

Kunst i forbifarten

Veikunstens intensjon

En vurdering av veikunstens intensjon med utgangspunkt i to utvalgte verk av kunstneren Viel Bjerkeset Andersen og offentlige publikasjoner som omhandler estetikk og kunst i veianlegg



Björg Åsta Flatby

Masteroppgave i kunsthistorie



Institutt for filosofi, idé- og kunsthistorie og klassiske språk.

UNIVERSITETET I OSLO

November 2009

Forord

En kombinasjon av interesse for bilkjøring og kunst i offentlig rom, gjorde meg nysgjerrig på kunstverk i tilknytning til veianlegg. Nesten daglig, i mange år, har jeg passert *Refleksbil* på støyskjermen mellom Blommenholm og Høvik. Jeg har med stor glede sett hvordan bilen kommer tilsyne langs veggen i det jeg passerer. Denne typen kunst er lite omtalt, og jeg fikk lyst til å finne ut mer om hva slags kunst dette egentlig er.

Hva er hensikten bak et kunstverk man bare kjører forbi?

Jeg ønsker å takke kunstneren Viel Bjerkeset Andersen for stor tålmodighet når det gjelder å svare på spørsmål og lete fram relevante papirer. Hun har sjenerøst lånt meg både bøker, gammelt arkivmateriale og bilder. Takk til veisjef Roar Gärtner, landskapsarkitekt Per Olsson og landskapsarkitekt Lena Basma Siebert for nyttig informasjon om bakgrunnen for de to verkene. Takk til Tore Wiik, fra Byplankontoret i Drammen, som i siste liten hjalp til med å skaffe meg viktig arkivmateriale. Takk også til Dag Wiersholm i Koro og kunstneren Svein Rønning for nyttige samtaler.

Björg Åsta Flatby

Oslo, November 2009

Innhold

FORORD	2
INNHold	3
1. INNLEDNING	6
1.1 PROBLEMSTILLINGEN	6
1.2 BEGREPSAVKLARINGER	7
1.3 METODISK TILNÆRMING	9
1.4 KILDER OG FORSKNINGSLITTERATUR	10
2. HVA SÆRPREGER KUNST LANGS VEI SAMMENLIGNET MED ANNEN KUNST I DET OFFENTLIGE ROM?	12
2.1 VEIKUNSTENS FORMÅL	13
2.2 SYNKRONISERING AV STED OG TID	14
2.3 INFRASTRUKTUR OG STORE PROSJEKTER.....	15
2.4 DIMENSJONER OG MATERIALVALG	16
2.5 VEIKUNST – EN KUNST FOR ALLE?.....	17
2.6 VEI OG KUNST – ET MOTSETNINGSFYLT FORHOLD?.....	17
2.7 KUNSTNERENS UTFORDRINGER.....	18
3. TO EKSEMPLER PÅ VEIKUNST AV VIEL BJERKESET ANDERSEN.....	19
3.1 VIEL BJERKESET ANDERSEN.....	19
3.1.1 <i>Kunstnerens bakgrunn for verkene</i>	19
3.2 REFLEKSBIl (1994)	25
3.2.1 <i>Beskrivelse av verket</i>	26
3.2.2 <i>Oppdraget fra Statens vegvesen</i>	27
3.2.3 <i>Refleksbil tar form</i>	29

3.2.4	<i>Omtale av verket</i>	33
3.3	“SFÆREN” (2002).....	35
3.3.1	<i>Beskrivelse av verket</i>	35
3.3.2	<i>Oppdraget fra Statens vegvesen</i>	36
3.3.3	<i>Sfære tar form</i>	39
3.3.4	<i>Omtale av verket</i>	45
4.	ENDRINGER I SYNET PÅ ESTETIKK OG KUNST I STATENS VEGVESEN	47
4.1	AKTIVITET FRA ETTERKRIGSÅRENE OG FRAM MOT 1990	47
4.2	NY GIV FRA 1990-ÅRENE	49
4.2.1	<i>Utviklingen I Sverige og Danmark I samme periode</i>	55
4.3	INN I ET NYTT ÅRTUSEN MED STORE SATSNINGER	56
4.4	KUNST OG TRAFIKKSIKKERHET	60
4.5	AKTIVITETER I TIDEN SOM KAN HA VÆRT MED PÅ Å ØKE FOKUS PÅ ESTETIKK OG KUNST I STATENS VEGVESENS	62
4.5.1	<i>Store offentlige byggeprosjekter</i>	63
4.5.2	<i>Store utendørs kunstprosjekter</i>	63
4.5.3	<i>Direkte kunstnerinitiativ</i>	64
5.	OPPSUMMERING	65
6.	AVSLUTNING	75
	LITTERATURLISTE	77
	OVERSIKT OVER FIGURER	82
	VEDLEGG	84
	VEDLEGG 1: OVERSIKT OVER ARBEIDET MED <i>SFÆREN</i> BASERT PÅ FAKTURAER.....	84
	VEDLEGG 2: ESTETIKKENS Plass I FORBINDELSE MED TRAFIKKSIKKERHET I TUNNEL	86
	VEDLEGG 3: OMTALE AV VIEL BJERKESET ANDERSENS TUNNELUTSMYKNING 1993	87

VEDLEGG 4: OMTALE AV REFLEKSIL I ASKER OG BÆRUM BUDSTIKKE 1994	88
VEDLEGG 5: OMTALE AV <i>REFLEKSIL</i> I ASKER OG BÆRUM BUDSTIKKE 1995	89
VEDLEGG 6: OMTALE AV VIEL BJERKESET ANDERSEN I KVINNEJOURNALEN 1994.....	90
VEDLEGG 7: OMTALE AV RUNDKJØRINGEN PÅ VINTERBRO I DAGBLADET 1994.....	92
VEDLEGG 8: OMTALE AV RÆLINGSTUNELLEN I BYGGEINDUSTRIEN 1997.....	94

1. Innledning

1.1 Problemstillingen

Kunst langs vei er en type kunst som det er blitt rettet lite oppmerksomhet mot, både i Norge og internasjonalt. Til tross for at den daglig sees av svært mange mennesker, har den i liten grad vært gjenstand for en kunstdiskurs og blir sjelden omtalt som kunst. Denne avhandlingen vil derfor fokusere på følgende problemstilling: Hvilken intensjon ligger bak kunstverk som oppføres i tilknytning til veianlegg?

Med utgangspunkt i to verk vil den undersøke hvilke intensjoner som er formulert fra oppdragsgivers side, og hva kunstneren på sin side har ønsket å uttrykke med de aktuelle verkene. Avhandlingen vil også vurdere mer generelt hvilke føring og faktorer en kunstner må forholde seg til ved kunst i veianlegg. Da denne typen kunst har en kort historie i Norge, vil avhandlingen også fokusere på hvordan holdningene til vei og estetikk har endret seg i Statens vegvesen, fra slutten av 1980-årene og fram mot i dag.

Kunstneren Viel Bjerkeset Andersen har viet mye av sitt arbeid til nettopp trafikkrelaterte områder. De utvalgte verkene, *Refleksbil* (1994) på støyskjerm ved Høvik på E18 og *Sfæren* (2002) i rundkjøringen i Bragernestunnelen i Drammen, har på hver sin måte blitt gjenstand for spesiell oppmerksomhet. Den første er kommet på listen over vernede objekter i Nasjonal verneplan, og den andre har fått *Vakre veiers pris*, der et helt veianlegg er blitt vurdert under ett. Det er åtte år mellom de to verkene, og det er to helt forskjellige verk, både med hensyn til utforming og plassering.

Kunst langs vei opptrer på forskjellige måter. Ulike typer verk kan være plassert på for eksempel broer, i tunneler, i rundkjøringer eller på støyskjermer. Kunst på rasteplasser og i de nære omgivelsene til veien, omtales også som kunst langs vei. De to utvalgte verkene befinner seg i direkte tilknytning til vegen, og de blir betraktet mens man er i fart. Det er ikke kunst man kan gå ut av bilen for å kikke nærmere på. Ved denne type kunst er det mange hensyn som må tas, ikke minst ut fra hensynet til trafiksikkerhet og materialbruk. Verkenes utforming vil variere ut fra hvilken plassering de skal ha, og kunstnerens valgfrihet vil igjen påvirkes av dette.

I flere land er det satt en fast nøkkel for beløp til utsmykning i forbindelse med veiutbygging. I Norge er det ikke en fast nøkkel for dette når det gjelder del av infrastruktur, og av den grunn har ikke kunst i veianlegg vært en del av Koros (Kunst i offentlig rom) ansvarsområde. Statens vegvesen (veivesenet) har derfor selv hatt det avgjørende ordet både i forhold til økonomi, bruk av kunst og valg av kunstnere. Da det i liten grad har vært avholdt konkurranser og gjort bruk av jury med kunstfaglig kompetanse, har det blitt en direkte linje mellom oppdragsgiver og kunstner. Det har gjort det interessant i denne sammenheng å vurdere hvilke holdninger som har kommet til uttrykk fra vegvesenets side.

Hva hører vi fra publikum om denne kunsten, og får publikums mening noen innflytelse på oppdragsgiver og kunstner? Kunsten er lite diskutert i mediene, og når den er det, i for eksempel lokalavisenes leserinnlegg, er holdningen ofte at folk synes det er ille at det skal brukes flere hundre tusen på veiutsmykking når beløpet kunne vært brukt til nyttigere ting. ”En vei er en vei, hvis den er pen nok i seg selv trenger den ikke utsmykkes ytterligere”.

Da det er skrevet lite om denne type kunst starter avhandlingen med en presentasjon av hva som særpreger denne kunsten i forhold til annen kunst i det offentlige rom. Denne avgrensningen konkretiserer også føringer som er viktige i relasjon til veikunstens intensjon. I del to presenteres de to utvalgte verkene, hvilket oppdrag kunstneren har fått og hvilke valg hun har foretatt. Kunstnerens bakgrunn vektlegges, da denne har hatt betydning for hvorfor Statens vegvesen gav henne oppdragene. Veivesenets holdning til estetikk og vei har endret seg i løpet av den aktuelle tidsperioden. En gjennomgang av denne utviklingen slik den kommer til syne i offentlige publikasjoner, og da spesielt i håndbøker og veiledere fra Statens vegvesen, er presentert i egen del. Til slutt følger en oppsummering.

1.2 Begrepsavklaringer

Estetikk

Når veivesenet bruker ordet estetikk handler det først og fremst om at miljøet tilføres noe positivt gjennom måten veianleggene blir utformet på. Det henger nøye sammen med å skape vakre veier og også forsterke noe, som for eksempel sjåførens mulighet til å nyte et vakkert landskap. Estetikk i veianlegg handler om veiens linjeføring, om arkitekturelementer tilknyttet veien, om tegn og skilting, om landskapet og om hva vi møter på veiens stoppesteder som f.eks en rasteplass og dennes utforming og møblering. Fra slutten av 1980-årene går det en utvikling i retning av at alle elementer i et veiprojekt blir gjenstand for en

estetisk vurdering. I forbindelse med store veiprosjekter publiserer veivesenet estetiske veiledninger som skal gi råd til alle involverte om hvilke hensyn som bør tas, og hva man bør etterstrebe. Mer generelt kan vi si at det som skaper muligheten til å få gode synsopplevelser underveis handler om estetikk. Naturestetikken er vesentlig, og det strebes etter en estetisk allianse mellom naturen og det inngrepet i den som et veianlegg utgjør. Fra et hovedfokus på natur og omgivelser i forbindelse med estetikk, får kunst og design en økende betydning i estetiseringen av veianleggene. Estetikk oppfattes ikke som noe entydig, og det framholdes at smak og behag skal diskuteres. Det framholdes at når det har med våre felles omgivelser å gjøre, dreier det seg samtidig om en estetisk kultur, et offentlig anliggende som krever kompetent vurdering. Denne kompetansen til å foreta vurderinger, er en fagkompetanse som vegvesenet har inkorporert i økende grad i sine prosjekter. Det vektlegges at estetikk henger nøye sammen med kvalitet.

Veikunst

De første skulpturene som ble plassert langs vei ble ikke kalt veikunst. Det var fortsatt snakk om en skulptur som var plassert i nærheten til vei. Ordet utsmykning blir også brukt. Betegnelsen veikunst er et nyere begrep som er tatt i bruk i forbindelse med kunst i nyere veianlegg eller omforminger av eldre. Ordet brukes i publikasjonen *Kunst i veianlegg* som veivesenet gav ut i 2001. Denne kunsten er gjerne knyttet til veien på en mer direkte måte. Det kan være i en rundkjøring, en tunnel eller en støyskjerm.

Det brukes i dag flere begreper om hverandre: veikunst, kunst i veianlegg og kunst langs vei. Først og fremst er begrepene assosiert med en type kunst vi kan se når vi er ute og kjører. Store veianlegg kan også ha soner for gående og disse kan også være utsmykket med kunst. Veivesenet har en inndeling motorveier, veier og gater. Her dreier det seg om størrelse, fart, og om hvor veiene er plassert. Betegnelsen gater gjelder først og fremst i større og mindre byer og tettsteder. Gatekunst gir andre assosiasjoner enn veikunst. Det har mer med byens liv å gjøre og dreier seg like mye om den gående som den kjørende. Begrepet gatekunst gir også mer assosiasjoner til grafitti, underground og aktiviteter utført av kunstnere som bruker gata som arena for sine kunstneriske ytringer.

Veikunst er bestilt fra profesjonelle kunstnere som et kunstverk. Hvor vidt det alltid oppfattes av betrakteren som kunst, er mer usikkert.

1.3 Metodisk tilnærming

Da det var vanskelig å finne litteratur som omhandler emnet, ble det viktig å gå inn på de problemstillinger som har vært i fokus rundt kunst i offentlig rom i den aktuelle tidsperioden. Deretter gjorde en vurdering av hva som skiller veikunsten fra annen kunst i det offentlige rom, det enklere å trekke fram faktorer som har betydning for avhandlingens problemstilling. For å komme inn på bakgrunnen for de to valgte verkene, er ulike forhold som har preget kunstnerens tilnærming til oppgavene sett i sammenheng med den utviklingen som har funnet sted i vegvesenet. To verk av samme kunster er bevisst valgt for å kunne se en eventuell utvikling over tid også hos kunstneren. Verkene er utgangspunktet for vurderingen, og de har ledet inn til en videre betraktning av hvordan veivesenet har forholdt seg til kunst i veianlegg.

Det kom til syne en klar holdningsendring i Statens vegvesen fra slutten av 1980-årene og fram til i dag. Da den er viktig også i forhold til veikunstens intensjon, ble det naturlig å gi en gjennomgang av denne en forholdsvis stor plass. Ønsket om bruk av kunst må sees i forhold til hvordan synet på estetikk i omgivelsene og derunder veianlegg har endret seg. En vurdering av utviklingen i veivesenet er foretatt ved å gjennomgå offentlige publikasjoner og spesielt etatens egne veiledere og håndbøker. Da det de siste årene er gjort store satsninger med en mer spesifikk formulert hensikt for kunsten enn tidligere, går oppgaven noe lengre fram i tid enn det siste verket skulle tilsi.

Når det gjelder de aktuelle verkene har det vært vanskelig å finne bakgrunnen for de avgjørelser som er foretatt i vegvesenet. Spesielt når det gjelder det eldste verket, *Refleksbil*, var det lite å finne. De som hadde ansvaret underveis i prosessene har hjulpet til ved å svare på spørsmål, og de har sjekket ut opplysningene seg i mellom. Omstendighetene rundt *Sfæren* var godt dokumentert i brev og tegninger.

En lengre samtale med seniorrådgiver Dag Wiersholm i KORO var nyttig for å bli oppdatert på ansvarsforhold. KORO har ikke ansvar for utsmykking når det gjelder infrastruktur, men har hatt rådgivningsoppdrag for Statens vegvesen siden slutten av 80-årene. Wiersholm har videre formidlet kontakt med kunstneren Svein Rønning som har sittet i både arkitektur- og kunstrådet i forbindelse med Reiselivsprosjektet og Nasjonale Turistveier. Han har vært aktuell som faglig veileder for Statens Vegvesen ved flere anledninger. Han er viktig, da det skulle vise seg at enkeltpersoner har hatt stor innflytelse i veivesenets satsning på estetikk og kunst.

Kunstneren Viel Bjerkeset Andersen har vært behjelpelig med gode innspill, med adresser til ressurspersoner og utlån av litteratur og bildemateriale. Det hun hadde tatt vare på av brev og tegninger ble også stilt til disposisjon. Hun har også kommet med sine betraktninger om hvordan hun har opplevd sin kunstneriske frihet i forbindelse med planlegging og realisering av verkene. Da analysen gjelder samtidskunst har det vært en utfordring å lete etter strømninger i tiden uavhengig av de innspill kunstneren selv kunne gi. Å danne seg en oppfatning av hva som har skjedd i tiden, før dette ble diskutert med kunstneren, har vært et viktig prinsipp underveis.

1.4 Kilder og forskningslitteratur

Vegvesenet har gitt ut mange håndbøker og veiledere i den aktuelle perioden. Vegvesenets handlingsplaner er igjen basert på pålegg fra Samferdselsdepartementet. Som bakgrunn for utviklingen ligger derfor aktuelle Stortingsmeldinger. Av disse er St.meld.nr 61 (1991-92) *Kultur i tiden*, vurdert som et svært viktig dokument. I den ble for første gang hensynet til omgivelsene tatt inn i en kulturmelding.

Tidligere avhandlinger dreier seg i hovedsak om landskapsarkitektur. Kunsten er bare delvis vurdert ut fra denne avhandlingens problemstillinger, og da ut fra hvordan kunsten forholder seg til stedet og helheten. Men da landskap, arkitektur og kunst i stor grad sees i en sammenheng, har de gitt nyttig innblikk i dette perspektivet på bruk av kunst. Oppgaven til Martine Knudsen, *Kunst, sted og identitet: en studie av 12 kunsteksempler i bymiljø, naturlandskap og veganlegg*, Mastergrad i Landskapsarkitektur, Universitetet for miljø- og biovitenskap, Ås 2006 er et eksempel på dette perspektivet. *Reiseopplevelser langs vei, Trafikantens opplevelse av reisen* av Kristine Aaslaug Günter og Nina Koren Viksjø, Mastergrad ved Universitetet for miljø- og biovitenskap, Institutt for landskapsplanlegging, 2005, legger vekt på trafikantens opplevelse av miljøet langs veien. Det samme gjør Nina Elisabet Brenne og Cathrine Sparres oppgave *Opplevelser langs veg mellom Lillehammer og Otta*, Mastergrad ved Universitetet for miljø- og biovitenskap, Institutt for landskapsplanlegging, 2007.

Veiledningen *Kunst i veganlegg* er skrevet av Maria Thøgersen Eide, utgitt av Statens vegvesen, Oslo 2006. Den er skrevet med utgangspunkt i hennes hovedoppgave på Norges Landbrukshøgskole 1997. Hun gav tilbakemelding om at det som var mest relevant for

denne avhandlingen, var presentert i publikasjonen til veivesenet. På et tidlig tidspunkt i arbeidet var denne publikasjonen viktig, da den gir en oversiktlig presentasjon av eksempler på veikunst i Norge, og hvilke utfordringer denne kunsten kan ha.

