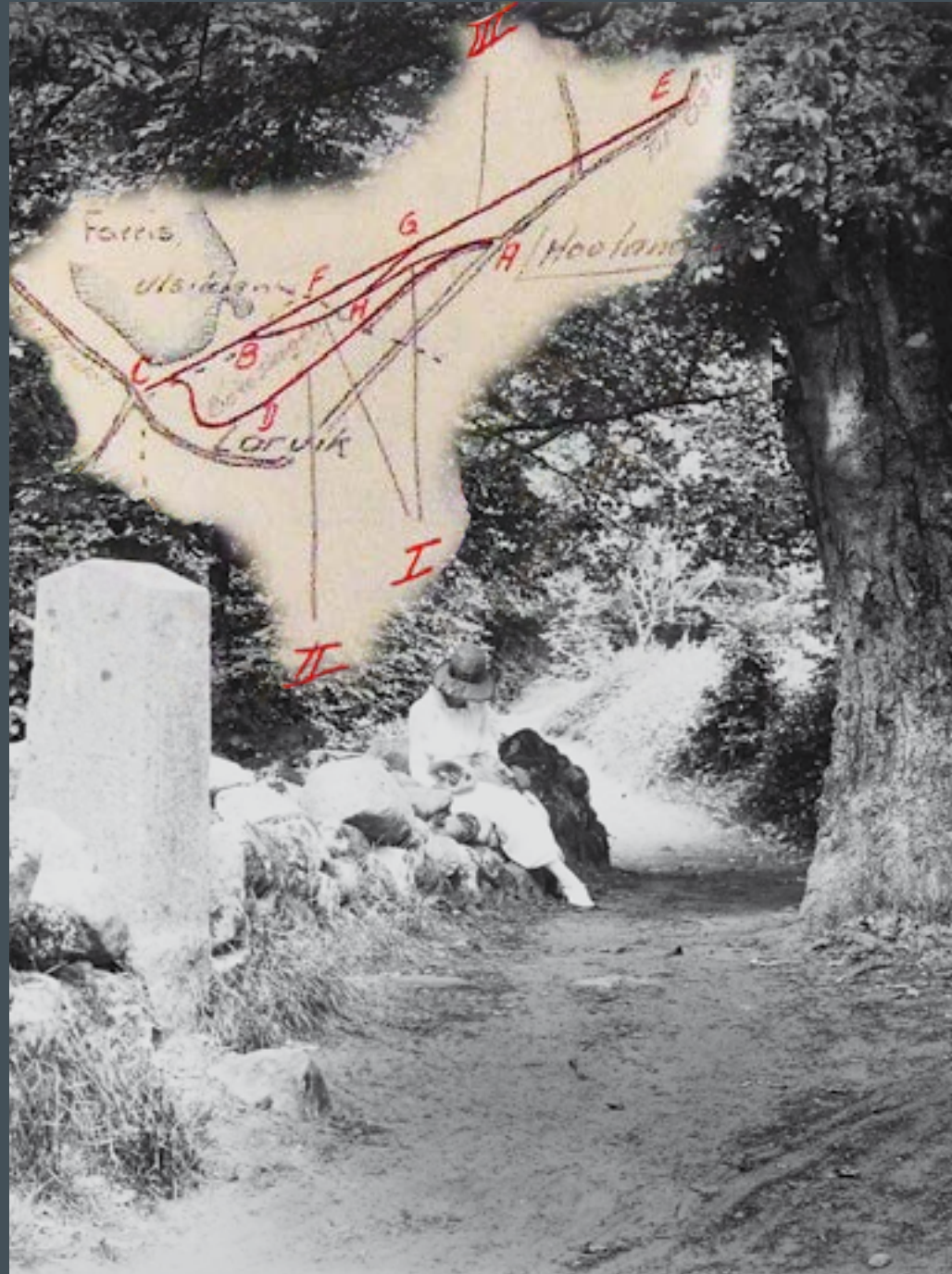


# De rette linjers landskap - og en skog

AV ANNE SOFIE HJEMDAHL



Et bilde fra Bøkeskogen i 1919, tatt av naturfotografen Anders Beer Wilse. Skogen ligger mellom Larvik og Farrisvannet, og ble gitt til byen i 1884 som parkområde. Artikkelforfatteren beskriver konflikten som dukket opp på 30-tallet med "den rette linjes politikk" og tanker om å bygge den fremtidige motorvegen i rett linje gjennom skogen.

# De rette linjers landskap - og en skog

AV ANNE SOFIE HJEMDAHL

«Den nye veilinje bør ligge utenom Larvik by og det eneste strøk som da kommer på tale er det på nordsiden av byen – hvor også Bøkeskogen ligger. Et blikk på kartet vil umiddelbart gi en forståelse av at der kan man få den retteste, korteste og naturligste veilinje for gjennomgangstrafikken».<sup>1</sup>

Slik argumenterte overingeniør Thor Larsen i plannotatet «Omlegging av Sørlandske hovedvei, parsellen forbi Larvik» som han 27. Januar 1940 sendte til veidirektør Andreas Baalsrud for uttalelse. I notatet som veidirektøren fikk til vurdering presenterte Larsen nye visjoner for landskap.

Det var en ny veilinje utenom Larvik bysentrum (som var samtidens situasjon) han så for seg: en veilinje som ville få gjennomgangstrafikken mellom Sørlandet og Oslo friksjonsfritt forbi Larvik.

På nordsiden av byen ville trafikken på Sørlandske hovedvei som fire år tidligere ble målt til å være over 1000 vogner per døgn<sup>2</sup> kunne få hva Larsen beskrev som den: «retteste, korteste og naturligste veilinje». Den lille haken, var at det på nordsiden av byen også lå en skog – Bøkeskogen.

Larsen hentet sine ideer for et nytt hurtig og rettlinjet veilandskap fra den tyske Reichautobahn. Midt i denne moderne veivisjonen som Larsen hadde tegnet opp med en rød bred strek i plankartet sitt, lå imidlertid bøkeskogen. Her møtte visjonen om den tyske Reichautobahn det lokale premisset. Selve plannotatet kom derfor til å kretse rundt den eksisterende og lokale skogen og Larsens

Anne-Sofie Hjemdahl er kulturhistoriker (etnolog) med en Phd i museologi fra Universitetet i Oslo hvor hun skrev en avhandling med et kunnskapshistorisk fokus. Hun jobber i dag som seniorrådgiver for kulturmiljø i Statens vegvesen, region Sør.



ideer om et nytt veilandskap. Det er også dette forholdet som jeg vil undersøke videre i artikkelen. Hvordan ble visjonen om et tysk Reichautobahnlandskap bragt inn og forsøkt oversatt til en vestfoldsk og norsk sammenheng? Hvordan ble forholdet mellom ulike typer landskap håndtert og utformet?

