjølvstendig element på ein lokalitet midt mellom Gjendeosen og Reinsvangen, men ein slik tanke var heilt uaktuell sett frå NT sin ståstad. Som følgje av NT si sterke oppfatning av staden som «location» framfor «locale» blir det ikkje eingong opna for å *diskutere* ei løysing som ikkje har som mål å skape eit nytt bilete av det spektakulære naturområdet ved Gjende, innramma av moderne arkitektoniske element med servicebygget og gangbrua over osen som dei berande elementa.

I prosessen som har vore har nok både Nasjonale Turistveger og lokale aktørar opplevd den langvarige prosessen som ein hemsko, men også her har partane ei ulik tilnærming til kva som eigentleg var problemet og kvifor alt drog ut i tid.

Problemstillinga for denne oppgåva vil vera to-delt:

1. Kva stadbegrep var det gjeldande hos dei ulike aktørane i prosessen ved Gjende?  
Eg vil sjå nærare på korleis plassen blir brukt i dag, og høyre korleis dei etablerte aktørane trur at den planlagde tilrettelegginga ville verke inn på etablert og ny bruk.
2. Korleis har planprosessen vore – frå ide og fram mot den konkrete planen som gjev grunnlag for gjennomføring? Korleis har partane vorte involvert i planlegginga, og korleis føler dei at synspunkta deira har vorte høyrde?

Eg ser desse spørsmåla som særleg relevante på ein stad som Gjendeosen, da denne plassen skil seg nokså mykje frå ein del andre lokalitetar der Nasjonale Turistveger har forma rasteplassar, utkikkspunkt og andre anlegg eller attraksjonar for auka oppleving på turen. Dei fleste andre er stoppestader på meir eller mindre ledig areal langs vegen, eller lokaliteten har ein status som klart rettar seg mot dei vegfarande i utgangspunktet, så som ein kafé eller ei turistbedrift der brukarane er gjestene som stoppar for rast/opphald eller servering og overnatting. Ein slik stad har meir avgrensa tal aktørar, og Turistvegprosjektet treng berre forhalde seg til eigar og ei enkelt brukargruppe – dei vegfarande. Med denne skilnaden er det relevant å stille spørsmål i kva grad Turistvegprosjektet var klar over dei sosiokulturelle elementa da dei valde ein plass som Gjende for ei storstila utbygging.

Tenkte dei på Gjendeosen som det vesle samfunnet det faktisk er, eller var det berre ein fysisk plass med behov for oppgradering som dei kunne omforme for så å vise det fram på ein best mogleg måte?

Kan hende den store aktøren utanfrå heller ikkje hadde føresetnader for å sjå denne dimensjonen frå starten av, men dei syner heller inga interesse for å sjå plassen som noko anna enn den fysiske plassen med trong for ei visuell oppgradering.

# 5. Forskingsdesign, metode

## 5.1 Tekstanalysar

Eg har vald ein kombinasjon av tekstanalysar og kvalitative intervju for datainnsamling.

Sentrale formelle dokument i saka er saksmappa frå reguleringsplanprosessen og andre dokument knytt til Nasjonale Turistveger si satsing i Vågå – m.a. dokument om kommunen sitt ønskje om å verte ein del av satsinga og om økonomisk medverknad i prosjektet. Dette er dokument stilt til disposisjon frå Vågå kommune sitt arkiv, men dei ligg og fullt tilgjengelege i kommunen sin postjournal på heimesida. Alle sitat frå dokument er henta frå det som ligg offentleg tilgjengeleg som pdf-dokument i postjournalen på nett (Vågå kommune, 2016).

Vidare har eg i stor grad brukt avisartiklar/presseoppslag som har formidla haldningar til prosjektet frå lokalsamfunnet. I nokon grad har nok presseoppslaga også reflektert haldningane til dei lokale journalistane som har dekt saka. Avisoppslaga har vore svært nyttige, da det ut over desse er svært få skriftlege kjelder anna enn dei formelle offentlege dokumenta i planprosessane og Nasjonale Turistveger sine eigne strategidokument og presentasjonar i brosjyrar og trykksaker.

Ein har kanskje lett for å tenkje at dokument gjev meir nøytrale framstillingar enn det ein kan få i kvalitative intervju, men også her er det nyttig å ha ein viss distanse. Dokument gjev viktig kunnskap om ulike hendingar, men i mange tilfelle kan dei også ha som formål å skape eit ønskt inntrykk – framfor å skildre det som faktisk skjer (Vike, 2003). Det er derfor viktig å vurdere innhaldet opp mot forhold som blir avdekt gjennom anna feltarbeid på temaet.

Av andre skriftlege kjelder som direkte omhandlar Nasjonale Turistveger vil eg trekkje fram Transportøkonomisk Institutt sine forskingsrapportar/analysar (Steen Jacobsen, 2006 og 2011), som går direkte på satsinga og gjev ein del objektive fakta i form av statistikkar frå brukarundersøkingar, og såleis vert eit nøkternt underlag til aktørane sine eigenproduserte presentasjonar og dokument skapt gjennom planprosessane.

## 5.2 Intervju

Tekstanalysane er supplert med kvalitative intervju med representantar for desse gruppene:

### A. Lokalsamsfunn

- næringsdrivande, andre brukarar

### B. Lokal styresmakt, kommune og fjellstyre

- kommunale aktørar (politisk/administrativt), fjelloppsyn, fjellstyremedlem

### C. Nasjonale Turistveger – Aktør/tiltakshaver

Spørsmål til aktørar med ulik ståstad i ein slik prosess kunne avdekke om alle oppfatta staden og prosessen på same måte, eller om det var tydelege skilnader avhengig av gruppe.

Kvalitative forskingsintervju er samtalar med ein struktur og eit formål, og graden av struktur kan variere. Ein kan skilje mellom tre hovudtypar (Kvale, 1997):

1. *Ustrukturerte intervju* med opne spørsmål innan eit gitt tema der spørsmåla er tilpassa den enkelte intervjusituasjonen
2. *Strukturerte intervju* der både tema og spørsmål formulert og fastlagde på førehand.
3. *Semistrukturerte intervju* har ein overordna intervjuguide som utgangspunkt, men spørsmål, tema og rekkefølge kan varierast i høve til intervjusituasjonen.

Eg har vald å nytte semistrukturerte intervju, da eg har ein konkret serie hendingar knytt til planprosess som eg ønskjer å få kommentarar til, men også eit element knytt til personleg stadoppfatning som best kan koma til uttrykk når intervjuobjektet får formidle dette meir fritt under ein sekvens av intervjuet da dette fell naturleg.

## 5.3 Gjennomføring

Intervjua vart gjennomførte på nyåret 2013. Arkitektane engasjert av Nasjonale Turistveger har etter dette endra konseptet for ikonpunkt Gjende: frå eit stort bygg med flatt tak som skulle gli inn som ein del av landskapet og dekkje over ein stor del av parkeringsplassen – til eit mindre omfangsrikt, men likevel meir synleg byggverk med spisse tak som kneisar opp mot fjella over – jf. figurane 2 og 4 i kapittel 2. Denne endringa har liten innverknad på studien, da det er prosess og innhald som har vore det interessante – framfor utforming av dei

bygde elementa. Eg har ikkje teke ny kontakt for å få tilleggsopplysningar om korleis partane har opplevd den markante endringa i arkitektonisk uttrykk på byggverket. Det har heller ikkje kome reaksjonar på utforming gjennom lokalpressa som tydar på at dette har hatt særleg mykje å seie. Folk har vore opptekne av prosess, økonomi og bruplassering i konflikt med lokale ønskje. Dette har kome fram i avisartiklar og lesarinnlegg, utan at utsjånaden på ikonbygget eller brua har vorte kommentert. Kommenterarar på utsjånad/arkitektur har derimot kome i enkelte oppslag frå lokale journalistar som har dekt saka opp gjennom åra.

Det vart intervjuet 3 frå gruppe A - Lokalsamsfunn, 6 frå gruppe B - Lokal styresmakt (kommune og fjellstyre) og 3 frå gruppe C - Nasjonale Turistveger som tiltakshavar.

I alt vart det utført 11 samtalar med 12 intervjuobjekt, da det eine intervjuet i gruppe C vart utført som ein fellessamtale med to personar frå organisasjonen.

Rådmannen vart intervjuet, og gav ein overordna presentasjon av prosess og dialog mellom dei ulike samarbeidspartane. Han var blant dei som hadde fått delta direkte i dialogen med Nasjonale Turistveger frå starten.

Eg hadde i tillegg eit ønskje om å intervjuet tidlegare ordførar, Rune Øygard, men som følge av hendingane rundt rettssaka han var involvert i den aktuelle perioden lykkast det ikkje å koma i kontakt med han for intervjuavtale.

Politisk leiing i kommunen var likevel representert gjennom leiaren av planutvalet i den aktuelle perioden. Han vart først direkte involvert da prosjektet tok steget fram mot ei formalisering, og var ikkje aktivt med i den innleiande kontakten som gjekk på ordførar-/rådmannsnivå under mogleighetsstudien før prosjektet vart presentert formelt for kommunen.

Alle vart stilt same grunnspørsmål, og fekk i tillegg utfyllande spørsmål tilpassa den kategori vedkomande representerer. Sjå vedlagt intervjuguide som viser spørsmåla som vart nytta i dei tre gruppene. Informanten fekk høve til å prate fritt, utan å bli avbrote av spørsmål der dette fall naturleg, og spørjeskjemaet vart da dels brukt som sjekklister for å ha vore innom alle aktuelle problemstillingar med kvar enkelt (semistrukturert intervju). Avslutningsvis vart dei spurt om dei elles kom på noko som dei hadde lyst til å formilde i tilknytning til temaet. Intervjuobjekta gav samtykke til bruk av lydopptak, og relevante utdrag av alle intervju er transkribert. Frå desse er det henta aktuelle sitat. Det vart også teke skriftlege notat under intervjuet. Eitt opptak hadde så dårleg lyd kvalitet at det er det skriftlege notatet som er brukt.



Det har av ulike grunnar teke lang tid frå utførte intervju til skrivning av oppgåve, men situasjonen er ikkje endra vesentleg. Aktørane går framleis i ein ventesituasjon, der mykje utviklingsarbeid må setjast på vent fram til dei nye planane vert realisert: «Dei driv med årstal som næringsdrivande ikkje kan forhalde seg til. Kan da ikkje bruke 10 år på å bygge noko»

Intervjurunden vart gjennomført i januar/februar 2013, etter 4 år med moglegheitsstudie og innleiande drøftingar og 4 år med formell planprosess. Det har nå gått nesten 3 nye år, og heller ikkje i år vil bygginga bli sett i gang.

## 5.4 Forsking på eigen kultur

Min eigen ståstad i høve til plassen Gjendeosen, til reguleringsprosessen og til ein del av intervjuobjekta gjer det nødvendig å reflektere over mi eiga rolle i det å forske på fenomen i eigen kultur. Eg er oppvaksen i Vågå, og har heilt frå barndommen av hatt tilgang til familiehytta som ligg eit par kilometer frå Gjende. Eg kjenner derfor området godt, og kjenner også fleire av aktørane som vart intervjuet i større eller mindre grad. Dei fleste kjennskapane er av det perifere slaget – av dei eg helsar på når vi møtest, men det vart også nødvendig å intervjuet eit par personar som eg kjenner noko betre, men det er ingen av dei som kan definerast som omgangsvener. Kontakten har i hovudsak vore jobbrelatert, da eg i 2010-11 arbeidde som plan- og miljøvernrådsgjevar i Vågå kommune, og har tidlegare arbeidd i nabokommunen Lom, med noko jobbfellesskap over kommunegrensene. Eg hadde ikkje noko saksansvar for reguleringsprosessen som da gjekk føre seg i Vågå da eg arbeidde der, men i det vesle fagmiljøet var det klart at eg tok aktivt del i faglege diskusjonar i samband med saksførebuing og anna. Eg møtte også på vegne av planleggjarkollegaen i samband med avvikling av sommarferie, og var dermed kommunen sin representant i møte/synfaring med tiltakshavar (representant for engasjert planfirma) ved eitt høve i 2010.

Sjølv om det har sine fordelar å arbeide med eit samfunn ein kjenner, har det også sine klare avgrensingar. På den eine sida kan det vera fordel å vera lokalkjend ved at ein raskt kan skaffe seg ønskt informasjon – på den andre sida kan dette gjera ein blind for samanhengar og strukturar som ein utanforståande observatør kan sjå på ein tydelegare måte. Fossåskaret oppsummerer denne dobbelheita slik: «Forskarens livshistorie både stengjer og opnar; gir tilgang til nokre former for innsikt og utelukkar frå andre» (Aase og Fossåskaret, 2007).

Ei anna utfordring ved studiar i eigne samfunn er etiske problemstillingar. Det er knytt forventningar om at forskaren skal opptre upartisk, eller objektivt, samstundes som ein enkelte gonger vil koma tett på informantane. Intervjuobjekt som gjennom eit intervju gjev opplysingar knytt til eigen person eller verksemd og formidlar personlege haldningar, kan oppleve det som eit svik når forskaren i neste trinn framhevar si primære oppgåve som å vera ein upartisk observatør (Aase og Fossåskaret, 2007). Produksjon og bruk av kunnskap går i eitt, og formidlinga av resultat kan enkelte gonger opplevast som eit problem. Så medan samtalan er i fokus hos aktørane i kunnskapsproduksjonen, vil det neste steget for forskaren naturleg vera presentasjonsarenaen, der resultata (kunnskapen og analysane) vert lagt fram for andre. Ved publisering av studiar i eigne samfunn kan det, sjølv etter anonymisering, vera vanskeleg å unngå gjenkjenning. I små lokalsamfunn vil dei fleste vite kven det vert referert til, så konstruerte namn vil ikkje hjelpe noko særleg.

I dette studiet opplever eg likevel ikkje dette som spesielt problematisk, da det dreiar seg om ein prosess som i stor grad skjer på ein offentleg arena og som ikkje går tett inn på personlege forhold. Synspunkta som kjem fram er i svært stor grad også formidla gjennom formelle dokument knytt til saka – gjennom skriftlege uttalar, møtoreferat og politisk deltaking. Utsegna i intervjuet kjem meir som utfyllande informasjon til det skriftlege materialet.

Eg kjenner meg heller ikkje som direkte del av det vesle samfunnet ved Gjende som er tema her. Det er svært mange år sidan eg budde i Vågå kommune, og eg vil definere meg sjølv meir som ein tilskodar enn som ein deltakar i det vesle lokalsamfunnet som eksisterer rundt Gjende. Sjølv med hytte såpass nær Gjendeosen var det ikkje kvart år eg var innom parkeringsplassen eller nokon av bedriftene – ikkje før eg starta i den nåverande jobben min som nasjonalparkforvaltar for Jotunheimen. I tida etter intervjurunden, som var på nyåret i 2013, har turane til Gjende vorte hyppigare på grunn av jobben i nasjonalparkforvaltninga. Før det fylgde eg med i kva som skjedde ved Gjende frå sidelinja, men engasjerte meg ikkje i dei lokale diskusjonane om kva som ville vera rette grepet for utviklinga på Gjendeosen.

Mitt blikk på staden i åra etter 2000 var i hovudsak frå tilskodarplassen på Gjendehøe, høgt over Gjende og på andre sida av vatnet:



Figur 5 Utsikt mot Gjendeoson, frå Gjendehøe på sørsida av vatnet. Juli 2010

Frå her oppe kunne eg sjå korleis plassen utvikla seg frå år til år, og registrere trafikkbiletet som veksla frå stille vår/forsommar med eit fåtal bilar – til eit mylder av bilar, folk og bussar som samla seg utover sommaren – og attende til eit stille haustsamfunn med lite trafikk, bortsett frå enkelte finværshelger i september.

Men plassen der nede var ikkje «min plass» – eg oppsøkte svært sjeldan plassen alle bilane og alle turistane som strøymde til for å gå Besseggen. På den andre sida oppfatta heller ikkje plassen som skjemma; den representerte liv og røre og næringsgrunnlag for nokre lokale bedrifter, og om ein flytta bilane frå her ville dei jo berre måtte finnast att ein annan plass. Kort sagt hadde eg verken spesiell interesse av å behalde området slik det er i dag, eller motførestellingar til dei planlagde endringane med å flytte parkeringa.

## 6. Historikk/bakgrunn og planstatus

### 6.1 Bruken av området

Besseggen har vore eit trekkplaster for fjellvandrarar frå starten av fjellturismen som starta i Jotunheimen på 1800-talet. Gjendebåten som frakta turistane innover innsjøen til det mest brukte startpunktet, Memurubu, starta motorbåttransporten allereie i 1906. Gjendebu i vestenden av Gjende vart etablert i 1871, og er den eldste av hyttene til Den Norske Turistforening (DNT). Gjendesheim, den største DNT-hytta, som ligg ved utløpet av Gjende og blir omtala som sjølve flaggskipet til DNT, er ein del av det travle knutepunktet der Nasjonale Turistveger vil bygge sitt ikonpunkt.

#### **Reiseliv**

DNT-hytta Gjendesheim, næraste naboen til ikonpunktet, har sitt eige område for gjesteparkering, og vert lite direkte berørt av utbyggingsplanane. DNT er positiv til grepet med oppgradering og flytting av hovudparkeringa, og ser gangbrua som eit positivt tilbod.