Oddrun Sæters avhandling *Stedsblikk, stedsfortellinger og stedsstrider: en sosiologisk analyse av tre kasus*, Universitetet i Oslo 2003, har vært relevant i forhold til mer sosiologiske problemstillinger rundt kunst i det offentlige rom og det stedsrelaterte og identitetsbyggende.

I forbindelse med spørsmål rundt trafikksikkerhet, er det skrevet en doktoravhandling som var interessant i denne sammenheng. *Are beautiful traffic environments safer than Ugly traffic environments?* skrevet av Helena Drottenborg, Lund 2002. Den undersøker hvor vidt vakre eller stygge veier påvirker sjåførens kjøremønster. Oppgaven dreier seg ikke om kunst, men mer om omgivelsenes betydning.

Når det gjelder kunsthistorisk litteratur om Public art og stedsrelatert kunst, ble noen viktige bøker som *One place after another, site-specific art and locational identity* av Miwon Kwon og *Public art a reader* med Florian Matzner som redaktør, også gode utgangspunkt for å følge referanser til andre forfattere med solide posisjoner innenfor sine områder. I første fase av arbeidet ga *Patterns of Intension* av Michael Baxandall nyttige idéer til hvordan det kunne arbeides med innsamling av bakgrunnsmateriale og søk etter sammenhenger.

Viktige kilder har vært den brevveksling som har funnet sted mellom Statens vegvesen og kunstneren. I disse har veivesenets intensjoner og innspill i forhold til utviklingen av verkene kommet tilsyne. Samtaler med og spørsmål til kunstneren og aktuelle personer i Statens vegvesen har også vært nødvendig for å belyse prosjektene.

Underveis var også Internett viktig for å lete etter aktuelle nettsteder, veiprosjekter og artikler.

2. Hva særpreger kunst langs vei sammenlignet med annen kunst i det offentlige rom?

Innledningsvis vil jeg først trekke fram noen av de problemstillingene som vi møter når vi skal vurdere kunst i veianlegg. Det er vanlig å beskrive kunst som befinner seg på steder der publikum har fri tilgang, som kunst i offentlig rom. Publikum må ikke oppsøke kunsten som for eksempel i et galleri eller et museum, men kunsten møter menneskene eller publikum, der de ferdes. Kunst langs vei befinner seg i dette offentlige rommet, og som sjåfører eller passasjerer kan vi betrakte den mens vi passerer. Kunstverk i direkte tilknytning til veien, danner i utgangspunktet ikke steder hvor mennesker kan møtes, hvor vi kan stoppe opp å betrakte. Men, veikunsten kan gi oss en annen type opplevelse, hvor tid og fart er viktige elementer for hvordan vi vil oppfatte kunstverket. Denne kunsten er knyttet til reisen – ofte et mer flyktig sted mellom der vi kommer fra og dit vi skal. Tid blir viktig for opplevelsen, og måten vi betrakter på er avhengig av vår individuelle måte å oppfatte omgivelsene vi passerer på.

Veikunsten utfordrer kunstbegrepet i sterkere grad enn mange andre former for offentlig kunst. Mens en skulptur i et byrom vil bli oppfattet som kunst av de fleste, vil nok mange sjåfører som passerer Viel Bjerkeset Andersens *Refleksbil* på støyskjermen ved Høvik antagelig se på bilen som en dekorasjon langs veien, uten å stille seg spørsmålet om dette er kunst. Verket er så integrert i veiens arkitektoniske omgivelser at det kan være vanskelig å skille det ut som et selvstendig kunstverk. Materialvalget bidrar også til å forsterke tilknytningen til veien. Lysutsmykning av tunneler er annen type veikunst som er totalt integrert i veianlegget. De kjørende kan oppleve det skiftende lyset som en estetisk opplevelse, men da det blir så integrert i hele opplevelsen av å kjøre i en tunnel, er det ikke sikkert de vil reflektere over dette som en kunstopplevelse. Veikunsten møter oss i en svært hverdagslig setting. I mange rundkjøringer rundt om i Norge er det plassert kunst som har mer til felles med annen utsmykning. Disse kan være enkeltstående skulpturer som ikke utfordrer kunstbegrepet på samme måte. I de senere årene har det blitt et større fokus på vei og estetikk, og kunstnere trekkes inn i planleggingsfasen av store veiprojekter. Dette vil trolig øke bevisstheten om veien som en arena for kunst.

På grunn av liten omtale av kunstverk langs vei, er det ikke så ofte kunstnerens navn blir trukket fram. *Refleksbil* er omtalt som et kunstverk i veivesenets *Vegvalg Nasjonal Verneplan* fra 2002, men i beskrivelsen er ikke kunstnerens navn nevnt. I senere

presentasjoner av større veiprosjekter er det vanlig at kunstnerens navn er oppført sammen med andre ansvarlige som f.eks. designere, arkitekter og landskapsarkitekter. Her er også kunstverket del av en helhet og omtalt slik. Veiutsmykking er som del av infrastruktur, ikke under Koros ansvarsområde. Veivesenet er selv ansvarlig for prosjekter som innbefatter kunst, og etaten har i stor grad benyttet seg av kunstnere de selv har knyttet til seg uavhengig av konkurranse. Da denne kunsten i liten grad har inngått i en kunstdiskurs er det lite diskusjon om hva denne kunsten kan være og hvordan vi skal vurdere den, sammenlignet med annen offentlig kunst.

2.1 Veikunstens formål

Kunst i offentlig rom har alltid en hensikt. Bak oppdraget kan det ligge forskjellige ønsker. Med lange historiske tradisjoner blir fortsatt monumenter oppført for å minnes eller gjøre ære på personer eller hendelser, og erindringsaspektet er viktig. Ofte er bakgrunnen for et kunstverk også et mer generelt ønske om å heve det estetiske inntrykket på et konkret sted. I dag er det blitt mer og mer vanlig at det er tanke om å forsterke et steds identitet som ligger bak en utsmykning. Det å gi en plass, en bygning, en stasjon eller en park en forsterket identitet som sted eller møteplass brukes aktivt for å gi et lokalmiljø et løft. Vi ser også at kunstverk av profilerte kunstnere settes opp for å sikre en oppdragsgiver prestisje.

Tankene bak veikunsten kan være noen av de samme, men i tillegg har den også andre intensjoner som går på selve trafikksituasjonen. Maria Thøgersen Eide oppsummerer i Statens vegvesens publikasjon *Kunst i Veganlegg* at ved siden av at kunsten skal gi opplevelser og kunne være identitetskapende, har veikunsten en annen viktig hensikt. Den kan være et virkemiddel eller en vekker for å øke oppmerksomheten hos bilførerne og på den måten virke trafikkmiljøforbedrende. F.eks. kan kunst i en rundkjøring bidra til at kjørende lettere oppfatter at de kommer til en rundkjøring, og dermed reduserer farten betraktelig. I en tunnel kan kunst motvirke det monotone eller klaustrofobiske følelsen mange får, og den kan også gjøre det lettere for sjåføren å vurdere egen fart.¹ Trafikksikkerhetsekspertene ved SINTEF mener at kunst langs farlige veier kan redusere antall alvorlige trafikkuulykker.² Ved

¹ Maria Thøgersen Eide, *Kunst i Veganlegg*, (Oslo:Statens vegvesen, 2001). I denne boka gir Maria Thøgersen Eide mange konkrete eksempler på hvordan kunsten kan brukes for å oppnå større trafikksikkerhet og forskning rundt persepsjon i fart.

² Hanne Hattum, *Denne kunsten skal redde liv*, Dagbladet 07.01.03, intervju med Gunnar Jensen og Dagfinn Moe.

hjelp av kjøresimulator har de bla annet funnet ut at folk blir trette og uoppmerksomme når de kjører i tunneler som ikke har noen visuelle avbrudd mot betongen og fjellet.

På E6 gjennom Østfold har det vært mange alvorlige ulykker. I utbyggingen av veien, som ble ferdigstilt i 2008, har man satt opp enkle og trafikksikre kunstinstallasjoner for å bryte monotonien i miljøet langs veien. E6 gjennom Østfold er en del av prosjektet *Opplevelse langs vei E6 Svinesund-Ryen*. Tanken er at en stimulerende vei gir en stimulert og oppmerksom billist.

I 2001 ble plan for *Nasjonale turistveier* godkjent i Stortinget. I et samarbeid mellom planleggere, arkitekter, billedkunstnere og andre fagpersoner skal 19 veier innen 2011 utformes slik at de gir en totalopplevelse av det norske landskapet, hvis fremste hensikt er å skjerpe turistenes appetitt på feriedager i Norge. Kunstverkene som skal settes opp langs disse veiene er altså ment å tjene et klart instrumentelt formål.³

2.2 Synkronisering av sted og tid

De fleste kunstverk vi ser i det offentlige rom kan vi velge hvordan vi vil betrakte. Vi kan selv regulere tidsbruk og hvilken posisjon vi vil se verket fra. Kunst montert langs veien gir oss ikke denne friheten. Vi passerer kunsten i fart og fra en styrt posisjon, og det er i løpet av denne korte tiden kunstverket møter oss. I flere verk er tid og fart helt nødvendige for at verket skal kunne framstå for oss. Verket vil også være påvirket av om vi ser det på dagtid i naturlig lys eller etter at det har blitt mørket. I veikunst av denne typen må kunstneren forholde seg til både matematiske og fysiologiske forhold for å oppnå ønsket effekt.

Tidsaspektet gir begrensninger, men også store utfordringer i å skape en kunst hvor stedet og tiden i fellesskap gir premissene. Ved mer tradisjonell skulpturell utforming som den vi ser i mange rundkjøringer, er utsmykningen vanligvis mer statisk og har mer til felles med annen offentlig kunst, men også her er vår posisjon styrt av at vi underveis. Fart og tid gir mindre rom for lesing av denne type kunst. Vi kan kanskje mer kalle det en type opplevelseskunst, noe som skal gi oss et spennende inntrykk i forbifarten.

³ Eivind Furnesvik, "Supernatural – kjøreturer i et kunstig landskap", i *Kunst i offentlig rom*, (Oslo: Forlaget Press/Utsmykningsfondet, 2003).

2.3 Infrastruktur og store prosjekter

Nye veianlegg skaper store landskapsinngrep. Et eksempel kan være Oslofjordprosjektet (Byggeår 1997-2000) som hadde 6 tunneler, 7 bruer, 4 overgangsbruer, 6 rundkjøringer og 2 rasteplasser. Målet var at veien skulle være et lavmælt og elegant byggverk i landskapet. Veien skulle se ut som den alltid hadde ligget der.⁴ Ved utforming av rasteplassene arbeidet kunstner, industridesigner, arkitekt og landskapsarkitekt sammen. Tunnelen under Oslofjorden skulle være et opplevelsesmessig høydepunkt, og for å gi tunnelen en lys og lett stemning ble det valgt en lysutsmykning delt i flere sekvenser. Kunstneren bak denne utsmykningen er Erik Wessel.

I slike store samarbeidsprosjekter går kunstneren inn med sin kompetanse og deltar i en helhetstenkning. Kunstneren utvikler kunstverket/utsmykningen i en fast stedsrelatert sammenheng og må forholde seg til alle de premissene veiprojektet stiller. Professor Paul Brand skriver om denne kunstens utfordringer på denne måten:⁵

Det å plassere formale/plastiske grep i forhold til landskap, og med det utgangspunkt at de fleste betrakterne er i fart, gjør at "kunsten" ikke kan være kunst i tradisjonell forstand, men en egen disiplin der kunst, landskapsarkitektur og arkitektur forenes til ett formkonsentrat.

Store veianlegg er infrastrukturprosjekter som tusenvis av mennesker passerer gjennom hver dag. Når store utsmykningsoppdrag knyttes til disse anleggene, stilles det nå gjerne spørsmål ved hvordan det skal kunne skapes kunst, som gir oss noe minneverdig i vår daglige reisevirksomhet.. Flere steder i verden vektlegges det å presentere noe som har med lokale forhold å gjøre i den kunstneriske utsmykningen. Et stort veianlegg i Scottsdale i Arizona er representativt for denne tenkningen. Der har store vegger langs veien blitt utformet som store betonglerreter med skildringer fra flora og fauna i regionen. Kunstner, arkitekt og landskaparkitekt arbeidet sammen i prosessen, og arkitekten Andrea Forman omtaler samarbeid som helt nødvendig for å løse en så stor utfordring:⁶

⁴ Statens vegvesen, "Oslofjordforbindelsen", *Byggekunst* nr 5/2002, 42,45.

⁵ Eide, *Kunst i veianlegg*, 17.

⁶ Ronald Lee Fleming, *The art of placemaking*, (London: Merrell Publishers Limited, 2007), 47.

You can get such a flash of ideas between three minds that are approaching a project really differently. When you've got your discipline behind you, you think about things in a certain way....

We are able to communicate with each other on an artistic level where we weren't in competition (because none of us could) take complete credit for the project.

Denne type kunst ligger langt fra modernismens ideal om det autonome kunstverk, og krever kunstnere som er villige til å inngå kompromisser og gå inn i en samarbeidssituasjoner der flere kompetansefelt er representert. Objektet som blir skapt i prosessen kan være helt ukjent på forhånd. Kunstnerens rolle i slike prosjekter kan også være å bidra til helheten med sin mer generelle kunstneriske kompetanse. Moderne veianlegg er store teknologiske konstruksjoner, og kunstnerens medvirkning kan være å tilføre noe til følelsene i omgivelser som kan oppfattes som upersonlige og fremmedgjørende.

2.4 Dimensjoner og materialvalg

Veien og omgivelsene gir sterke føringer for både dimensjoner og materialvalg. En motorvei med fire filer er arealkrevende, og hver bil som kommer kjørende okkuperer bare et lite punkt på veien. Et kunstverk som skal være godt synlig når vi passerer, må ha en størrelse som står i forhold til omgivelsene. Derfor ser vi ofte veikunst som rager høyt eller som er stor i utstrekning. Som i det nevnte prosjektet i Scottsdale må figurer som skal kunne gjenkjennes både være store og forenklet i formen. Fargevalg vil også være av stor betydning for hvor lett det vil være å oppfatte former mens man er i fart. Mer moderne utsmykning som elektronisk kunst og lyskunst må også kunne dekke store områder for å kunne oppfattes og gi en opplevelse. Kunst plassert på veier hvor trafikanten har mindre fart, for eksempel i en rundkjøring, krever ikke samme dimensjoner og vil kunne ha en noe større detaljrikdom.

Veiens materialer er røffe og solide. Et utemiljø med høy forurensing av både gass og støv krever at også kunsten må framstilles på en måte som kan takle disse utfordringene. Kunsten må også i seg selv være trafiksikker. Den kan ikke bestå av materialer eller elementer som lett kan løsne hvis et trafikkuhell skulle være ute. Størrelsen på prosjektet og økonomiske betingelser vil også i stor grad påvirke i hvilken skala kunsten skal få boltre seg i og hvilke materialer som kan velges.

2.5 Veikunst – en kunst for alle?

Det offentlige rom er et komplisert begrep. Selv om vi har adgang til det betyr det ikke at vi føler oss hjemme overalt i det. I alle byer er det klart definerte områder som folk ferdes og bor i ut fra deres sosiale tilhørighet. En vei, f.eks. en av de store innfartsveiene til Oslo, er som offentlig rom noe som i langt større grad tilhører og brukes av alle enn for eksempel et byrom i Oslo vest. Gjør dette at veikunsten er mer demokratisk og tilhører alle i en annen grad enn annen kunst i offentlig rom? Ingen områder er helt nøytrale, men de store veiene gir kanskje mer en felles følelse av fart og frihet enn av politiske og sosiale konnotasjoner. Når vi er kjørende på en vei er vi mer like. Vi er i bevegelse mellom to steder.

Tradisjonelt har vel interessen for vei og biler vært et mannsdominert område. I dag er flere kvinnelige kunstnere aktive på denne kunstarenaen. Et verk som *Refleksbil* er lett tilgjengelig for et publikum som ikke er så vant til å forholde seg til kunst, og installasjonen kan lett oppfattes som en lek med den maskuline interessen for biler og fart.

2.6 Vei og kunst – et motsetningsfylt forhold?

Når vi kjører er vi vant med å ta inn informasjon i form av tegn. Vi er våkne for at det som er plassert langs veien i form av skilt eller malte felter på veien, er der for å gi oss informasjon. Beskjedene oppfattes nærmest som om det hele var automatisert, og vi trenger sjelden tenke over hva noe betyr. Et kunstverk kan være noe som forstyrrer oss, og bryter med forventningen av hva slags informasjon vi vanligvis får langs veien. Veikunsten har i seg en intensjon om å gi oss en opplevelse på en eller annen måte. Samtidig som kunsten er der for å bli sett, skal ikke sjåføren distraheres så det går ut over kjøringen. Her ligger det et motsetningsforhold. Kunsten må ikke være så ”interessant” at den stjeler for mye av sjåførens oppmerksomheten. Dette får konsekvenser både for kunstens innhold og det formale uttrykket.

Mye av den kunsten som er oppført langs veier er laget med røtter i den minimalistiske kunsten. En kunst hvor objektets ytre er det viktige, og hvor det ikke er nødvendig for billisten å lete etter en indre mening. Hvis kunstverket er laget av metall glir det også lett inn sammen med det materialutvalget vi finner i andre elementer langs veien. Kunsten er i liten grad provoserende eller sterkt tankevekkende på grunn av innhold. Det samme kan vi si om de mer tradisjonelle steinskulpturene som er satt opp flere steder i rundkjøringer. Hvor går grensen for hvilket engasjement veikunsten kan vekke hos den kjørende? En liten pirring har

vist seg å virke oppkvikkende på oppmerksomheten og dermed konsentrasjonen rundt kjøringen, mens en provokasjon eller noe som trekker tankene for langt bort fra kjøringen kan få farlige konsekvenser. Samtidskunst i offentlig rom går i retning av å bli stadig mer prosess og performanceorientert. Den er politisk og stiller spørsmål. Den vil påvirke vår oppfattelse av verden. Kan vi tenke oss at veianleggene vil bli viktige arenaer for provoserende kunst? Veien har til nå i liten grad huset de mer temporære kunstformene. Av sikkerhetsmessige hensyn er det strenge regler også for hva slags reklameplakater som kan monteres langs veien. Statens Vegvesenet er oppdragsgiver for kunsten, og velger ut eller inviterer kunstnere til oppdragene. Vil det være interesse for en kunst som retter kritisk søkelys på temaer som for eksempel miljøhensyn og privatbilisme?