Med notatet samlet og etablerte overingeniør Larsen veisaken som kom til å hete «Omlegging av Sørlandske hovedvei – parsellen forbi Larvik». Det

var en veistrekning på vel 3 kilometer og en trase som det av lokale grunner hastet med å avklare.<sup>3</sup> Da Larsen sendte sitt forslag til veidirektøren hadde plan-saken alt pågått et par år i Larvik og en rekke aktører var blitt trukket inn. Samtidig var planen en lokal del av veidirek-tør Andreas Baalsrud (1872-1961) *nasjo-nale stamveiplan* som ble vedtatt i 1929, der riksveiene – som en helt ny type vei – skulle fungere som hovedårer på kryss og tvers av Norge, bidra til å binde landet tettere sammen og gjøre det fremkom-melig for det nye moderne motoriserte fremkomstmiddelet, bilen.<sup>4</sup> I tråd med internasjonale strømninger, skulle kartet over Norge etableres med nye struktu-rer og forbindelsene mellom ulike lands-deler styrkes, denne gangen med vei og ikke som tidligere med jernbane.<sup>5</sup> I den anledning hadde også Sørlandske hoved-veg skiftet navn til Riksveg 40, noen år tidligere.<sup>6</sup>

Omleggingen av Sørlandske hoved-vei var del av et nasjonalt prosjekt, samti-dig som det var lokalt. Ønsket om å legge vegen utenom bysentrum og etablere et veisystem som liknet den internasjonale tyske autobahnen var som kulturhisto-riker Kristina Skåden har fremhevet, en måte å koble seg til et globalt veifelleskapskap på.<sup>7</sup> Samtidig var det et ledd i arbei-det med å gjøre det bedre for befolkning- i Larvik by. Men veier innehar en moralsk kompleksitet. Som den franske sosiologen Laurent Thevenor, har under-streket, innebærer planleggingen og kon-struksjonen av en moderne vei mange konkurrerende interesser og forventning-er.<sup>8</sup> Den moralske kompleksiteten viste seg også i planhistorien til omleggingen

av Sørlandske hovedvei, riksvei 40, der Larsens plannotat utgjorde starten på en *kontrovers om landskap og om makten mel-lom ulike landskap og ulike mobilitetssyste-mer*.

Plannotatet markerte dessuten star-ten på en veisak som kom til å versere med ulik takt og intensitet i Larvik i vel 30 år, fram til det nye veganlegget sto ferdig i 1975. I denne artikkelen, akter jeg ikke å følge veisaken gjennom hele perioden fra 1938 til 1975.<sup>9</sup> I stedet vil jeg å gi et blikk inn i etableringen av saken og de visjoner om landskap som kom til syne og som ble argumentert fram av overingeniør Lar-sen. Således bidrar artikkelen til å vise hvordan landskap blir argumentert fram i veisaker - og den løfter fram hvordan en versjon av den tyske autobahn materi-aliserte seg i det norske terrenget.<sup>10</sup> Dette dykket inn i arbeidet med omleggingen av Sørlandske hovedvei, kan dessuten leses som et bidrag til kunnskapen om norsk vegplanlegging og om norsk vei-historie i mellom- og etterkrigstid, som fortsatt er et mindre utforsket felt.<sup>11</sup>

#### VEIARBEIDEREN THOR LARSEN

Da Thor Larsen (1886-1970) ga seg i kast med parsellen forbi Larvik hadde han jobbet som overingeniør i Vestfold fylke i vel tre år (siden 1935) og jobbet i veive-senet i vel 30 år (siden 1907) - blant annet med vedlikehold av vei.<sup>12</sup> En av Larsens sterke interesser var derfor å øke veibyggingen i Norge og han var opptatt av den samfunnsøkonomiske nytten ved vei-bygging.<sup>13</sup> Da Larsen så gikk løs på opp-gaven med omleggingen av Sørlandske, var han en erfaren ingeniør og han var tydelig på hvor han mente veien burde

Overingeniør Thor Larsen. (Foto fra James Archers bok *Vegvalg og vegskille*, 1998)



ligge. Likevel, som overingeniør og del av den faglige ekspertisen i Statens veg-vesen, var han forpliktet til å vise at det lå et faktagrunnlag og et analysearbeid til grunn for hans vurderinger. For at veien skulle kunne bli en framtidig realitet var han nødt til å etablere et minimum av fakta.<sup>14</sup> Med utarbeidelse av notater, brev, kart og referat måtte altså Thor Larsen utføre en viss type veiarbeid. Her for-står jeg veiarbeid som noe langt mer enn konkret og fysisk arbeid med veien ute i terrenget. Veiarbeid inkluderer også det arbeid som finner sted på veikontorene og i møterommene.<sup>15</sup>

Hvordan etablering av fakta og faglige argument finner sted og hvor-dan argument sirkulerer, er av interesse innen kunnskapshistorisk forskning.<sup>16</sup> Her stopper jeg opp ved tekstene og tegningene som ble skapt for å påvirke og omforme veisaken og som har mulig-het til å virke som allierte i arbeidet for å fremme argument. Innen veifaget er karttegninger særlig velegnet. Som Kris-tina Skåden har skrevet: «... *De (kart) blir brukt i det daglige arbeidet og de er landskaps-visjoner der særskilte veger og transportmid-ler, som for eksempel biler, gis privilegert posisjon*».<sup>17</sup>

Kartets jobb er å organisere rom, noe som også gir det kapasitet til å omforme våre mentale forestillinger om sted og vår forståelse av romlige relasjoner. Slik bidrar kartet til å omforme faktiske steder.<sup>18</sup>

#### DE RETTE LINJERS LANDSKAP

Plannotatet besto av åtte maskinskrevne papirark som beskrev og visualiserte de foreslåtte veitraseene, en tabell som tok for seg de forskjellige alternativene og byggekostnadene på de ulike veilinjene. I tillegg fulgte 11 vedlegg. Det formaliserte notatet likner den sakkyndige utredning- en. Her ble politiske saksforhold saklig-gjort og Thor Larsens argument for hva slags veilandskap han mente var å fore-trekke, ble lagt fram gjennom kart, tekst og vedlegg.

La meg først gå tettere på planteg-ningen. På side 2 i notatet gir Larsen oss et innblikk i hvordan han så for seg "par-sellen forbi Larvik", hvilke stedsnavn det var verdt å nevne og hvilke veialternativ som var i spill. Det abstraherte og svært enkle håndtegnede kartet uten høyde- kurver og uten nord-sør-pil, var struk-turert rundt destinasjonene Sørlandet og Oslo. Med røde tusjstreker hadde Lar-sen visualisert de foreslåtte veialternati-



vene som beveget i nærheten av og langs navngitte lokaliteter som: Larvik, Hovland, Farris, Utsikten og Bøkeskogen.<sup>19</sup>

Kart kan tegnes på uendelig mange måter, og basere seg på hvilket kriterium som helst for å organisere rom.<sup>20</sup> Derfor må kartet også forstås som en sentral aktør i arbeidet med frembringe landskapsvisjoner. Kartet viser ønsker for hvordan et landskap kan komme til å se ut. Sentralt i Larsens karttegning var at han viste Larvik fra luften som et bilandskap mellom Larvik by og Farrisvannet. Han tegnet opp rom som var tilpasset bilens bevegelser, fra Sørlandet til Oslo. Fugleperspektivet tillot dessuten at de opptegnede linjene strukturerte kartet.