Memurubu og Gjendebu lenger inne ved Gjende har innsjøen som transportåre, og begge er avhengige av nokre parkeringsplassar nær brygga for å få løyst nødvendige behov for transport av varer og personale på ein effektiv måte.

Ei rekkje andre turistbedrifter, spesielt i Sjodalen og på Beitostølen i Øystre Slidre kommune, har Besseggen som ein av dei store attraksjonane i marknadsføringa. Dei er ut frå dette også opptekne av korleis gjestene deira enklast skal koma seg til Gjende og båttransporten.

Gjendebåten AS er den næringsmessig største aktøren i området på Gjendeosen som skal oppgraderast, med brygge for to passasjerbåtar som fraktar turistar inn i nasjonalparken i sommarsesongen. Trafikktalet har auka jamt, frå vel 33.000 passasjerar i 2005 til over 53.000 passasjerar i rekordåret 2015.

#### **Parkering**

Parkeringsbehovet ved Gjende auka sterkt utover i 1960-åra da fleire fekk privatbil, og parkeringsplassen vart gradvis utvida. Med aukande trafikk vart det behov for eige vertskap, og ein privat aktør fekk avtale med kommunen om å opparbeide og drifte parkeringa. Inntektsgrunnlaget var parkeringsavgift og inntekter av kioskalet, og dagens drivar er

etterkomar av dei som først starta den private verksemda, Gjendeosen Kiosk og Parkering. Det er ikkje plass til denne verksemda vidare i Nasjonale Turistveger sine planar for området, og turistvegprosjektet arbeider med ei innløyising av festekontrakten for å få full råderett over arealet på Gjendeosen. Også avlastingsparkeringa på Reinsvungen inngår i det som skal løysast inn (sjå omtale av ny reguleringsplan, kap. 6.4).

Bilane og folka fann sine plassar side om side, på ein kaotisk og overfylt plass i turistsesongen – men det vara jo så kort, og det var viktig for alle å koma enklast mogleg til. Gjende har ein sterk posisjon som fiskevatn og turmål for lokalbefolkninga, og mange syntes at bilen måtte vera med heilt fram til osen, når det likevel var opparbeidd bilveg heilt fram. Også reiselivet hadde stort behov for parkeringsplassar nær turistattraksjonen Besseggen, og alle ville helst parkere nærast mogleg brygga der båten starta. Med dette utgangspunktet vart plassen gradvis gjort større ut ifrå eit praktisk behov, der det estetiske i første omgang vart tillagt mindre vekt. Dette vart etter kvart forsøkt oppretta med eit tydelegare skilje mellom parkering og fjellterreng, og det vart gjort tiltak for å fremme revegetering rundt det definerte parkeringsarealet. Oppgraderinga har vorte utført etappevis, etter kvart som det var rom for det. Siste utbetring vart gjort etter at dei nye planane om ikonpunkt Gjende var lansert, men vertskapet såg etter kvart at dei ikkje kunne vente med nødvendige utbetringar og eit meir funksjonelt kjøremønster, sjølv om tilrettelegginga kanskje berre ville bli nytta eit kort tidsrom fram til den store utbygginga: «- - i 2009/10 laga vi den øvre innkjørselen i medhold av reguleringsplanen fra 2003 for å få bedre trafikkflyt – da kunne vi ikke vente lenger på å få forbedra situasjonen». Etter utbetringane som er utført av vertskapet på Gjendeosen Kiosk og Parkering dei siste åra framstår parkeringsplassen som ein heilt grei og funksjonell plass. Hadde det ikkje vore for at plassen ligg nettopp i dette landskapet, heilt opp mot nasjonalparkgrensa, så ville vel knapt nokon reagert eller tenkt at det skulle vore annleis.

For lokalbefolkninga er parkeringa i stor grad berre ein sjølvstøtt del av plassen; eit behov som har vakse fram etter kvart som fleire og fleire fekk privatbil. Og dei måtte jo fram – og alle må ha ein plass å setja bilen... Ein av fiskarane som har brukt plassen i fleire tiår uttrykker seg slik:

«Må ikkje stenge ute nokon - - ikkje skilje mellom innan- og utanbygds. Det tykkjer eg er usmakleg. Vi driv nå trass alt i ei statsallmenning, og Gjende er kommunalt. Mange kjøper fiskekort for å fiske på Gjendeosen, og dei må da få sett frå seg bilen ein stad.»

Plassen fyller for desse ein praktisk funksjon, og stadoppfatninga er knytt til staden som *locale* eller som arena for kvardagslivets handlingar.

For mange er opplevingane og kjenslene knytt til plassen (*sense of place*) langt sterkare enn detaljane kring korleis plassen ser ut (*location*), og fremste eksponentane for å definere plassen i tydinga «sense of place» er nok fiskarane.

### **Fisking**

Gjendeosen er så mykje meir enn parkeringsplassen; det er også Fiskeplassen – med stor F – for mange. Fiskarane er både lokale og tilreisande, og for dei fleste i denne gruppa er nok fiskinga det sentrale. Høve til å ta med bilen, med fiskeutstyret i, heilt fram til fiskeplassen er praktisk. Dei lokale framheva også behovet for båt og hengar for å gjera garnfisket enklare, da det er viktig for mange av desse å kunne utøve fiskeretten som alle innbyggjarane i Vågå har på Gjende. I innspel til planprosessen blir dette tydelege uttrykt: «Det må vera eit absolutt krav at fiskarane/brukarane er sikra god tilkomst, parkering og plass for utsetting/opplasting, samt oppstillingsplassar for båtane gjennom heile sesongen.» Dette har samanheng med bruksretten innanbygdsbuande i Vågå har til fiske på Gjende, og dette har ein sterk verdi for ein del av dei som brukar mykje av fritida ved Gjende. Det følgjer ikkje med nokon rett til parkering med bruksretten, men det er klare forventningar om å ha god tilgang på ein del parkeringsplassar og rom for manøvrering med båthengar for å kunne drive aktiviteten også i framtida. Det er ingen andre plassar ved Gjende som er tilgjengelege med bil, så tilgang til dette området er heilt nødvendig for å kunne drive garnfiske med båt. Men bruksretten til garnfiske gjeld alle innbyggjarane i Vågå, som utgjorde 3675 personar ved årsskiftet 2015/16 (SSB), så det seier seg sjølv at ikkje alle kan forvente å finne parkeringsplass sjølv om reguleringsplanen tek høgde for å setja av ein del parkeringsplassar knytt til utøving av fisket.

Dei utanbygds stongfiskarane har ikkje like klart behov for å kjøre bil heilt fram, men også for desse er det praktisk å kunne ha bilen som lagerplass for fiskesaker og turutstyr elles.

Både innanbygds og tilreisande fiskarar opplever Gjende som “sin” plass, der staden i stor grad får innhald og meining ut ifrå deira opplevingar og måten å bruke plassen på. Ein fiskar ser aktiviteten deira som ein del av opplevinga også for andre som kjem til plassen:

«- vi har mykje kontakt med turistane når vi er der. Må bevare attraksjonen som fiskinga er – trur dette er ei oppleving for dei som er der og kjem og pratar med oss.»

Fiskarane kjenner at dei høyrer til, og turistane får ta del i opplevinga av plassen. Det å kunne fortelja om fisinga til utanforståande kan vera med og forsterke opplevinga av plassen for begge partar; fiskaren får formidla ein kvalitet han opplever som viktig, og turisten får eit innblikk i ein lokal tradisjon og får kunnskap om staden. Gjesten kan også gå og kjøpe eit fiskekort og delta i opplevinga, om han ønskjer.

### **Beitebruk**

Utmarka har stor verdi for fjellbygdlandbruket, og det er store beiteinteresser i områda rundt Gjende. Den mest synlege aktøren er Storådalen beitelag, som kvart år fraktar opp mot hundre storfe innover Gjende på ein spesialbygd flåte, med endepunkt Gjendebu og Storådalen.

Beitelaget treng plass for opplasting av dyra frå krøtterbilane og over på flåten på forsommaren, og tilsvarande for retur når beitesesongen er over. Vidare trengst lagringsplass for flåten og parkering for gjetarane som skal ha tilsyn med dyra gjennom sommaren.

På sørsida av Gjende er det sauehamning, og ein av kvalitetane her er dei naturlege avgrensingane med høge fjell og vassdraget Gjende / Gjendeelva som rammar inn ein stor del av beiteområdet. Med bru over til andre sida vil dei truleg få ein sterk auke i ferdsel inn i beiteområdet, og brua kan opne for at dyra trekkjer over på feil side dersom ein ikkje finn gode løysingar på avstenging som ikkje går ut over dei estetiske kvalitetane på den planlagde gangbrua. Dyr som rømmer vil skape meirarbeid og fare for skader på dyra.

### **Busstransport**

Det går rutebuss til Gjende om sommaren, og snuplassen er nede ved brygga. I tillegg har Gjendeosen Kiosk og Parkering tilbod om skyttelbusstransport med minibuss mellom Reinsvangen og Gjendeosen i høgsesongen, når plassen ved Gjende er oppfylt. Bussane skal også i framtida kunne kjøre heilt fram til båtbygga, og den nye reguleringsplanen har dimensjonert trafikkareal for manøvrering av dei store kjøretya.

### **Andre brukarar – “tilskodarane”**

Særleg før var det vanleg for dei lokale å kjøre ein tur med bil og sjå seg om på ein fridag eller helgedag. Gjende har vore eit mykje nytta mål for denne gruppa, og ifølgje innspel frå parkeringsvertane er det mange slike tilfeldige gjester, som berre vil svippe innom og kanskje ta ein kaffe eller ein is før dei skal vidare. Med flytting av parkeringa 1,7 km unna kan truleg ein stor del av desse gjestane falle bort, da dei vil vera mindre motiverte enn Besseggturistane og dei andre fjellvandarane til å ta beina fatt dei siste par kilometrane.

## 6.2 Nasjonale Turistveger – kva er det?

Slik er prosjektet presentert på Statens Vegvesen sine nettsider (Nasjonale Turistveger, 2016):

«Nasjonale turistveger er 18 kjøreturer gjennom vakker norsk natur der opplevelsen forsterkes med nyskapende arkitektur og tankevekkende kunst på tilrettelagte utsiktspunkt og rasteplasser. Statens vegvesen står bak dette arbeidet.

Med Nasjonale turistveger skal Norge gjøres til et enda mer attraktivt reisemål som bidrar til å styrke næringslivet og bosettingen i distriktene. Til sammen skal det investeres 3,5 milliarder på satsingen, som blant annet involverer 10 fylkeskommuner, 64 kommuner og lokalt næringsliv.

I 2023 skal Nasjonale turistveger stå fram som en fullverdig attraksjon med sine 250 rasteplasser og utsiktspunkt langs vel 2000 km veg.»

Dette er ei stor satsing, med ambisiøse mål, og ein litt unorsk måte å tenkje på. Dei ulike delane av prosjektet skal implementerast ute i distrikta, der satsinga blir svært tydeleg – både på grunn av at det blir relativt kostbare anlegg, og fordi alle typar tiltak og utbyggingar lett blir lagt merke til i tynt befolka område der det ikkje skjer så mykje veldig mykje på byggefronten til kvar tid. Eit signalbygg eller eit kunstverk blir ikkje like godt lagt merke til i ein by eller tettstad med mange andre byggeprosjekt på gang, medan Nasjonale Turistveger sine anlegg skal framheve naturen og blir lagt til område der det ofte ikkje er så mange andre byggverk eller installasjonar utanom sjølve vegnettet gjennom landskapet.

Satsinga har visse likskapstrekk med kunstprosjektet *Skulpturlandskap Nordland* som er ei internasjonal kunstsamling som omfattar 35 kunstverk i 34 kommunar, med inviterte kunstnarar frå 18 land. Intensjonen var at det skulle fungere både som eit kunsteksperiment, og ein stadutviklar på ulike plan – estetisk, kulturelt og næringsmessig. Oddrun Sæter (2003) viser korleis kunstnarane representerer blikket utanfrå, medan blikket innanfrå er farga av lokal praksis og lokale symbol representert ved dei som lever i landskapa der kunstverka skulle plasserast.



## 6.3 Planstatus

Vegen fram til ny reguleringsplan for Gjendeosen-Reinsvangen, som skal danne det rettslege grunnlaget for utbygging av ikonpunktet og utløyising av eksisterande bruk har vore lang og kronglete.

### **A. Gjeldande reguleringsplan da prosessen starta**

Gjeldande planstatus for det aktuelle området ved Gjende da prosessen så smått starta i 2004 var reguleringsplan vedteken av Vågå kommunestyre i 2003. Denne planen var eit resultat av ein svært omfattande og tidkrevjande prosess, og brukarane var i stor grad motiverte for å utvikle området i tråd med denne planen. Reguleringsplanen frå 2003 viser området med 178 P-plassar, som eit knutepunkt for ferdsla inn mot Jotunheimen nasjonalpark etter Gjende, og utgangspunkt for den mest populære fotturen; Besseggen.

Fylkesmannen gjekk i utgangspunktet imot parkering i dette omfanget, men planen vart likevel eigengodkjend av kommunen, da det var gjort eit sentralt grep ved å leggje til rette for reparasjon av sår i landskapet på sidene av parkeringsarealet og få ei tydelegare avgrensing av parkeringsplassen og betre trafikkflyt med tilrettelagt kjøremønster. Dette betydde i alle fall ei forbetring i høve til situasjonen som var, og vart derfor akseptert av Fylkesmannen – sjølv om ein ikkje oppnådde det primære ønsket frå statsforvaltninga om å få flytta parkeringa lenger unna nasjonalparkgrensa.

### **B. Valdresflye som nasjonal turistveg**

Tiltakshavar / strekningsansvarleg Nasjonale Turistveger gav i intervjuet i 2013 eit kort resymé av prosessen og bakgrunnen for den nasjonale turistvegen og val av Gjende som ikonpunkt. Bakgrunnen for at Valdresflye vart vald ut som turistveg var at den oppfylte kriteria med fjell og storslått landskap – ein kjøretur med naturopplevingar via bilvindauget. Stoppunkta som var langs Fv.51 hadde stort forbetningspotensiale, og måtte utviklast.

Det ligg også føre kvantitative brukarundersøkingar utført av Transportøkonomisk Institutt sommaren 2005 og 2010 på utvalde vegstrekningar, der Valdresflye er ei av strekningane. Her går det m.a. fram at meir enn 90 % av dei utanlandske vegfarande og over 60 % av dei norske informantane hadde stoppa for å sjå på utsikten da dei kjørde Valdresflye (Steen Jacobsen, 2006, 2011). Om lag halvparten av trafikantane sakna fasilitetar som toalett, og vel

20 % av dei norske syntes det var for få parkeringsplassar. Det vart også spurt om det var for få stoppmoglegheiter, rasteplassar, serveringsstader, overnattingsstader og merka stigar. Opp mot 20 % sakna tilbod om slike fasilitetar langs Fv. 51. I underkant av 15 % av dei norske informantane og 5 % av dei utanlandske meinte kvaliteten på rasteplassane var for dårleg, og litt over 20 % av utlendingane ønskte fleire merka stigar. Det er altså registrert eit visst potensiale for forbetringar i tilbodet, men bortsett frå når det gjeld toalettfasilitetar synest eit stort fleirtal å vera tilfredse med forholda etter Valdresflye slik dei var på intervjutidspunkta i 2005 og 2010. Men dette speglar også forventningar som kan endrast over tid, ettersom tilboda vert utvikla på andre strekningar. Konklusjonen i 2005 var at trafikantane allment sett var mest tilfredse med Sognefjellet, som også var den strekninga som i størst grad kunne reknast som ferdigstilt da brukarundersøkinga fann stad (Steen Jacobsen, 2006).

Valdresflye skilde seg ut ved relativt lågare andel enn dei andre vegstrekningane når det gjaldt å velja strekning ut frå landskapsoppleving, og tilsvarande høgare andel som gjorde vegvalet ut frå motivasjonen om raskaste veg til reisemålet. På alle vegane utanom Valdresflye hadde eit fleirtal av turistane overnatta langs eller i nærleiken av strekninga. Det er ein stor del førstegongsbesøkande på dei fleste turistvegstrekningane i undersøkingane, men Valdresflye representerer her eit unntak, med ein svært høg andel gjenbesøk (Steen Jacobsen, 2011).

I 2004 starta førebuingane for Valdresflye som nasjonal turistveg, og Gjende vart etter kvart lansert som ikonpunkt. Det vart det etablert kontaktutval med ordførarar og fylkeskommunar, der ein hadde dialog med presentasjon og gjennomgang av planar.

I perioden 2004-2007 var det ein prosess med etablering av bedriftsnettverk, der innleigde konsulentar deltok med reiselivsrådgeving. Nasjonale Turistveger var aktiv «fødselshjelpar» for nettverket, og bidrog økonomisk. Gjendebåten fekk støtte til arkitektfagleg bistand for utforming av lagerbygg, og i direkte dialog med arkitekten vart bedriftseigaren involvert i prosessen med spørsmål om arealbehov og nødvendige funksjonar knytt til drifta.

### **C. Ikonpunkt Gjende – bakgrunn og utval**

Det er vald ut 3 ikonpunkt, der Trollstigen og Vøringsfossen peika seg ut først og fremst.

Gjende vart det tredje punktet, med potensiale gjennom stor trafikk og fin natur.