2.7 Kunstnerens utfordringer

Veikunst er en kunstform hvor uttrykket styres i sterkere grad enn det som er vanlig for annen kunst i det offentlige rom. Veien selv setter mange premisser. Dette fører til at kunstneren i stor grad må tilpasse seg kunstformens egenart for å kunne delta på denne arenaen. Om det er en begrensning eller en utfordring vil være avhengig av hvordan kunstneren arbeider, og hvilken holdning han eller hun har til sin kunstproduksjon. Å delta i store samarbeidsprosjekter krever vilje til å tilpasse seg en helhet med de begrensninger og utfordringer det gir. For mange er det en unik mulighet til å nå mange med sin kunst, og til å få være med på å sette sitt preg på store intervensjoner i landskapet. I hvilken grad og på hvilken måte kunstneren har eller ikke har frihet i utformingen av verket vil variere med forskjellige typer oppdrag. Kunstneren må ved mange av disse oppdragene kunne arbeide med tekniske tegninger, gjøre matematiske beregninger, mestre perspektivtegning og ha en god romforståelse. Skal verket ses i fart, må kunstneren ta hensyn til hvordan øyet oppfatter i forhold til tidsaspektet. Kunstneren må også forholde seg til et publikum som ikke nødvendigvis er kjent med eller spesielt fortrolig med kunst. Mottakeren har ikke valgt å bli konfrontert med kunst, og skal ikke forstyrres på en måte som hindrer konsentrasjon om kjøringen.

3. To eksempler på veikunst av Viel Bjerkeset Andersen

3.1 Viel Bjerkeset Andersen

Viel Bjerkeset Andersen er født i 1963 og bor og arbeider i Oslo. Hun har sin utdanning fra Statens kunstakademi, fra Ecole Nationale Supérieure des Beaux-Arts i Paris og fra Statens håndverks- og kunstindustriskole i Oslo. Roar Gärtner i Statens vegvesen omtaler Viel Bjerkeset Andersen som den første veikunstneren i Norge. Hun har vist et stort engasjement for denne type kunst, og er benyttet av etaten til flere utsmykningsoppdrag. Ved siden av de to verkene som presenteres her, kan tunnelutsmykninger og rundkjøringer ved Vinterbro, tunnelportal og tunnelutsmykning i Rælingstunnelen, rundkjøring ved Nationaltheateret stasjon og Sinsen T-banestasjon også nevnes. I tillegg til kunst relatert til samferdsel, er hun også kjent for andre typer utsmykningsoppdrag i det offentlige rom. Blant annet har elleve skoler blitt utsmykket av henne, den siste er Tangen videregående skole i Kristiansand som har fått to lysinstallasjonene. Kunstneren arbeider også med fotografi og video.

3.1.1 Kunstnerens bakgrunn for verkene

Da overingeniør Roar Gärtner i Statens vegvesen nevner kunstnerens oppgave fra Statens kunst og håndverksskole (SKHS) som et viktig startsignal for veikunst i Norge, vil jeg i det følgende presentere noe av det hun la vekt på i denne. I 1989 skrev Viel Bjerkeset Andersen oppgaven *Motor, Monotoni og andre veier - utsmykning i offentlige veimiljøer* på SKHS. Som årsak til emnevalg sier hun i oppgaven: ”*En tidlig fascinasjon av veiskjæringer, råhet og sår i naturen var hovedgrunnen. Et ønske om å arbeide i uterom veide tungt. Og til sist, men ikke minst arbeidet jeg med materialer jeg synes passet i disse miljøene*”. Hun skriver i forordet at utsmykninger i veimiljøer inneholder mange begrensninger. Andre begrensninger enn de man vanligvis møter i mer kjente utsmykningsammenhenger. Hun påpeker videre at veimiljøer er upløyd mark innen utsmykningsproblematikk i Norge. Det er et stort felt med mange retninger som hver især kunne vært et hovedfagsstudium. Hun påpeker at flere land har i større grad enn Norge benyttet kunstnere for å gi veier et estetisk preg, og nevner spesielt at det ti år tidligere ble gjort prøveprosjekter langs flere motorveier i Frankrike. Uttrykksformen var enkle geometriske former, enkeltvis eller i grupperinger, med sterke farger. Utplasseringene oppfattes som blikkfang og danner gjentakelser og rytmikk. Hun nevner også at det i Spania finnes motorveier der kunstnere har fått hvert sitt område langs veiene for å oppføre skulpturer. *The road of friendship* i Mexico er en tilsvarende vei.

Metoden hun skisserer var å kjøre omkring og registrere sinnstemninger fra forskjellige veier. Noen veier ga en god følelse på grunn av menneskelig tilstedeværelse med gjenstander og dimensjoner man kunne forholde seg til, andre var det opplevelsen av det monotone og umenneskelige som dominerte. Den negative følelsen ble forsterket av at veiene skjærer seg gjennom naturen. Hun så på detaljer som var satt opp uten hensyn til det estetiske, og der det ensformige preget ga fare for å sovne. Det hun ønsket var veier hvor sjåføren ville nyte forflytningen, å se og oppleve og være oppmerksom. Av forhold hun mente det kunstneriske uttrykket måtte forholde seg til var høye hastigheter, små muligheter for stans, store dimensjoner, store avstander og monotoni⁷.

Hun ønsket å komme fram til en form som kunne forandre uttrykk ut fra forskjellige situasjoner og steder. En form som ville antyde avstander og være et blikkfang på monotone strekninger. Gjentakelse av formen ville frambringe nysgjerrighet og undring. Som en følge av gjentakelsene, ville formen bli gjenkjent, og gjenkjennelse ville kunne virke betryggende på sjåføren. Formene ville også antyde vei som uendelighet, uavhengig av stedet den passerer. Hun søkte etter en enkel form og undersøkte hva som allerede fantes av standardelementer, og oppdaget da et element som ble brukt i en type støyvegger. Disse elementene benytter hun og lager forslag til forskjellige sammensetninger av (Figur 1 og 2).

Kunstnerens utvalgte materialer var stål og betong. Hun så forskjellige muligheter i sammensetningen av stål med forskjellige overflater mot betong, og at stål i utemiljø kunne bearbeides med termisk sprøyting, mønster og fargemuligheter. Hun mente materialene trengte grove bakgrunner, og valget falt på veiskjæringer og fjellvegger. Arbeidet tenker hun seg utviklet på følgende måte:⁸ *”Først ta for meg generell formproblematikk langs veier, blikkfang, monotoni, avstander, fart og rytmikk, for så å ende opp med et stedsbundet prosjekt”*. En konkret oppgave hun kunne tenke seg nevnes spesielt: *”En gitt strekning der det er behov for en støyvegg. Et prosjekt med klare begrensninger og behov. Jeg synes det hadde vært en interessant utfordring”*.

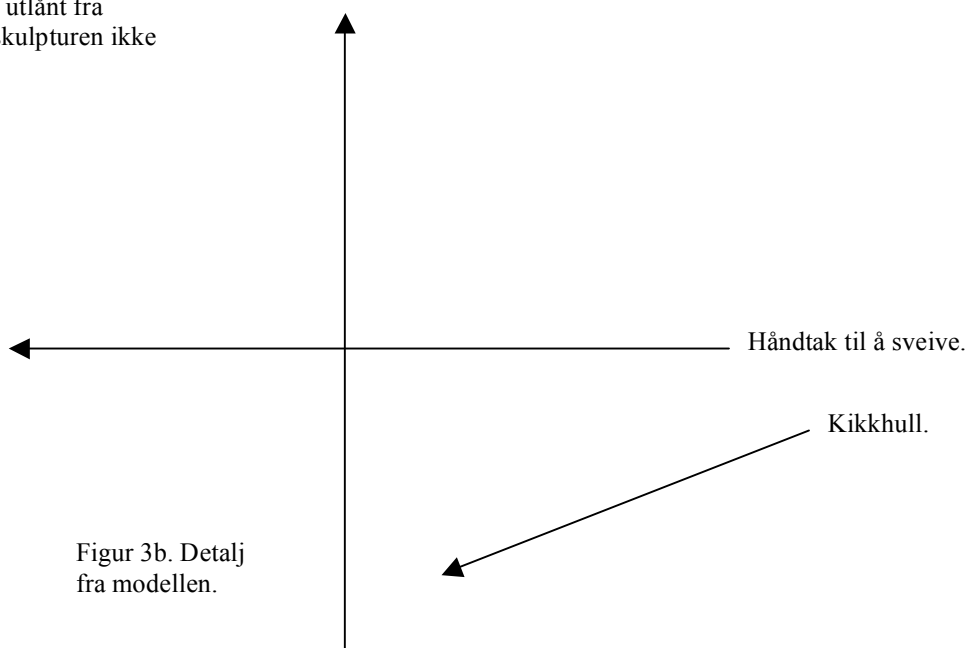
Figur 2
Idé til veiutsmykning
skannet fra Bjerkeset
Andersens oppgave.

Figur 1
Idé til veiutsmykning
skannet fra Bjerkeset
Andersens oppgave.

⁷ Viel Bjerkeset Andersen, *Motor, monotoni og andre veier – utsmykning i offentlige veimiljøer*, (hovedoppgave ved SKHS 1989), 33.

Den skriftlige oppgaven fulgte et selvstendig kunstverk som er en bevegelig modell av en veisituasjon. Denne (Figur 3a og 3b) ble sendt til Statens Høstutstilling og ble refusert i 2.omgang. Bjerkeset Andersens modell er en stor stålkonstruksjon, en skulptur i mannshøyde. Modellen visualiserer hvordan et kunstverk vil framstå i fart. I øynehøyde kan man kikke inn i åpningen nederst til høyre i bildet under. Hvis man samtidig sveiver på håndtaket, får man en følelse av å kjøre langs en fjellskrent. Det som da kommer tilsyne, vil gi et inntrykk av hvordan et innplassert kunstverk vil kunne ta seg ut for en sjåfør i fart.

Figur 3a. Skulptur som samtidig er en modell av en veisituasjon. Fotografiene er utlånt fra kunstneren da skulpturen ikke lenger finnes.



⁸ Andersen, *Motor, monotoni og andre veier – utsmykning i offentlige veimiljøer*, 54.

I oppgaven nevner hun følgende kunstnere som inspirasjonskilder: Christo, César, Richard Long, Picasso med sine betongskulpturer, Richard Serra og Isamu Noguchi.

Etter at hun var ferdig på SHKS tok hun studieperiode i Frankrike og studerte på L'Ecole Nationale Supérieure des Beaux-Arts i Paris. Der ble hun engasjert i det som foregikk i Frankrike og ble kjent med store veiprojekter som hadde prioritert kunst i anleggene (1% regel). Frankrike hadde da allerede i tjue år erfaring med å plassere kunst langs veier. Hun ble kjent med planer for store kunstprosjekter langs veien, og som eksempel kan Bernar Venets forslag til kunst langs L'Autoroute A6 fra 1986 trekkes fram.⁹ Et verk som leker med betrakteren ved at man får en følelse av at sirkelen forsetter både under veien og i luften (Figur 4). Betrakteren fullfører det som "mangler" ved verket.

Figur 4. Fotomontasje av *Arc Majeur* av Bernar Venes

I Paris studerte hun ved Atelier Berard Perrin. Han hadde tatt over etter at César gikk av med pensjon. Det var et mer tradisjonelt skulpturverksted med jern og stål. Det andre atelieret hun ble kjent med, var Atelier Gérard Singer, et atelier for offentlig kunst og arkitektur. Der får hun sitt første møte med bruk av datamaskin som verktøy. Dette gav nye

⁹ Catherin Francblin, "Bernar Venet: A public sculpture that takes the public into account". I *L'Art et la ville: Urbanism et art contemporain*, redigert av Georges Duby, Jean-Luc Daval, Monique Faux, Pierre Restany og Gilbert Smadja. (Genève: Skira, Secrétariat general des villes nouvelles, 1990), 225.

muligheter for konstruksjon av modeller og visualisering av hvordan en utsmykning langs vei kunne bli oppfattet.

I det franske tidsskriftet *Travaux* var det flere artikler i 1986, 1987 og 1988 om kunst i veganlegg, da særlig utsmykking av støyskjermer. Disse var forholdsvis tekniske, men til inspirasjon for kunstneren.

Allerede i 1989 skriver Bjerkeset Andersen en artikkel i *Våre veger*¹⁰ om utsmykking av veimiljøer, *Små tiltak kan berike miljøet og øke sikkerheten*. Her tar hun opp momenter fra hovedoppgaven sin og legger vekt på at mulighetene for å gi belastede veier/veimiljøer ny identitet er mange. Hun nevner bruk av farger, relieffvirkninger, gjentakelse av former, blikkfang og animasjon som viktige for å bryte monotonien. Andre land har kommet lenger, og hun avslutter med å si: *”Våre veger er noe forskjellige fra veier på kontinentet, men problemstillingen er den samme. Utsmykking som en berikelse av kjedelige og vanskelige veimiljøer i Norge er upløyd mark. Mulighetene er mange. De ligger å venter på at noen skal begynne”*.

I et brev datert 25.10.89 takker sjefingeniør Tor J. Semby og arkitekt Einar Lilleby i Statens vegvesenet for artikkelen og sier samtidig at det er viktig at Statens vegvesen fordyper seg i fagretningene Public design og Public art, spesielt i urbane strøk.

Det er viktig at Statens vegvesen fordyper seg i disse fagretningene, og for å gjøre det, trenger vi et utvidet samarbeid med designere og kunstnere med spesiell interesse innenfor dette feltet. Utfordringene er store, og vi ser ikke bort fra at vi kan dra nytte av din kompetanse og nå brede erfaring på området, i fremtiden. Når det gjelder konkrete vei- og gateprosjekter pr i dag, er det ikke tatt stilling til hvorvidt man skal sette i gang tiltak av kunstnerisk art. Det er midlertid prosjekter hvor kunstneriske ”inngrep” kunne blitt vurdert, og disse vil vi ev komme tilbake til.

Overingeniør Gaute Christiansen og arkitekt Einar Lilleby skriver i oktober 1990 et brev til kunstneren som da studerer i Paris, at de skal på studietur til Frankrike, og at de gjerne vil møtes. Einar Lilleby skal studere ”Public Design” og vil gjerne høre hvilke inntrykk hun sitter med på den fronten etter en tid i byen.

Etter at Viel hadde presentert sin oppgave for vegdirektoratet holder Akershus vegkontor et seminar 5. september 1990 hvor Roar Gärtner innleder og Viel holder en times foredrag om

¹⁰ Viel Bjerkeset Andersen, ”Små tiltak kan berike miljøet og øke sikkerheten”. I *Våre Veiger* nr 9 (1989), 28,29.

Vegskulpturelle tiltak. Året etter holder hun også et kortere innlegg på en minikonferanse i Porsgrunn, *Estetikk, landskapstilpasning.*

I *Veg vesentlig*, et organ for Statens vegvesen Oslo, kan vi i desembernummeret fra 1991 lese om *Kunsten inn i Oslopakka: Rundkjøring på galleri!* Her omtales relieffet som skal komme på bru over E18 i Lysakerkrysset, og de to rundkjøringene kunstneren arbeider med i Vinterbrokrysset. Her omtaler hun videre mulighetene for kunst langs veg som enorme og at man i ytterste konsekvens kan lage en serie bilder langs vegen som blir som en animasjonsfilm for trafikantene som passerer. Da slik kunst kan bli trafikkfarlig må kunstnere selvfølgelig være lydhør for andre grupper. Hun nevner at da hun presenterte sine første ideer for Vinterbroprosjektet var ikke disse gjennomførbare og skremte vettet av ingeniørene. Samtidig mener hun de var med på å frigjøre tanker hos dem. ”*Ingeniørene og trafikksikkerhetsfolkene vil si at landskapsskulpturer på og langs veiene kan ikke kommunisere med betrakteren på samme måte som en skulptur i et galleri. Provokasjonene og ekstreme installasjoner hører andre steder til enn langs veiene*”.¹¹

På 90-tallet er det økt fokus på tunneler og sammenhengen mellom trafiksikkerhet og forskjellige typer kunstnerisk utsmykning. I oktober 1997 deltar kunstneren på et internasjonalt symposium¹² i Oslo: *Road tunnel linings: design for safety, comfort and aesthetics.* Der hører hun fagfolk fra flere land som diskuterer blant annet estetikk, kunstnerisk medvirkning og sikkerhet. John C Carmody fra University of Minnesota foredrar om undersøkelser som er gjort vedrørende designelementer, særlig med geometriske mønstre, kan bli brukt for å forbedre persepsjon av kurver og hastighetsoppfattelse. Det er utviklet en computersimulator som blir brukt til testing. Lignende forsøk gjøres også i Japan og Sverige. Gunnar Jensen fra SINTEF presenterer forsøk i forbindelse med lys i utsmykningen av Lærdalstunnelen. Han viser en modell av hvilke behov en tunnelkjører har (Vedlegg 2). Han fastslår at førerens basisbehov må være dekket først. Det er bortkastet å investere i f eks kunst hvis det er for dårlig lys, for mye støv, dårlig luft eller for trangt. Dette symposiet er under en tidlig fase av hennes arbeid med *Sfæren*, og hun holder en forelesning om dette oppdraget, og hva hun ønsker å oppnå med sin utsmykning.

¹¹ Statens vegvesen, ”Kunsten inn i vegbyggingen: Rundkjøring på galleri!” I *Vegen og vi*, (1991),14,15.

¹² Statens vegvesen, *Road tunnel linings: design for safety, comfort and aesthetics*, Statens vegvesen, Internrapport nr.2037 Veglaboratoriet, Oslo (1998). I denne rapporten er det abstracts fra flere av foredragene.

En sterk drivkraft bak kunstnerens engasjement er hennes tekniske interesse. Hun har både materialkunnskap og er såkalt ”handy” og står selv for både konstruksjonsutregninger, materialvalg og montasje av de tidligste verkene. Etter hvert utvikler hun også gode datakunnskaper. I følge Roar Gärtner oppdaget vegvesenet under arbeidet med utsmykningen av broa ved Lysaker at kunstneren hadde kompetanse som kunne tilføres prosjektet også på annen måte. Hun så vegvesenets prosjekttegninger i romdimensjon vesentlig klarere enn ingeniørene. Det førte blant annet til endret plassering av master. Dette er også interessant med hensyn til senere utvikling av veikunsten hvor kunstneren i større grad er med fra begynnelsen av prosjektene og tilfører sin kompetanse til helheten. Kunstneren ser på seg selv som en kunstner med installasjonsblikk. Hun er opptatt av skulpturen i det utvidede felt.

3.2 Refleksbil (1994)

Mange tusen mennesker passerer i løpet av et døgn denne ”bilen” på støyveggen mellom Høvik og Blommenholm. *Refleksbil* fanger interessen ut fra sin diskrete invitasjon til betrakteren om å delta i å fullføre verket. Den er også et verk som virkelig utnytter det spesielle med situasjonen tid/fart/betrakter. Men, de færreste vet navnet på kunstneren, og at dette verket er svært sentralt når det gjelder utviklingen av veikunst i Norge. *Refleksbil* er

Figur 5. Refleksbil montert på støyskjerm mellom Blommenholm og Høvik.

som ett av få kunstverk valgt ut i *Nasjonal Verneplan*.¹³ Men, til tross for at dette kunstverket er tatt med i denne verneplanen, er ikke kunstnerens navn nevnt i presentasjonen.