For å muliggjøre en ny vei som sikret forbindelsen mellom Oslo og Sørlandet hadde Larsen skissert i alt tre hovedprinsipp merket med romertall, samt tre underprinsipp merket med bokstaver – alle tegnet opp med rød tusj (se s 58). Likevel var det kun tre hovedversjoner av vegen som kartet satte i spill. Det var **alternativ I** som i litt ulike varianter gikk gjennom Bøkeskogen. Det var **alternativ II** som la seg langs gamle Kongevei og Øvre Bøkeligate, det vil si mellom byens bebyggelse og Bøkeskogen og dermed inntil eksisterende boliger. Til sist var det **alternativ III** som er den eneste linja som er blitt tegnet opp med ingeniørens redskap linjal.

Alternativ III la seg helt utenom Larvik by og det eksisterende veinettet, veien var atskillig lengre enn de andre – og la seg nærmest som en diagonal over kartet på oversiden av Bøkeskogen og langs med Farrisvannet. Alternativet innebar

også en tunnel gjennom skogsområdet kalt Utsikten.

Om vi vender blikket mot teksten i plannotatet, så inneholdt det en rekke vurderinger og argumenter. Tidlig i plannotatet var Larsen tydelig på at den nye veien burde ligge utenom og på nordsiden av byen hvor også Bøkeskogen lå. I fortsettelsen ble det likevel klart at lokale krefter i Larvik ikke ønsket den først foreslåtte veien på nordsiden: *-Det er imidlertid blitt stilt spørsmål om flere alternativer vesentlig av hensyn til Larviks interesser og fordi Larvik ikke vil at den nye veien skal berøre Bøkeskogen*, skrev Larsen.

På tross av den lokale motstanden mot alternativ I – som altså gikk tvers gjennom Bøkeskogen – ble alternativet værende i Larsens plannotat, og vurdert som: *"en naturlig, god og billig løsning"*.<sup>21</sup>

Videre omtalte Larsen alternativ II, veialternativet som kom til etter henstilling fra Larvik kommune, og som ikke grep inn i Bøkeskogen på samme måte. Alt i oktober 1938 ble denne linjen utarbeidet som en mulighet. Veialternativet la seg mellom byen og skogen, men ble av Larsen argumentert ut på bakgrunn av de ulemper han forbandt denne med:

*Det kan neppe være tvil om at denne linje står langt tilbake for alt. I både hva stigningsforhold (min. 1:13) og spesielt hva kurvatur angår (min. R=43.-m) foruten at den også er ca. 20 % lenger. Dessuten er det her en stor ulempe: tettbebyggelsen. Når nemlig gjennomgangstrafikken søkes dirigert utenom byen så er det for å oppnå hurtiggående men allikevel trygg trafikk. En sådan fordel kan ikke – uten veldige omkostninger – oppnåes ved en linje etter den gamle Kongevei og øvre Bøkeligate fordi kjørebanelen da kommer delvis*



E18 ved Larvik i 2015, ved starten av ombyggingen som fra 2018 brakte E18 lenger unna Bøkeskogen. (Foto: Anne Mette Storvik)

*gjennom og delvis umiddelbart inntil bybebyggelsen med sine mange utkjørsler, tværgater o.s.v. Dertil kommer at det på festdager og ved stevner – hvor Bøkeskogen alltid er møtestedet om sommeren – er en ganske stor trafikk av gående så vel enkeltvis som i flokker og lange prosesjoner fra byen over Bøkeligate og Gamle Kongevei til skogen. Faren for trafikkulykker ville til dels endog bli større der enn i de gater hvor gjennomgangstrafikken nå går.*<sup>22</sup>

Larsens lange redegjørelse for alle ulempene han forbant med alternativ II, antydte at han navigerte etter et spesielt veiideal. Målet var å bringe fram en hurtig og trafiksikker veg – et mål som alternativ II ikke bidro til. Derfor var det alternativ III som gikk som en linjalrett linje på oversiden av byen og gjennom Utsikten og deler av Bøkeskogen, Larsen argumenterte: *«(...) med sin lange rettlinje og meget svake vertikale kurver (de konvekse brytninger har 2000 m radius) en serdeles god trase»*.<sup>23</sup>

Veialternativ III var passe flat og tilrettelagt for bilens hurtighet. Det var også en linje Larsen hadde arbeidet fram etter en felles befaring av linje I og II i desember 1938, med representanter fra Veidirektørkontoret, rådmann og formannskap i Larvik til stedet. Det var da rådmann i Larvik hadde oppfordret Larsen til å undersøke en linje som gikk helt utenom Bøkeskogen.<sup>24</sup>

#### HURTIG, SIKKER OG LØNNSOM

Veiidealene som kom til syne i Larsens argumentasjonen for de ulike veialternativene, hadde tette forbindelser til de nye tankene om vei som ble formet av tyske vegingeniører under det nazistiske regime i mellomkrigstiden. Bare få år tidligere, kom Thor Larsen og hans kollega Andreas Brudal fra Østfold veikontor hjem til Norge fra den store Piarc-konferansen i Tyskland i 1934, en reise som de siden refererte utførlig fra i sin 11-siders lange artikkel i "Meddelelser fra vei-

direktøren".<sup>25</sup> Piarc, som er en forkortelse for Permanent International Association of Road Congresses, ble grunnlagt i 1909 og var det internasjonale forumet for kunnskapsutveksling om veier og vei-politikk. Siden oppstarten ble det med jevne mellomrom holdt konferanser.<sup>26</sup> I 1934 var turen kommet til Tyskland som siden den første motorveien ble etablert i Italia i 1924, hadde lagt ned et stort arbeid i å implementere denne inn i en tysk sammenheng.<sup>27</sup>

Under Piarc-konferansen i 1934 og i de to ingeniørenes fylldige referat fra turen, var det også motorveien, eller «hurtighetens veg» som ble argumentert fram.<sup>28</sup> Ved konstruksjon og tilrettelegging av nye veier i landskapet – var det helt vesentlig å ta hensyn til den teknologiske utviklingen – ja, til bilens hurtighet og tilrettelegge for at bilen kom sikkert fram.

På 1920-tallet skjedde det store endringer i bilproduksjonen. Bilene gikk både fortere og de fikk langt bedre lasteevne.<sup>29</sup> Det var ingenting som tilsa at bilen ikke ville fortsette å bli stadig hurtigere – en teknologisk optimisme som veiingeniørene tok med seg inn i planleggingen.