Delprosjektansvarleg i Nasjonale Turistveger karakteriserte likevel Gjende som litt mindre sjølvstøtt enn dei to andre: «Gjende *kan* bli ikonpunkt – dei to andre *er!*»

Det vart i 2004 sett i gang ein moglegheitsstudie, med intensjon er å utvikle Gjendeosen som ei «grøn lunge», og få ein plass som inviterer til opphald, framfor dagens kaos prega av trafikk og bilar (informasjon frå delprosjektlear NT, intervju). Oppstarten skjedde i februar 2004, og 01.10.2004 var desse aktørane innkalla til informasjonsmøte: Gjendebåten, Gjendeosen Kiosk og Parkering, Gjendesheim og Maurvangen.

28.04.05 vart det halde eit informasjonsmøte på regionalt nivå. Rådmann og ordførar blir av prosjektleiaren for vegstrekninga framheva som ryddige og positive samarbeidspartar.

I 2008 kom prosessen eit hakk vidare, med eit samarbeidsmøte i august, der representantar for NT, Oppland fylkeskommune, Vågå og Vang kommunar og Jotunheimen reiseliv var til stades. Delprosjektlear med ansvar for Valdresflye, Rondane og Sognefjellet presenterte i møtet Gjendeosen slik det er tenkt ved ferdigstilling.

I utdrag av møtoreferat 28.08.08 blir tilrettelegging av ikonpunkt Gjende oppsummert slik:

«Et miljømessig, universelt utformet, estetisk og flott bygg basert på at landskapet og opplevelsen av Gjende skal gjenerobres. Løsningen gir rom for 40 til 50 dagparkerende biler og plass til 5 busser. Resten skal parkere på Reinsvengen, som med en utvidelse har kapasitet til å dekke det behovet som er i dag. Blir det stor trafikkøkning i framtiden, møter man arealer som ikke er enkle å bygge ut, og det vil bli behov for flere løsninger. Stikbakke sier man nå må bli enig om at det er dette man vil, slik at man i fellesskap kan ha hovedfokus på å finne finansielle løsninger. Det er erfaring fra andre steder i landet, som kanskje viser mer pågangsmot til å sette i gang. Innholdet i bygget ved Gjerde henger sammen med hva reguleringsplanen vil åpne for.»

Det var brei semje i møtet mellom dei offentlege aktørane på lokalt, regionalt og nasjonalt nivå om å satse vidare. Møtedeltakarane kom hovudsakleg frå leiarnivået.

## **D. Økonomi / finansiering**

Ikonpunkt Gjende var stipulert til å koste 57 millionar kroner da spørsmålet om bidrag til finansiering var oppe til behandling i Oppland fylkeskommune i 2009. Statens vegvesen skulle ta ansvar for 2/3 av investeringa, og den siste tredjedelen skulle vera eit spleiselag mellom fylkeskommunen, tre kommunar i Nord-Gudbrandsdalen, tre kommunar i Valdres og dei to regionråda. I 2015 hadde prislappen auka til 109 millionar kroner, og regionale og

lokale partar auka også beløpa dei skulle bidra med, men framleis stod noko udekt i 2015. Vågå kommune kom med forslag om at dei kunne overta parkeringa på Reinsvangen, ta opp lån på 14 millionar for å dekkje delen som framleis stod udekt i finansieringsplanen, og betale ned lånet med parkeringsavgift. Dette vart avvist av vegvesenet og fylkeskommunen. Dei ønskte ikkje ei slik løysing, da dei meinte den var i strid med prinsippet om statleg eigarskap og avgiftsfrie attraksjonar. Etter møte mellom fylkeskommunen, Vågå kommune og Statens vegvesen vart det sett opp ny finansieringsplan, der fylkeskommunen skulle auke sitt bidrag med 3 millionar, i tillegg til dei 20 mill. som var løyvd tidlegare. Eit fleirtal i fylkestinget avviste løysinga, og meinte at kostnadsramma måtte tilpassast det som allereie var løyvd (Oppland fylkeskommune, 2015, 2016).

## **E. Intensjonsavtale om utvikling av Gjendeosen som ikonpunkt**

I brev av 06.05.2008 frå Nasjonale Turistveger til Vågå kommune, legg NT fram eit forslag til intensjonsavtale, avtaleutkast datert 24.04.08.

I brevet skriv prosjektleiar Jan Andresen og strekningsansvarleg Stikbakke m.a.:

«Dersom planene for oppgradering av Gjendeosen og Reinsvangen skal kunne gjennomføres, krever det full tilslutning til arbeidet fra Vågå kommune. Statens vegvesen har allerede investert betydelig innsats i form av planlegging m.m.. Før vi setter full kraft på videre arbeid, trenger vi en forsikring fra Vågå kommune om at kommunen støtter og vil delta aktivt som pådriver for å utvikle en framtidrettet infrastruktur for reiselivet i området. Vi ber derfor om at kommunen forplikter seg til dette gjennom vedlagte intensjonsavtale.»

Intensjonsavtalen dreia seg i hovudsak om etablering av eit signalbygg som skulle gje Gjendeosen eit estetisk løft, og bli eitt av tre ikonpunkt i Turistvegsatsinga. Element som gangbru var ikkje nemnt.

Bygget ville koma langt utanom rammene for den gjeldande reguleringsplanen frå 2003, men spørsmålet om reguleringsendring og planprosess i tråd med plan- og bygningslova vart ikkje problematisert. Her var tydelegvis fasiten klar, før nokon vart invitert til ein inkluderande planprosess. Dette er også visualisert gjennom utgjevinga av ei bok i regi av Nasjonale Turistveger (Berre og Lysholm, 2010), der ikonpunkt Gjende er presentert med visualisering av korleis det skal bli – «fjellets opera» med skisser integrert i landskapet teikna av den

kjende arkitekten Knut Hjeltnes. Alt dette vart lansert, før reguleringsplanarbeidet er skikkeleg i gang.

Vågå formannskap behandla intensjonsavtalen 04.06.08. Her skriv saksbehandlar m.a. i saksutgreiinga:

«Administrasjonssjefen meiner og at det uavhengig av Turistvegprosjektet er gjennomført mange positive tiltak i området, og at det er grunnlag for ei positiv næringsutvikling her uavhengig av dei store investeringane som turistvegprosjektet arbeider for.

Administrasjonssjefen meiner det er lite truleg at kommunen vil vere i stand til og heller ikkje vil vurdere det som formålstenleg å sjølv investere fleire millionar i prosjektet.

Alle utrekningar viser at ei så stor investering på Gjendeosen som her er antyda, ikkje vil kunne gje avkastning nok til å dekke opp investeringa reint bedriftsøkonomisk. Dette skuldast først og fremst at sesongen naturleg nok er svært kort. Det betyr at det må reistas investeringsmidlar som ikkje krev avkastning, noko som er ein føresetnad for å kunne drive næringsverksemd der etterpå med eit normalt bedriftsøkonomisk dekningsbidrag.

Administrasjonen i Vågå kommune har gjort ulike utrekningar som alle viser at sjølv med auka omsetning og auka trafikk vil det neppe vere moglege å få til næringsverksemd som samstundes skal finansiere store investeringar. Det må derfor til offentleg kapital eller anna kapital som ikkje krev normal avkastning.»

Saksbehandlaren uttrykkjer altså nokså stor skepsis til tiltaket, men ser samstundes at det med store offentlege bidrag kan realiserast.

Intensjonsavtalen vart likevel godkjend av kommunen, med noko justering av enkelte punkt.

Fleire intervjuobjekt uttrykker stor forståing for at avtalen vart godkjend:

«Det er trass alt mange pengar og vanskeleg å takke nei til slikt - - -»

Liknande kommentarar kjem frå fleire av informantane som vart intervjuja, både frå næringsdrivande, frå ein fiskar og frå lokalpolitikarar.

## 6.4 Planprosess og ny reguleringsplan for Gjendeosen-Reinsvangen

Både tidlegare og nåverande arealplanleggjar i Vågå kommune vart intervjuet, og saman med arkivmaterialet frå Vågå kommune og intervjuet med rådmannen gav dette ei tydeleg og grundig framstilling av dei ulike trinna i prosessen.

Planleggjar i Vågå under startfasen av samarbeidet med Nasjonale Turistveger, gjorde slik greie for kommunikasjonen før den formelle reguleringsplanprosessen vart sett i gang:

«Eg understreka sterkt behovet for å få ein ny reguleringsplan på plass.

Plankoordinatoren hos Fylkesmannen meinte det ikkje var behov for reguleringsendring, da saka var førebels drøfta i regionalt planforum\*.

‘– Dette blir bra,’ sa ein representant frå eit anna direktorat da vi gjekk frå møtet. Såg ut til å vera førehandsbestemt på eit anna nivå enn i kommunen. Så skulle arealplanen berre koma som forankring i ettertid. Eg stod fast ved at det som skulle arbeidast konkret med vidare måtte forankrast i arealplan. Må ivareta også andre interesser i området.»

\* Arealplanmøte/planforum i fylkeskommunen i 2005, forankra i Plan- og bygningslova § 5-3,

Planleggjar i Vågå fram til sommaren 2009 refererte vidare til at toppleiinga i kommunen hadde ei positiv haldning til satsinga, men den uformelle dialogen på toppen av hierarkiet fekk ikkje forankring i formelle vedtak før ei god stund ut i prosessen:

«- - - Kommunen positiv – ikkje tvil om det. Men det vart ikkje gjort noko skikkeleg vedtak, og dette vart eit problem for administrasjonen når vi skulle forhalde oss til ulike partar i saka. Var kjent med kommunen si haldning/intensjon overfor dei nye ideane, men hadde samtidig ein gjeldande plan som kommunestyret hadde godkjent.»

Ideskissa vart meldt opp til drøfting i arealplanmøtet i fylkeskommunen, der ulike offentlege planaktørar møttest for førebelse drøftingar av utgreingar som må på plass, eller til konkret dialog om meir bearbeidde planforslag frå kommunar eller private forslagsstillarar.

Dette skjedde medan Nasjonale Turistveger framleis var på idestadiet, så det tok noko tid før det konkrete planarbeidet vart sett i gang og dei fekk definert kva rammer ein skulle arbeide

vidare innanfor. Prosjektansvarleg hos NT opplevde det som problematisk å drøfte ein ide, som framleis var på skissestadiet, i eit formalisert arealplanmøte.

Formelt sett burde det ikkje vera nokon tvil om at det måtte lagast ein ny plan, eller i det minste ei reguleringsendring, sjølv om eksisterande plan vart godkjent så seint som året før ideen om ny tilrettelegging og omforming av plassen kom på bordet i 2004, etter at Valdresflye hadde kome med som nasjonal turistvegstreking. Initiativet til drøfting i arealplanmøtet, som involverer fleire eksterne aktørar, burde nok likevel vore planlagt i fellesskap med tiltakshavaren Nasjonale Turistveger.

Nasjonale Turistveger var ikkje først ute med ideen om å “rydde opp” ved Gjende. Som ansvarleg for nasjonalparkforvaltninga hadde Fylkesmannen i Oppland lenge før Turistvegprosjektet kom inn i biletet signalisert eit sterkt ønskje om å trekkje hovudparkeringa lengre unna og få vekk den tyngre tilrettelegginga heilt opp mot nasjonalparkgrensa. På slutten av 1990-åra vart det også mykje snakk om etablering av randsoner eller buffersone for å skjerme nasjonale verneverdiar mot teknisk tilrettelegging og utbygging heilt opp mot dei nasjonale verneområda, og i den nye planlova som kom i 2008 var det også innarbeidd ein eigen kategori for desse areala, dei såkalla hensynssonene etter § 11-8 c). Sett i dette perspektivet såg miljøverninteressene det som positivt å få med Nasjonale Turistveger som ein slagkraftig samarbeidspart som kunne bidra aktivt til å reparere gamle synder.

Ved melding datert 05.02.09 vart planprosessen formelt starta, og NT hadde engasjert planfirma som skulle ha ansvar for denne prosessen. Prosjektleiaren i det engasjerte planfirmaet vart intervjuet, og han såg det ikkje som uvanleg at det var ein del usemje lokalt, men i denne saka var det nok ekstra utfordrande: «Det var eit litt bustete møte. – Det var eit par personar som var ganske sinte... Men eg var litt forberedt. Hadde snakka med kommunen før møtet. Og det er som regel dei som er negative som tek ordet... Eg trur det er ein av dei mest utfordrande planprosessane eg har vore med på». Han gav likevel uttrykk for at slik berre ein del av gamet når ein dreiv arealplanlegging på eit område med mange aktørar, og oppdraget er utført med profesjonell haldning til alle aktørar frå hans side. Fleire av intervjuobjekta nemner også at det vart lettare å forhalde seg til prosjektet etter den formelle oppstarten med ein tydeleg og open prosess, og dette synet går att også om dei ikkje har vore tilfredse med det endelege resultatet. Det å følgje «spelereglane» gjennom ein grundig og formalisert prosess i tråd med plan- og bygningslova gav aktørane tydelegare rammer enn det

dei opplevde dei første åra med den toppstyrte dialogen mellom Nasjonale Turistveger og kommuneleiinga, der moglegheitsanalysen først skulle forankrast hos toppleiinga i fylke og kommunar, før brukarane av området vart inviterte inn på arenaen.

Turistvegprosjektet sitt formål med ikonpunkt Gjende er i planforslag datert 11.03.2011 slik:

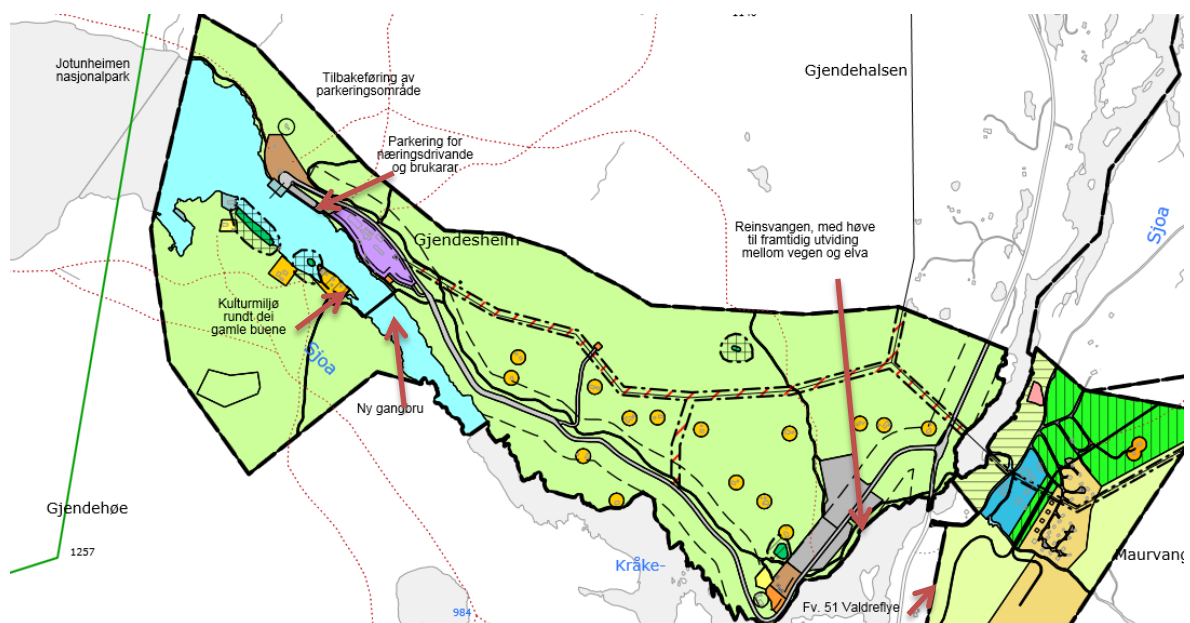
«- Reparera eit øydelagt landskap.

- Redusere areala som brukast til anlegg og aktivitetar
- Gi betre trafikktryggleik og smidigare trafikkavvikling
- Redusere biltrafikken mest mogleg
- Legge betre til rette for Gjendebåtane
- Gi betre service for både vegfarande og fotturistar

Prosjektet skal framstå som en attraksjon, ikkje på landskapet sin kostnad, men i et spanande samspill mellom landskapet og det menneskeskapte. »

Gangbru er ikkje nemnd som noko element i tilrettelegginga da prosessen starta, men ei planlagt bru litt lenger nede i vassdraget er vist på kartskisse i planprogrammet, med tanke på å få innarbeidd tiltaket det er gjeve dispensasjon for i den samla reguleringsplanen (figur 7).