¹³ I 1997 fikk Statens vegvesen i oppdrag fra Samferdselsdepartementet å utarbeide en landsvernplan for veier og bruer, i samarbeid med Riksantikvaren. Målet med verneplanarbeidet har vært å fremskaffe kunnskap om, og sikre for fremtiden et

3.2.1 Beskrivelse av verket

Refleksbil er plassert på en støyskjerm på en lang og slak strekning på motorvei E18 mellom Sandvika og Lysaker. Kunstverket er utformet i treverk, aluminium og skiltrefleks og forestiller en bil. Bilen er svært langstrakt, 32 meter, og sett rett mot støyskjermen består den av en rekke enkeltstående vertikale staver i forskjellig størrelse, hvor de høyeste er på ca 2,5 m. De er plassert med en halv meters mellomrom. Den kjørende ser kunstverket i en spiss vinkel og oppfatter derfor bildet av bilen. Sterkest vil bilen framstå om kvelden, da elementene reflekterer lyset fra billyktene. Det første man ser er små knotter i øvre kant av støyskjermen. Disse leder mot den delen som vil danne bilen. I det den kjørende passerer bilen løser den seg opp igjen i de enkeltstående stavene. Først da kan man oppfatte hvor stor avstand det er mellom elementene.

Verket har en iboende logikk. Man aner en matematisk, optisk utregning bak elementenes plassering. Når man betrakter dem i fart finner det sted en slags transformasjon. Den kan ligne en enkel animasjon med den samme effekten som man får når man blar fort i en blokk hvor det er tegnet inn enkle tegninger på sidene. Man kan tenke seg bilen hel og så skåret opp i tynne striper som er plassert med en fast avstand mellom. Det er sammensetningen av den igjen vi foretar i det vi kjører forbi.

Den reisende har fått rollen som en slags medskaper av kunstverket. For at verket skal tre fram, krever det av betrakteren at tiden må tas med. Tiden som løper mens man passerer verket og setter enkeltdelene sammen til et hele. Verket er i ikke bare et fysisk objekt men inkorporerer fart, blikk, posisjon og evne til å sette sammen inntrykk – og opplevelsen av at noe kjent trer fram. Både psykiske og fysiologiske prosesser er i virksomhet. *Refleksbil* eksisterer ikke som et kunstverk i seg selv, men gjennom forholdet til betrakteren. Verket kan appellere til barnet og det lekne i oss.

Utformingen av bilen, med de vertikale elementene har mye til felles med minimalistisk kunst ved bruk av gjentagende ensfargede metallelementene plassert på en vegg. Verket krever ikke noe annet av betrakteren enn visuelt å sette det sammen. Den ber ikke om noen tolkning. Det trengs ingen kulturelle koder annet enn den tilskueren allerede kan ved at

han/hun sitter i en bil i fart. Relieffet bruker veiens eget språk ved at materialet er så sammenfallende med de materialene som ellers brukes i veianlegg.

I dag bærer verket preg av slitasje og dårlig vedlikehold til tross for at det står på listen i verneplanen. Dette har kunstneren ved flere anledninger bemerket overfor veivesenet uten at det har fått noen konsekvenser.

3.2.2 Oppdraget fra Statens vegvesen

Informasjonen om hvordan Statens vegvesen gav oppdraget til kunstneren er delvis basert på informasjon fra overingeniør Roar Gärtner. Hans opplysninger ble bekreftet av Ove J Solheim som ikke hadde noe annet å tilføre. Disse to var ansvarlige på denne tiden, og de visste ikke om noe arkivert materiale.

Roar Gärtner og Ove J Solheim fra Statens vegvesen deltok i planleggingen av å gjøre noen grep for å bedre de estetiske kvalitetene på E18 mellom Sandvika og Lysaker. De var blant flere i etaten som hadde lest Viel Bjerkeset Andersens oppgave fra Staten håndverk og kunstindustriskole i 1989, og også hørt henne presentere tanker om hvordan kunst kunne gjøre veistrekninger både mer estetisk tiltalende og mer spennende for de kjørende. Roar Gärtner omtaler Viel Bjerkeset Andersen som den første veikunstneren i landet, og at etaten aldri hadde hørt om denne kategorien kunstnere tidligere

Veivesenet valgte i 1991, ut fra det kjennskapet de hadde fått til Viel Bjerkeset Andersen, å kontakte henne vedrørende det nye E18 prosjektet. Hun fikk oppgaven direkte uten at det ble avholdt noen form for konkurranse.

Den første kontrakten underskrives 19.02.91. I følge denne består oppdraget av et forprosjekt for bearbeidelse av eksisterende / kommende støyvegger på veistrekningen Lysaker – Blommenholm, samt et ca prisoverslag og forslag til produksjonsmetode. For prosjektet lå det ingen direkte føringer på hva slags kunst veivesenet ønsket. Men, kunstneren skulle vurdere de kjedelige omgivelsene og se hva som kunne tilføres for å bryte monotonien i de lange støyskjermene. Bilistene skulle få noe spennende å se på, men det skulle ikke virke forstyrrende inn på kjøringen. Det var enighet om at et enkelt kunstnerisk uttrykk ikke ville påvirke bilistene i negativ retning. En utsmykning på brua over motorveien ved Lysaker var også en del av det samme prosjektet, og denne delen skulle ferdigstilles først

Etter forprosjektet, som vurderte alle støyveggene langs strekningen, blir støyveggen av tre mellom Høvik og Blommenholm valgt ut som startsted. Det går så en lang periode før Statens vegvesen Akerhus i juli 1994 godtar et forslag til utsmykning bestående av malte figurer og små elementer i refleks. Kunstneren skriver at det er ønskelig å benytte veivesenets "egne" materialer som glassperler i malingen og refleks. Tilretteleggelse og utførelse tenkes gjort innenfor en tidsramme på 1-2 mnd. Den økonomiske rammen var på ca 100 000 kr. Vegvesenet ønsker at det i første omgang settes opp en figur og linje for å se effekten i full målestokk. Prosjektet ønskes fullført innen 30.september samme år og hun bes om å holde jevnlig kontakt med Arne Bjordal og Bjørnstad Olsen ved Billingstad veistasjon. Videre diskusjoner må ha ført til endringer i det godkjente forslaget, for 15.08.94 er det datert en tegning laget av kunstneren i størrelsesforhold 1:50. På denne er bilen og en motorsykkel tegnet inn. Da er det ikke lenger snakk om malte figurer men utsmykningen i sin helhet er tenkt framstilt av refleksstaver (Figur 10).

En diskusjon rundt trafiksikkerhet kommer for fullt i forbindelse med dette verket. 2.juli, 1994, omtrent på samme tid som det tegnes endelig kontrakt på *Refleksbil*, malte Leif Jan Hammerstad i Vang i Valdres låveveggen sin (Figur 6) som et bidrag i EU-debatten. På bildet ser vi Gro som trekker de siste dråpene ut av juret på ei ku for å fylle EU-bøtta. Det var avistegner Herbjørn Skogstad i Oppland Arbeiderblad som tegnet skissen. Vegvesenet reagerte kraftig og krevde på vegne av veimyndighetene at bildet måtte fjernes fordi det var trafikkfarlig. Hammerstad bad om utsettelse, og saken gikk fram og tilbake til den til slutt endte i retten. 8.november slo retten fast at vedtaket om at bildet måtte fjernes var ulovlig, og det ble stor folkefest i Vang.

Store undertøyssreklamer fra Hennes og Mauritz skapte også debatt. Supermodellen Cindy Crawford i undertøy ble plassert langs veien. Feministene var i harnisk, og det ble hevdet at menn ville miste konsentrasjonen og kjøre av veien.

Det ble stor medieinteressen rundt disse sakene, og veivesenet fikk spørsmål om hvorfor de selv kunne sette opp kunst langs veien når annet ble sett på som trafikkfarlig. På grunn av reaksjonene valgte veivesenet tilslutt å redusere det delvis realisert verket langs støyskjermen slik at det bare kom til å bestå av refleksbilen og gikk den planlagte motorsykkelen som skulle "kjøre" foran bilen.

Figur 6. Låvevegg fra 1994 med Gro som fyller EU-bøtta

3.2.3 Refleksbil tar form

Forprosjektet til *Refleksbil* som undertegnes i 1991, er det første oppdraget Viel Bjerkeset Andersen fikk fra Statens vegvesen. Men, etter at dette forprosjektet var avsluttet, fikk hun flere oppdrag fra veivesenet før *Refleksbil* ferdigstilles. I løpet av en kort periode får hun erfaring med ulike typer utsmykningsoppgaver som rundkjøringer i Vinterbrokrysset, malte figurer inne i Vinterbrotunnelen, utsmykning på murvegg ved tunnelinngang og utsmykning av relieffbehandling på bro ved Lysaker. Disse oppdragene hadde det til felles at de forholdt seg til betong.

Oppdraget med å vurdere støyveggene på E18, ligner på den oppgaven hun ønsket seg da hun arbeidet med i hovedoppgaven sin. Denne oppgaven skilte seg fra de andre ved at hun fikk vurdere et større område, og se hva hun kunne tilføre det. Det er en oppgave som er isolert fra en helhetstenkning rundt vegen forøvrig, og som gav kunstneren stor frihet i utgangspunktet.

Fra det undertegnes avtale om et forprosjekt i 1991 og fram til kontrakt for *Refleksbil* undertegnes i 1994, lager kunstneren flere forslag til utsmykning på støyveggen av både en bil og en motorsykkel (Figur 7-9). Som det går fram av skissene brukte Bjerkeset Andersen en metode hvor hun fotograferte omgivelsene, og så lot hun disse fotografiene danne bakgrunnen for å tegne inn ideer til utsmykning. Fra et utgangspunkt med bruk av fargeeffekter på striper langs veien, går utkastene i mer figurativ retning med vekt på bilens form. Etter diskusjoner fram og tilbake, falt valget på en bil og en motorsykkel laget av refleksstaver. Det lange oppholdet mellom forprosjekt og endelig utførelse var i følge kunstneren positivt for resultatet. Hun fikk mer erfaring og modenhet, og tenkte mer og mer i retning av å forenkle former.

Som det går klart fram av den endelige tegningen som ligger til grunn for utsmykningen (Figur 10) er dette et verk som er helt avhengig av fartselementet for at figurene skal oppfattes. Tegningen som viser figurene sett rett forfra, gir ikke et klart bilde av hvordan figurene vil framstå for den kjørende.

Figur 7a: Utsmykningsforslag på støyskjerm.
Skannet fra Viel Bjerkeset Andersens tegninger.

Figur 7b: Utsmykningsforslag på støyskjerm.
Skannet fra Viel Bjerkeset Andersens tegninger.

Figur 8. Refleksbil tar form og er tegnet ut for realisering med bruk av refleksstaver.

Figur 9a. Forslag til utforming av motorsykkel.

Forslag 9b. Tegning av motorsykkel slik den må strekkes ut for å kunne ses "riktig" i fart.

Kunstneren forteller at da det var så nytt for vegvesenet å inngå slike avtaler, fikk hun hjelp fra Utsmykkingsfondet og en advokat til å utforme en kontrakt som kunne brukes på slike oppdrag. Den økonomiske rammen var i utgangspunktet på ca 100 000 kr. Planen var at verket skulle være ferdig oppført innen 30. september samme år. Kunstneren skulle utføre alt selv, fra bestilling av materialer til montasje!

Kunstneren valgte bevisst å bruke veiens materialer til utformingen. I de første forslagene var det tenkt maling av samme type som veivesenet ellers benytter. *Refleksbil* kan sees som en videreutvikling av en idé hun brukte da hun utsmykket Vinterbrotunnelen. Der malte hun vidstrakte løpende figurer på tunnelveggen. Disse var også utformet slik perspektivmessig at det måtte fart til for at de skulle oppfattes i naturlig bevegelse. Refleksbil går videre ved at verket rent fysisk er oppstykket og visuelt settes sammen av betrakteren. Bjerkeset Andersen har hatt et klart ønske om å la de reisende få en opplevelse av å være deltaker i verket. Og som hun tidligere har uttalt i *Veg vesentlig* i 1991¹⁴, om muligheten for å lage en vegg med bilder som kan sees som en animasjon, lager hun her et verk som helt klart er inspirert av animasjonstanken. Det er betrakteren selv som skal få sette delene sammen til en helhet. På denne måten skal sjåføren få en opplevelse som bidrar til å gi området et litt mindre monotont preg. Trafikksikkerhetsaspektet ved denne invitten til den kjørende ble diskutert av vegvesenet, og de mente at den lå innenfor det som var forsvarlig.

3.2.4 Omtale av verket

Det ble endel reaksjoner i avisene i forbindelse med veiutsmykningen på E18.

I første omgang er det broutsmykningen på Lysaker, som ble ferdigstilt før *Refleksbil*, folk syntes var for dyr.

Budstikka 23.oktober 1992: ” *Jeg la ikke merke til det. Det vil si, jeg så at det var noe, men har ikke betraktet det som kunst. Å bruke 400 000 kroner på dette er høl i huet*”.

”*Jeg så ingen ting på grunn av solen i øynene. Det er helt vanvittig å bruke så mye penger. De burde gått til noe mer fornuftig*”.

Anleggssjef Roar Gärtner fra vegvesenet på sin side opplyste at det var første gang Statens vegvesen hadde engasjerer en kunstner i et slikt prosjekt. Ideen begynte med at de ville gjøre

¹⁴ ”Kunsten inn i Oslopakka. Rundkjøring på galleri!”, *Veg vesentlig*, (desember 1991), 14.

noe med de mange stygge støyskjermene, og at det hadde utviklet seg til at Viel Bjerkeset Andersen ble trukket inn for å lage noe på Lysaker og Vinterbro. Både kunstneren og anleggsjefen håper brua skal bli et landemerke for Lysaker. Kultursjef Anne Ma Tellefsen framholdt at dette er kunst ut til folket.

Mandag 24. oktober 1994 har Asker og Bærum budstikke et oppslag om *Refleksbil* der de fokuserer på at Cindy ble forbudt, men at veivesenet slår til på hjemmebane med en utsmykning som bare kan oppleves i rasende fart.¹⁵ Landskaparkitekten fra vegvesenet, Kirsti Slotsvik, innrømmer at de befinner seg litt i et grenseland. Kunstneren selv sier blant annet at dette er en av landets første motorveier, og at hun på en måte tolker et sted der hun har vokst opp.

Torsdag 2. mars 1995 skriver Asker og Bærum budstikke at bilen står, men den planlagte motorsykkelen er vraket.¹⁶ Nils-Erik Bogsrud sier at det har vært mange diskusjoner rundt refleksbilen, og at de innser at den er i et grenseland. Ut fra diskusjoner som går velger de å ikke gå videre med resten av utsmykningen.

I *Vegvalg, Nasjonal Verneplan er Refleksbil* vurdert på følgende måte:¹⁷

”Utsmykking og kunstverk i veganlegg har fått større utbredelse de siste årene og viser hvordan en gammel etat har endret noe av sin oppmerksomhet mot nye verdier i vegmiljøet. Bilen på Høvik er et enkelt eksempel på dette som har gitt en pregløs strekning oppmerksomhet. Kunstverket er interessant bl.a fordi det er benyttet materialer og motiv som er hentet fra vegbyggingens egen verden, det første har bidratt til bra holdbarhet. Støyskjermen med kunstverket søkes bevart slik det står i dag. Selve kunstverket er beskyttet i forhold til kunstnerens rettigheter, men hensikten her er å bevare kunstverket i sammenheng med vegen som det er bygd i forhold til. Spesifikke vernebestemmelser skal utarbeides.”

Kunstnerens navn er ikke tatt med i presentasjonen.

I tillegg til det som direkte omhandler *Refleksbil* viser innlegg i forskjellige publikasjoner (Vedlegg 3-8) tydelig at kunst i forbindelse med veianlegg presenteres som noe nytt.

¹⁵ Se vedlegg 4.

¹⁶ Se vedlegg 5.

¹⁷ Statens vegvesen, *Vegvalg Nasjonal verneplan, Veger-Bruer-Begrelaterte kulturminner*, (2002), 266.

3.3 “Sfæren” (2002)

Det er åtte år i mellom *Refleksbil* og *Sfæren* i Bragernestunnelen. *Sfærens* kontekst er en stor underjordisk rundkjøring midt under Drammen. Den er del av et større prosjekt *Vegpakke Drammen* som innbefatter Nedre Strandgate, Elveparken og Bragernestunnelen. Skulpturen blir sett på som svært vellykket, og den ble sammen med hele veianlegget premiert i 2004 med *Vakre veiens pris*.¹⁸

Figur 11. *Sfæren* i rundkjøring i Bragernestunnelen

3.3.1 Beskrivelse av verket

Utsmykningen befinner seg i en rundkjøring ved enden av Bragernestunnelen ved Hamborgstrøm, i et møtepunkt for tre veier. Den består av skulpturen midt på rundkjøringsøya, lyssettingen over og lyspunkter som leder ut i kjøreretningene. Den ellipseformede *Sfæren* er plassert i midten av rundkjøringen. Den er laget av flammehemmende polyester og er støpt i fire deler og skrudd sammen rundt en søyle som er 2,5 meter i diameter. Diameteren er 7,5 meter og høyden 3,8 meter. Objektet er lyssatt fra innsiden. Polyester materialet gir en transparent virkning, så man får inntrykk av at hele skulpturen i seg selv er lysende. Ujevnheter i skjøtene mellom glassfibermattene skaper liv i overflaten. *Sfæren* er montert mellom to vouter¹⁹, en oppe og en nede. Disse gjør at det skapes en luftig følelse rundt objektet noe som igjen kan gi oss et inntrykk av at den svever mellom den tunge betongen over og under. Samtidig kan den lett sammenpressede formen også oppleves som om dette lette materialet bærer det tunge taket over og holder midtpunktet i rundkjøringen åpent. Skulpturen er plassert midt på et opphøyet sirkulært felt som ligger en halv meter høyere enn veiflaten. I taket rammes hele rundkjøringsøya inn av en lyssatt sirkel

¹⁸ Vakre veiens pris ble opprettet av Statens vegvesen i 1988. Prisen deles ut hver annet år og er en hederspris for anlegg med gode estetiske kvaliteter tilpasset omgivelsene.

¹⁹ Betegnelsen voute brukes i de tekniske beskrivelsene av utsmykningen. I følge kunstneren er det navnet på de skråavstivningene som er montert oppe og nede. Disse ble montert for å gi den innvendige søylen bedre støtte fordi taket måtte bli tykkere og dermed tyngre enn først beregnet.

som er montert i taket. Denne har større diameter enn den opphøyde flaten under sfæren og befinner seg over kjørebanen nærmest øya. Når vi kommer inn i tunnelen, gir utsmykningen en lys og oversiktlig opplevelse av det store rommet. Den enkle formen er lett å oppfatte, og de sirkulære elementene forsterker opplevelsen av at vi skal kjøre rundt noe. Det at man ikke kan se igjennom den, gjør den entydig i den forstand at trafikkbildet ikke så lett kan misforstås.