I artikkelen fra 1934 refererte Brudal og Larsen spesifikt til hvordan nettopp hastighet og trafiksikkerhet ble løst i de tyske veianleggene. Veien ble konstruert med en særegen materialitet, den ble laget med «kraftige dekker» uten plankryssinger og med på- og avkjøringer som gikk i samme retning som trafikken. Videre var det sentralt med en vei som ga god oversikt: «særlig ved veikryss og i kurver, riktig tverrprofil, overhøide i kurver, liten

kurv og klar veikantmarkering. Likeså måtte det i den utstrekning det var nødvendig, sørges for sykkelbane og fortau på begge sider av veien og adskilte kjørebane for begge kjøreretninger», skrev Brudal og Larsen.<sup>30</sup>

Ulike typer trafikantgrupper måtte skilles fra hverandre, slik at bilen kunne få slippe løs sine hurtige egenskaper uten at den var til fare for andre. Det var med andre ord en funksjonsdelt teknikk om trafikanter som kom til uttrykk i disse veianleggene.<sup>31</sup> Her fikk hver trafikant tildelt sin plass i trafikken – tydelig adskilt fra andre trafikanter. Dette var et svar på den usikkerhet som lenge hadde eksistert mellom kjørende, gående og syklende.<sup>32</sup>

Ikke minst ble det lagt vekt på at veiens beliggenhet hadde stor betydning og det var vesentlig at denne typen vei fikk en mest mulig vakker beliggenhet i terrenget: «(...) liksom man i turiststrøkene legger vekt på å skaffe trafikantene den penest mulige utsikt. Beplantning vil bli anvendt i stor utstrekning», skrev Brudal og Larsen.<sup>33</sup> I følge Skåden bidro artikkelen som refererte fra Piarc-konferansen til at Brudal og Larsen skapte seg en visjon om å bygge den teoretiske internasjonale vegen i Norge, og da etter en internasjonal norm framfor å ta lokale hensyn.<sup>34</sup>

Inspirasjonene fra den tyske Reichautobahn var tydelig tilstede i Larsens vurderinger av de ulike veialternativene for Sørlandske hovedvei og for det landskap han så for seg. Det var alternativ I og spesielt alternativ III som ble ansett som teoretisk verdige varianter av Reichautobahnen. Begge veilinjene bidro til å skape et rettlinjet og moderne veilandskap som

Sørlandske hovedvei ved vervingen i 1936. (Foto fra James Archers bok Vegvalg og vegskille, 1998)



kunne håndtere gjennomgangstrafikken forbi Larvik hurtig og trygt. Samtidig bidro Bøkeskogen til at det ble vanskelig å komme til en rask beslutning om veiens beliggenhet. Hensynet til skogen hadde skapt et behov for å urede flere og alternative linjer, ikke minst veialternativ III.

Implisitt i den teoretiske argumentasjonen om den hurtige veien – lå Larsens samfunnsøkonomiske argumenter. Med lang fartstid innen vedlikehold av vei, var Larsen opptatt av å påpeke de samfunnsøkonomiske besparelsene han mente det lå i å ha mange biler på veien. Jo flere biler det var på veien, jo billigere vedlikehold og jo mer samfunnsnyttig ville også veien bli, hevdet Larsen i foredrag holdt for medlemmer i Det kongelige Norske automobilforbund (KNA) i 1936.<sup>35</sup>

Med tall og regnestykker argumenterte han sterkt for den samfunnsøkonomiske nytten av å bygge nye og raske veier – et argument som riktignok bygde på tall og statistikk over antall brukere av veien, men disse regnestykkene var også en sterk framtidvisjon. Historiker Kristin Asdal, har påpekt at en måte å forstå slike tallteknologiers betydning på, er at de bidrar til å avpolitiserer politikkom-

rådet. Gjennom tallteknologiene blir det som i utgangspunktet er politisk omgjort til en teknisk sak.<sup>36</sup> I Larsens argumentasjon skjedde det også en slik transformasjon – der regnstykkene omdannet argumentet for bedre og raskere veier til en teknisk sak og til en vitenskapeliggjøring av veifaget.

#### **BØKESKOGEN: NATURPARK OG FRILUFTLANDSKAP**

I Larsens plannotat trådte også Bøkeskogen tydelig fram. I omtalen av de ulike veilinjene viste Bøkeskogen seg som et spesifikt og lokalt verdsatt skoglandskap, – hvor skogen fortrinnsvis ble omtalt som en begrensning for å velge veialternativ I og en begrunnelse for utrede flere veilinj. Samtidig var det i alt tre vedlegg vedrørende Bøkeskogen heftet til plannotatet: alle var de avtaler mellom tidligere eier av skogen grevskapet Treschow-Fritzøe, Larvik kommune og Staten.



Vedleggene antydte den posisjon skogen på vel 300 dekar med med beliggenhet nord for Farriseide, hadde, og hva slags praksis skogen var en del av.<sup>37</sup>

Etter flere inngåtte avtaler med tidligere skogeier Treschow-Fritzøe, ble Bøkeskogen gradvis en byskog for Larviks innbyggere gjennom 1800-tallet og i 1884 ble skogen til slutt gitt som en gave til Staten. De tre vedleggende vedrørende Bøkeskogen var alle avskrifter av avtalene som var blitt inngått, først mellom Larvik kommune og Treschow-Fritzøe, og så selve overdragelsen fra Treschow-Fritzøe til Staten i 1884.<sup>38</sup>

Bøkeskogens skiftende eierskap og innholdet av avtalene viser til at det skjedde en gradvis endring av skogens status: fra å være en skog styrt av Treschow-Fritzøe og drevet etter økonomiske lønnsomhetsprinsipper gjennom første halvdel av 1800-tallet, til å bli en skog som etter hvert ble til en bypark for Larviks befolkning hvor vern og vedlikehold framfor lønnsomhet, styrte skjøtselen. Larvikbeboernes bevegelse og bruk hadde bidratt til at det ble opparbeidet et mobilitetssystem tilpasset den gående: med stier, benker, paviljonger og oppholdssteder. Larvikbeboernes bruk hadde transformert Bøkeskogen til en bypark tilpasset den menneskelige kroppens tempo for bevegelse. Fortsatt var det tur og rekreasjon som preget forståelsen av Bøkeskogen. Da Veikontoret i Vestfold og Thor Larsen skisserte opp sine alternativer til en omlegging av Riksvei 40 (Sørlandske hovedvei), var skogen et verdsatt friluftsområde for Larviks befolkning.