Det endelege plankartet får likevel ei gangbru oppe på Gjendeseosen, slik Nasjonale Turistveger stiller krav om:



Figur 6 Reguleringsplan for Gjendeseosen – Reinsvangen. Ferdig plankart (Vågå kommune, 2013)



## Milepælar fram til ferdig godkjent Reguleringsplan for Gjendeosen – Reinsvangen

- 05.02.2009 – Brev med varsel om oppstart av planarbeid vert sendt frå engasjert planfirma
- 16.04.2009 – Behandlinga av varsel om oppstart av reguleringsarbeid – Revisjon av Reguleringsplan for Gjendeosen – Reinsvangen
- 06.10.2009 – Arealplanmøte i fylkeskommunen, der det vart stilt krav om planprogram
- 22.06.2010 – Kommunestyresak 40/10. Fastsetting av *Planprogram for reguleringsplan for Reinsvangen - Gjendeosen* utarbeidd av Rambøll AS på vegne av Nasjonale Turistveger.
- 21.03.2011 – Første gongs behandling av planforslaget for til offentleg ettersyn – formannskapet vedtok å ta ut planlagt bru ved Gjendesheim og auke talet på P-plassar ved Gjendeosen.
- 31.03.2011 – Turistvegprosjektet reagerte på vedtaket i møte 21.03.11 og sender brev til kommunen der dei stiller eit ultimatum: hovudgrepet om redusert parkeringsareal og plassering av gangbrua oppe ved Gjendesheim blir sett som klare premiss for deira vidare engasjement i oppgradering av Gjende som ikonpunkt.
- 05.04.2011 – Innhaldet i brevet av 31.03.2011 blir drøfta, og det blir som følge av ultimatumet gjort vedtak om å legge planen ut til offentleg ettersyn slik planen var fremma med bruforslag over osen. Bruplasseringa vart justert med 50 meter i høve til første forslaget frå NT.
- 10.10.2011 – Reguleringsplan for Gjendeosen – Reinsvangen, 2. gongs høyring.
- 31.01.2012 – Reguleringsplan for Gjendeosen - Reinsvangen. 3. gongs behandling og sluttbehandling. Planen godkjent, med vilkår om gjennomføring ei kartlegging av gyteområda for Gjendeauren, med utgangspunkt i naudsynte inngrep i vassdraget som følge av etablering brua, og eventuelle avbøtande tiltak knytt til dette. Om naudsynt, kan det gjerast mindre justeringar av brua for å unngå inngrep i viktige gyteplassar.
- 08.06.2013 – Mindre endring av reguleringsplan for Gjendeosen - Reinsvangen. Justering av bruplassering med ytterlegare 20 meter, etter tilråding i NINA-rapporten om fisk og gyteforhold. Sluttbehandling.

Dette er tidslinja med alle formelle prosedyrar utført i tråd med Plan- og bygningslova (2008). Planprosessen tok over 4 år frå den formelle oppstarten til den endelege godkjenninga i 2013, men tida etter hovudgodkjenninga på nyåret i 2012 skuldast behov for tilleggsutgreiingar av biologiske verdiar knytt gyteforhold for gjendeauren, ettersom elementet med bru over osen ikkje var med i planoppstarten eller teke med blant utgreiingane i planprogrammet. Saman med dei 4 åra som gjekk med i samband med moglegheitsstudien og diskusjonen om planbehov og planinnhald i forkant av reguleringsprosessen vart det om lag 8 år på vent for dei næringsdrivande.

Men innimellom punkta i den formelle tidslinja med alle pålagde trinn i medhald av lovverket vart det behov for enkelte “loopar” for å hanke inn att spørsmål som dukka opp undervegs. Mellom anna kom bruspørsmålet opp på ny, etter at brua først vart teke inn som viktig element av Nasjonale Turistveger i første utkast til planforslag, forsøkt teke ut att av formannskapet ved vedtak i møte 21.03.11, og deretter lagt inn att med nytt vedtak 05.04.11 etter at turistvegprosjektet stilte ultimatum om at bru på Gjendeosen måtte vera med om for at det skulle satsast vidare på ikonpunkt Gjende.

Bruplasseringa vart justert med 20 meter nedstraums ved sluttbehandling og endeleg vedtak av planen i juni 2013, som følgje av biologirapporten frå NINA.

Det kom ingen klagar på at brua til slutt vart plassert oppe på Gjendeosen. Dette kunne kanskje verke underleg, etter alle protestane som kom fram i høyringsrundene.

Men fleire av intervjuobjekta uttrykkjer ein slags lojalitet til planvedtak fatta av kommunen som planmyndigheit, sjølv om dei ikkje var samde i resultatet.

Ein Arbeidarparti-veteran kjem i intervjuet fleire gonger inn på at han ønskjer å vera lojal mot partiet og mot kommunen, og han kommenterer prosessen med gangbrua slik:

«Eg skuldar ingen i kommunen for at det vart slik. Det er nokre få på toppen i vegvesenet som stod for den manøveren.»

Dermed skulle alt vera klart for byggstart i 2014, men det skjedde ikkje noko verken da eller i 2015. Heller ikkje i 2016 er det Gjende sin tur på prioriteringslista.

## 7. Analyse/Diskusjon

### Stadoppfatninga

Ved tilrettelegging på ein lokalitet med omfattande eksisterande aktivitet er det utfordrande å koma med ei ny og stor tilrettelegging som krev markante endringar i den etablerte bruken. Dei ulike aktørane vil oftast ha også nokså ulike stadoppfatning og tilknytning til staden.

Nasjonale Turistveger opererer ut ifrå det fysiske inntrykket av staden: Ein plass som treng «oppdydding», men som samstundes har slike kvalitetar at ein ved reparasjon av øydelagt landskap og tilføring av spanande moderne arkitektur kan skape eit nasjonalt ikonpunkt. Dette utgangspunktet har stor likskap med stadbegrepet hos Norberg-Schultz (1986, s.67), som viser til stadkvaliteten som ein funksjon av romstruktur og karakter. Stadkarakteren kjem fram som eit bestemt forhold til omgjevnadene, og den blir såleis knytt til korleis det ser ut. Nasjonale Turistveger sitt mål om å vise det vakraste landskapet med eit tilført element av moderne arkitektur tek utgangspunkt i same referansar som stadskildringa til Norberg-Schultz (1986, s. 58): «Mens landskap i prinsippet er sammenhengende, selv om topografien varierer, er menneskelagde steder sluttede enheter». Turistvegprosjektet vil på tilsvarende måte etablere bygde element eller kunstverk som er med og rammar inn eller framhevar det naturlege landskapet. Satsinga er sterkt visuelt orientert, og det nye synsinntrykket kan synast å vera viktigare enn omsyna til dei som brukar området i dag.

For dei eksisterande brukarane har staden eit anna innhald, og det er ganske normalt å yte motstand mot eit tiltak som vil presse fram ei endring i den etablerte bruken. Dei fleste ønskjer ei estetisk oppgradering velkomen, og er i nokså stor grad inneforstått med at dette også betyr færre parkeringsplassar. Men akkurat kor mange plassar ein bør behalde for å oppretthalde behova til dei med brukarinteresser, er det derimot svært delte oppfatningar om. Det ligg her ein drakamp mellom det funksjonelle behovet for parkeringsplassar og anna trafikkareal, og det estetisk motiverte ønsket om å gjenskape og reparere landskapet i størst mogleg grad. Utan ein merkbar reduksjon i parkeringsarealet, vil ikkje ideen som ligg til grunn for tilrettelegginga frå starten av kunne realiserast. Oppdyddinga i tidlegare inngrep og tilføring av arkitektoniske element som skaper reine linjer mot naturlandskapet rundt, er det elementet som skulle selja inn prosjektet som eitt av dei tre hovudsatsingsområda under nemninga ikonpunkt. Slik sett er det ikkje vanskeleg å forstå at reduksjon i parkeringsarealet er eit klart vilkår for at turistvegprosjektet skal satse på vidare på prosjektet.

Dette var også eit kjent element frå starten av, og noko kommunen gjekk inn for med opne augo ved signering av intensjonsavtalen, sjølv om ein på det tidspunktet enno ikkje hadde definert kor mange P-plassar som kunne behaldast.

På den andre sida verkar det som eit paradoks at Nasjonale Turistveger vil fjerne dei fleste parkeringsplassane, samtidig som satsinga tek sikte på å *auke* talet på besøkande til området, og dermed også parkeringsbehovet. Nedskalering av parkeringsanlegget ved Gjende betyr ei tilsvarande utviding av parkeringa på Reinsvangen, og dersom fleire av dei reisande i tillegg blir trekt mot området som følgje av ikonpunktet, må også den framtidige trafikkauken takast hand om. Sjølv med dagens trafikk blir begge plassane overfylte på store utfartsdagar, så det er teke høgde for ei nokså omfattande utviding på Reinsvangen. Også eit smalt areal mellom vegen og elva er vist som parkeringsareal i den nye reguleringsplanen (fig. 6 kap. 6.4), sjølv om mange uttalepartar meinte dette måtte skjermast av omsyn til landskapet og friluftslivsinteresser langs vassdraget.

Dette paradokset blir også kommentert av ein næringsdrivande som vart intervjuet: «Skjønner dei vil få vekk att inngrep, men så lagar dei på andre sida eit voldsomt opplegg i staden. Litt rart å lage det styggare ein annan plass (Reinsvangen), for å få det finare her...»

Naturen har vore trekkplasteret for dei tilreisande, heilt frå dei aller første fjellturistane kom til Jotunheimen for 200 år sidan. Naturen var viktig også for lokalbefolkninga, men for dei var haustinga frå naturen det sentrale. Fiske i fjellvatna var i tidlegare tider eit viktig tilskott til sjølhushaldninga, og sjølv om fiskinga i dag er ein fritidsaktivitet vil eg tru at det og ligg ei kjensle av vidareføring av haustingstradisjonane i denne aktiviteten. Fiskinga på Gjendeosen trekkjer også til seg sportsfiskarar frå langt unna, og mange av desse etablerer sine tradisjonar ved å koma attende år etter år. Dei mange som brukar området ved Gjende fast til ulike aktivitetar, eller er der i samband med næringsverksemd, dannar til saman eit lite samfunn der alle kjenner alle. Gjendeosen er for dei ein stad der det er aktivitetane som gjev mening, og ei større endring av føresetnadene for bruken deira vil skape eit brot som kan opplevast som eit tap. Dei *brukar* området i staden for å *betrakte* det, og har ikkje same motivasjon som «tilskodarturistane» når det gjeld å bygge opp ein bestemt utsikt eller eit landskapsbilete med fråvær av bilar. Det å ha med bilen med utstyret heilt fram gjev mening for fiskarane, men alle vil nok greie å finne ei løysing på transporten til og frå – uavhengig av kvar bilane må stå til slutt. Inngrep som øydelegg eller reduserer moglegheita for å utøve fiskinga, den aktiviteten som knyter dei så tett til Gjende, vil derimot verta langt vanskelegare å akseptere.

Ei gangbru på Gjendeosen er eit arkitektonisk spanande element som løftar ikonpunktet i augo til Turistvegprosjektet. Ei bru for å gå over lenger nede er ikkje interessant for prosjektet, sidan ho da ikkje vil bli ein del av biletet på Gjendeosen som «location».

For fiskarane vil brua oppe på osen og ferdsla på denne øydeleggje mykje av fiskeopplevinga, og dermed også redusere kvaliteten av staden slik dei er knytt til han i tydinga «sense of place» og som «locale». Brua vil danne grunnlag for eit heilt nytt ferdselsmønster på staden, og dette vil uroe fisken og endre fiskeopplevinga som er den sterkaste tilknyttinga til staden for dei som kjem hit år etter år for å fiske.

Fiskinga og fiskeopplevinga blir ikkje tillagt verdi i utgreiingane. Det blir engasjert ekstern konsulent for undersøking av gyteforholda for *fisken*, men ingen ser på konsekvensane av den auka ferdsla rundt dei beste fiskeplassane i høve til *fiskarane*. Dei ulike styrkeforholda mellom aktørane gjev seg utslag i at den visuelle tilrettelegginga av den fysiske staden (location) får gjennomslag framfor dei sosiokulturelle sidene. Røe og Vestby (2013) peikar også på at det i tradisjonell planlegging ofte har vorte lagt større vekt på synlege element knytt til landskap og arkitektur enn på dei usynlege elementa som krev innsikt i bruken og opplevinga av ein stad. Den skeive fordelinga av makt mellom aktørane i denne prosessen gjer også sitt til at Nasjonale turistveger kan leggje premissane for kva som er viktigast. Ikkje overraskande endar ein da opp med det visuelle stadbiletet som avgjerande, framfor dei etablerte brukarinteressene,

## **Proessen**

Fleire informantar gjev i intervju uttrykk for frustrasjon i høve til planproessen.

Dette kjem både frå dei som er tilfredse med resultatet, og – naturleg nok – i enda sterkare grad frå dei som føler at dei ikkje har nådd fram med synspunkt som dei opplever som svært viktige i høve eigen bruk av området. Ein av dei intervju lokalpolitikarane uttrykker seg slik:

«Det var på ein måte ein arrogant framgangsmåte. Når eg har hatt ein del kritiske merknader, kan sjå ut som om eg er imot, men det er eg ikkje. Eg er glad for at Staten vil bidra til tilrettelegging, - - - vi har vore positive i utgangspunktet, men har ønskt at enkelte ting kunne vore litt annleis gjennom prosessen.»

Ein planprosess kan vera svært krevjande der det er svært ulike interesser til stades. Behovet for god tilrettelegging og design av planproessen, og tydelege forventingsavklaringar frå starten av, er grunnleggande faktorar for å kunne skape ei felles plattform for å forbetre og

utvike eit samfunn. Farner (2008) understrekar at alle må vera kjende med ”spelereglane”, og desse bør ikkje endrast undervegs om ein ikkje i fellesskap kjem fram til justeringar. Han framhevar behovet for tydeleg å identifisere dei ulike elementa som må inngå i prosessen:

- Kven er aktørane
- Kva roller/funksjon/ansvar/myndigheit dei har i prosessen
- Korleis mobilisera til deltaking
- Tidsskjema – rekkefølge – faser i prosessen
- Tilgjengelege ressursar
- Lokalitetar, tilrettelegging
- Arbeidsformer – prosessleing, osv

Starten av prosessen rundt Gjendeosen-Reinsvangen er av ein annan karakter enn det ein finn i ein ordinær planprosess. Mogleighetsstudien i starten var nødvendig, for å definere innhaldet og jobbe fram eit prospekt som kunne inngå i turistvegsatsinga til Statens Vegvesen som eit prosjekt av så høg kvalitet at det kunne utviklast som eit såkalla ikonpunkt. På dette stadiet var det vel nesten uråd å sjå for seg brei involvering; den arkitektoniske ideen måtte utformast før ein kunne gå vidare til neste trinn. Det er såleis ikkje vanskeleg å forstå eller akseptere at denne opptakta måtte få leve sitt eige liv fram mot ein konkret ide.

Men tidsrommet frå oppstart med mogleighetsstudien og fram til ein ordinær planprosess med eit opplegg for lovbestemt minimumsinvolvering tok forholdsvis lang tid. Mogleighetsstudien starta allereie i 2004, og ordføraren tok initiativ til at sentrale næringsaktørar skulle involverast. Dei som vart intervjua av desse næringsaktrane gjev uttrykk for at dei var involverte på ein god måte i den innleiande fasen:

«Det var mye møter og kontakt fra starten og et par-tre år. Deretter har det bare vært de offentlige etatene som har planlagt. Det har vært avholdt møter utan at verken vi eller Gjendebåten ble invitert eller involvert. - - - - og vi var på møter i Vågå, Oslo og på Lillehammer – sammen med arkitekter. Vi følte at vi ble hørt, og de som planla virket å ha liten innsikt i en del praktiske forhold knyttet til alle brukerne. - - - -  
Ønske om bilfritt på Gjendeosen kom noe ut i prosessen. Vi hadde jo allerede etablert et opplegg med skyttelbuss på de store trafikkdagene, for å unngå de kaotiske forholdene med mange som kjørte inn uten å komme videre. Planene slik de ligger i

dag kan virke som en flaskehals. Ser ut til at de ikke er klar over trafikkmønsteret, men bare stoler på at de vil finne løsninger etter hvert.»

I starten oppfatta nok dei som dreiv parkeringa, med hovudparkering på Gjendeosen og avlastingsplass på Reinsvangen med skyttelbusstransport mellom, at dei skulle delta i prosessen med omforming av parkeringsmønsteret. Det kom derfor som eit sjokk for dei da det vart kjent at Nasjonale Turistveger ville sikre seg full råderett over areala som skulle gje rom for ikonpunkt Gjende. Det er uklart om denne føresetnaden var på plass heilt frå starten i 2004 utan at det var kommunisert tydeleg ut, eller om det var ei avgjerd som Staten kom fram til etter kvart som prosessen gjekk framover, og dei innsåg at det var behov for ein tydeleg strategi for korleis dei skulle sikre dei store verdiane som skulle investerast her. I alle fall kjem det konkret fram i brevet om intensjonsavtale frå 2008, der det å sikre full råderett over areala er eit vesentleg punkt.

Det gjekk over fire år med ymse møte og forhandlingar om finansiering, før brev med melding om oppstart av planarbeid med Nasjonale Turistveger i rolla som tiltakshavar for ei områderegulering vart sendt Vågå kommune 05.02.09. Rambøll AS var engasjert til å utføre arbeidet, og det var konsulenten der som hadde den direkte dialogen med brukarane.

Konseptet var vel kjent for dei fleste, m.a. gjennom oppslag i lokalavisa GD (Vassbotten, 2008), men det var først nå alle dei andre interessegruppene vart involverte i ein open prosess og vart inviterte til å gje innspel til planarbeidet. Det kjendest kanskje rart å koma med innspel til oppstart, når bilete av det tenkte sluttresultatet – «Fjellets opera» verserte i trykksaker frå Nasjonale Turistveger og var kunngjort i lokalpressa allereie eit år tidlegare.