3.3.2 Oppdraget fra Statens vegvesen

Bragernestunnelen er en del av prosjektet *Vegpakke Drammen* som ble påbegynt i 1994-95. Prosjektet hadde som mål å lede mest mulig av trafikken vekk fra bykjernen og bebygde områder. Det ble i 1995 utgitt en formingsveileder med tittelen *Rammer for estetisk utforming av prosjektene i Vegpakke Drammen*. Hovedmålet for den estetiske utformingen har følgende ordlyd: ”Vegpakke Drammen skal som helhet bidra til en heving av den estetiske kvaliteten på bybildet”.²⁰ Av delmål nevnes videre:

- *Nye trafikkanlegg skal bidra til ”byreparasjon” og heving av estetisk kvalitet langs trafikkårene*
- *Det skal være høykvalitet på trafikkanleggenes utforming og materialbruk*
- *Trafikkanleggene skal gi et oversiktlig inntrykk og gi lett orientering for den reisende*

Det er et eget punkt for kunstnerisk utsmykking og kompetanse.²¹

Kunstnerisk utsmykking bør inngå i anleggene på viktige steder. Dette er påpekt under rammer for de enkelte anleggene. Kunstnerisk kompetanse bør også inngå generelt i utformingen av de anleggene der formingsutfordringene er store (bruer, tunnelinnslag m.m) og eventuelt i utformingen av felles elementer i anleggene.

I *Veileder for estetisk utforming Sentrumsring Parsell Bragernes* er det en kort del om utsmykking.²²

²⁰ Drammen kommune og Statens vegvesen Buskerud, *Rammer for estetisk utforming av prosjektene i Vegpakke Drammen*, (oktober 1995) 12,13.

²¹ *Rammer for estetisk utforming av prosjektene i Vegpakke Drammen*, 31.

²² Statens vegvesen Buskerud, *Veileder for estetisk utforming Sentrumsring Parsell Bragernes*.

Den kunstneriske bearbeiding av tunnelveggen i fjelltunnelen skal forsterke tunnelens bymessige preg og skape variasjon i de visuelle omgivelsene. Motivet skal være fra Drammen og gi trafikantene en følelse av orienterbarhet og gjenkjennelse, samtidig som det skal bøte på deres manglende opplevelse av byen.

Utsmykningen skal være nøktern, underordne seg kravene til trafiksikkerhet og tilpasses kjøreopplevelsen. Det vil si at det skal være liten grad av detaljer og ikke bruk av sterke virkemidler.

På siden er det tatt med fotografier av to veiutsmykninger. Det ene er av *Refleksbil*, det andre er fra utsmykning tilknyttet Nordbyttunnelen. Begge verkene er av Viel Bjerkeset Andersen, men kunstnerens navn er ikke nevnt.

I følge Tore Vik, ved Byplan, Drammen kommune, var det i starten på dette prosjektet diskusjoner mellom veikontoret lokalt i Buskerud og Statens vegvesen om hvorvidt det var ønskelig å lage en rundkjøring nede i en tunnel. Det var skepsis fra sentralt hold med hensyn til sikkerhet. De kjørende forventer vanligvis ikke å møte en rundkjøring når de kjører i en tunnel. Det ble derfor bestemt at rundkjøringsøya måtte få en design som ville tiltrekke seg sjåførens oppmerksomhet.

Den første skriftlige dokumentasjon på prosessen er fra februar 1997. Da sendes det et brev, *Innledende orientering utsmykningsoppdrag rundkjøring Hamborgstrøm*, til Viel Berkeset Andersen fra Bragernesprosjektet undertegnet Tore Gomo, prosjektleder og Lene Basma, siv.ark MNLA. Her omtales den 2400 m lange tunnelen som skal gå rundt bysentrum og være den nordre tangenten i en indre sentrumsring. Prosjektet inneholder en rundkjøring med tre armer plassert under bakkenivå.

Prosjektet har høye estetiske ambisjoner også når det gjelder kjøreopplevelsen i tunnel, og Statens Vegvesen Buskerud ønsker derfor å engasjere en kunstner til å bearbeide overflatene i dette rundkjøringsrommet: vegger, søyler og trafikkøyer, for å skape et sted under bakken. Ved siden av det estetiske aspektet har vårt ønske om utsmykning også en sikkerhetsmessig side; det har vært bygget svært få kryss av denne typen i Norge og rundkjøringen representerer både på grunn av sin beliggenhet under bakken og den høye trafikkbelastningen en betydelig sikkerhetsrisiko. Utfordringen ligger derfor også i å skape et rom som gir trafikantene en oppfattelse av at noe skjer og en god orienterbarhet slik at de vet hvordan de skal reagere.

...Som perspektivtegningene viser, er det relativt vanskelig å oppfatte at man kommer til en rundkjøring, det er tunnelåpning mot syd som dominerer det visuelle bildet. Hovedstrømmen av trafikken skal ikke rett fram, men svinge til venstre vestover. I tillegg til vårt ønske om å skape et sted, en plass under bakken, er dette faktorer som vi ønsker tydeliggjort i et utformings/utsmykningskonsept for dette rommet.

Med brevet følger det også et vedlegg med en oversiktstegning av hele veganlegget, en geometritegning og perspektivtegninger av kryss under lokk.

Lena Basma Siebert forteller at det ikke ble holdt noen konkurranse forut for oppdraget.²³ Hun mener å huske at de hadde to eller tre navn på kunstnere som hadde arbeidet med veganlegg tidligere, og at Viel Bjerkeset Andersen ble valgt blant disse. Hun sier videre at ”*utsmykningen kom i rundkjøringen ut fra et resultat av betenkninger og diskusjoner omkring sikkerhetsaspektet. Man følte at det var sikrere å ha kunst der farten var lav. Den estetiske veilederen som var utarbeidet i forbindelse med reguleringsplanen, la vekt på at tunnelen skulle ha utsmykning. Der var forslaget kunst på selve tunnelveggen*”.

Per Olsson, som var byggeleder for *Sfæren*, var ikke med fra starten av, men var underveis involvert i diskusjoner og avklaringer, forteller at dette var en periode med en bevisst satsning på estetikk og miljø i Statens vegvesen:²⁴

I Buskerud ble noen viktigere prosjekter valgt ut for en større satsning, Bragernesprosjektet var et av dem... Det ble lagt opp til en god reiseopplevelse gjennom tunnelen, gjennom utsmykning. Innledningsvis var tanken at det på et antall punkter skulle markeres hvor i byen man var når man kjørte i tunnelen, f.eks med et kirkesymbol når man passerte Bragernes kirke. Dette gikk etter hvert ut, og det som ble igjen er gule veggelementer der hvor brannslukningsapparatene er plassert (disse er dessverre lite synlige p g a at de raskt blir møkkete). Utformingen av disse elementene var også kunstneren involvert i. Veggelementene hadde til å begynne med en eggform, men fikk etter hvert en forenklet form.

Både Olsson og Basma Siebert bekrefter at i dette prosjektet deltok kunstneren i hele prosessen fram til produksjon og montering. Det ble gjort flere justeringer underveis både av hensyn til lysforhold, krav om forsterkninger av søylen og mur i ytterkant av rundkjøringsøya for å hindre eventuelle påkjørsler. Kunstneren presenterte forslag, og det ble bygget enkle modeller for å visualisere hvordan utsmykningen var tenkt.

Det ble underveis tegnet to kontrakter på utsmykningen fra kunstneren. Den første hadde en ramme på kr 140 000, den neste kr 150 000.

²³ Sitert fra Lene Basma Siebert i E-post 4.mars 2009.

²⁴ Sitert fra Per Olsson i E-post 3.juli 2009.

3.3.3 Sfære tar form

Kompleksiteten i oppdraget med rundkjøringen i Bragernestunnelen, går klart fram av historien som kan spores fra arbeidsprosessen.²⁵ Som det nevnte brevet fra Statens vegvesen viser, får Bjerkeset Andersen oppdraget på nyåret i 1997. Hun starter da prosessen med å tegne forskjellige forslag ut fra den perspektivtegningen hun har fått av rundkjøringsområdet. De første tegningene har som vist mange elementer og bærer preg av at hun er i en eksperimenterende fase (Figur 12a og 12b).

Figur 12a. Tidlig forslag til utsmykning i rundkjøring i Bragernestunnelen..

²⁵ I Vedlegg 1 er det tatt med en oversikt over de fakturaene kunstneren sendte underveis i arbeidet. Disse viser hvor lang og omfattende denne prosessen var.

Figur 12b. En videre bearbejdet skisse til rundkjøring i Bragernestunnelen.

I mars 1997 sender hun faktura nr 1 til vegvesenet med krav om kr 21 000 for møter og utarbeidelse av skissekonsept (Figur 13). Skissen viser en utsmykningsidé hvor en tykk midtsøyle er omkranset av flere tynnere søyler med. Elementer av lys er dekorative elementer mellom søylene. Dette forslaget får motbør da vegdirektoratet tidligere har sagt nei til søyler i ytterkant av rundkjøring pga sikt. Kravet er at det skal være sikt gjennom hele

Figur 13. Illustrasjonen viser hvordan rundkjøringen var tenkt 20.03.97

rundkjøringen, og i innkalling til temamøte om estetikk i april samme år, spør Lene Basma Siebert om det er mulig å variere bredden slik at en tar bort så lite sikt som mulig i synsfeltet. Etter dette innspillet arbeidet kunstneren videre med formen på utsmykningen. Resultatet er en klar forenkling av formspråket. Når det neste forslaget (Figur 14) legges fram 25.08.97, er hele utsmykningsidéen radikalt endret. Da har modellen fått en form som ligger nærmere den endelige utformingen. Hovedformen er en kule som har topp og bunn festet direkte mot tak og gulv. Hele kulen har nå fått form som en stor transparent lysskulptur. Lyssettingen i

taket følger fortsatt tanken om å markere kjøreretningene. Det er vanskelig å se av denne modellen hvordan takutskyningen ellers er tenkt.

Figur 14. Modell av rundkjøringen fra 20.03.97

Kort tid etter at denne modellen ble presentert deltok Bjerkeset Andersen i oktober 1997 på et internasjonalt symposium i Oslo: *Road tunnel linings: design for safety, comfort and aesthetics* (se side 23). I rapporten fra konferansen kan vi lese kunstnerens beskrivelse av oppdraget, og hvordan hennes første tilnærming til oppgaven var.²⁶ Det første hun gjorde var ved hjelp av perspektivtegning å få dannet seg et inntrykk av det karakteristiske rommet der rundkjøringen var tenkt. Deretter måtte hun bygge en modell. Hun nevner også at det ved hjelp av et periskop var mulig å visualisere kjøringen gjennom rundkjøringen. Oppdraget var å foreslå en design som kunne assistere visualiseringen av hvordan man kommer inn i en

²⁶ *Road tunnel linings: design for safety, comfort and aesthetics*, Statens vegvesen, 89

rundkjøring, og hvordan hovedveien fortsetter bak. Hun har i tillegg ønsket å skape en motbalanse til det tunge inntrykket som betongkulverten²⁷ gir. På dette tidspunktet var tanken å lage en takinstallasjon som er modellert i en organisk form som ligner en blekksprut som strekker armene mot veiretningene.

At prosessen med arbeidet hadde blitt langt mer omfattende enn Bjerkeset Andersen først hadde tenkt, viser et brev datert fra mai 1998. Der skriver kunstneren til Lene Basma Siebert om stipulering av arbeid/kostnader i henhold til kontrakten på 140 000. Hun skriver at kontrakten omfatter forslag til utsmykning og bistand fram mot arbeidstegninger. Arbeidet har vært mer omfattende enn antatt fra starten, og at det derfor er nødvendig at rammen økes for å sikre god gjennomføring. Om arbeidet skriver hun:

Arbeidet med utsmykningen i tunnelrundkjøringen omfatter to hovedområder; takformen som omkranser rundkjøringen og strekker seg t i to av løpene, og den transparente, innvendige belyste kuleformen i sentraløya.

Takformens oppbygning bestemmes av rådgivende ingeniører i samarbeid med Statens Vegvesen, byggingen utføres av entrepenør. Mitt arbeid vil bestå i å lage tegnegrunnlag for rådgivende ingeniørers beregninger, samarbeid om – og godkjenning av endelige arbeidstegninger samt tett oppfølging i byggefasen.

Utsmykning i sentraløya: Arbeidet med utsmykningen i sentraløya vil i hovedsak konsentrere seg omkring lysforsøk i modell og full skala, i samarbeid med Elektronova, og tett samarbeid med Ticon Plastindustrier, som skal støpe formen, samt oppfølging under montering. Montering av formen utføres av entrepenør. Tegningene vil vesentlig være detaljtegninger som grunnlag for utførelse og montering.

Per Olsson nevner utfordringer som kom underveis. En planlagt gul betongformasjon i taket, i senter inn mot *Sfæren* fra alle tunnelarmer, måtte utgå på grunn av at konsulenten først under byggingen oppdaget at de hadde beregnet belysningen feil. Denne ble endret til en sirkel av lysrør rundt sfæren. Hvis man ser opp i taket kan man se boltehull for den takform som var tenkt. Konsulenten kom i tillegg seint og sa at søylen måtte forsterkes med vouter både oppe og nede. Dette gjorde at *Sfæren* måtte ”trykkes sammen” for å få plass. Olsson syntes det var viktig å få ordnet med en formell godkjenning av utførelsen fra Vegdirektoratet slik at det ikke i ettertid skulle bli stilt krav på at det måtte inn skilt med

²⁷ ”Kulvert, større gjennomløp for bekker, gang- og sykkelveier under vei eller jernbane. Bygges av betong, stein eller stålrør. Også brukt om store rør eller støpte ganger under gate-, gulv- eller kjellernivå for fremføring av kabler, rør og andre tekniske installasjoner i tettbygde strøk”, Store norske leksikon, snl.no, Arvid Aakre, 2009-10-19, <http://www.snl.no/kulvert>.

retningsveiviser etc. I forbindelse med dette kom det en tredje endring av utformingen; Vegdirektoratet kom i godkjenningsprosessen med innspill om at det måtte inn en mur i ytterkant av rundkjøringsøya, for å hindre ev påkjørsler. Kunstneren var involert i alle disse prosessene for å få til en så god løsning som mulig, og Olsson selv synes at disse endringene bidro positivt til utformingen. Han legger vekt på at det hele tiden var et nært samarbeid mellom kunsten og ingeniører.

Brev ble sendt fra vegkontoret i Buskerud til Vegdirektoratet 27.10. 98 vedrørende utsmykning. Svar fra Vegdirektoratet er datert 14.12.98 (kvittert mottatt Statens vegvesen, Buskerud 11.mars 1999) godkjenner forslaget med følgende anmerkninger vedrørende siktforhold:

Kula har en diameter på 6,7 m. Dette fører til at krava til sikt ikke er oppfylt etter 017 Veg- og gateutforming. Siktkurvene er imidlertid beregnet ut fra dimensjonerende hastighet på 45-50 km/t. I de situasjoner hvor kula er sikhindrende, vil forkjørsberettiget trafikk i rundkjøringen ta en venstresving og derfor ha vesentlig lavere fart. Kula vil også ha en fartsdempende effekt slik at kravet fri sikt bakover og framover i rundkjøringen i dette tilfelle kan fravikes.

De ber også om en brannteknisk vurdering av materialene. Vegvesenet ser det altså slik at kula har en så klar fartsdempende effekt at det er mulig å gjøre et unntak fra gjeldende bestemmelser når det gjelder siktforhold. Videre kommenteres det at rundkjøringen består av en sentraløy, et overkjørbart areal og et sirkulasjonsareal. Sentraløya er ikke hevet noe over de andre arealene i rundkjøringen. Vegutformingskontoret foreslår at sentraløya gjøres synlig ved å bygge en ca 0,5 meter høy kant av f eks lys granitt innenfor det overkjørbare arealet. Dette for å hindre påkjørsel.

Det går så over ett år før Bjerkeset Andersen i juni 2000 sender en ny beskrivelse med endringer. Her omtales endringene, og det følger med nye tegninger (Figur 15) og et nytt modellforslag (Figur 16). I den nye modellen er det også etter krav om å forsterke søylen, satt in vouter²⁸ oppe og nede, da taket måtte bli noe tykkere enn først beregnet. Disse fikk konsekvenser for utformingen av kula, og den er nå ikke lenger rund, men som figuren viser, presset noe inn i topp og bunn.

²⁸ Etter kunstnerens forklaring er voute er navnet på de skråavstivningene some er satt oppe og nede for å gi søyla bedre støtte.

Figur 16. Modell av *Sfæren* fra juni 2000.

01.09.2000 sender Statens vegvesen, vegdirektoratet, et brev hvor de viser til denne beskrivelsen. Det kommenteres at utsmykningen ser svært spennende ut, og at etter deres vurdering, er det visuelle uttrykket i prosjektet styrket av de endringene som er gjort. Bemerket at det er viktig at det innvendige lyset i "kula" ikke blander vegfarende.

17.juli 2000 er også utsmykningen godkjent av Direktoratet for brann- og eksplosjonsvern. Deretter foregår endel korrespondanse med selskapet Ticon som skal levere polyesterkula. Totalt prisoverslag for produksjon og montering beløper seg til kr 291 510,- eks moms. Viel deltar i prosessen rundt ferdigstillelsen av denne. I denne prosessen er det også med landmålere for å sikre riktige dimensjoner og det blir foretatt vindmåling med hensyn til belastning.

22.08.2001 Referat fra møte i Statens vegvesen, Buskerud vegkontor om levering og montering av sfære. Kula skal være ferdig og montert i uke 45.

Bragernes tunnelen åpnet 14.august 2002.

Figur 15. Tegning av utsmykningen fra juni 2000.

Figur 17. Foto tatt av kunstneren i forbindelse med monteringen av *Sfæren*.

Den lange prosessen med å ferdigstille utsmykningen viser hvordan kunstneren i dette prosjektet måtte forholde seg til mange forskjellige fagpersoner. Kunstneren deltar på de møtene som angår rundkjøringen, og hun må hele tiden være villig til å endre og videreutvikle sin utsmykningsidé ut fra de innspill som kommer fra forskjellig hold. Alle endringsforslagene som kom underveis hadde med trafiksikkerhetshensyn å gjøre.

3.3.4 Omtale av verket

Dette verket er det ikke samme diskusjonene rund som det var med *Refleksbil*. Verket er også en del en helt annen helhetstenkning enn den var. *Refleksbil* ble satt utenpå noe som var der fra før, mens *Sfæren* står der som en del av et nytt trafikkanlegg når det åpner. Per Olsson i Statens vegvesen kaller skulpturen et symbol for Drammen, et landemerke som de som kjører forbi vil huske.

Nedre Strandgate, Elveparken, Bragernestunnelen ble tildelt vegdirektørens pris, *Vakre vegers pris*, for 2004. Fra juryens uttalelse:

Et nedslitt veganlegg er omdannet til et funksjonelt, attraktivt og identitetsskapende område. Det er gjort med faglig forankring, estetisk sans og skaperglede...I rundkjøringen inne i fjellet – en gedigen lysskulptur, sfæren, som omdanner et trafikalt stressområde til en spennende og god opplevelse. Sfæren er et modig og interessant kunstprosjekt.

I sammenhenger der dette verket er omtalt er det denne teksten som brukes som utgangspunkt. Kunstnerens navn er alltid medtatt i presentasjoner.

Prosjektet i sin helhet er presentert i *Forbilder*. Det er et ”skrytealbum” som viser de siste 25 årenes ypperste og mest verdige bymiljø-, arkitektur- og byggeskikkprosjekter. *Sfæren* er avbildet på en dobbeltside og trukket spesielt fram i omtalen. Her siteres igjen fra juryens

uttalelse, og i tillegg kan vi lese: ”Lysinstallasjonen står som en oppsiktsvekkende og unik attraksjon midt inne i tunnelen”.²⁹

I *Vakre veier* omtales også skulpturen på følgende måte:³⁰ ”The sphere in the Bragernes tunnel has become an element of its identity, not only marking the roundabout visually, but also serving to set this tunnel apart from other tunnels”.