Begrepet naturpark, slik det opptrer i arkivmaterialet, viste til at skogen var

et område som var regulert gjennom forskrifter for å sikre befolkningen friluftsterreng – med de installasjoner i landskapet som fulgte med.<sup>39</sup> Situasjonen var at også Bøkeskogen var innlemmet i noen bestemte visjoner for landskap – som en bynær skog var den innlemmet i samtidens helseideologi - hvor det handlet om å ta i bruk nærområder til friluftsliv og rekreasjon for å fremme sunnhet og helse i befolkningen – og ikke minst den delen av befolkningen som nylig hadde fått tildelt fritid, nemlig arbeiderne.<sup>40</sup> I Larvik var det nettopp en stor gruppe arbeidere blant annet som følge av den store industrivirksomheten i Hammerdalen.<sup>41</sup>

Som vist, alt fra de første tilløp til planleggingen av en ny vei, var det en bevissthet knyttet til Bøkeskogen og de eventuelle konflikter dette ville bety for byparken. Både Statens skogvesen med skogforvalter J. Jamsel som den natursakkyndige, Larvik kommune og bedriftseier og tidligere skogeier Treschow-Fritzøe, engasjerte seg i veisaken. Det gjaldt spesifikt veialternativ 1. som gikk inn i og et stykke gjennom skogen. Dessverre sier ikke arkivmaterialet noe om hvilke konkrete vurderinger som ble gjort av skogforvalter Jamsel da han befarte skogen og hvilke hensyn han mente det var viktig å ivareta. I forkant av befaringen ga Jamsel uttrykk for at: «Jeg er av skogdirektøren anmodet om å påse at veien blir lagt slik at det blir tatt mest mulig hensyn til Bøkeskogen som naturpark».<sup>42</sup>

I følge Larsens selv var likevel ikke skogforvalteren spesielt kritisk: «Skogforvalteren hadde intet å innvende mot denne linjes beliggenhet gjennom og langs Bøkeskogen». Derimot hadde Larvik kom-



Musikribunden på festplassen i Bøkeskogen i 1952. (Foto: Mittet, fra Nasjonalbiblioteket)

mune, den aktøren som hadde bidratt til at skogen ble omdannet til en bypark og som hadde befattet seg med vern av skogen for byens beboere i godt over hundre år, sterke innvendinger til en bilvei gjennom skogen, noe de også ga uttrykk for under en felles befaringen i desember 1938: «Herunder ga Larviks myndigheter sterkt uttrykk for at alternativ I i «høyeste grad» ødela Bøkeskogen og at Larvik ville kjempe mot den "med alle til rådighet stående midler", refererte Larsen. Også tidligere eier av skogen Treschow-Fritzøe, kontaktet Larsen og gjorde oppmerksom på de tidligere avtaler som vedkom skogen ved å kopiere og avlevere disse dokumentene til veikontoret og som altså siden ble heftet ved som vedlegg til plannotatet.

Poenget er at med Larsens plannotat ble Bøkeskogen etablert som et landskapsområde for den gående Larviksbeboeren og som skulle bli vanskelig å la

seg kombinere med en bilvei etter tyske Reichautobahn idealer. Riktignok viser ikke Larsen til poenget som ble løftet fram under Piarc-konferansen, nemlig at Reichautobahn skulle utarbeides i pakt med naturen. Likevel var det et slikt hensyn Larsen tok. Selv om han argumenterte for en rask og rett vei, framsto også ivaretagelsen av Bøkeskogen som et viktig punkt.

Alt på begynnelsen av 1900-tallet var ideen om å verne natur på samme måte som det ble gjort innen kulturminnevernet, i sin spede etablering. Kultur og sivilisasjonens trussel mot naturen var en sentral begrunnelse for lov om naturfredning som kom i 1910 og for at Forening for naturfredning ble stiftet i 1916. Det viktige her var å hegne om naturens naturvitenskapelige, historiske og estetiske verdier. Utover 1900-tallet ble dessuten naturens sosiale aspekt vesent-

lig – og det ble viktig å avsette naturområder til friluftsliv.<sup>44</sup> Behovet for vern av natur under fremveksten av det moderne og tekniske samfunnet i mellomkrigstiden var med andre ord tanker som var etablert, uten at det nedfelte seg eksplisitt i Larsens tekst. Samtidig var det nettopp med disse vernetankene at veialternativ I, ble vurdert som et særdeles dårlig alternativ.

Da alternativ I ikke lenger var et alternativ, var det kun to versjoner av vegen som var i spill: alternativ II som gikk i deler av en eksisterende trase mellom Byen og Bøkeskogen som ville rasere hager og hus. Dette var også en billig vegen som Larsen altså mente ikke hadde de kvalitetene som en moderne Reichautobahn forutsatte. Så var det alternativ III som var tegnet opp som en vei for hurtiggående kjøretøy og som Larsen argumenterte sterkt for.

### LANDSKAP I FORHANDLING

Jeg har holdt fram hvordan de ulike landskapene ble argumentert fram og ut: Bøkeskogen som et vernet friluftslandskap og ingeniørens visjon om de rette linjers landskap. Jeg har vist hva slags bevegelse som formet landskapene og jeg har vist at Bøkeskogen som bypark og naturpark fikk en vektig stemme inn i formingen av den lokale veisaken.

Når det er sagt så kan Thor Larsens plannotat leses som et langt argument for de rette linjers landskap. Argumentet måtte være så gjennomarbeidet og overbevisende at det i neste omgang kunne gå gjennom hos veidirektør Baalsrud. Veidirektøren som riktignok ivret for å bygge ut stamveiene i Norge, sluttet seg

ikke umiddelbart til Larsens anbefaling og visjon om en rett og hurtig vei med en kostnad på 495.600 kr for 3060 meter vei. Teknisk var Baalsrud enig i at alternativ III var det beste. Likevel var han tvilende, når Vegvesenet med en mindre utgift på ca. 200.000 kr ved valg av alternativ II, kunne oppnå en omkjøring som en antok *“ville tilfredsstillende krav som med rimelighet kunne settes til en sådan vei”*.<sup>45</sup>

For Larsens del gjensto det et forhandlingsarbeid for å få gjennomslag for sin landskapsvisjon. Gjennom første halvdel av 1940 hadde Larsen og Baalsrud korrespondanse om saken. I august kunne Larsen orientere Brodal om at linjen for alternativ II var blitt endret etter vegdirektørens anmodning og at han hadde laget et nytt kostnadsoverslag for alternativ III – som var blitt skalert ned. Veibredden som opprinnelig var tenkt å være på 20 meter, ble redusert til 7 meter inkludert bankettene (veiskuldrene). Larsen holdt imidlertid på sitt og skrev at han fremdeles, *«med fremtiden for øye»*,<sup>46</sup> måtte anbefale alternativ III.

I september 1940 hadde vegdirektør Baalsrud latt seg overbevise og han var villig til å la alternativ III ligge til grunn for den fremtidige omlegging av Sørlandske hovedvei forbi Larvik, selv om han fortsatt var i tvil om å anbefale en så kostbar omlegging. Baalsrud skrev:

*Til den således framlagte reviderte plan skal bemerkes at man fremdeles er i tvil om det vil være riktig allerede nå å anbefale en så vidt kostbar omlegging som alternativ III forutsetter. Da imidlertid dette alternativ i teknisk henseende gir en løsning som er å foretrekke for alternativ V (Betegner kombinasjonen: E-G-H-B-C som dels går gjennom*

Reguleringsplan for Nanset kommune, behandlet av Nanset og Larvik kommune juni 1941. Planen ble siden vedtatt 2. februar 1943. Da var en sørlandske hovedvei prosjektert med en total bredde på 23 meter. Planen viser veien komme oppe fra høyre og gå fram til planfritt kryss på Nanset – som på dette tidspunktet tilhørte Nanset kommune. Videre er vegen tegnet som en rettlinjet vei gjennom Bøkeskogen nederst på dette kartet som heller ikke er fargelagt. Nord for Bøkeskogen ligger Farris og Fritzøkilen. Dette linjevalget var imidlertid gjennom omkamper, og da vegen ble bygget i tiden mellom 1970 og 1975 var vegen blitt trukket ennå lenger mot Kilen og Farrisvann. (Tegningen befinner seg i Riksarkivet).