Gjennom lanseringa av ideen ikonpunkt Gjende var partane kjende med at satsinga hadde som mål å flytte hovudparkeringa ned til Reinsvangen, så behovet for parkeringsplassar for dei enkelte næringsdrivande med interesser på Gjendeosen og vidare innover langs Gjende var eit gjennomgåande element blant innspela frå dei med direkte tilknytning til Gjendeosen. Sjølv om prosessen frå og med 2009 følgjer lovkrava til medverknad, og også har eit ope møte 7. mai 2009, etter at det er gjort vedtak om planoppstart, er det tydeleg behov for meir aktiv involvering. Sterke aktørar i reiselivsnæringa kjem på banen med krav om meir informasjon om planane i området Gjendeosen-Reinsvangen i brev dagsett 01.10.2010. Prosjektleiar frå Rambøll har ved fleire høve informert politiske utval (hovudutval og formannskapet i Vågå), men ein ser behov for direkte dialog med ei større gruppe enn berre dei næringsdrivande ved

Gjende. Kommunen tok initiativ til eit informasjonsmøte for reiselivsbedriftene i Sjudalen den 15.11.2010, der prosjektleiar i Rambøll AS og Statens vegvesen v/ turistvegseksjonen orienterte om ikonpunkt-prosjektet spesielt og om turistvegstrekinga Valdresflye generelt.

Sjølv etter dette møtet kjenner bedriftene langs turistvegstrekinga seg usikre på framtida, og dette kjem til uttrykk i brev av 13.12.10 til kommunen:

«Dette brevet kjem i etterkant av møtet i Vågå den 15.11.10, da ein del av bedriftene i området rundt Gjende framleis ikkje kjenner seg trygge på at planane for utbygginga på Gjende, slik dei ligg an no, blir til det beste for turistane.

Vi ser fram til at Valdresflye vert ein nasjonal turistveg, og helsar det velkome.

Vi ser fram til at heile prosjektet skal verta vellykka både for oss som driv næring, og for dei som skal koma som gjestar til området vårt. - - - »

Det er særleg transporten heilt fram til båtbyggja som skaper spørsmål og uro:

«Vi meiner at det bør lagast ei parkerings- og trafikkanalyse som tek for seg transport og trafikkforholda gjennom heile turistsesongen. Dersom det vert parkering berre på Reinsvangen, så vil denne analysen gje ein god peikepinn på kor dyre billettar det vert m.m. Planprogrammet og møtet i Vågå bær preg av svaret ”ting ordnar seg”. Og vi får inntrykk av at mangt ikkje er gjennomtenkt enda. Reiselivsnæringa er skeptiske til at det skal brukast så mange millionar på at ”ting ordnar seg”. Svar frå

Vegvesenet/Rambøl under møtet i Vågå var lite konkrete, og vi følte ikkje at vi fekk svar på spørsmåla våre. Vi ynskjer å vera sikre på at dette vert bra, før prosessen vert sett i gang. Vi lurar også på kva som er største redselen for Vågå kommune:

- er det å miste prosjektet på 60 mill?

- eller er det å miste store turistinntekter i framtida? - - - »

Slike ekstrarundar viser at medverknaden ikkje har vore god nok overfor dei som ikkje har direkte tilhald på Gjendeosen, men som likevel vil bli merkbart påverka av dei planlagde endringane. Prinsippa nemnd av Asle Farner (2008) om *identifisering av aktørar og brei medverknad på eit tidleg stadium av planprosessen* har ikkje lykkast heilt.

Mange oppfatta også informasjonen frå Nasjonale Turistveger som einvegs informasjon framfor dialog. Ein av informantane opplevde det som kritikkverdige at det i møte blir klargjort at NT ikkje har nokon intensjon om å involvere allmenta på ein aktiv måte:



«Vi har måtta dra fram opplysningane vi har fått. På folkemøtet fekk vi fortalt at det ikkje var anledning til å diskutere sjølve prosjektet, men vi kunne få stille spørsmål.»

Nasjonale Turistveger tok det i første omgang for gitt at ikonbygget kunne først opp sidan det nye ville bli ei positiv tilrettelegging med opprydding i eksisterande inngrep. Da kommunen stilte plankrav, vart det møtt med undring i prosjektleiinga hos Nasjonale Turistveger. Prosjektansvarlege i turistvegprosjektet meinte i utgangspunktet at ein ikkje behøvde ny reguleringsplan, og kommenterer dette i intervjuet:

«Hovedgrepet var å flytte hovedparkeringa vekk fra Gjendeosen og gjennomføre landskapsrestaurering. Det ble fra kommunen stilt krav om ny reguleringsplan, noe som innebar bl.a. full arkeologisk registrering. Vi ble overraska over at det ble stilt krav om full planprosess».

Grunngjevinga for at dei meinte at ein fullstendig reguleringsplanprosess ikkje var nødvendig, var at det allereie var ein relativt ny plan for området og at tilrettelegginga som dei planla ville redusere inngrep og verta ei estetisk forbetring av dagens situasjon.

Planen frå 2003 la imidlertid ikkje til rette for avvikling av hovudparkeringa på Gjendeosen, og dette grepet utløyste samstundes behov for ein vesentleg auke av parkeringsarealet ein annan plass, så det burde vel strengt tatt ikkje vera grunnlag for å tvile på behovet for ein ny planprosess for såpass omfattande arealbruksendringar. Det at Nasjonale Turistveger såg på det å fjerne skjemmande naturinngrep (parkeringa ved Gjende) som eit udiskutabelt gode, gjev ikkje noko fritak for å hoppe over ein lovbestemt reguleringsprosess med vanlege krav til medverknad og involvering. Fjerning av eit bygg eller anlegg er underlagt same reglar som å bygge noko nytt, uavhengig om tiltaket medfører forbetring det estetiske uttrykket (Plan- og bygningslova, 2008). Som profesjonell tiltakshavar burde dette vera godt kjent for Nasjonale Turistveger, og dei er også parten med aller størst behov for ein gyldig plan for gjennomføring, sidan anlegget skulle byggjast på eit område der det frå før var minst ein aktør med omfattande rettar som måtte løysast ut, enten ved friviljug avtale eller ved ekspropriasjon.

Dialogen mellom kommunalt planapparat og Nasjonale Turistveger var nok heller ikkje spesielt god i samband med planoppstart, og kontaktpersonen for Turistvegprosjektet følte seg overrumpla av at arealplanleggjaren i kommunen valde å følgje opp saka ved å melde prosjektet direkte inn som ei ordinær plansak i Arealplanmøtet i fylkeskommunen 03.05.05. På dette tidspunktet var ikkje Nasjonale Turistveger klare for ein formell arealplanprosess, og

meinte at saksbehandlar i kommunen ikkje tok moglegheitsstudien som det den var; ei ideskisse. På den andre sida vart det vanskeleg for kommuneadministrasjonen å forhalde seg til skisserte planar som ville medføre omfattande endringar i arealbruk, og samstundes behandle eventuelle søknader i tråd med den eksisterande og juridisk bindande planen.

Perioden der saka vart verande på idestadiet drog ut, og dei som vart involverte i dialogen med turistvegprosjektet i denne fasen var framleis berre toppleinga i kommunen og enkelte utvalde næringsaktørar, i tillegg til regionnivået som skulle bidra økonomisk

Eit samla inntrykk etter intervjurunden var at dei fleste utanom toppleinga i kommunen opplevde at det på eitt eller fleire stadium skjedde ei form for utestenging eller manglande involvering. « - Uansett kva vi seier, så får dei\* det som dei vil» var det ein av aktørane som sukka til ein annan etter nok eit møte om turistvegsatsinga ved Gjende.

\* Turistvegprosjektet

Det vil alltid vera slik at ikkje alle kan få gjennomslag på alle sine innspel, men når fleire aktørar formidlar ei sams oppfatning av at involveringa og medverknaden ikkje er reell, kan det vera grunn til å undersøke korleis medverknaden i planprosessen har vore. Også lokalpolitikarar frå planutval, fjellstyre og partilag følte seg overkjørt. Ein uttrykkjer det slik:

«Trur ikkje folk er imot at noko skal skje, men dei blir imot pga. prosessen. Det er mykje skulda til Nasjonale Turistveger og deira måte å kommunisere på at ikkje noko skjer. - - - Dei opnar armene, er opne for innspel; dei er opne for å diskutere *alt* i utgangspunktet. Men dei er berre viljuge til å gjennomføre sine idear, og er ikkje viljuge til å inngå kompromiss. - - -

Det er slik ei overflatisk involvering. Dei har invitert seg sjølve, og vi har invitert dei.

Vi har hatt sååå mange diskusjonar... Det har ikkje mangla møtepunkt!

– Men det har vore total mangel på forståing for lokaldemokratiet.»

I prosessen har det vore eit skilje mellom dei som er innanfor og dei som er utanfor prosessane, og enkelte aktørar har hatt langt sterkare gjennomslag andre. Dette er element som gjev dei utanfor ei kjensle av å ikkje bli høyrd, og eit resultat der dei blir utestengde frå etablerte rom (Røe og Vestby, 2013).

Til trass for sterk kritikk av prosessane er det gjennomgåande positiv haldning til ikonpunktet slik det vart presentert frå starten. Dei same personane som kritiserer dialogprosessen er overraskande positive til eit nyskapande byggverk:

«Eg trur ikkje nokon er imot det store bygget. – Ja, nokon er det vel da, men alle vil at det skal skje noko rundt Gjendeosen. Den arkitektoniske framtoninga er grei den, og skal du investere kanskje 100 millionar vil du da bestemme noko au.»

Ein av dei næringsdrivande er positiv til arkitekturen, men uttrykkjer undring elles:

«Først teikna dei eit tøft hus, så tok dei inn aktørane etterpå...  
– Men når vi skal bygge, finn vi først ut kva vi har bruk for  
- - - og teiknar etterpå, i tråd med behova.»

Sjølv om ikkje alle riktig såg behovet for eit slik stort praktbygg ved Gjende, var det interesse for ei utvikling av turistvegstrekinga. Og som mange også var inne på i intervju; det var vanskeleg å takke nei til eit slik tilbod.

Delprosjektansvarleg for strekinga i turistvegprosjektet oppsummerte inntrykket og potensialet for Valdresflye/Gjende slik:

«Det er en klar målsetting å bidra til næringsutvikling og bosetting i dsitrikta, og møte framtida på en mer offensiv måte. - - -

Opplever det som om aktørene langs NT-Valdresflya er mindre «sultne» på å utvikle produktet sitt enn på strekingar med mindre turisttrafikk i utgangspunktet.

Ser ut til å være lang tradisjon for å utnytte en hektisk sesong; selge det vi har så lenge det er folk i området – deretter stenge. Typisk holdning der det er mye turister fra før – andre er mer ivrige etter å utvikle området for å tiltrekke seg folk.»

Gjende skil seg nokså mykje frå dei andre turistvegprosjekta, som i stor grad er anlegg for rast og opplevingar langs vegen. Gjende har stor turisttrafikk også i dag, og ligg i enden av ein blindveg. Dette kan skape enkelte utfordringar når det etter tilrettelegging og opprusting av plassen vil verta att svært få parkeringsplassar. Dei mange spørsmåla om korleis transporten inn dei siste par kilometrane ville fungere, vart det etter manges meining ikkje gjeve tilfredsstillande svar på. Det er lagt fram reknestykke på stipulert bussbehov etter tal besøkande, men fleire av dei næringsdrivande kjende seg usikre på om løysingane ville fungere. Gjestene kjem ikkje samla til faste tider, og utan anna parkering ved Gjendeosen enn dei reserverte plassane og eit par titals korttidsplassar må bussordninga etablerast som eit dagleg tilbod heile sesongen, og ikkje berre eit behov som oppstår i toppsesongen, som i dag.

I tillegg kjem folk spreidd over heile dagen, slik at det kunne bli vanskeleg å få til eit kostnadseffektivt opplegg . Svaret har vore at ein ville løyse detaljane etter kvart, men dei lokale partane meinte det burde vore betre klarlagt før ein set i gang.

Mange følte at kunnskapen dei sat inne med, etter mange år som turistvertar ved Gjende og i Sjudalen, ikkje vart verdsett og teke i bruk på ein konstruktiv måte av Nasjonale Turistveger sine representantar.

## Striden om brua

Brua over Gjendeosen er kanskje det elementet som flest framhevar som vanskeleg og konfliktfylt, og som representerer at lokale interesser ikkje vart høyrte. Fleire lokale uttrykker skepsis til plasseringa som er vald, men dei har forståing for at det vil vera positivt for reiselivet med ei gangbru som gjev tilgang til turområda på andre sida av vassdraget. Etter eit lokalt innspel basert på eit tidlegare arbeid for å få til ei gangbru som kunne binde områda på nord- og sørsida av Gjendevassdraget tettare saman, blir brua teke inn som nytt element i planprogrammet.

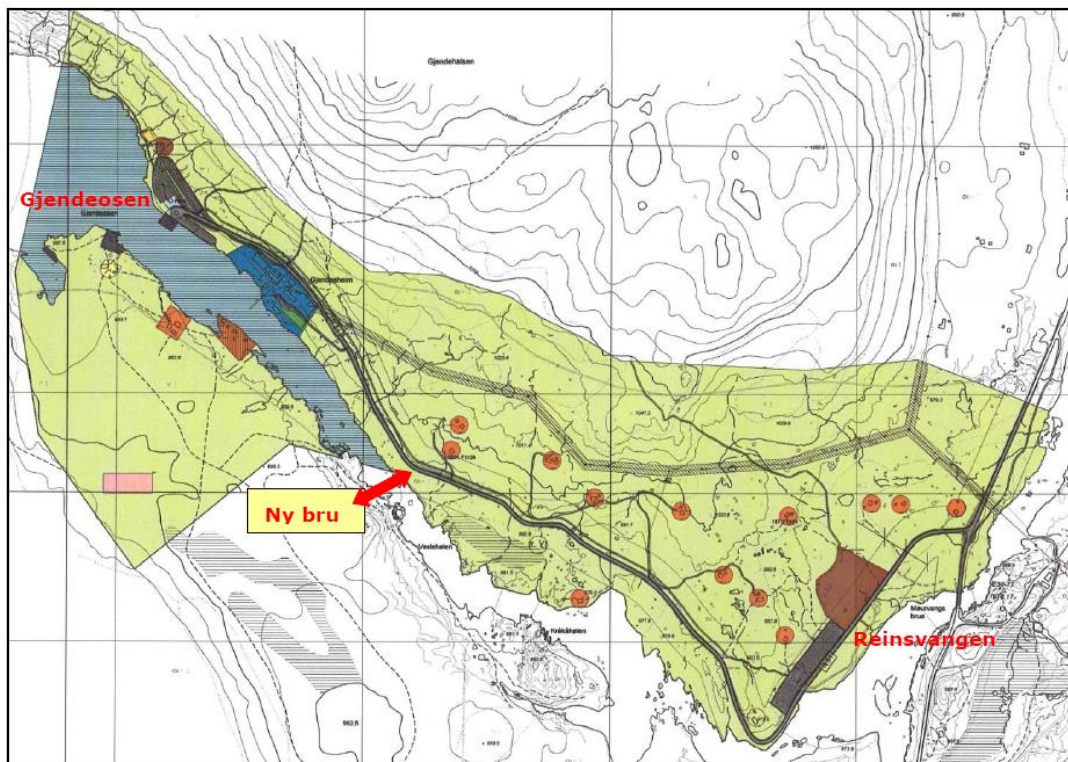


Fig. 7 Illustrasjon frå planprogram datert 10.02.10 for ny reguleringsplan Gjendeosjøen – Reinsvången, som viser planavgrensing og innhald i eksisterande plan frå 2003 (Rambøll, 2010)

Her er brua markert med pil på oversiktskartet, litt utanfor planområdet, og eit godt stykke nedanfor Gjendeosen der ikonpunktet er lansert. Ved formell oppstart av planarbeid er altså ikkje brua integrert i satsinga på ikonpunkt Gjende, men eit tilleggselement som kommunen har ønskt å få med i reguleringsplanen. Lokaliseringa vist på kartskissa over er elles avklara gjennom ein dispensasjon for bygging gjeve av Vågå kommune av Formannskapet sak 84/08 i møte 26.06.08.

Sommaren 2010 kjem prosjektleiaren for planarbeidet med eit innspel om heller å leggje brua oppe på Gjendeosen, som eit nytt element knytt til ikonpunktet.

I sak til fjellstyret 22.09.10 blir det gjort følgjande vurdering av ideen om bru oppe ved osen:

«I forhold til dei mest sentrale interessene som fjellstyret skal ivareta, vil ei bru med slik plassering som Nasjonale Turistvegar nå foreslår, vera svært konfliktsfull i forhold til stongfiske på Gjendeosen, ja ein kan seie ei katastrofe for Gjende-elva som fiskeplass. Ei bru her vil vera eit fysisk hinder for stongfiske etter ei svært attraktiv strekning av Gjende-elva. Gjende-elva ved Gjendeosen er nok den elvestrekninga som blir mest besøkt av fiskarar i vårt distrikt. Her kjem det ikkje berre lokale fiskarar, men mange langvegs frå i håp om å få oppleva det eventyrlege fiske som ein tid om anna kan oppleva på Gjendeosen. Fleire av dei tilreisande nyttar dagar/veker av ferien sin år etter år til å fiske her. Stongfiske på Gjendeosen er difor viktig for reiselivet, og er ein turistattraksjon i seg sjølv, som folk følgjer med på anten frå sjølve turisthytta eller ved elvebreidda. Dei positive argumenta som blir lagt fram, vil ein også oppnå med ei bru lenger nede på tidlegare omsøkt og godkjent plass. Ein må også stille spørsmål om det er landskapsmessig fornuftig med ei bru på ein plass som er såpass eksponert, og om det er lurt å leggje så mykje meir til rette for allmenn ferdsel til det kulturhistoriske området på sørsida av Gjendeelva, med Jo Gjende-bua som det mest sentrale objektet.»