Når Drammen Museum presenterer *Sfæren* i et opplegg for Den kulturelle skolesekken i byen, går den under sentrale skulpturer i Drammen by.

²⁹ *Forbilder, Statens arkitektur- bymiljø- og byggeskikkpriser 25 år*, (Oslo: Husbanken og Norsk Form, 2007)82,83.

³⁰ *Vakre veier: Strassenbau und Landschaftarchitektur in Norwegen: Road development and landscape architecture in Norway*, (München, Edition Topos, Callwey Verlag, 2004) 137.

4. Endringer i synet på estetikk og kunst i Statens vegvesen

Interessen for å gjøre veianleggene mer humane og vakrere kommer klart til uttrykk hos Statens vegvesen fra slutten av 1980-årene. For å se hvilken intensjon som har ligget bak vegvesenets satsninger, vil denne delen av avhandlingen vurdere hvordan diverse publikasjoner fra denne tiden og framover, har omtalt estetikk og kunst i forbindelse med veianlegg.

4.1 Aktivitet fra etterkrigsårene og fram mot 1990

I 1988 ble prisen *Vakre vegers pris* opprettet. Det var Statens vegvesen som stod bak, og det var et uttalt ønske om å rette et fokus på veg og estetikk. Prisen skulle deles ut hvert annet år og være en hederspris for anlegg med gode estetiske kvaliteter tilpasset omgivelsene. For å komme i betraktning måtte den aktuelle veien være en del av det offentlige veinettet, og prisen kunne både gjelde et helt veianlegg eller bare en spesielt vakker del av helheten. Det ble opprettet en uavhengig jury med bred fagkompetanse, og i tillegg til veidirektøren skulle det oppnevnes fem eksterne medlemmer. Disse skulle velges fra Teknisk-naturvitenskapelig avdeling, Norske landskapsarkitekters forening, Norske arkitekters landsforening, Riksantikvaren og Utsmykkingsfondet for offentlige bygg. Prisen markerer en start på et økende fokus på estetikk i en etat som selv uttaler at den hadde vært ensidig opptatt av veiutbygging og teknologi og ikke lagt særlig vekt på estetiske aspekter ved bygging av veianlegg. Dette kan illustreres ved håndboka *Vegen i landskapet* som veivesenet gav ut i 1978. I denne nevnes verken ordet estetikk eller kunst.

Til tross for et hovedfokus på teknologi og veiutbygging, plasseres det noe kunst langs vegen også i denne perioden. Denne kunsten, det dreier seg i hovedsak om skulptur, skiller seg ikke nevneverdig fra annen skulptur i det offentlige rom. Det er i hovedsak isolerte verker som skal sees fra veien, men som ikke er integrert i vegens utforming eller arkitektur. Eksempler som kan nevnes her er Arnold Haukelands *Dynamikk* (1966) på E18 ved Frognerkilen i Oslo og Fritz Røeds *Sverd i fjell* (1983) på fylkesvei 382 ved Hafrsfjord. Et annet større prosjekt fra perioden er Arne Lindaas tunnelutsmykking (1972) på ring 1 under regjeringsbygningen. Denne store malte utsmykningen utmerker seg i kraft av sin størrelse, og ved at utformingen

er integrert i det arkitektoniske. I dag er det lite ved disse verkene som virker provoserende på betrakterne, men i sin samtid, var de alle gjenstand for diskusjon.

I etterkrigstiden var det en generell trend å legge vekt på det funksjonelle. Det gjelder også i arkitekturen. I eksteriøret i boliger og større bygg var det det enkle og funksjonelle som ble prioritert, det mer dekorative og ornamentale ble ikke viet stor plass. Det hjemmekoselige fikk plass etter smak og behag i interiøret. I en periode med lite fokus på dekor, kan det ha vært naturlig at også det enkle og funksjonelle ble prioritert i forbindelse med veiutbyggingen. Estetikk er ikke et ord som er mye i bruk, og når det gjelder veiens omgivelser, er det det vakre norske landskapet det legges vekt på. Landskapets betydning ble sett på som noe selvfølgelig, og det var ikke nødvendig å bruke ord som estetikk for å uttrykke denne.

Med et stadig økende antall biler ble det også et stort behov for nye og bedre veier. Det måtte bygges raskt og effektivt, og det var nok mye av årsaken til at andre fokus kom i annen rekke.

I registeret til Byggekunst finner vi trafikkbygg under bygninger fra 1985. I 1989 gis det et ut nummer med tittelen *Reisens arkitektur*. Her kommer landskapsarkitekt i vegdirektoratet, Ingerlise Amundsen, med noen framtidsrettede synspunkter i artikkelen *På veg – noen refleksjoner om veg og gatearkitektur*. Her skriver hun at den visuelle opplevelsen av vegen og gaterommet er en viktig del av reisen:³¹

Estetiske hensyn har stort sett vært reparasjoner av skader på detaljnivå. For å komme videre må veg og gatearkitekturen defineres som et fagområde og vegen betraktes som et bygningselement på linje med et hus." Hun foreslår at "Skilt, utstyr og kunstnerisk utsmykning kan understreke, både i form og farge, vegens dynamikk og gi følelsen av noe positivt. Hvorfor ikke en hovedveg som går i sort og rødt eller en i rosa og lilla, eller en postmoderne hovedveg?

Hun framholder at veien som byggverk er statisk, men reisens arkitektur er en dynamisk opplevelse hvor bevegelsen og tiden er viktige dimensjoner.

³¹ Ingerlise Amundsen, "På veg – noen refleksjoner om veg og gatearkitektur", *Byggekunst* nr1(1989), 60.

4.2 Ny giv fra 1990-årene

I 1990-årene dukker det opp kunst langs vei i et helt annet tempo enn tidligere. I denne sammenheng må St.meld. nr 61 (1991-92) *Kultur i tiden* vurderes som spesielt viktig. Det var i denne kulturmeldingen at den estetiske utformingen av omgivelsene for første gang blir nevnt. Fra innledningen kan vi lese:

Den nære forbindelsen mellom natur og miljø gjør det naturlig for Kulturdepartementet å utvide Regjeringens miljøsatsning til også å omfatte den estetiske utformingen av våre omgivelser. Omgivelsenes kvalitet angår alle, hver dag. Omgivelsene formes av menneskenes virksomhet, men formgivningen er toveis; Omgivelsene preger samtidig alt mellommenneskelig virke. Regjeringen vil styrke innsatsen for utformingen av vårt livsmiljø, dels fordi det påvirker vår utvikling som mennesker og våre muligheter for sosial og kulturell utfoldelse, dels fordi det skaper trivsel og bidrar til et bedre livsmiljø for alle.

Regjeringens kulturmelding legger bl a vekt på at kulturpolitikken må gjelde alle aktuelle sektorer og stimulere til kvalitet. Den skal ha hele landet som virkeområde, den skal styrke den nasjonale felleskulturen og komme flest mulig mennesker til gode.

Det forvaltningsmessige ansvaret for omgivelsenes kvalitet ble først og fremst tillagt lokale myndigheter.³² Utformingen ble i større grad overlatt utbyggerne. Samferdselsdepartementet er ett av departementene som fikk et ansvar for å styrke arbeidet med den estetiske dimensjonen. Det sies videre om mål og utfordringer at det til tross for at påvirkning av omgivelsene er enlang prosess, må det arbeides på kort sikt, slik at det nye som blir skapt holder høy estetisk standard. Meldingen lovet at det allerede i 1992 skulle komme en handlingsplan fra Kulturdepartementet om estetisk kvalitet i offentlig miljø.

Den kom og slo fast at omgivelsene hadde fått hard medfart i etterkrigstidens samfunnsutvikling, og at den estetiske kultur i bred forstand hadde fått lite gjennomslag på den politiske og offentlige dagsorden³³. Den sier videre at det over hele landet er en spirende estetisk bevissthet, og at det stilles større krav til veianleggenes utseende.³⁴ Den etterlyser et kvalitativt helhetssyn og at debatten om ”omgivelser som kultur” må bygges på

³² St.meld.nr 61 (1991-92) *Kultur i tiden*, (Kulturdepartementet), 8.

³³ *Omgivelser som kultur: Handlingsplan for estetisk kvalitet i offentlig miljø*, (Oslo: Rapport fra en arbeidsgruppe oppnevnt av kulturdepartementet, Kulturdepartementet, 1992) 2.

³⁴ *Omgivelser som kultur*, 3.

et analytisk fundament, begreper som estetikk, kvalitet og offentlig miljø må diskuteres og avklares. ”*Det dreier seg om å gjøre verden til et hjemsted*”.³⁵

Handlingsplanen fastslår at spørsmål om kvalitet i våre felles omgivelser og den dermed forbundne allmenne smaken er et offentlig anliggende som vil måtte være gjenstand for kompetent vurdering og debatt. Det dreier seg om estetisk kultur.³⁶ I denne veilederen trekkes det også fram at biltrafikkens vekst har bidratt til å oppløse stedenes egenart. I forbindelse med sted/stedløshet snakkes det om *mellomlandet*, området som ligger mellom to steder. Her kan vi se en parallell til veien som bare er der i kraft av å være et sted man befinner seg på vei fra noe til noe annet. Mobiliteten har gjort noe med stedsbegrepet. Vi beveger oss mer og disse områdene vi forflytter oss på, kan også være gjenstand for en estetisk vurdering. I denne veilederen er fokuset på våre omgivelser, og at de skal gi oss meningsfulle opplevelser. Senere vil vi se et sterkere fokus på turisme og salg av Norge. Dette er ennå ikke sett på som et prioritert område, men det nevnes at kvalitet i omgivelsene kan gi forretningsmessige fordeler. Veilederen har hastverk og fastholder at arbeidet med ideologi, samarbeidsrelasjoner og institusjoner må føres langt i 1992.³⁷

Et øket fokus på betydningen av veiens arkitektur og forholdet til omgivelsene bekreftes også av at Byggekunst fra 1991 får en egen inndeling i sitt register med tittelen *Trafikk og veianlegg*.

I 1992 gir veivesenet ut en håndbok om broer, *Utforming av bruer*. Her tas det også et oppgjør med at man bare har tenkt mest mulig bro for pengene og ikke vekst gitt estetikk og forholdet til omgivelsene samme betydning. Kunst er ikke spesielt nevnt, men det legges vekt på estetikk i utformingen og betydningen av at omgivelsene er noe vi skal være stolte av, og at estetikk går på selvbildet. Vår livskvalitet er avhengig av kvaliteten på omgivelsene.³⁸ ””*Estetikk*” høres høytravende og forfinet ut, men i realiteten betyr det bare en viss orden som bevisst eller ubevisst tiltaler mennesker. Ubevisst påvirkes man sterkt av omgivelsene og deres karakter. Dette påvirker underbevisstheten, selv om bevisstheten er opptatt av andre ting”.

³⁵ *Omgivelser som kultur*, 6.

³⁶ *Omgivelser som kultur*, 8.

³⁷ *Omgivelser som kultur*, 27.

Vegvesenet signaliserer klart at selv om vi er ute å kjører så vil vi vurdere veiens omgivelser. Inntrykkene vil feste seg, og det er viktig at vi får visuelt gode impulser. Utover på 90-tallet vil vi se at flere broer blir gjenstand for kunstneriske utforminger og utsmykninger. Et eksempel her kan være Viel Bjerkeset Andersens oppdrag på brua ved Lysaker på grensen mellom Bærum og Oslo. Utsmykningen her er en del av samme prosjekt som *Refleksbil*.

I denne håndboka tas det også til ordet for å ta den estetiske bearbeidingen tidlig inn i prosjektet og ikke ende opp med å reparere mindre vellykkede allerede ferdigstilte prosjekter. Det trekkes fram eksempler fra andre steder i Europa der arkitekter og ingeniører arbeider sammen.

I 1993 gir *Byggekunst*³⁹ ut et nummer som er viet *Gater og plasser*. Her skriver arkitekt Einar Lilleby fra Statens vegvesen artikkelen *Da motorvegen kom til byen*. Her omtaler han E18 som det kanskje fineste eksempelet på motorveitbygging i landet. Men, at økende biltrafikk med tiltak for å imøtekomme kravene til trafikksikkerhet har påvirket veganlegget i sterk negativ retning. Dessuten nevner han at en utvidelse på strekningen mellom Skøyen og Sandvika ikke har ivaretatt de høye estetiske krav til utformingen som anlegget i sin opprinnelige form representerte. Han ser store utfordringer ved den økte biltrafikken. I samme nummer skriver Ulf Grønvold i *Reparatørene kommer* om at vegvesenet har tenkt kroner og hastighet, mens de har vært mindre opptatt av miljøhensyn. Han ser at dette er i ferd med å snu, og at landskapsarkitektene er på vei inn i feltet. Han nevner at det er gjort en vurdering i Buskerud over hva som kan rettes opp på 19 utvalgte steder, og at arbeidet skal begynne i 1994.

Det sterke fokuset på omgivelsenes betydning kommer også til uttrykk i *Reiselivsprosjektet* som ble startet opp i 1994, et fireårig prøveprosjekt som hadde sitt utspring i regjeringens reiselivsstrategi fra 1989. Veinettet ble sett på som avgjørende for utviklingen av reiselivet i Norge. Samferdselsdepartementet blir bedt om å ta et initiativ til et samarbeid mellom reiselivsnæringen, bilorganisasjonene og veimyndighetene. *Reiselivsprosjektet* fikk fire prøvestrekninger og ble gjennomført i løpet av fire år.⁴⁰ Ordet estetikk er ikke i seg selv i

³⁸ *Utforming av bruer*, (Statens Vegvesen, 1992) 13.

³⁹ *Byggekunst* nr 1(1993). I dette nummeret er det flere artikler som handler om utfordringene i moderne veitbygging, og det refereres til Kulturmeldingen.

⁴⁰ Det ble laget en veileder etter at prosjektet var ferdigstilt: *Veg og reiseliv, Veiledning 1998*, Statens vegvesen, som redgjør for prosjektet.

fokus i veilederen som fulgte prosjektet, men det er lagt vekt på at turistene skal få gode kultur og naturopplevelser. Det nevnes også at kunstneriske innslag kan gjøre kjøreturen mer spennende. Kunstneren Svein Rønning forteller at han ble trukket inn for å vurdere hva som kunne bevares/utvikles i Hordaland. Han følte at Statens vegvesen ønsket å knytte til seg andre typer fagpersoner som kunne hjelpe til med å utvikle prosjektet. Hans innspill ble i stor grad tatt til følge. Fra oppsummeringen av erfaringer fra prosjektet⁴¹ omtales kunst på følgende måte: ”*Kunst langs veien har vært en utfordring. Dette er både nytt og arbeidskrevende. Det bidrar til økt opplevelse for trafikkantene; spørsmålet er likevel hvor langt Vegvesenet skal gå i å finansiere slike tiltak. I prøveprosjektet har dette vært ansett som riktig, men senere må en sikre seg at også andre enn Vegvesenet kan være med på finansieringen*”.

I mai 1995 ble det gjort endringer av estetikkbestemmelser i plan og bygningsloven. Disse skulle sikre at estetiske hensyn skulle tillegges større vekt ved gjennomføring av plan- og bygnings saker. Vektleggingen begrunnes i at den vil gi økt trivsel for kommunenes egen innbyggere, og den vil også kunne bidra til å styrke konkurransevne og næringsutvikling. Om estetikk sies det følgende:⁴²

Når ”estetikk” benyttes i plan og bygningsloven er dette særlig knyttet til de visuelle kvalitetene i byggverk og fysiske omgivelser. Med ”byggverk” menes i tillegg til bygninger også tekniske anlegg som f.eks. veger, bruer og massetak. Begrepet ”fysiske omgivelser” dekker alle typer områder fra urbane bygde omgivelser til landskap med forskjellige typer naturgrunnlag.

Det ble foretatt endringer på tre paragrafer (endringen står i kursiv):

§2 (Formål): ”Planleggingen etter loven skal legge til rette for samordning av statlig, fylkeskommunal og kommunal virksomhet og gi grunnlag for vedtak om bruk og vern av ressurser, utbygging, *samt å sikre estetiske hensyn*”.

§20-1 (Kommuneplanlegging): ”Kommunene skal utføre en løpende kommuneplanlegging med sikte på å samordne den fysiske, økonomiske, sosiale, *estetiske* og kulturelle utvikling innenfor sine områder”.

§74 nr 2 (”skjønnhetsparagrafen”): ”Kommunen skal se til at ethvert arbeid som omfattes av *loven*, blir planlagt og utført slik at det etter *kommunenes* skjønn

⁴¹ *Veg og reiseliv, Veiledning 1998*, (Statens vegvesen), 63.

⁴² *Om endringer av estetikkbestemmelser i plan og bygningsloven*, Rundskriv H-7/97 (Kommunal- og regionaldepartementet, 1997), 2.

tilfredstillende rimelige skjønnhetshensyn både i seg selv og i forhold til omgivelsene. *Tiltak etter denne lov skal ha en god estetisk utforming i samsvar med tiltakets funksjon om med respekt for naturgitte og bygde omgivelser. Skjemmende farger er ikke tillatt og kan kreves endret*".

Som virkemidler legges det vekt på bruk av arkitektfaglig kompetanse.

I 1996 kommer det så en veileder, *Estetikk i statlige bygg og anlegg*, og bak denne sto Administrasjonsdepartementet, Kulturdepartementet og Samferdselsdepartementet. Den ble samme år sendt ut til alle statlige byggherrer. Her omtales 1960- og 70-årene som en periode der kravet til god framkommelighet nærmest var det enerådende premiss for utforming av veganlegg⁴³. Veilederen legger vekt på å gi samfunnet identitet, og at kvaliteter i omgivelsene legger avgjørende premisser for det enkelte menneskes oppvekstvilkår og livskvalitet. Denne veilederen går klart ut med at når det skal vurderes hva som er et godt byggverk i estetisk forstand, trengs det fagpersoner som har utviklet kompetanse for slike vurderinger. Smak og behag bør diskuteres, og her må fagfolk og faglige juryer inn. Det er byggherrenes faglige ambisjoner og mål sammen med faglig dyktige rådgivere som kan påvirke estetisk kvalitet⁴⁴. Med dette menes arkitekter, ingeniører, landskapsarkitekter, interiørarkitekter, spesielt engasjerte kunstnere og andre sakkyndige. Samarbeid vil gi gode og kreative prosesser. I konkurranser bør minst en tredjedel av juryens medlemmer ha samme fagbakgrunn som kreves hos deltakerne i konkurransen. Som overordnet målsetting når det gjelder kunstnerisk utsmykking bør statens bygninger og anlegg gjennomsnittlig utsmykkes for en kostnad tilsvarende 1% av byggekostnad⁴⁵. Veilederen peker også på at det er gjort lite vitenskapelig arbeid knyttet til kriterier for bedømming av arkitektonisk og/eller estetisk kvalitet når det gjelder bygg og anlegg. Det som finnes dreier seg om arkitektur – ikke noe vedrører veianlegg direkte. Bruk av kunst ligger under arkitektur. Det er nye bestemmelser og lovendringer som gjør at vegvesenet aktivt må forholde seg til estetikk.