*Bøkeskogen), hvor blant annet kurveforholdene ikke er helt tilfredsstillende, vil vegdirektøren etter omstendighetene ikke motsette seg at alternativ III legges til grunn for den framtidige omlegging av Sørlandske hovedvei forbi Larvik. Man forbeholder seg dog å komme tilbake til spørsmålet om når denne omleggingen bør komme til utførelse og om det utstyr for veien som da bør velges.*<sup>47</sup>

Larsen var som vist hele tiden tydelig på at det var den tyske visjonen om et reichautobahn-landskap som skulle etableres i Larvik og at dette var å betrakte som det mest samfunnsøkonomisk lønns-

somme. Baalsrud på sin side var opptatt av de faktiske kostnader det innebar å bygge veien. Selv om Baalsrud etter en stund sluttet seg til Larsens veiplan i 1940, tok det likevel flere år før planen ble vedtatt.

I juni 1943, da Norge var under okkupasjon av nazistene, ble så den foreslåtte traseen, alternativ III, med tunnel gjennom Utsikten nedfelt i reguleringsplan for Larvik og Hedrum kommune. Med reguleringskartet ble også Larsens visjon for en hurtig og trygg vei forbi Larvik materialisert som løsning på hvor og



hvordan Sørlandske hovedvei, riksvei 40, skulle føres forbi Larvik.

Det finnes en lang tradisjon for å betrakte landskap som natur - som noe som ligger "der ute", hvor landskap eksisterer i kraft av seg selv og er definert på forhånd.<sup>48</sup> I min beskrivelse av veisaken har jeg derimot forsøkt å vise "landskapet". I Larsens arbeid for et rettlinjert veilandskap, og i Larsens, Larvik kommunes og Treschow-Fritzøes framskrivning av Bøkeskogen som en naturpark og et friluftlandskap, har jeg ønsket å vise at landskap var praksis, hvor både mennesker og ting ble trukket aktivt inn i formingen og forståelsen av landskapet. Jeg har med andre ord forsøkt å løfte fram landskap som et fenomen som kommer til i nettverk mellom mennesker og ting (tekster og tegninger), som noe som er i bevegelse og som er innlemmet i maktforhold.

## EPILOG

Det tok bortimot 30 år før omleggingen av veien ble en realitet – og da som en annen versjon enn den Thor Larsen fikk vedtatt i 1943. Veitraseen var gjennom flere omkamper og flere veisjefer. Da veisjef Alf Torp (1894-1969) tok over jobben som veisjef etter Larsen i 1956 var han med på å trekke veilinja lenger inn i Bøkeskogen, noe han begrunnet med nye krav til stigningsforhold for riksveiene.

Siden bidro veisjef Leif Moy som overtok stillingen som veisjef i 1965, til å trekke veilinja ut av Bøkeskogen og gi riksveien sin endelige plassering. I samme tidsrom som omkampene pågikk utspant det seg også en tilspisset kontrovers mellom den rette linjes landskap til-

passet bilens hurtighet og skogen med den gåendes langsomhet. Kontroversen foregikk både lokalt og på riksplan, fra Stortingets talerstol og i lokalavisene der de to landskapene ble innlemmet i ulike politiske posisjoner - hvor det lokale vernet av Bøkeskogen ble satt opp mot det nasjonale og teknokratiske veilandskapet.

Da veistrekningen omsider var klar for bygging var det som en veilinje som la seg lengre ut fra Bøkeskogen enn hva Larsen hadde tegnet opp på sitt plankart. Veilinjen som gikk langs med Bøkeskogen og Farrisvann ble etter sterkt press blant annet fra Larvik kommune og interesseorganisasjonen "Bøkeskogen vel", dessuten lagt over en 241 meter lang bjelkebru, kalt viadukt, slik at Larvikbeboerne kunne spasere fra skogen, under viadukten og ned til Kilen ved Farrisvannet uten å komme i kontakt med den hurtiggående bilen. Kontroversen mellom de to landskapenes tempo fikk således sin ingeniørløsning med hva jeg har valgt å kalle en mobiliteitsmaskin ("viadukten").

Historien om nåværende E18 forbi Larvik stopper som kjent ikke her. Siden 1975 er det blitt lagt til nok noen lag i fortellingen.

Med planleggingen av ny E18 som åpnet i 2018, ble den gamle løsningen med viadukt forbi Bøkeskogen bestemt revet. I stedet ble det besluttet en ny løsning på hvordan det hurtige billandskapet og friluftslandskapet kunne sameksistere. Med tilgang på spesifikk tunnellteknologi ble det besluttet at den nye veien skulle bygges ned i bakken i en såkalt miljøtunnel: "Miljøtunnelen er en betongstøpt tunnel, som fylles med mas-

ser og beplantes med bøketrær. Forholdene i friluftsområdet blir dermed betydelig forbedret fra dagens situasjon, med viadukt og trafikkstøy", skrev E18-prosjektet om løsningen. Med tilbakeføring

av veiarealer til friluftformål og nyplanting av bøketrær kan vi kanskje ane en forskyvning i maktforholdet mellom de to landskapene? I alle fall antyder tunellteknologien en ny form for sameksistens.

## LITTERATUR OG KILDER

**Allen, D. Casey.** "On Actor-Network Theory and landscape", *Area* 43,3 (2011), 274-280.

**Archer, James Roland,** Vegvalg og vegskille. Statens vegvesen Vestfold 1898-1998, (Larvik, Statens vegvesen, 1998).

**Asdal, Kristin,** Politikens natur - naturens politikk (Oslo, Universitetsforlaget, 2011).

**Berntsen, Bredo.** Naturvernets historie i Norge – fra klassisk naturvern til økopolitikk. (Oslo, Grøndahl & Søn Forlag, 1977).

**Bjørvik, Tor,** Kulturminner i Larvikdistriktet (Larvik, 2007).

**Bjørnland, Dag,** Veien og Samfunnet (Oslo, Vegdirektoratet, 1989).

**Brenna, Brita, Ingunn Moser, Kristin Asdal og Eivind Røssaak.** Teknovitenskapelige kulturer (Oslo, Spartacus, 2001).

**Brodal, Holger og Larsen, Thor** «Den 7. Internasjonale veikongress i Tyskland 1934. Beretning fra de norske delegerte», *Meddelelser fra veidirektøren*, nr 10 (1934), 145-155

**Hjemdahl, Anne-Sofie,** Omlegging av Sørlandske hovedvei – parsellen forbi Larvik, Dokumentasjonsprosjektet Farris. Rapport under publisering, Statens vegvesen.

**Knutson, Sverre og Knut Boge,** Norsk vegpolitikk etter 1960. Stykkevis og delt? (Oslo, Cappelen, 2005).

**Kristensen, Ragnar,** Langestrand og Fritzøe Værk. Et jernverkssamfunn ved havet. (Larvik, Langestrands Nyttige Selskab og Fortidsminneforeningen, Vestfold avdeling, 2006).