Saksutgreiinga til fjellstyret beskriv ei bru på osen som «katastrofe for Gjendeelva som fiskeplass». Det blir også vektlagt kva verdi fisket har som reiselivstilbod, og saka blir sendt som tilbakemelding til planprogrammet. Da forslaget til reguleringsplan er utarbeidd og blir lagt fram for kommunen våren 2011, er brua likevel trekt heilt opp på Gjendeosen. Det blir vist til at oppføring av bru nede ved Veslhølen ikkje er ein del av Turistvegprosjektet, og dei har såleis inga finansiering der. Bru over Gjendeelva mellom Gjendesheim og Jo Gjende-bua er derimot teke inn som nytt moment i planprosessen. Det er Nasjonale Turistveger som

fremjar dette forslaget, og tek brua inn som ein del av ikonsatsinga, med Turistvegprosjektet som ansvarleg for finansiering og gjennomføring.

Fjellstyret heldt fast ved standpunktet om å behalde den opphavlege planlagde plasseringa nede ved Veslhølen, og fekk støtte frå Statskog som grunneigar i dette synet. Den Norske Turistforening og Jotunheimen Reiseliv ser bru oppe på osen som beste tilbodet til turistane. Av høyringspartane elles er det overveldande fleirtal mot bruplasseringa på osen. Bygdalista for tverrpolitisk samarbeid gjev ei utførleg uttale datert 2. mai 2011, som oppsummerer godt alle synspunkta som kom fram frå dei som gjekk mot bruplasseringa – uavhengig om dei representerte sportsfiskarar, hyttefolk, beitelag, organisasjonar eller andre lokalpolitiske lag:

«Bygdalista ser svært positivt på at det vert etablert overgang over Gjendeelva i samband med utbyggjinga på Gjendeosen. Dette vil i stor grad bidra til å opne opp eit tidlegare "lukka" område og dermed auke opplevelsesverdien for heile området. - - - NT legg vekt på at mykje av utfordringa rundt Gjendeosen går ut på å føre øydelagd natur mest mogleg tilbake til opprinneleg stand. Det er difor viktig at det vesle som framleis finns att av urøyvd opprinneleg natur ved Gjendeosen ikkje vert påført ytterlegare skade fysisk eller visuelt i denne prosessen. Skissert plassering av brustad er i så måte ikkje akseptabel. Vi understrekar behovet og ønske om bru, men meiner bestemt at brua må trekkjast så langt nedanfor osen at bruspennet ikkje kjem i visuell konflikt med bygningsmiljøet på vestsida av elva og panoramabiletet som åpenbarar seg når ein kjem som besøkande til Gjendeosen. - - -

Eit anna like viktig moment er omsynet til Gjendeosen som fiskeplass. Gjendeosen har vore legendarisk for fiskarar og ein heilagdom for fiellfolk i fleire hundre år og må ikkje skiplast korkje visuelt eller ved mekaniske installasjonar. Ein oppnår same tilgang til vestsida av elva sjølv om ein trekkjer brua ein tanke nedover. Det bør likeeins ikkje vera noko stort problem å leggje til rette stig med universell utfomning ned til brua frå servicebygget på Gjendeosen. Reguleringsplanen konkluderar med at "Tiltaket har ingen konsekvens for landskapsbildet" Det vil seie at negative verknader veg opp dei positive verknadene. Dette er ein konklusjon vi ikkje er samde i.»

Men på dette punktet var ingen vilje frå Nasjonale Turistveger til å forhandle om lokalisering, og den fastlåste situasjonen var tema for eit drøftingsmøte saman med Fylkesmannen i Oppland den 26.09.11. Møtereferatet oppsummerer situasjonen slik:

«Kommunen registrerer at situasjonen nå er fastlåst mellom to av partene som hver på sin måte representerer statlige interesser; Statens vegvesen/Nasjonale turistveger og Statskog/Vågå fjellstyre. Det vises til en lang planprosess, der det har vært hørt på to alternativer til plassering av gangbro over Sjoa. Uenigheten om bro kan rive bort grunnlaget for satsingen på Gjendeosen i og med at Statens vegvesen har stilt krav om å velge det øverste broalternativet dersom satsingen på Gjendeosen skal gjennomføres.

Statskog og Vågå fjellstyre har på sin side gått klart i mot dette alternativet pga de tunge fiskeinteressene på elvestrekningen. Statens vegvesen viser til at de har fått et oppdrag å utvikle en turistattraksjon via Nasjonale turistveger gjennom tilrettelegging med høy kvalitet for vegfarende i det flotteste av norsk natur. Tre steder har fått spesiell omtale som "naturskapte attraksjonspunkt" (ikonpunkt): Trollstigplatået, Vøringsfossen og Gjende. Trollstigen er snart ferdig bygget og Vøringsfossen er prioritert foran Gjende. Vegvesenet har forelagt gangbroalternativene for kvalitetsrådet for Nasjonale turistveger og vegdirektøren. Her har tilbakemeldingen vært klar på at det øvre broalternativet er en forutsetning for at Gjendeosen blir med videre i satsingen. Årsaken til dette kravet er at det er viktig at de tiltakene som er gjort blir "synlige" og innebærer tilrettelegging for alle grupper av besøkende – ideelt sett skulle en gjerne hatt broa enda nærmere brygga. En presiserer at gangbroen vil få en lett utforming og at inngrepet vil være reversibelt. De kan gå med på en forskyving nedstrøms på 50-60 meter.»

På dette stadiet har kravet om bruplassering på Gjendeosen fått endra karakter, slik at det ikkje lenger berre er ein føresetnad frå Nasjonale Turistveger for å kunne stå for gjennomføring og finansiering, men brua har blitt sjølve føresetnaden for å kunne behalde Gjende som eit ikonpunkt. Brua var i starten av planarbeidet eit tilleggselement som NT kunne ta inn i planen, men det endrar seg til å bli det heilt avgjerande elementet dersom kommunen i det heile skal få noko av det som var lova i starten frå Nasjonale Turistveger.

Krav om bru over eit urørt elveparti verkar som eit sjølmotseiande element i argumentasjonen frå Nasjonale Turistveger. Formål med planen er å reparere og fjerne inngrep på ein del av området, men dei vil samstundes ta i bruk ein urørt del av landskapet for å bygge ei bru på ein plass der ho skal verta *mest mogleg synleg*.

Proessen bak denne manøveren er også noko spesiell. I sitatet over blir det vist til at ein har vendt seg til Kvalitetsrådet for Nasjonale Turistveger og Vegdirektøren, som om dei skulle vera nærast umotseielege premissleverandørar som ingen kan opponere mot. Tilbakemeldinga deira er klar på at «det øvre broalternativet er en forutsetning for at Gjendeosen blir med vidare i satsingen». Det er lov å undre seg over korleis det går an å arbeide med «ikonpunkt Gjende» gjennom ein prosess på 6-7 år (frå 2004 til 2011) utan at gangbru over osen er ein del konseptet, og deretter koma fram til at området ikkje held mål som ikonpunkt utan det ekstra elementet som denne gangbrua representerer. Kommunen blir sett under sterkt press når turistvegprosjektet trugar med å avlyse heile satsinga dersom dette nye elementet i planen ikkje får ei mest mogleg synleg plassering.

Kravet blir forklart med eit ønskje om tilrettelegging for «alle grupper av besøkande», men da burde ein kanskje også inkludert sportsfiskarar som ei av gruppene. Denne manøveren er ganske fjern frå prinsipp om kommunikativ planlegging slik Farner (2008) skildrar det: «Et klart fellestrekk ved alle former for kommunikativ planlegging er at det dreier seg om planlegging basert på partsdeltakelse, at det forutsettes ansikt-til-ansikt-dialog mellom berørte og interesserte.» I prosessen ved Gjende opptre Nasjonale Turistveger på ein måte som skaper avstand framfor dialog, og grepet med å vise til aktørane langt oppe i systemet – Vegdirektøren og Kvalitetsrådet – er med og understrekar avstanden mellom lokalsamfunnet og dei som skal bygge ikonpunktet, på arenaen til dei lokale som brukar området i dag.

Ikonpunktet blir lansert utan bru i 2004/2005, og endar i 2011 opp med at det *må* ha ei gangbru oppe på osen dersom kommunen framleis ønskjer at det skal satsast noko ved Gjende. Dette er som å endre spelereglane i eit spel undervegs, noko som ikkje vert sett som god planpraksis (Farner, 2008). Enkelte uttrykte seg så sterkt som at lokaldemokratiet var sett til side. Formannskapet gjorde eit vedtak om å ta ut alternativet med bru oppe på osen 21.03.2011 da dei skulle vedta utlegging av planforslaget til offentleg ettersyn og høyring. Dette ut ifrå dei mange kritiske merknadene som kom i første høyringsrunden. Det å høyre på ei så stor gruppe ville vore i tråd med vanleg planpraksis, sidan det her fanst eit godt alternativ til plassering som ingen protesterte på, og som også kunne gjerast tilgjengeleg for alle gjennom ein opparbeidd stig. Men etter eit klart krav frå NT om at dei måtte ha brua der oppe dersom dei skulle vera interesserte i vidare engasjement ved Gjende, bøygde formannskapet av og gjorde nytt vedtak der dei tok inn att brua – for å få behalde ei stor satsing som dei vona



kunne gje positive ringverknader for næringslivet i kommunen. Dette var eit tydeleg eksempel på at enkelte syn i prosessen får ein klar dominans framfor andre (Røe og Vestby, 2013).

Denne endringa av føresetnader er tung å svelge, og frå fjellstyreleiaren blir det uttrykt slik:

«Prosjektleiaren sa at vi skal ikkje ha med bru; det kjem utanfor vår plan. Men så hadde dei plutselig funne ut i Turistvegprosjektet at det skulle vera ei bru rett utafor Gjendesheim. Det tykte vi ikkje noko om – her er av dei finaste fiskeplassane. Dette protesterte fjellstyret på; vi har i fleire vedtak gått mot. Så kjem presset frå turistvegprosjektet, men og frå Fylkesmannen – det er eit utidig press som eg tykkjer er heilt meiningslaust. - - - »

I dette spørsmålet kjem den ulike stadoppfatninga mellom partane tydeleg fram. Mange lokale er positive til bru for å koma over elva, men den må ikkje koma oppe på osen. Der vil dei heller bevare det naturlege landskapet utan inngrep, og unngå ei innretning som kan øydeleggje noko av opplevinga for stongfiskarane, eller vera til skade fiskebestanden.

Medan brua er eit estetisk element som krev ei bestemt plassering nærast opp mot Gjendeosen sett frå Nasjonale Turistveger sin ståstad, er ho er meir ei praktisk innretning for å kunne krysse elva sett frå dei lokale brukarane sin ståstad. Kvalitetsrådet for Nasjonale Turistveger legg tydelegvis vekt på nærleiken til øvrig tilrettelegging på Gjendeosen, for å sjå brua som ein del av det samla arkitektoniske anlegget, medan dei som i første rekkje ser på brua som ein reiskap for å koma over på andre sida ikkje såg denne samanhengen som noko vesentleg.

Under planhøyringane argumentert mange for at ein burde kunne imøtekoma fiskarane og trekkje brua dei 4-500 metrane nedover til Veslhølen, for å få ei praktisk løysing som ivaretok alle sine interesser i ein viss grad. Både fjellstyret og privatpersonar med interesse for fiske meinte at ein kunne få til ei fin bru som del av turistvegsatsinga, sjølv om ein la ho eit godt stykke nedanfor Gjendeosen for å unngå at ferdselen på brua ikkje skulle uroe fisket på dei beste fiskeplassane ved utløpsosen. Det vart og framheva at ei bru lenger nede også ville kunne skape betre samheng med Reinsvängen.

Fiskarane og mange andre lokale aktørar opplevde nok sjølv at dei vart taparane i prosessen mot ein mektig aktør, som ville avslutte sitt engasjement om dei ikkje fekk det som dei ville. Sjølv om fleire kommunepolitikarar kunne tenkt seg å imøtekoma fiskarane og leggje gangbrua nede ved Veslhølen, hadde dei ikkje noko reelt val dersom dei ville behalde

ikonpunkt Gjende, som ei satsing som kommunen ikkje har råd til å si nei til. Dermed vil opplevinga av staden truleg bli merkbart endra for dei som driv fiske på osen. Det vil fortsatt gå an å fiske, men plassane nær osen blir ikkje dei same når ein får meir ferdsel både over elva og på begge sidene. Sjølv om gytelokalitetar ikkje blir direkte råka, er det usikkerheit blant dei mest erfarne fiskarane om korleis næringsvandringane til den sky Gjendeauren eventuelt kan bli påverka av meir trafikk på begge sidene og over sjølve osen.

Frå fleire lokale aktørar vart det i tillegg uttrykt bekymring for slitasje og øydelegging av området rundt dei små buene på sørsida av Gjende, når området vart gjort så lett tilgjengeleg for svært mange dersom det kjem bru rett over frå Gjendesheim:

«Det er trass alt mange andre plassar å fiske, men osen blir øydelagt. Ikkje berre for fisken – det blir ikkje særleg vakkert å sjå på... Og eg tenkjer på trafikken over på andre sida – der er det noko vi må ta vare på. Det er eit skrekkeleg sårbart område den haugen med dei små buene....»

Også fjellstyreformannen er bekymra for slitasje og trakk rundt Jo Gjendebua og dei andre gamle hyttene på haugen rett overfor Gjendesheim:

«Det kjem vel eit par-tre bussar med folk som får informasjon om Jo Gjende og Gjendeosen, så har vi kanskje 100-150 personar som blir gåande og trakke rundt buene på andre sida... Rypebestanden kan også trenge eit område utan forstyrning.»

Sidan ei gangbru oppe ved osen ikkje er nemnd i planprogrammet er det heller ikkje utgreidd kva konsekvensar auka trafikk over på andre sida kan få for kulturminna og kulturmiljøet der. Det er heller ikkje skissert moglege avbøtande tiltak, når ferdselen mot området med dei historisk verdfulle buene aukar vesentleg.

Planprogrammet har eit avsnitt om kulturminne – kulturmiljø, der det står følgjande:

“Oppland fylkeskommune har registrert kulturminne innan heile planområdet og det vert utarbeidd ein eigen rapport om dette. Førebels informasjon viser at ingen deler av tiltaket er i konflikt med dei registrerte kulturminna eller kulturmiljøet, og det er ikkje naudsynt med vidare utgreingar.”

Eventuelle konsekvensar av auka trafikk med potensiale for trakk- og slitasjeskader rundt Jo Gjende-bua og dei andre bygningane på haugen blir trekt fram av mange lokale uttalepartar, men får inga merksemd frå Kulturarveininga i fylkeskommunen. Også dei er mest opptekne

av utsjånaden på brua i uttalen datert 19. mai 2011. Verknadene av auka trafikk eller særlege omsyn til kulturmiljøet på sørsida av Gjende blir ikkje kommentert:

«Når det gjelder ny bru over Gjendeosen har vi ikke vesentlige merknader. Det er lagt vekt på å gjøre brua så enkel og lite synlig som mulig. Byggesøknaden må forelegges kulturminnestyresmaktene for endelig vurdering, med mulighet for justeringer av tiltaket. Kravet om høring av byggesøknaden må innarbeides i reguleringsbestemmelsene.»

Dette understrekar den ulike stadoppfatninga mellom dei som ser staden utanfrå som ein fysisk lokalitet («location») og dei som er aktive brukarar av staden, og har danna seg eit bilete basert på eigne opplevingar og har eit blick på staden som «locale». Fiskinga er ein del av stadbruken, som er med og skaper Gjendeosen til den plassen den er.

Ein av fiskarane som gav uttale til reguleringsplanen skriv det slik:

«Mange turistar sit og ser på eventyrfisket i seine sumarkveldar og fleire av dei erfarne osfiskarane tek seg gjerne tid til ein prat med desse og fortel om området og det unike fisket. Dette er eg sikker på er vel så god promotering av området som ei bru over osen.»

Ringverknader av sportsfiske i området er ikkje undersøkt, så ein har ikkje haldepunkt for å vurdere den næringsmessige effekten av denne attraksjonen opp mot høvet til å spasere over elva på ei gangbru over Gjendeosen. Men undersøkingar frå andre område viser at særleg tilreisande sportsfiskarar legg att ein del kroner i samband med fiskeutøving (Dervo, 2014).

## **Næringseffekt?**

Fleire av dei intervjuja stilte seg noko tvilande til om prosjektet ville gje auka verdiskaping. Etablering av eit betre toalettanlegg og ei framtidsretta kloakkløysing ville gje eit betre produkt, men ut over det var dei noko usikre på korleis det planlagde tiltaket kunne bidra:

«Korleis eg betraktar utviklingspotensialet? Tja - - - Vanskeleg å sjå for seg – litt uventa at Gjende skulle bli slik ikonpunkt med slik satsing, trur ikkje det har ikkje så voldsomt stort utviklingspotensiale på dette feltet - - -

Dei fleste som landar på Gjendeosen er ute etter å gå Besseggen, dei hastar vidare... -- Det var nemnt ein gong at det kanskje skulle vera ein butikk der - - det er voldsomt stutt sesong. Korleis skal ein da kunne leige seg areal og betale kostnader i eit slik bygg? - - Men det er nå på ein måte positivt at Staten kjem og byr fram skilling!»