I 1995 ble veivesenet gjenstand for omstruktureringer, og man fikk det såkalte nye veivesen hvor det ble gjort et skille mellom veivesenets myndighetsutøvelse og produksjon av veier.

⁴³ *Estetikk i statlige bygg og anlegg: Veileder*, (Administrasjonsdepartementet, kulturdepartementet og samferdselsdepartementet, 1996), 7.

⁴⁴ *Estetikk i statlige bygg og anlegg: Veileder*, 16.

⁴⁵ Prosenten er ikke fast, det kan variere mellom 0,5 -1,5% av totalbeløpet.

Kunstnerisk utsmykning eller annen medvirkning fra kunstnere omtales nå som et nytt og spennende element som er kommet inn⁴⁶. Det viser at etaten selv oppfatter sitt forhold til bruk av kunst som noe som fortsatt er i en veldig tidlig fase.

I 1997 fikk Statens vegvesen i oppdrag fra Samferdselsdepartementet å utarbeide en landsverneplan for veier og broer, i samarbeid med Riksantikvaren. I verneplanen er det tatt med veier som er bygd så sent som i 1999. *Refleksbil* på Høvik er et av få kunstverk langs vei som er kommet med i denne verneplanen.

Planlegging og utforming av rasteplasser er også i fokus i *Rasteplasser planlegging og utforming. Håndbok 204, Veiledning, 1997*. Her nevnes også intensjonen med kunstnerisk utsmykning: ”Kunstnerisk utsmykning kan bidra til å gjøre en rasteplass mer attraktiv. En skulptur kan inngå i et samspill med naturskapte elementer i landskapet og forsterke opplevelsen. Utstyr som normalt finnes på en rasteplass, for eksempel et toalettbygg eller en møbelgruppe, kan gis en kunstnerisk utforming.”⁴⁷

I løpet av en tiårsperiode bygget Statens vegvesen opp og integrerte estetisk fagkompetanse i vei- og gateplanlegging. Antallet landskapsarkitekter og arkitekter økte fra fire-fem til nærmere 60 på ti år⁴⁸. Det ble i gangstore prosjekter som involverte forskjellige typer fagkompetanse. Det tidligere nevnte Oslofjordprosjektet ble ferdigstilt i perioden 1997-2000. Her var det lagt stor vekt på en helhetlig tenkning og prosjektet involverte også kunstnere i planleggingsfasen. Det ble ny fokus på utforming av tunneler, både når det gjelder tunnelportalene og det innvendige rommet. Både Mannhellertunellen med Marianne Heskes utsmykking (1994) og Lærdalstunnelen med en utstrakt bruk av lysutsmykning, er fra dette tiåret (åpnet i 2001). Kunstnerisk utsmykking med bruk av lyseffekter ble diskutert i forhold til sikkerhet, og det fokuseres på fargevalg som skal gjøre turen inn i fjellet mer behagelig for de reisende. Både opplevelse og trafikksikkerhet er i fokus. Det ble gjort undersøkelser av SINTEF om hvordan trafikksikkerheten kan påvirkes av f.eks. en lysutsmykking som er plassert for å bryte følelsen av monotoni i lange tunneler.

Også broer blir gjenstand for ny oppmerksomhet. Det skrives nye håndbøker og veiledere om estetikk i forbindelse med både bro- og tunnelutforming.

⁴⁶ *Vegvalg, Nasjonal verneplan, Vegger-Bruer-Vegrelaterte kulturminner*, (Statens vegvesen Vegdirektoratet, 2002), 33.

⁴⁷ *Rasteplasser, planlegging og utforming: Veiledning, Håndbok 204*, (Statens vegvesen, 1997), 36.

At kunst veianlegg er et område vivesenet virkelig tar på alvor viser veilederen *Kunst i veganlegg*, som foreligger i høringsutkast juli 1998 og som utgis som håndbok i 2001. Den er skrevet av landskapsarkitekt Maria Thøgersen Eide og bygger på en hovedoppgave hun skrev på Norges Landbrukshøgskole våren 1997. I forordet til denne pekes det på at det er lagt vekt på å se kunst som en del av et helhetlig by- og landskapsbilde. I boka skilles det mellom forskjellige uttrykksformer kunsten kan ha som selvstendige kunstverk eller integrert kunst. Den integrerte kunsten kan også inkludere terrengbehandling av et veganlegg. Det pekes også på hvilken virkning kunsten har som mål å skape. Dens hovedmål skal være å åpne for opplevelse og inntrykk og tydeliggjøre uterommet langs veien⁴⁹. Kunsten skal videre være identitetsskapende og bidra til at et sted huskes. Den kan også være et virkemiddel for å øke oppmerksomheten til den kjørende. Ved at kunsten har en tiltrekkende virkning kan den også bli en attraksjon som folk vil oppsøke. Dette kan særlig utnyttes der sjåføren har mulighet til å stoppe som på for eksempel rasteplasser og informasjonskontorer. Denne håndboka viser til eksempler på kunst oppført i 90-årene i norske fylker. Den har som mål å inspirere til at det kunstneriske i større grad enn tidligere blir en integrert del av vei- eller gateanlegget⁵⁰. Med utgivelsen av denne boka tar Statens vegvesen et stort skritt videre med å gi en utgi en egen veileder som omhandler kunstens intensjon, og hvordan kunst i veianlegg kan planlegges videre. Den er langt tydeligere enn tidligere publikasjoner hovedvekt på estetikk der den kunstnerisk utsmykningen kan være en liten del av denne.

4.2.1 Utviklingen I Sverige og Danmark I samme periode

Det ser ut til at utviklingen på 1990-tallet har vært ganske parallell i de nordiske landene. I Danmark kom *Alltid smukke veje* ut i 1999, og i *Smukke veje* fra 2002 snakkes det om en estisk konservatisme som har lagt vekt på landskapet og som kan være et hinder for nye løsninger. Kunst langs veier og motorveier er ikke så vanlig i Danmark. Det trekkes imidlertid fram at det er noen gode eksempler på landart og større landskapskulpturer. Danmark innførte sin pris for vakre veier i 1994.

Et spektakulært eksempel fra Danmark er den store jord- og lysskulpturen i Esbjerg fra 1997. Den ble laget av overskuddsmasse da motorveien mellom Kolding og Esbjerg ble

⁴⁸ *Forbilder, Statens arkitektur- bymiljø- og byggeskikkpriser 25 år*, 74.

⁴⁹ Eide, *Kunst i veganlegg*, 25.

⁵⁰ Eide, *Kunst i veganlegg*, 9.

laget. Kunstneren er Steen A.B. Høyer.⁵¹ Jordkulpturen har en diameter på 280 m og en høyde på 30 meter. 19 kuppelformede lysarmaturer med en diameter på 2,6 m er innplassert i overflaten.

I Sverige ble Vägverkets kultur- og skönhetsråd dannet i 1989 som et rådgivende organ til generaldirektøren. På begynnelsen av 1990-tallet ble det holdt kurs i emnet vakrere og skjønnere veier, med medvirkning av både ingeniører, landskapsarkitekter, arkitekter og kunstnere.⁵²

Publikasjonen *Vackrare väg – arkitektoniska kvalitetsfrågor i väghållningen* fra 1997 slår på samme måte som *Estetik i statlige bygg og anlegg* fast at i 1960- og 70-årene kom arkitektur og formgivning i skyggen av teknikk og økonomi.⁵³ At dette endret seg forklares med at arkitekturens rolle i samfunnet ble stadig mer debattert i 80-årene. Det svenske Vägverket tok så i 90-årene flere avgjørelser for å styrke arkitekturens og formgivningens rolle. Et eget miljø og skönhetsråd ble opprettet alle vägverkets sju regioner. I 1991 fikk Sverige sin ”Vackra vägars pris”. Det stadfestes at begrepet veiarkitektur står for samspillet mellom kunstneriske, tekniske og funksjonelle aspekter på et veiprojekt. Bruk av kunst i seg selv er ikke mye omtalt. En ev bruk av kunst er underlagt det arkitektoniske og landskapsarkitektoniske. En detalj av kunstnerisk utsmykning på en bro er avbildet, men resultatet omtales som lite overbevisende.⁵⁴

I 1990 hadde vägverket to arkitekter, i 1997 var antallet økt til 20.

4.3 Inn i et nytt årtusen med store satsninger

På slutten av 1990-årene hadde vegvesenet gjennomført store prosjekter, som for eksempel *Oslofjordprosjektet*, med vekt på utsmykning av tunneler. I 2000 utgis veiledningen *Estetisk utforming av vegtunneler*. I den er det et eget avsnitt om kunstnerisk utsmykning. Her

⁵¹ Steen A:B Høyer, ”Jord- og lysskulptur”. I *Byggekunst* nr 7 (1997).

⁵² Eivor Bucht, Ylva Pålstam og Carola Wingren, *Trafikantupplevelse på Väg*, (Movium, Stad & Land nr 142, 1996), 20.

⁵³ *Vackrare väg, arkitektoniska kvalitetsfrågor i väghållningen: Publikation 1997:88*, (Borlänge, Vägverket, 1997), 6.

⁵⁴ *Vakrara väg, arkitektoniska kvalitetsfrågar i väghållningen: Publikation 1997:88*, 57

omtales kunst i tunneler som noe som er lite benyttet i Norge, og at de forsøkene som er gjort har vært med vekslende hell⁵⁵. Den sier videre noe om intensjon og utforming:

De kunstneriske bidrag som har vært mest vellykket har bestått av store symboler eller figurer som hav vært lette å oppfatte for trafikantene. Bruk av farger, kontraster og refleks er måter å synliggjøre kunstverkene på.

Kunstneriske bidrag med stor detaljrikdom og skremmende motiver må imidlertid unngås. Befinner man seg 130 meter under vannflaten trenger man ikke bli minnet på forholdet av dekorasjoner med skumle sjødyr...Samarbeid mellom kunstner, vegplanlegger, arkitekt og driftsavdeling er foreløpig lite tradisjonspreget. Bruk av kunstnerisk kompetanse bør likevel etterstrebes. Det er viktig at kunstneren kommer inn på et tidligst mulig tidspunkt, slik at utsmykningen kan integreres i den øvrige design og bidra til å gi anlegget en helhet. Dersom dette ikke skjer kan ønsket om å høyne det estetiske nivået utebli. Det hele kan ende i et løsrevet klattverk som er vanskelig å vedlikeholde og følgelig få kort levetid.

Det uttrykkes et ønske om å legge mer vekt på utforming av selve tunnelhvelvet på bakgrunn av en del spørreundersøkelser. Mange trafikanter liker ikke å kjøre i tunneler, og det blir stadig flere og flere lengre tunneler, som de mange ringveiene som legges utenom byene. Det refereres til flere undersøkelser som er foretatt for å få økt kunnskap om hvordan trafikantene opplever det å kjøre i en tunnel.⁵⁶ Av de resultatene som kom frem er følgende aktuelle i denne sammenheng: Trafikantene er opptatt av lys og lukt i tunnelen, de er redde for å bli stengt inne, de finner omgivelsene monotone, de mangler mulighet til å orientere seg, de mangler kontakt med bakken og de får negative inntrykk av byen eller manglende inntrykk. For å gjøre noe med disse momentene i tunnelmiljøet har vegvesenet satset på å bruke farger, mønstre, tekstur og lys for å skape variasjon og stimulans. Det er også gjort erfaringer med hvordan forskjellige vertikale striper i på tunnelveggene virker inn på kjøremønsteret. Det er i denne sammenhengen kunsten tenkes inn i tunnelmiljøet. Men det påpekes at det er viktig at man har et kunstnerisk nivå på dette som sikrer kvalitet og tilstrekkelig grad av abstraksjon. Felles design, fargekonsept og materialbruk kan være en annen måte å gi en strekning identitet på enn et tema basert på stedets historie eller natur. En tunnel kan tenkes som en opplevelsessti bygget opp rundt veiens tema for øvrig og i tillegg gi indikasjoner på landskapet eller kulturen man kjører igjennom⁵⁷.

⁵⁵ *Estetisk utforming av vegtunneler*, (Publikasjon 96, Vegteknisk avdeling), 19,20.

⁵⁶ *Estetisk utforming av vegtunneler*. På side 12 refereres det til flere undersøkelser foretatt både i Norge og i utlandet.

⁵⁷ *Estetisk utforming av vegtunneler*, 13.

Reiselivsprosjektet som ble startet i 1994 ble opptakten til en enda større satsning, *Nasjonale turistveger*, som ble vedtatt i Stortinget i 1999. Oppdraget ble gitt av Stortinget og Samferdselsdepartementet. Det skal i perioden fra 2002 til 2015 utvikles atten nasjonale turistveger med en total kostnadsramme på nærmere 2 milliarder kroner.

For å sikre kvaliteten ble det opprettet to arkitekturråd, og disse er bredt sammensatt av arkitekter, landskapsarkitekter og billedkunstnere. Det er det norske landskapet som er fundamentet i prosjektet, og de vakre veiene med flotte utsiktspunkt skal lokke turistene til Norge. Det skal også være en visningsarena for det ypperste vi har i arkitektur og design. Ambisjonene er mange, og det er et ønske om både å *skape steder* langs veien og *tolke etablerte steder*⁵⁸. Prosjektet har til hensikt å få fram unge nytenkende arkitekter og designere. I 2006 ble det opprettet et eget *Delprosjekt Kunst* med et kunstråd som skal ha ansvaret for kunstsatsningen i prosjektet. Det skisseres i beskrivelsen av prosjektet at ambisjon og oppgave for en nasjonal satsning må være⁵⁹ :

- *minst eit kunstverk per strekning (eksisterande eller ny)*
- *at kunsten skal styrka strekningane sin attraksjonsverdi*
- *at realiserte verk må halda internasjonal kvalitet*

Kunst skal være et viktig kjennetegn ved turistveiene, og den skal styrke opplevelsesverdien og identiteten til strekningene. Kunsten skal støtte opp om turistvegene som et visuelt produkt.

Kunstneren Svein Rønning sitter i kunstrådet, og han forteller at historien langs strekningen er satt i fokus. Kunsten skal ha et innhold som viser til noe som har viktighet for stedet, enten historisk eller landskapsmessig. Vi skal stoppe bilen, gå ut og få en opplevelse og gjerne noe å tenke på. Kunsten skal ”*Sette spor i vår tid!*” og vekke oppmerksomhet på forskjellige måter. Ut fra hans beskrivelse av de kunstverkene som til nå er plukket ut, dreier det seg om enkeltstående verk som man må gå ut av bilen for å oppleve. Det er ikke foreløpig snakk om kunst inkorporert i veiarkitekturen. Kunsten skal ha topp kvalitet, den

⁵⁸ Nina Berre, red. *Omveg, Arkitektur og design langs 18 Nasjonale turistveger*, (Oslo: Statens Vegvesen, Nasjonale turistveger, Norsk form, 2006), 15.

⁵⁹ *Hovedplan for nasjonale turistveiers kunstprosjekt 21.09.09*, (Notat fra Turistvegprosjektet i Statens Vegvesen om Delprosjekt Kunst. Jeg har fått dette fra Dag Wiersholm i KORØ), 3.

skal være holdbar, selvbærende og ikke bruke energi. Som kunstner ser han at det ligger mange føringer her, men han syntes ikke det virket negativt inn på de kunstneriske friheten i utformingen. Med dette kunstprosjektet som har fått et eget kunstråd, er kunst for alvor tatt inn som et eget felt ved siden av arkitektur og design.

I tillegg til Turistvegprosjektet arbeides det med å ferdigstille store prosjekter som motorveiene gjennom Østfold og Vestfold. I disse prosjektene er det også lagt stor vekt på kunstnerisk medvirkning. Her dreier det seg både om kunstverk plassert i tilknytning til veien og kunstnerisk utforming av tunnelportaler. Når det gjelder kunstens intensjon er det vekt på å gi den kjørende varierte inntrykk underveis, og ikke minst hensynet til trafikksikkerhet. I denne typen veiprojekter er det ikke fokus på å selge Norge på samme måten som i turistvegprosjektet. Her ser vi også mer bruk av kunst integrert i veganlegget som f eks Hilde Rognskogs aluminiumsprofiler (Figur 18) fra 2005 ved Svinesund.

Figur 18. Alluminiumsprofiler ved Svinesund. Kunstner Hilde Rognskog

Figur 19. Elektronisk kunst på E6. *Shadow casting* av Sven Pålsson.

På E6 er det også prøvd ut elektronisk kunst, som Sven Pålssons *Shadow Casting* på Råde i Østfold fra 2001(Figur19). Det kunstneriske prosjektet ble betegnet som vellykket, men vegvesenet likte ikke plasseringen og stengte det etter bare noen dager. Det var bekymring rundt trafikksikkerhet som gav veivesenet betenkeligheter. Prosjektet ble videreført på en tunnelåpning på Hvaler.

4.4 Kunst og trafikksikkerhet

I forhold til objekter som plasseres langs veien har veivesenet sikkerhetsbestemmelser å ta hensyn til. De fleste av disse er helt konkrete og dreier seg om siktforhold og hvor for eksempel skilt og annen oppmerking skal plasseres. Dette er forklart i Vegtrafikkloven og Plan og bygningsloven. I tillegg utgir Vegvesenets forskjellige Veiledninger, som gir klare føringer for hvilke hensyn som skal tas i forbindelse med tunneler, avkjøringer, rundkjøringer mm.

Veivesenet legger også vekt på at monotoni på lange strekninger kan gi likegyldighet, sløvheter og uoppmerksomhet hos sjåføren. Dette kan føre til utilfredshet i form av høy fart og forbikjøringer. I slike tilfeller kan kunsten spille en rolle som et slags vekker eller et utropstegn langs veien, noe som stimulerer hjernen⁶⁰. Videre legges det vekt på at veiens visuelle linjeføring kan forsterkes gjennom utradisjonelle løsninger, og at for eksempel kunst i en rundkjøring kan trekke til seg oppmerksomhet og bidra til økt trafikksikkerhet. Her er det underforstått at ikke utformingen er slik at den tar oppmerksomheten bort fra selve kjøringen.

⁶⁰ *Kunst i veganlegg*, 29,30.

Det er foretatt undersøkelser som viser hvordan visuelle impulser virker inn på kjøremønsteret i f eks tunneler. SINTEF Bygg og miljøteknikk, avdeling Samferdsel, lagde en undersøkelse om forholdene i Lærdalstunnelen som stod ferdig i 2000. Hensikten var å se på trafikkikkerheten og finne ut hvordan trafikantene ville reagere på å kjøre gjennom en tunnel hvor turen tar en snau halvtime.⁶¹ I rapporten som det refereres til, presenteres det resultater fra et simuleringsforsøk der spesielle tiltak i tunnelen er evaluert i forhold til effekt på trygghet, sikkerhet og tiltakenes evne til å redusere ubehag, angst og monotoni. Fire forskjellige virtuelle modeller av tunnelen med interiørmessige, kunstneriske og arkitektoniske utforminger ble vurder under prøving i kjøresimulatoren. Resultatet viste at alternativene med høy estetisk bearbeidelse skåret høyest på samtlige aspekter ved kjøreprosessen. Bergrom med et gjennomarbeidet kunstnerisk og arkitektonisk utformet interiør hadde positiv effekt når det gjaldt å senke hastigheten. Trafikantene oppleve disse rommene som ”spennende”, ”innbydende”, ”fargerike” og ”koselige”. Kunstnerisk utformede avstandsangivelse, som farget ”krystallbue” plassert med en kilometers avstand, ble også svært positivt oppfattet. Denne undersøkelsen viste klart at estetiske bearbeidelser har stor betydning, og at kunstneriske bidrag også hever kvaliteten på kjøreopplevelsen.