**Larsen, Thor** «Hvorfor vår veibygging bør økes», *Meddelelser fra Veidirektøren*, nr. 10. (1936) 145-154.

**Latour, Bruno,** Reassembling the social: an introduction to actor-network-theory (Oxford, Oxford University Press, 2005).

**Latour, Bruno og Steve Woolgard** 1979, *Laboratory Life. The Social Construction of Scientific Facts.* (Beverly Hills: Sage Publications, 1979).

**Lundebrekke, Egil,** "Veg og byplanlegging", i *Årbok for Norsk vegmuseum (Statens vegvesen, 1996),* 50-60.

**Lyngø, Inger-Johanne,** «Dit indre öie må oplades, för det ydre kan se, Trekk fra fjellturismens historie – mentalitet og ideologi», *Dugnad – fagtidsskrift for etnologi* vol 19- 4 (1993), 29–41.

**Mol, Annemarie,** *The body multiple: ontology in medical practice* (Durham, Duke University Press, 2002).

**Mom, G.,** "Building an Infrastructure for the Automobile System; PIARC and Road Safety (1908-1938)", (2007).

**Nygaard, Pål,** *Store drømmer og harde realiteter. Veibyggning og biltrafikk i Norge, 1912-1960,* (Oslo, Pax forlag, 2014).

**Scot, Johan og Vincent Legendijk.** "Technocratic Internationalism in the Interwar Years: Building Europe on Motorways and Electricity Networks", *Journal of Modern European History*, Vol 6-2, (2008), 196-217.

**Skåden, Kristina.** Vegarbeid, Transnasjonale relasjoner i perioden 1800-1942: Tre eksempler. Phd-avhandling i kulturhistorie. (Det humanistiske fakultet, Universitetet i Oslo, 2013)

**Veidirektørens meddelelser** nr. 11 – 1934, s. 188

**Wergeland, Even Smith,** *From Utopia to Reality: The Motorway as a Work of Art, Avhandling (ph.d.),* (Oslo, Oslo School of Architecture and Design, 2013).



## NOTER

1: Omlegging av Sørlandske hovedvei – parsellen forbi Larvik. Plannotat utarbeidet av Thor Larsen, s. 1. 351. Farrisanleggene 1938-1943. Statsarkivet i Kongsberg.

2: Målingen var fra 1936-1937. James Roald Archer, Vegvalg og vegskille. Statens vegvesen Vestfold 1898-1998.

3: Nanset kommune hadde en reguleringsplan under utarbeidelse der de var avhengig av å vite vegens beliggenhet. Dessuten skulle Farrisbroen, som sikret veiforbindelse over farriselven snart skulle bygges om.

4: Nygaard, Pål, Store drømmer og harde realiteter. Veibyggning og biltrafikk i Norge, 1912-1960 (2014), 89

5: Se Nygaard, Pål, Store drømmer og harde realiteter. Veibyggning og biltrafikk i Norge, 1912-1960 (2014), 77.

6: Statusen som riksveg innebar både standardheving og omlegging.

7: Se Kristina Skåden. Vegarbeid, Transnasjonale er i perioden 1800-1942: Tre eksempler. Phd-avhandling i kulturhistorie. (Det humanistiske fakultet, Universitetet i Oslo, 2013), s 209-212.

8: Laurent Thevenor, "Which road to follow? The moral complexity of an equipped Humanity", i Complexities: Social studies of Knowledge Practices, John Law and Annemarie Mol (eds). (Durham and London, Duke University Press, 2002), 53-87.

9: Artikkelen baserer seg på en større rapport om dokumentasjonen av planhistorien til omlegging av Sørlandske hovedvei forbi Larvik. Rapporten er under publisering.

10: I artikkelen henter jeg teoretiske ressurser fra Aktør-Nettverk-

steori og Science and Technology Studies hvor studier av teknologi, kunnskapsproduksjon og –distribusjon står sentralt. For mer om dette se f. eks. Brita Brenna et al, Teknovitenskapelige kulturer (Oslo, Spartacus forlag, 2001), Latour, Bruno, Reassembling the social: an introduction to actor-network theory (Oxford, Oxford University Press, 2005).

11: De siste årene har det blitt levert viktige bidrag som fortjener å nevnes. Kulturhistoriker Kristinas Skåden har gjennom sin kunnskaps-historiske avhandling løftet fram kunnskap om transnasjonale relasjoner i norsk veibyggning og gitt ny innsikt i hvordan norske ingeniører hentet inspirasjon fra den tyske ingeniører i mellomkrigstiden (Skåden 2013). Kunsthistoriker Even Smith Wergeland avhandling From Utopia to Reality: The Motorway as a Work of Art gir innsikt i visualisering av mobilitet i etterkrigstidens arkitektur og byplanlegging (2012). Historiker Pål Nygårds bok Store drømmer og harde realiteter. Veibyggning og biltrafikk i Norge, 1912-1960, går inn i historien om den gryende bilalderen, fra tiden da den første billoven ble vedtatt i 1912 og fram til 1960 (2014), mens Sverre Knutsen og Knut Boges vei-historiske framstilling: Norsk vegpolitikk etter 1960. Stykkevis og delt? tar for seg utviklingen av vegenettet de siste femti årene (2005). Også James Roland Archers bok Vegvalg og vegskille. Statens vegvesen Vestfold 1898-1998, som tar for seg vei-historien i Vestfold, skal nevnes her (1998). Ikke minst skal Dag Bjørnlands bok fra 1989, Veien og Samfunnet, som gir innsikt i vegbygging i tiden mellom 1864 og 1989 nevnes.

12: De første 16 årene jobbet Larsen i Hedmark fylke, men siden 1926 hadde han virket som avdelingsin-

geniør ved veikontoret og arbeidet med veivedlikehold. Veidirektørens meddelser nr. 11 – 1934, s. 188

13: I et foredrag i Kongelig Norsk Automobilforbund (KNA) i 1936 med tittelen «Hvorfor vår veibyggning bør økes» vil han også: «påvise at det nu haster å bringe vårt veinett op i et høiere nivå og at dette vil være god forretning for landet». Meddelser fra Veidirektøren, nr. 10. (1936) 145-154

14: Skåden, Vegarbeid, Transnasjonale relasjoner i perioden 1800-1942: Tre eksempler, (2013), 37.

15: Begrepet veiarbeid har jeg hentet fra Kristina Skådens arbeid, et begrep som er teoretisk inspirert av aktør-nettverksteori. Skåden, Vegarbeid, Transnasjonale relasjoner i perioden 1800-1942: Tre eksempler, (2013), 37.

16: Dette blir gjerne omtalt som "Science in the making" se Latour, Bruno og Steve Woolgar 1979, Laboratory Life. The Social Construction of Scientific Facts. (Beverly Hills: Sage Publications, 1979). For teoretisering av kunnskapsproduksjon i praksis, se også, The body multiple : ontology in medical practice (Durham: Duke University Press, 2002).