Ein næringsaktør ser heilt klart at det potensiale for forbetring frå det som er:

«– Eg bestemte meg nokså tidleg, at som næringsaktør må eg prøve vera positiv.

Det vi har i dag er ikkje godt nok. Det dei tilbyr med nybygg kan vera positivt.»

Han er usikker på om ein treng all plassen og alt som er tenkt etablert i nybygget, men ser det som ei sak for tiltakshavaren.

Eit par av dei intervjuuttrykkjer undring over ei så stor satsing, utan ein diskusjon på førehand om ein *vil* ha fleire folk. Ein av dei ivrige fiskarane, som og har vore aktiv i lokalpolitikken tidlegare, uttrykte dette slik:

«- - - når eg vart kjend med planane? det måtte vera i 2008 eller 2009 – eg vart fryktleg overraska den gongen – eg fekk vita det på eit styremøte i Ap. Det var så spesielt fordi Flognfeldt\* i eit møte hadde sagt noko om at når ein skal planleggje i randsonen til ein nasjonalpark – da må ein tenkje gjennom om ein VIL ha meire folk der – akkurat desse ord brukte eg au i dette møtet. Fekk ikkje gjennomslag – fekk som svar at nå var planane for langt komne. Det var litt skuffande.

– Er det så sikkert at vi er tent med å få *fleire* folk der? Men det er viktig å få folk til å stanse litt for få meire inntekter til reiselivet.

Reiselivet forandrar seg voldsomt. Før tok vi bussen, og da kom vi ikkje frå Gjendeosen att før dagen etter. Når vi ser trafikken i dag på Besseggen for eksempel – da kjem dei tidleg om morgonen, og dei har det voldsomt travelt med å koma seg på båten – så går dei Besseggen og kjem ned att – så har dei det like travelt med å koma seg derifrå!»

\*Flognfeldt - reiselivsforskar og førsteamanuensis ved Høgskolen i Lillehammer

Det er inga brukarundersøking med tanke på å vurdere utviklingspotensialet ved Gjende utifrå brukarmønsteret som er rundt Besseggen i dag. Ein har ingen haldepunkt for å spå om ei tilrettelegging som ikonpunkt Gjende vil bidra til lengre opphald og auka bruk av varer og tenester her. Transportøkonomisk institutt sine undersøkingar kartlegg berre kva reisande eventuelt saknar langs Valdresflye som strekning, men der er ingen spørsmål om i kva grad betre tilrettelegging kunne gjeve auka opphaldstid (Steen Jacobsen, 2006, 2011).

I samband med søknadar om medfinansiering er det referert til andre turistvegstrekingar med positiv utvikling i besøkstal, og det blir i saksutgreiing til fylkesutvalet 2009 argumentert slik:

«Det er ventet at utbyggingen vil gjøre Gjendeosen mer attraktiv for turister, og føre til økt besøk og næringsutvikling. Andre attraksjoner i regi av Nasjonale turistveger har opplevd stor økning i antall besøkende. Rondevegen med Solbergs plass har gitt Atnasjø kafé 60 prosent flere besøkende fra 2004 til 2008, og spektakulære Stegastein i Aurlandsfjorden har opplevd en lignende økning av norske og utenlandske turister.»

Det er litt vanskeleg å hevde at desse tala kan ha direkte overføringsverdi til Gjende, da både Atnasjø kafe og Stegastein er område som hadde svært liten trafikk i utgangspunktet i høve til Gjende.

Det kjem årleg 50.000-100.000 besøkande inn mot Gjende langs den vesle sidevegen frå Fylkesveg 51 over Valdresflye, og dei fleste kjem i bil. Mål for turen er for svært mange av desse Besseggen, og dei fleste startar turen inn i fjellheimen med båtturen på Gjende.

Motivasjonen for ein svært stor del av desse er klar allereie før dei reiser heimanfrå:

Besseggen og Jotunheimen. I kva grad dei typiske bilturistane svingar av Fv. 51 for å sjå Gjende er lite kjent. Det er ikkje gjort noka drøfting om kor mange turistar området kan eller bør ta imot. Det er heller inga undersøking om forventta auke som følgje av satsinga. Det er berre vist til generell auke i trafikk etter tilrettelegging på andre turistvegstrekingar, og ei forventning om at fleire vil koma og opphalde seg lengre i området også her.

Den sterke reduksjonen i parkeringsplassar på Gjendeosen skal kompenseras med nye plassar på Reinsvangen. Den utvida plassen her vil ta unna for plassane som blir nedlagt, men dersom det blir vesentleg trafikkauke med ikonpunkt Gjende som eit nytt trekkplaster, vil det bli behov for ytterlegare utviding av Reinsvangen. Reservearealet ligg på eit urørt natur- og friluftsområde langs vassdraget, og fleire såg det som eit paradoks at eit prosjekt med mål om å reparere terrenginngrep i neste runde vil opne for inngrep på ein ny plass som ligg svært eksponert i landskapet.

Det er i planmaterialet frå Nasjonale Turistvegar ikkje gjort noka drøfting av korleis eventuelle nye besøkande som kjem som følgje av den nye tilrettelegginga vil innrette seg, eller korleis dei vil vera motiverte for å ta buss eller gå frå parkeringa nede ved Reinsvangen og inn til ikonpunktet ved Gjende. Det finst heller ikkje brukarundersøkingar på dette.

Spørsmåla reist av dei som driv næring i området i dag når det gjeld framtidig trafikkavvikling og eventuelle "flaskehalsar" i systemet er i liten grad besvara i utgreiingane.

## Tidsaspektet

Næringsdrivande har over ei årrekke drive verksemda nærast frå år til år, da det ei stund stadig var forventningar om at noko ville skje om eitt eller to år. Denne tidslinja vart stadig flytta litt lenger fram, og ein av aktørane ved Gjende karakteriserer situasjonen som «å måtte drive næringsutvikling med bremsene på». Han utdjupar det slik:

«Det har vært et problem for oss at vi ikke har hatt noen forutsigbarhet. Får ikke satt noe ut i livet. Her har vi aldri visst om vi skulle være i ett år eller ti år. - - - Vi føler vi har tapt penger pga manglende forutsigbarhet helt fra 2005. Vi hadde gjort det annerledes hvis ikke vegvesenet hadde vært her med planene sine, og som innebærer at vi må handle ut ifra at dette kan forsvinne for oss om ett år, eller om noen få år. - - - Vi har kasta bort så mye tid - - - Vi har brukt masse tid på å være positive, gi informasjon. Vi ble forespeila å kunne fortsette, og deltok i fire år – så ble det snudd helt om, vi skulle kjøpes ut.»

Da prosessen starta i 2004, hadde eigar av Gjendebåten allereie sett i gang planlegging av eit lagerbygg. Dette vart sett på vent for å kunne tilpassast ny arkitektur, og det vart gjeve stønad til arkitekt som kartla kva behov han hadde for eit lagerbygg. Men åra har gått utan avklaring for ein byggestart. Sjølv om han er klart positiv til satsinga og meiner det vil bidra til å utvikle området i rett lei, er det utfordrande å forhalde seg til den svært langvarige prosessen:

«Eg har vore på alle møte eg har vorte invitert til, tykkjer eg har plikt til det.

- For å vera ærleg så byrjar eg å bli litt lei...

Når det starta og vi dreiv med planar så vart eg nå høyrte – dei stilte opp med arkitektur. Men vi driv med næring, og kan ikkje gå og vente på at noko skal skje i fleire år.

- - - eg veit ikkje kvar vi står nå. Kunne godt fått eit brev, som forklarar status. Leitt å planleggje noko når ein ikkje veit når det vil skje noko.»

Det å aldri vite om det tek eitt eller fem år før ting kjem i gang tærer på entusiasmen, og etter kvart som åra går byrjar nok enkelte å tvile på gjennomføringa. Tvilen kjem også tydeleg fram i lokalavisa GD, der redusert utbygging oppe på Valdresflye saman med planendringane med å nedskalere det store bygget ved Gjende, får eit oppslag med slik overskrift og ingress:

**«"Fjell-opera" blir do**

Miljøbygget på Valdresflye går rett i dass, og fjellets opera ved Gjendeosen er på sparebluss» (Sandviken, 2015)

Oppslaget uttrykkjer vel noko av frustrasjonen mange kjenner. For utvikling og satsing trengst føreseielege rammer, noko dei næringsdrivande ved Gjende har mangla i ei årrekkje.

Ved oversending av forslag til intensjonsavtale ved brev av 06.05.2008 skriv Statens Vegvesen v/ Turistvegprosjektet at «oppgradering av Reinsvangen og etablering av ny sti ned til Gjendeosen innen utgangen av 2011 vil være første etappe på vegen mot et fullverdig turistprodukt». Vågå kommune behandla reguleringsplanen ut ifrå eit ønskje om å få alle formalitetar på plass for å koma i gang med tilrettelegginga i tråd med dette, og både administrasjon og politkarar synest å ha hatt sterk fokus på framdrifta i prosessen. Det at ein hadde noke «omvegar» undervegs skuldast i hovudsak innspel under planprosessen som gjorde det nødvendig med tilleggsavklaringar, og da i første rekkje som følgje av at brua oppe på Gjendeosen kom inn som eit nytt element som ikkje var forankra i planprogrammet.

Kravet frå regional styremakt om planprogram som kom i arealplanmøte hausten 2009 vart vel også oppfatta som eit forseinkande element av turistvegprosjektet, men for ein såpass komplisert prosess med omfattande endringar i etablert praksis var truleg eit slik program eit nyttig element for å klargjera problemstillingar og identifisere aktørar i prosessen, i tråd med prinsipp for gode planprosessar som skissert av Farner (2008). Eit planprogram kunne sjåast som ein «kontraktzone», slik Farner (2008) beskriv rammeavklaringa ein bør ha i starten av ein god planprosess. Tidsbruken på planarbeidet er vel likevel ikkje det som har vore hinderet for å koma i gang i åra som har gått etter planvedtak i 2012/13.

## **Status 2016**

Årsmelding 2015 frå Nasjonale Turistveger har i avsnitt om *Økonomi og framdrift* sett 2021 som planlagt opningsår for attraksjonen Gjende, altså ei ytterlegare utsetjing. Det er ikkje vanskeleg å sjå at ein tidshorisont på 15-20 år frå ideen blir lansert og fram til slutføring kan vera ein hemske for dei som skal drive næring på staden. Både Gjendebåten og Gjendeosen Kiosk og Parkering har måtta gjere heilt nødvendige utbetringar på brygge og på parkering/kiosk i mellomtida, medan større tiltak i form av lagerbygg og toalett er investeringar som må stå på vent heilt fram til anlegget på Gjendeosen er klart for utføring.

## 8. Avslutning

To ulike kulturar skal møtast ved ikonpunkt Gjende; Nasjonale Turistveger med eit ekte engasjement for å tilføre området noko positivt, og ein del lokale brukarar som ikkje er einige i alle grep som blir gjort av tiltakshavaren, og som på enkelte punkt føler dei er overkjørte. Dei fleste turistvegsatsingane er knytt til vegserviceanlegg eller lagt på ledige område i tilknytning til veganlegga. Ikonpunkt Gjende skal derimot plasserast i eit lite lokalsamfunn i enden av ein blindveg, der det er fleire etablerte aktørar som har sterk tilknytning til området og driv sine aktivitetar på lokaliteten som skal tilretteleggast og fornyast av aktøren utanfrå.

Stadoppfatninga er svært ulik. Aktøren utanfrå, Nasjonale Turistveger, ser Gjendeosen som ein fysisk stad (*location*), medan dei som er aktive brukarar av staden frå før har danna seg eit meir samansett bilete basert på eigne kjensler og opplevingar, *sense of place*. Satsinga til turistvegprosjektet er sterkt visuelt orientert, og det nye synsinntrykket kan synast å vera viktigare enn omsyna til dei som brukar området i dag.



Figur 8 Gjendeosen illustrert med nå-situasjon og framtidig situasjon i plandokumenta (Rambøll, 2010)

Men samla sett ser dei fleste det som svært positivt at det blir brukt ressursar på ei estetisk opprusting av plassen, og lokalsamfunnet i Vågå ønskjer på dei fleste område den tilrettelegginga som var skissert frå starten av velkomen. For fleire er det vanskeleg å forstå korleis flytting av hovudparkeringa kan få positiv næringseffekt, og korleis ein kan forsvare å gjera inngrep på ein ny plass for å få vekk bilane på Gjendeosen. Det er likevel lokal aksept for ei viss nedskalering av parkeringsarealet på Gjendeosen, men mange stiller spørsmål ved logistikk og økonomi for den planlagte skyttelbussordninga som må etablerast for å få eit mest mogleg bilfritt område ved Gjende.

Men på eitt bestemt punkt kjem tilrettelegginga svært klart på kollisjonskurs med ei gruppe av dei etablerte brukarane på Gjendeosen. Trekket frå Nasjonale Turistveger med å setja opp



gangbrua på osen som ein absolutt føresetnad for i det heile å etablere ikonpunkt Gjende, vart oppfatta som endring av «spelereglane». Ein slik praksis vil normalt bli oppfatta negativt av partar som har starta ein felles prosess med heilt andre føresetnader enn dei ein endar opp med (Farner, 2008). Endringa av planføresetnadene undervegs skapte frustrasjonar, og den nye gangbrua var på klar kollisjonskurs med dei etablerte interessene på staden. Her kom også dei praktiske tilnærmingane knytt til bruken av området i kontrast til Nasjonale Turistvegar si visuelle tilnærming – med dei estetiske kvalitetane som den sterkaste føringa for kva prosjekt som kunne prioriterast.

Det verkar unekteleg noko spesielt at leiinga i Turistvegprosjektet, etter om lag sju år i prosess med ikonpunkt Gjende, med eitt finn ut at Gjendeosen ikkje er attraktiv nok i seg sjølv til å kunne kallast eit «ikonpunkt». Det kjem langt ut i prosessen opp eit krav om at det må tilførast noko spesielt, og dette spesielle må vera gangbrua over Gjendeosen. Eit absolutt krav om å leggje gangbrua på osen, og ikkje lenger nede slik dei lokale aktørane ønskjer, kjem våren 2011. Brua her oppe er ikkje definert som noko element ved fastsetting av planprogrammet, som dannar ramma for reguleringsplanarbeidet. Farner (2008) opererer med begrepet «kontraktzone», som bør vera fastsett på førehand og gje grenser for diskusjonen. Eit planprogram kan fungere som ein slik kontraktzone, eller avklaring. Turistvegprosjektet går ut over denne sonen når dei undervegs i prosessen set fram ultimatumet om å plassere brua der dei vil – klart på kollisjonskurs med lokale ønskje – for å vilje satse vidare på Gjendeosen. Prosessen flytta seg i 2011 frå dialog og over til nærast eit direktiv frå Turistvegprosjektet.

Kommunen kunne rett og slett ikkje risikere å miste gåvepakka, etter dei store forventningane som var skapt om full opprusting av plassen, og dei vel å bøye av – sjølv om gåva med denne siste manøveren hadde fått ein bismak. Lokalsamfunnet får noko anna enn dei var førespegla da prosessen med ikonpunkt utvikla seg til ein konkret ide i 2004/2005. Om ein skal prøve å plassere manøveren i 2011 på eit trinn i medverknadsstigen slik han er skildra av Arnstein (1969), vil planprosessen med dette ha endra seg frå mellomtrinnet prega av konsultasjon, og heilt ned til trinnet på botnen der medverknaden er lik null; altså ei form for manipulasjon.

Utanom dei folkevalde i Vågå kommune og aktørane med direkte økonomiske interesser som Nasjonale Turistveger var nøydd til å etablere tett dialog med, synest det å ha vore liten medverknad i prosessane. Dei små brukarane, utan noko formell makt i form av eigedom eller kontraktar som NT måtte forhalde seg til vart i liten grad involvert.

Gjendeosen skil seg mykje frå dei andre satsingane til Nasjonale Turistveger. På mange av dei andre plassane var det snakk om å *tilføre* noko nytt på eit elles lite tilrettelagt område, medan det her er like stort fokus på å *ta vekk* noko av det som er etablert. Ein framgangsmåte der tilrettelegginga blir servert fiks ferdig frå tiltakshavar si side kunne kanskje fungert i ein viss grad på eit ledig areal langs vegen, men den har vel vist seg lite eigna på eit område med lange tradisjonar og mange brukarar som kjenner tilhøyr til staden.

Nasjonale Turistveger opererte på ein måte som fleire av intervjuobjekta opplevde som «ovafrå og ned», og lokal skepsis oppstår i stor grad ved at folk føler at avgjerder blir fatta over hovudet på dei. Etter mange møte og lange prosessar sat mange att med kjnsla av at involveringa og medverknaden ikkje var reell. Makta til å kunne avslutte heile prosjektet dersom turistvegprosjektet ikkje fekk det heilt slik dei ville, vart brukt.

For mange oppfyller derfor ikkje «gåvepakka» frå Staten dei forventningane som vart skapt. Det var ei positiv vinkling frå starten, men liten grad av involvering av dei mange som frå før brukte Gjendeosen har ført til frustrasjonar og ei kjensle av at aktøren utanfrå kjem inn og overstyrer den kommunale planprosessen og dermed også lokaldemokratiet.





# Litteraturliste

- Agnew, J.A. (1987). Place and Politics: the Geographical Mediation of State and Society. Allen & Unwin, London
- Arnstein, Sherry R.: A Ladder of Citizen Participation. I *JAIP*, Vol 35, No. 4, July 1969, pp. 216-224.
- (Bergaust, Tore Edvard og Evjen Kristin, 2010): Nasjonalromantikk i moderne innpakning? Imøtekommer prosjektet Nasjonale turistveger dagens endrete syn på og bruk av landskapet? I *PLAN Nr 3-4/2010. Tidsskrift for samfunnsplanlegging, bolig og byplan og regional utvikling*. Universitetsforlaget, 2010
- Berre, Nina og Lysholm, Hege (red.), 2014: *Nasjonale Turistveger. National Tourist Routes in Norway*. Norsk Form/Statens vegvesen, 2010 (4. opplag).
- Danielsen, Arve (2015, 11. juni). Presenterte nye skisser. *Fjuken*
- Dervo, Børre.K. (2014). Fisketuristers forbruk i Hedmark i 2013 - Utprøving av en metode for kartlegging av fiskeres forbruksmønster og informasjonsvaner - NINA Rapport 1021. 27 s + vedlegg.
- Farner, Asle (2008): Verksted som verktøy. Å planlegge og lede workshops. Oslo: Kommuneforlaget, 2008.
- Gunnerud Berg og Dale (2004): "Sted – begreper og teorier" i Gunnerud Berg, Nina, Britt Dale, Hans K. Lysegård og Anders Løfgren (red.): *Mennesker, steder og regionale endringer*. Trondheim: Tapir forlag, 2004. Norges Forskningsråd.
- Harvold, K.A. (2002): *Planleggingens kommunikative vending: Nytt paradigme eller gammel debatt?* I Norsk Statsvitenskapelig tidsskrift. 4/2002. s. 356-378.
- Healey, P.: *Planning Through Debate: The Communicative Turn in Planning Theory* i Fischer, F. og J. Forester (eds.) *The argumentative Turn in Policy Analysis and Planning*. Durham and London. Duke Univ. Press. 1993

- Kvale, Steinar (1997): Det kvalitative forskningsintervju. Oslo: Gyldendal Norsk Forlag.
- Lange, Odd Roar (2014, 1. desember). Forventet bråk om kunst. *Rbnett / Romsdals Budstikke*. Henta 2. mai 2016 frå:  
<http://www.rbnett.no/nyheter/article10407189.ece>
- Nasjonale Turistveger (2016). Brosjyre Nasjonale Turistveger strekning Valdresflye. Henta 8. mai 2016 frå  
<http://www.nasjonaleturistveger.no/no/turistvegene/valdresflye?attraksjon=Gjende>
- Nasjonale Turistveger (2016). Nasjonale turistveger. Henta 2. mai 2016 frå  
<http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/Om+vegprosjekter/Turistveger>
- Nasjonale Turistveger (2010). Nasjonale Turistveger brosjyre 2010  
<http://www.nasjonaleturistveger.no/no/om-oss/brosjyrer>
- Nasjonale Turistveger (2015): Årsmelding 2015 <http://www.nasjonaleturistveger.no/no/om-oss/%C3%85rsmelding>
- Røe og Vestby (2013): «Sosiokulturelle stedsanalyser: teorigrunnlag og metodolog» i Dale, Britt - Berg, Nina Gunnerud - Kramvig, Britt - Førde, Anniken (redaktørar): *Å finne sted: metodologiske perspektiver i stedsanalyser*. Akademika forlag, 2013.
- Sæter, Oddrun (2003): *Stedsblikk, stedsfortellinger og stedsstrider. En sosiologisk analyse av tre kasus*. Rapport 3:2003. Institutt for sosiologi og samfunnsgeografi. Universitetet i Oslo.
- Sandviken, K. (2009, 7. mai). Etterlyser dialog om utbygging ved Gjende. *Gudbrandsdølen Dagingen*. Henta frå: <http://www.gd.no/nyheter/etterlyser-dialog-om-utbygging-ved-gjende/s/1-934610-4314873>
- Sandviken, K. (2015, 9. juni). Gjendeutbygging i mindre format. *Gudbrandsdølen Dagingen*. Henta frå:  
<http://www.gd.no/reiseliv/vaga/gdnorddalen/gjendeutbygging-i-mindre-format/s/5-18-101449>
- Steen Jacobsen, Jens Kristian: *Reiser i unike landskaper; opplevelser og vurderinger av nasjonale turistveger*. TØI-rapport 827/2006

- Steen Jacobsen, Jens Kristian: *Unike natur- og kjøreopplevelser: Trafikantvurderinger av Nasjonale turistveger*. TØI-rapport 1149/2011
- Vassbotten, K. (2008, 4. juni). Næringsbygg erstatter parkering ved Gjende, *Gudbrandsdølen Dagningen*. Henta frå: <http://www.gd.no/nyheter/naringsbygg-erstatter-parkering-ved-gjende/s/1-934610-3585358>
- Vegdirektoratet (2004) Prosjektdirektiv. (2004). Satsingsområdet Nasjonale Turistvegar 2002-2015. Oslo: 31 s.
- Vike, Halvard: *"Formelt organiserte verdener"* i Rugkåsa, M. og K. Trædal Thorsen (red.): *Nære steder, nye rom. Utfordringer i antropologiske studier i Norge*. Gyldendal Akademiske, 2003. S. 188-228.
- Ween, Gro B.: *Blåfjella-Skjækerfjell nasjonalpark: Naturforvaltning som produksjon av natur/sted* - I SPL-6300 Forskingsbasert stedsutvikling teori og metode.
- Aase, Tor Halfdan og Fossåskaret, Erik: *Skapte virkeligheter. Om produksjon og tolkning av kvalitative data*. Universitetsforlaget, 2007.
- ("Anarki", 2016) Anarki. (2015, 27. desember) I *Wikipedia*. Henta 30. april 2016 frå <https://no.wikipedia.org/wiki/Anarki>

### Offentlege dokument :

- Oppland fylkeskommune, (2015) Oppland fylkeskommune. Fylkestinget sak 14/15- 22.04.2015 Henta 13. mai 2016 frå [www.oppland.no/politikk/politiske-saker-og-moter](http://www.oppland.no/politikk/politiske-saker-og-moter)
- Oppland fylkeskommune, (2016) Oppland fylkeskommune . Fylkestinget sak 2/16-10.02.2016 Henta 13. mai 2016 frå [www.oppland.no/politikk/politiske-saker-og-moter](http://www.oppland.no/politikk/politiske-saker-og-moter)
- Rambøll AS (2010) Statens vegvesen Nasjonale turistvegar - Reguleringsplan for Reinsvangen – Gjendeosen i Vågå kommune. Planprogram Fastsett av kommunestyret i Vågå, 22.06.2010, sak 40/10.

- Vågå kommune (2006) Arkivsak 2006/1248 Gjendeosen - Nasjonale turistvegar med saksframlegg, og alle inn- og utgåande journalpostar som er offentleg tilgjengelege på Vågå kommune si nettside. Henta i perioden januar 2013 til 16. mai 2016 frå <http://www.regiondata.no/vaaga/Modules/innsyn.aspx?mode=s&SelPanel=2&ObjectType=ePhorteCase&VariantType=Innsyn&ViewType=Detail&Query=ePhorteCase.ID:263>
- Vågå kommune (2009) Arkivsak 2009/175 Reguleringsplan for Gjendeosen – Reinsvangen, med saksframlegg, plandokument og alle inn- og utgåande journalpostar som er offentleg tilgjengelege på Vågå kommune si nettside. Henta i perioden januar 2013 til 16. mai 2016 frå <http://www.regiondata.no/vaaga/Modules/innsyn.aspx?mode=s&SelPanel=2&ObjectType=ePhorteCase&VariantType=Innsyn&ViewType=Detail&Query=ePhorteCase.ID:5399>

### **Lover:**

Plan- og bygningslova (2008). Lov om planlegging og byggesaksbehandling.  
Henta 13. mai 2016 frå <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2008-06-27-71>

### **Nettsider:**

[www.ssb.no](http://www.ssb.no)



# Vedlegg

1. Introduksjonsbrev til informantane
2. Intervjuguide med spørsmålsett A, B og C

## Intervjuskjema A

### Lokalsamsfunn

- næringsdrivande, andre brukarar

## Intervjuskjema B

### Lokal styresmakt, kommune og fjellstyre

- kommunale aktørar (politisk/administrativt), fjelloppsyn, fjellstyremedlem

## Intervjuskjema C

### Nasjonale Turistveger

- Tiltakshavar / Aktør som opptrer på vegne av Nasjonale Turistveger

-

## Informasjonsskriv

Hei

Namnet mitt er Kari Sveen, og eg følger eit desentralisert studieprogram i stadutvikling ved Universitetet i Tromsø, Institutt for sosiologi, statsvitenskap og samfunnsplanlegging.

Studiet skal avsluttast med ei masteroppgåve, der eg har vald å studere prosessen knytt til Gjende som nasjonalt ikonpunkt innan Statens Vegvesen si satsing Nasjonale Turistveger.

Arbeidstittel på oppgåva er:

***Reiselivssatsinga Nasjonale Turistveger – Valdresflye med ikonpunkt Gjende.***

***Staten Vegvesen sitt stadutviklingsprosjekt i distrikta – ei gåvepakke eller statleg overstyring av lokalsamfunnet?***

I denne prosessen vil eg ta i bruk kvalitative intervju av 10-12 informanter. Eg har vald å spørja deg om å stille opp til intervju fordi du har tilknytning til planane ved Gjende gjennom stilling, politisk verv, næringsverksemd eller andre interesser som gjer at du har erfaringer, kunnskap og meiningar om området som er interessante å få fram i dagen.

### Rammer for intervjuet

Intervjuet vil ta 1-1 ½ time, og vil følgje eit oppsett spørjeskjema, men med rom for dine frie kommentarar dersom du har synspunkt ut over det du får fram gjennom svar på dei faste spørsmåla. Eg ønskjer å få samla ulike oppfatningar av prosjektet og om planprosessen for Gjendesheim-Reinsvangen.

Eg ønskjer å gjera lydopptak av intervjuet og deretter transkribert til tekst (utdrag). Dette er for å få gjeve att synspunkta dine så korrekt som mogleg. Når prosjektet er over blir opptaka sletta. Ingen andre enn underteikna og veileder ved Universitetet vil få tilgang til opptaka.

Intervjuguide og opplegg vil bli utforma i samarbeid med ein veileder frå Universitetet.

Prosjektet krev godkjenning av NSD (Norsk samfunnsvitenskapelig datatjeneste). Det vil dermed oppfylle alle krav til personvern og anonymitet, og som intervjuar har eg teieplikt.

Eg ville setja stor pris om du kunne tenkje deg å bidra til dette prosjektet. Det er friviljug å delta og du kan trekkje deg så lenge studiet pågår, uten å oppgje særskild grunn.

Om du har spørsmål eller kommentarar kan du berre ta kontakt med underteikna.

Med helsing

Kari Sveen

Tlf: 94880564

E-mail: [karisveen@hotmail.com](mailto:karisveen@hotmail.com)

*Kari Sveen – Erfaringsbasert masterstudium i stedsutvikling UiT – Institutt for sosiologi, statsvitenskap og Samfunnsplanlegging. Nasjonale Turistveger – ikonpunkt Gjende*

## **INTERVJUGUIDE**

### **Kvalitative intervju – kontakt mot ca 10-12 respondentar**

Gruppering av intervjuobjekt

– utfyllande spørsmål vert tilpassa den kategori vedkomande representerer

#### **A. Lokalsamsfunn**

- næringsdrivande, andre brukarar

#### **B. Lokal styresmakt, kommune og fjellstyre**

- kommunale aktørar (politisk/adm), fjelloppsyn, fjellstyremedlem

#### **C. Nasjonale Turistveger – Aktør/tiltakshaver**

### **Tema**

1. Introduksjon – om intervjuobjektet
2. Kjennskap til planprosess/prosjektinnhald og haldningar knytt til Turistvegprosjektet sine planar om utbygging ved Gjende
3. Generelle synspunkt på prosjektet – utvikling av Gjende som nasjonalt ikonpunkt gjennom endring av etablert bruksmønster og etablering av arkitektonisk signalbygg

### **INTERVJUSKJEMA – momentliste til bruk under intervjuet.**

3 versjonar – ut ifrå kva kategori intervjuobjektet representerer:

A. Publikum/brukar

B. Vågå kommune/reguleringsmyndigheit og Vågå fjellstyre/lokalforv./bruksinteresser

C. Turistvegprosjektet

## **A. Lokalsamfunn – Næringsdrivande/brukar av området**

### Introduksjon – om deg som brukar av området:

1. Kjønn
2. Alder
3. Yrke
4. Kva er di tilknytning til Gjendeområdet / Nasjonal Turistveg Valdresflye?
5. Er du sjølv brukar av området?
6. Korleis brukar du området?
7. Kor lenge har du brukt dette området
8. Kva betyr dette området for deg?

### Kjennskap til planprosess/prosjektinnhald og haldningar knytt til Turistvegprosjektet sine planar om utbygging ved Gjende

9. Når fekk du først kjennskap til Nasjonal Turistveg Valdresflye?
10. Kva bestod denne informasjonen av (mediaoppslag, direkte informasjon ved brev, telefon eller møte)
11. Korleis oppfatta du det, og kva innhald såg du for deg at Turistvegprosjektet ville få?
12. Når og korleis fekk du informasjon om den spesielle satsinga på Gjende som ikonpunkt langs Turistvegstrekinga?
13. Har du fylgd med i planprosessen for Gjendeosen?  
I kor stor grad; som aktiv deltakar gjennom møte, uttaler, osv. - eller meir på avstand?
14. Korleis vil du beskrive involvering av ulike aktørar i denne prosessen? På kva måte er brukargruppene forsøkt involvert og kva dette har resultert i?
15. Kva tankar har du gjort deg om det planlagte tiltaket? Vil tilrettelegginga auke kvaliteten på området, eller kan eit nybygg redusere naturopplevinga?
16. Vil den planlagte tilrettelegginga få innverknad på din bruk av området?
17. Kan du si litt om kva du ser som eventuelle fordelar og ulemper ved tilrettelegginga i høve til dagens situasjon?
18. Vil du halde fram og bruke området også etter ei utbygging?  
- vil bruken din kunne utførast på omtrent same måte?  
- eller kva trur du eventuelt vil endre seg?
19. Generelle kommentarar til planprosess og ideen om estetisk oppgradering og utvikling av ikonpunkt med nybygg og bru på Gjendeosen?

## **B. Lokalsamfunn – deltakar i reguleringsplanprosess frå Vågå kommune**

Introduksjon – om intervjuobjekt som representerer Vågå kommune

(rådmann, planleggjar, politikarar) eller fjellstyre (fjelloppsyn og fjellstyreleiar):

1. Kjønn
2. Alder
3. Yrke
4. Kva er di tilknytning til Gjendeområdet / Nasjonal Turistveg Valdresflye?
5. Korleis vurderer du utviklingspotensialet for området, med fokus på ikonpunkt Gjende?
6. Kva tilknytning har du til Gjendeområdet?
7. Brukar du området?  
Korleis brukar du i så fall området?

Planprosess knytt til Turistvegprosjektet – Reguleringsplan Reinsvangen-Gjendeosen

8. Kjenner du bakgrunnen for at Valdresflye vart vald ut som turistvegstreking
9. Når vart Nasjonal Turistveg Valdresflye presentert for Vågå kommune?
10. På kva måte skjedde presentasjonen – kven var invitert, kven møtte?
11. Korleis stilte kommunen seg til prosjektet i utgangspunktet?
12. Korleis har du opplevd planprosessen knytt til nasjonalt ikonpunkt Gjende
13. Kva synes du om reaksjonane frå ein del aktørar frå lokalsamfunnet?
14. Er det mogleg å tilpasse tilrettelegginga til eitt eller fleire av dei lokale ønskemåla?
15. Kan du si litt om kva du ser som eventuelle fordelar og ulemper ved tilrettelegginga i høve til dagens situasjon?

### **C. Tiltakshavar – medarbeidar med tilknytning til Nasjonale Turistveger**

#### Introduksjon – om intervjuobjektet – medarbeidar knytt til Nasjonale turistveger:

1. Kjønn
2. Alder
3. Yrke
4. Kva er di tilknytning til Gjendeområdet / Nasjonal Turistveg Valdresflye?
5. Korleis vurderer du utviklingspotensialet for området, med fokus på ikonpunkt Gjende?
6. Kva kjennskap hadde du til Gjendeområdet før Valdresflye vart lansert som Nasjonal Turistveg?

#### Planprosess knytt til Turistvegprosjektet – Reguleringsplan Reinsvangen-Gjendeosen

7. Kan du si litt om bakgrunnen for at Valdresflye vart vald ut som turistvegstreking
8. Når vart Nasjonal Turistveg Valdresflye presentert for Vågå kommune?
9. På kva måte skjedde presentasjonen – kven var invitert, kven møtte?
10. Korleis oppfatta du at kommunen stilte seg til prosjektet
11. Korleis har du opplevd planprosessen knytt til nasjonalt ikonpunkt Gjende
12. Kva synes du om reaksjonane frå ein del aktørar frå lokalsamfunnet?
13. Er det mogleg å tilpasse tilrettelegginga til eitt eller fleire av dei lokale ønskemåla?
14. Kan du si litt om kva du ser som eventuelle fordelar og ulemper ved tilrettelegginga i høve til dagens situasjon?