17: Skåden, Vegarbeid, Transnasjonale relasjoner i perioden 1800-1942: Tre eksempler, (2013), 118

18: Dette perspektivet på kart tilhører vendingen «Critical mapping», se blant annet Skåden, Vegarbeid, Transnasjonale relasjoner i perioden 1800-1942: Tre eksempler, (2013), 118.

20: Skåden, Vegarbeid, Transnasjonale relasjoner i perioden 1800-1942: Tre eksempler, (2013), 118.

21: «Omlegging av Sørlandske hovedvei – parsellen forbi Larvik». Plannotat utarbeidet av Thor Larsen, 2, 351. Farrisanleggene 1938-1943. Statsarkivet i Kongsberg.

22: «Omlegging av Sørlandske

hovedvei – parsellen forbi Larvik». Plannotat utarbeidet av Thor Larsen, 3-4, 351. Farrisanleggene 1938-1943. Statsarkivet i Kongsberg.

23: «Omlegging av Sørlandske hovedvei – parsellen forbi Larvik». Plannotat utarbeidet av Thor Larsen, 5, 351. Farrisanleggene 1938-1943. Statsarkivet i Kongsberg.

24: «Omlegging av Sørlandske hovedvei – parsellen forbi Larvik». Plannotat utarbeidet av Thor Larsen, 4, 351. Farrisanleggene 1938-1943. Statsarkivet i Kongsberg.

25: Brodal, Holger og Larsen, Thor «Den 7. Internasjonale veikongress i Tyskland 1934. Beretning fra de norske delegerte», Meddelelser fra veidirektøren, nr 10 (1934), 145-155

26: Mom, G. "Building an Infrastructure for the Automobile System; PIARC and Road Safety (1908-1938)", (2007).

27: Se Johan Schot og Vincent Lagendijk for en beskrivelse av det europeiske motorveisamarbeidet I mellomkrigstiden: "Technocratic Internationalism in the Interwar Years: Building Europe on Motorways and Electricity Networks", Journal of Modern European History, Vol 6-2, (2008), 196-217.

28: Artikkelen er av Skåden karakterisert som et «teknisk referat». Se for øvrig Skåden for en mer utførlig beskrivelse av turen til Tyskland, konferansen og veiidealene som ble presentert der, Skåden, Vegarbeid, Transnasjonale relasjoner i perioden 1800-1942: Tre eksempler, (2013), 200f.

29: Nygaard, Store drømmer og harde realiteter. Veibyggning og biltrafikk i Norge, 1912-1960 (2014), 62

30: Brodal, Holger og Larsen, Thor «Den 7. Internasjonale veikongress i Tyskland 1934. Beretning fra de norske delegerte», Meddelelser fra veidirektøren, nr 10 (1934), 149

31: Se Lundebrekke, Egil, «Veg og

byplanlegging», i Årbok for Norsk vegmuseum (Statens vegvesen, 1996), 50-60

32: Nygaard, Store drømmer og harde realiteter. Veibyggning og biltrafikk i Norge, 1912-1960 (2014), 60.

33: Se også Kristina Skåden for en omtale av artikkelen til Larsen og Brudal. Skåden, Vegarbeid, Transnasjonale relasjoner i perioden 1800-1942: Tre eksempler, (2013).

34: Skåden, Vegarbeid, Transnasjonale relasjoner i perioden 1800-1942: Tre eksempler, (2013), 202.

25: Larsen, «Hvorfor vår veibyggning bør økes», Meddelser fra Veidirektøren, nr. 10. (1936) 145-154

36: Asdal, Kristin, Politikens natur - naturens politikk (Oslo, Universitetsforlaget, 2011), 28.

37: Skogen regnes som Norges største rene bøkeskog som etablerte seg på 700-tallet. Her er det funnet flintavslag fra steinalderboplasser, det er registrert over 80 gravhauger. Raet, som Bøkeskogen vokser på, er en naturlig beliggenhet for gravhauger, som gjerne ble plassert på iøynefallende steder. Det er også registrert en hulvei og gamle veifar i skogen. Se Tor Bjørvik, Kulturminner i Larvikdistriktet (Larvik, 2007),60-61

38: «Avskrift av overenskomst av 31.12 1873 mellom kammerherre Treschow og Larvik kommune vedrørende Bøkeskogen», 8. «Avskrift av skjøte tingl 11/7 1884 fra kammerherre F.W. Treschow til den norske stat, 9. «Ekstraavskrift av oppgangs- og grenseforetning mellom Laurvigs by og omliggende Landdistrikt, påbegynt 18/10 1819, avsluttet 9/4 1821.

39: Se også «Osломarka som naturpark: et forslag til fredning av Stor-Oslos og omliggende distrikters friluftsområder. S. 4. Osломarkas friluftsråd, Oslo 1941.

40: Se f. eks. Inger-Johanne Lyngø

«Dit indre öie må oplades, för det ydre kan se, Trekk fra fjellturismens historie – mentalitet og ideologi», Dugnad – fagtidsskrift for etnologi vol 19- 4 (1993), 38–39.

41: Se Kristensen, Ragnar, Langestrand og Fritzøe Værk. Et jernverksamfunn ved havet. (Larvik, Langestrands Nyttige Selskab og Fortidsminneforeningen, Vestfold avdeling, 2006).

42: Brev til Vestfold fylkes veivesen fra Statens skogvesen, ved J. Jamsel 10.11 1938. 351. Farrisanleggene 1938-1943. Statsarkivet i Kongsberg.

43: «Omlegging av Sørlandske hovedvei – parsellen forbi Larvik». Plannotat utarbeidet av Thor Larsen, 351. Farrisanleggene 1938-1943. Statsarkivet i Kongsberg.

44: Berntsen, Bredo. Naturvernets historie i Norge – fra klassisk naturvern til økopolitikk. (Oslo, Grøndahl & Søn Forlag, 1977), s 20-28.

45: Brev fra Veidirektør Baalsrud ved K. Nicolaysen, Omlegging av den Sørlandske hovedvei. Parsellen forbi Larvik, 9. mars 1940. 351. Farrisanleggene 1938-1943. Statsarkivet i Kongsberg.

46: Brev fra Veidirektør Baalsrud ved K. Nicolaysen, Omlegging av den Sørlandske hovedvei. Parsellen forbi Larvik, 9. mars 1940. 351. Farrisanleggene 1938-1943. Statsarkivet i Kongsberg.

47: Brev fra Baalsrud til Veidirektøren i Vestfold fylke Thor Larsen, 6.sept. 1940. 351. Farrisanleggene 1938-1943. Statsarkivet i Kongsberg.

48: Se Casey D. Allen i artikkelen "On Actor-Network Theory and landscape", Area 43,3 (2011), 274-280.

49: Posisjonen tilhører Aktør-nettverksteori, og beskrives blant annet av Casey D. Allen i artikkelen «On Actor-Network Theory and landscape» (2011).

50: <https://www.vegvesen.no/Euro-paveg/e18larvik/Beskrivelse>