Det er også egne regler for hva som kan plasseres i tilknytning til veg. Her er det både tatt hensyn til det estetiske, og hensynet til hva som kan distrahere føreren og dermed påvirke trafikkikkerheten. Norge er sammenlignet med land sør i Europa strengere med å godkjenne reklame langs veien. I *Reklame og trafikkfare* finner vi at det i forbindelse med reklame trekkes en grense mot utsmykning⁶²:

I enkelte tilfeller kan også kunst eller kunstnerisk utsmykning være reklame. Et kunstverk eller en utsmykning kan regnes som reklame når det åpenbart formidler ytringer som har til hensikt å fremme bestemte kommersielle, politiske eller ideelle interesser eller kunngjøre private hendelser. En klar og entydig grense mellom reklame og utsmykning er likevel vanskelig å trekke. Momenter som kan tale for at man står overfor utsmykning fremfor reklame kan være:

- Den er laget i et eksklusivt eksemplar
- Den inneholder ikke budskap i klartekst
- Den fremmer ikke kommersielle interesser
- Den er som helhet av dekorativ karakter

⁶¹ *Estetisk utforming av vegtunneler*, 13,14

⁶² *Reklame og trafikkfare*, (Statens Vegvesen vegdirektoratet, 1995), 25.

- *Den er ikke ledd i en organisert kampanje*

Den måten kunsten er omtalt på her, kan tyde på at Statens vegvesen har hatt en klar oppfatning av både hva slags utforming kunst langs vei kan ha, jfr dekorativ i sin helhet, og at den ikke må fronte et påvirkende budskap. Dette er føringer vi ikke finner i samme grad for annen kunst i det offentlige rom. Men, det er viktig å merke seg at her dreier det seg om kunst vi passerer mens vi kjører, og ikke kunst som vi stopper opp for å se på langs veien. Vegvesenet var også på dette tidspunktet klar i forhold til at kunsten ikke skal fremme kommersielle interesser, vi skal slippe å bli påvirket når vi er ute på vegen. Sett i ut fra et fokus på trafiksikkerhet skal kunsten ikke distrahere eller skape forstyrrelser. Alle disse momentene virker igjen inn på hva slags kunst det kan være aktuelt å plassere i veieanlegg. Hvor grensen går i forhold til hva som kan forstyrre føreren er vanskelig å trekke. Her kommer betrakteren inn i bildet med alle sine individuelle forskjeller.

Det er gjort undersøkelser om hvorvidt det betyr noe for sjåførens kjørestil om veien og omgivelsene kan karakteriseres som stygge eller pene. Avhandlingen tar utgangspunkt i en mer generell estetikk, og kunst er ikke medtatt her. Likevel er resultatene interessante også i denne sammenheng. Det ble stilt spørsmålene om hvordan sjåføren oppfatter veiestetikk, hvilken innflytelse estetikken har både psykologisk og fysiologisk, og hvordan estetikk influerer på kjørehastighet. Resultatene viste for eksempel at i en allé med trær sank hastigheten med omtrent 5% når trærne var i blomst⁶³. Sjåførene opplevde naturlige omgivelser som vakre, mens grå blokker og industribygninger som kjedelige og stygge. Særlig ble monotoni og repetisjon av samme mønster oppfattet som stygt og kjedelig.

4.5 Aktiviteter i tiden som kan ha vært med på å øke fokus på estetikk og kunst i Statens vegvesens

I løpet av 1990-årene var det flere sammenfallende begivenheter som kan ha påvirket Vegvesenets holdning til bruk av kunst i veginnlegg. I det følgende vil det pekes på noen store byggeprosjekter og kunstprosjekter fra dette tiåret som kan ha hatt en betydning både

⁶³ Helena Drottenborg, *Are Beautiful traffic environments safer than Ugly traffic environments?*(Lund University: Doctoral Thesis- Bulletin 211, 2002), 16. I avhandlingen er det gjort mange forsøk som viser hvordan sjåførene reagerte på ulike miljøer.

for økning av estetisk bevissthet og for å se verdien av å fremme stedsidentitet ved hjelp av kunst og arkitektur.

4.5.1 Store offentlige byggeprosjekter

I løpet av 1990-årene hadde Norge to store begivenheter som utmerker seg og som kan ha hatt en klar betydning for det offentlige engasjementet. I 1994 viste Norge sitt ansikt utad gjennom OL i Lillehammer. Dette var en stor satsning hvor mange forskjellige fagfolk samarbeidet. Det var et fokus på å skape stedsidentitet, og i denne sammenheng ble også kunstnere involvert. Kåre Groven lagde flere skulpturer i forbindelse med utbyggingen, bl a *Adkomstmarkør* på E6 ved Stange.

Utbyggingen av Gardermoen flyplass var også et stort prestisjeprosjekt hvor kunst og estetikk i høyeste grad stod på dagsordenen. Her var det snakk om utsmykking både innendørs og utendørs, og nye veier skulle tilpasses landskap og arkitektur. Ved privat initiativ ble Vebjørn Sands stjerne i 2006 plassert som et kjennemerke ved næringsområdet Gardermoen Park ved innkjøringen mot flyplassen. Intensjonen bak plasseringen av dette kunstverket var å gi stedet identitet.

Norsk arkitektur gjør seg mer bemerket på 90-tallet, og det er f eks stor oppmerksomhet rundt Snøhettas seier i konkurransen om det nye biblioteket i Alexandra.

4.5.2 Store utendørs kunstprosjekter

Skulpturlandskap Nordland ble igangsatt i begynnelsen av 1990-årene. Det er i seg selv et kunstprosjekt som ikke var relatert til veien, men til landskapet. Likevel er mange av verkene plassert i tilknytning til vei. De fleste er plassert slik at vi må stoppe bilen og gå ut på f eks en rasteplass for å se dem. Et eksempel her er Sissel Tolaas' *Vindenes hus* i Alstadhag. Dette prosjektet var det første store utendørs kunstprosjektet av denne typen i Norge, og det fikk mye omtale og også publikasjoner. *Uteprosjektet Lista Fyr* hadde også plassert kunstverk i tilknytning til veien.

I kunstbildet er retninger som landart, stedsrelatert kunst og installasjonskunst med på å rette oppmerksomheten mot omgivelsene. I noen land, som f eks i Frankrike, hadde det vært igangsatt større veiprojekter hvor kunst var integrert. Mens Viel Bjerkeset Andersen studerte i Paris viste representanter fra veivesenet interesse for å se nærmere på franske prosjekter. Også i USA var utsmykking av store veianlegg i fokus.

Det er en tid med økende teoretisering av kunstutdanningen. Nye kunstformer blir gjenstand for diskusjon og refleksjon, og kunstens plassering utenfor den hvite kube blir viktigere. Å gi stedet en identitet, og også det å humanisere omgivelser som virker upersonlige og fremmedgjørende, blir et poeng. I denne sammenhengen må også ønske om å forskjønne omgivelsene og tenke næringsinteresser sees.

4.5.3 Direkte kunstnerinitiativ

Som tidligere omtalt presenterte kunstneren Viel Bjerkeset Andersen sin hovedoppgave fra Statens kunst og håndverksskole for Vegdirektoratet. Oppgaven var skrevet ut fra et sterkt engasjement for å ta i bruk veiens omgivelser og skape muligheter for kunstopplevelser langs vei.

Kunstneren Svein Rønning beskriver også Statens vegvesen som en etat som var svært mottagelig for kunstnerinnspill. I forbindelse med Reiselivsprosjektet i 1994 og de innspill han da kom med, oppfattet han Vegvesenet som svært lydhør. Samme erfaring gjorde han seg i forbindelse med den helhetlige tenkningen rundt kunstinnslag på den nye motorveien gjennom Vestfold.

Begge disse kunstnerne berømmer Vegvesenet for å søke kompetanse utenfor egne rekker. De omtaler også etaten som åpne for nye innspill, og med prosjektansvarlige som stilte seg svært positive til idéutveksling og samarbeid.

5. Oppsummering

Det er på slutten av 1980-tallet det begynner å skje noe. *Vakre veiers pris* blir opprettet i 1988, og den skulle gis til veianlegg som hadde gode estetiske kvaliteter tilpasset omgivelsene. På samme tid leser vi også at vegvesenet tar en slags selvkritikk på at det i perioden etter krigen og fram til da, hadde interessen dreid seg om å få mest mulig vei for pengene, og det estetiske hadde hatt en lav prioritering. Nå skulle oppmerksomheten rettes mot å skape vakre veier, og det var i startfasen en tilnærming til estetikk der det var vekt på forholdet mellom landskapet, veiens linjeføring og arkitektur. Kunst er ikke spesielt i fokus fra begynnelsen.

Viel Bjerkeset Andersens engasjement og oppgave fra 1989 var viktige for å rette oppmerksomheten mot hvilken rolle kunsten kunne spille i denne sammenhengen. Vegvesenet i Akershus gav henne straks oppdrag, og hun ble invitert til både å skrive en artikkel om sine tanker rundt utsmykning av veier i *Våre veier* og til å holde foredrag på konferanser i vegvesenets regi. Hennes oppgave kom akkurat på et tidspunkt hvor det ble diskutert hva som kunne gjøres for å sette et større fokus på vei og estetikk. Hennes interesse for å se det enkelte kunstverket i forhold til en større helhet, gjorde det nok også lettere å komme i en dialog med både ingeniører og arkitekter. Det at hun i tillegg kunne mestre teknisk tegning, vurdering av materialer og i stor grad også utførelsen av verkene, må ha bidratt positivt til den oppmerksomheten hun fikk. Vegvesenets folk er ydmyke og innser manglende kompetanse på området, og knytter til seg ekspertise. Viel Bjerkeset Andersen får oppgaver fordi hun blir sett på som en ressursperson, og det holdes ikke noen form for konkurranse. Hun utvikler ideene sammen med vegvesenet, og de prosessene som foregår øker kompetansen hos begge parter. Kunstneren blir bevisst hvordan hun må ta trafiksikkerhetshensyn med i beregningen, og kunstnerperspektivet tilfører arkitekter og ingeniørene nye innfallsvinkler. I denne første fasen ser vi at en enkeltkunstners innspill fikk stor betydning.

Da St.meld. nr 61 (1991-92) *Kultur i tiden* kom, fikk det nye fokuset på omgivelsene forpliktende føringer, noe som også samferdselsdepartementet måtte følge opp. Konkrete pålegg fulgte i nye publikasjoner. Det ble framholdt at smak og behag skulle diskuteres, og at det var behov for fagfolk til å ta viktige avgjørelser. Omgivelsene skulle bli mer humane,

og det som stod på spill var ”å gjøre verden til et hjemsted”.⁶⁴ For å kunne lykkes med det, skulle det estetiske bli tillagt ny vekt. De endringene som kommer i plan og bygningsloven (1995) legger også som vist ny vekt på estetikk, og når estetikk knyttes til visuelle kvaliteter i byggverk, er også tekniske anlegg som veier og broer medregnet i denne betegnelsen. Det var viktig at det raskt kom til resultater, og ut fra dette kravet måtte også veivesenet trekke til seg fagpersoner som kunne bistå med råd og innspill.

Vi kan se for oss veikunsten som en bit av et stort estetikkprogram. Hva som vektlegges kan ses i en pyramideform. Fra en holdning til estetikk som har vekt på det vakre landskap og veiens linjeføring, ser vi at veiens arkitekturelementer får gradvis større fokus. Som en del av dette igjen finner vi til slutt kunsten på toppen av pyramiden. Hvilken intensjon denne kunsten har, variere ut fra tidsrom, størrelse på prosjektene og type oppdrag.

Det stedsidentifiserende ble tidlig tatt fram som en verdi å etterstrebe. Det klages over at moderne veiutbygging hadde gjort alle steder veldig like, og at alle særpreg var blitt borte.

Ønske om å gi et sted identitet, eller forsterke noe stedsrelatert, var ikke noe nytt bare knyttet til veikunsten. Det hadde siden 1960-årene vært i fokus i kunstmiljøene, under begreper som landart, stedskunst og installasjonskunst. Når denne tanken kommer for fullt inn i forbindelse med veianlegg, kan det se ut som man velger ut noen eksempler man synes fungerer, og at disse får en tendens til å gjentas. Et eksempel på dette kan være de mange rundkjøringene som ble oppført utover på 1990-tallet. Selv om de gjerne har noe med lokale forhold eller historie å gjøre, har de ofte fått form som en mer tradisjonell og monumental steinutsmykning. Det kan diskuteres om dette forsøket på identitetsbygging mistet litt av sin intensjon når det ble bygget et stort antall ganske like rundkjøringer rundt om i landet. Hvis et godt forbilde gjentas for mange steder, kan de miste sin originalitet som gjenkjenningsobjekter. Iveren etter å bruke kunst, kan ha gått foran en grundig diskusjon om hva denne kunsten kan være.

⁶⁴ *Handlingsplan for estetisk kvalitet i offentlig miljø*, (Kulturdepartementet 1992), 2

Tilknyttet vei er det et stedsidentifiserende grep som til tross for sin enkelthet har fått stor betydning, det er **Sørlandsporten**. Det er en 115 m lang veitunnel på E18 og riksvei 416 i Risør kommune i Aust-Agder fylke. Navnet *Sørlandsporten* skal markere stedet Vinterkjær som et holdepunkt langs hovedveien gjennom Søndeled. Dette navnet over tunnelinngangen har i høyeste grad blitt identifikasjonen på et sted, og regnes som en port eller inngang til Sørlandet.

Figur 21. Over inngangen til tunnelen er det skrevet SØRLANDSPORTEN. Dette har blitt som en symbolsk markør for innkjørselen til Sørlandet.

Trafikksikkerhet ble selvfølgelig et tidlig et tema i forbindelse med kunst. Hvordan skal kunsten være for ikke å forstyrre? Det ble framholdt at den må være enkel og lett oppfattelig slik at den ikke virker distraherende på sjåføren. Etter hvert som det ble forsket mer på hvordan sjåføren oppfatter omgivelsene, og tunnelenes indre ble gjenstand for vurdering, ble kunstnerisk utforming også sett på som noe som kan øke trafikksikkerheten. Kunsten kan både vekke sjåføren, gi opplevelser og være med på å virke fartsdempende. I tillegg kan kunsten være med på å gjøre et trafikkbilde klarere. Diskusjonene som kom på begynnelsen av 1990-tallet med bla a EU-kua og *Refleksbil*, var preget av synsing og utprøving mer enn egentlig kunnskap om hva som forstyrrer. I disse diskusjonene ble synspunktene til vanlige folk tillagt vekt, og veivesenet ville ikke ta noen sjanser. Sikkerhetsaspektet var årsaken til av veivesenet avsto fra å fullføre siste del av den planlagte utsmykningen som *Refleksbil* var en del av, til tross for at denne delen av utsmykningen ikke skilte seg nevneverdig fra den allerede oppførte. Under arbeidet med *Sfæren* kom det fram at skulpturen brøt med regelverket i forhold til sikt i rundkjøringer, men da den samtidig ble sett på som noe som gjorde trafikkbildet klarerer, kunne den likevel godkjennes. Fra kunstnerens side lå det også et klart ønske om at utsmykningen skulle hjelpe den kjørende til å få god oversikt over trafikkbildet.

For valg av kunst må hensynet til trafikksikkerheten veie tungt, men det er fortsatt ikke alltid enighet om tilnærmingen til dette. Det er også mulig at informasjon fra forskerhold ikke alltid har nådd ut til de som tar avgjørelsene. Dette er nok en større fare der det fattes vedtak om utsmykninger på politikerhold, enn der vegvesenet har utsmykning som del av et større

prosjekt. Senest 03.09.2009 kan vi lese på nettsidene til NRK Trøndelag,⁶⁵ under overskriften *Sier nei til kunst i trafikken*, at flertallet av kulturpolitikere i Stjørdal ikke ønsker at det skal være kunst i rundkjøringene i kommunen. De er redde for trafikksikkerheten og vil heller ha stein eller planter. Dagen etter kommer det et nytt innlegg, *Kunst øker trafikksikkerheten*,⁶⁶ der seniorforsker ved Sintef sin trafikkforskning, mener Stjørdal henger etter i byutviklingen. ”Jeg vil si at Stjørdal kommune overhodet ikke er oppdatert på kunnskapsstatus innenfor dette området”, sier seniorforsker Gunnar Jensen.

Fra diskusjonene gikk rundt ”EU-kua” og *Refleksbil* er det også en endring å spore når det gjelder toleranseterskelen for hva slags budskap som kan formidles langs veien. Et eksempel på dette kan være de store streetboards (Figur 22) som Statens vegvesen har plassert ut i forbindelsen med kampanjen for bruk av bilbelte. Disse er i utgangspunktet en informasjon om å bruke bilbelte, men man kan vel også si de inneholder et kodet budskapet på en slik måte at de appellerer til følelsene på en annen måte en vanlige tegn og skilt langs veien. Armen som legger seg beskyttende rundt skal være et psykologisk bilde på å verne de vi er glade i ved å bruke bilbelte. Denne måten å henvende seg til de kjørende på kunne kanskje brukes i forbindelse med andre typer budskap. Kunne vi tenke oss at fotokunst med et innhold rundt andre holdningsrelaterte temaer som for eksempel aids og klimaproblematikk kunne få en plass langs veien?

⁶⁵ Ole Johan Ramfjord, *Sier nei til kunst i trafikken*. http://www.nrk.no/nyheter/distrikt/nrk_trondelag/1.6759119 Publisert 03.09.2009

⁶⁶ Kirsten McDonagh og Jørgen Pettersen, *Kunst øker trafikksikkerheten*, http://www.nrk.no/nyheter/distrikt/nrk_trondelag/1.6760258 Publisert 04.09.2009

Figur 22. En av mange streetboards som ble satt opp langs veier i Norge i forbindelse med kampanjen *Husk Bilbelte*.

Fra veikunsten spede begynnelse, går det en utvikling i retning av å integrere kunstneren inn i tidligere faser av prosjektene. Ved nye veganlegg blir det fastslått av vegvesenet at den mest vellykkede måten å arbeide på, er å tenke på tvers av fagområdene, og at kunstneren kommer inn på et tidlig tidspunkt og kan være med i planleggingen fra begynnelsen av. Vi ser eksempler på kunst som i sterkere grad er integrert i veiens arkitektur. Med verket *Sfæren* er kunstneren inne på et tidlig tidspunkt i planleggingen og samarbeider med både landskapsarkitekt og ingeniører. Her er det en lang vei fra første utkast til ferdigstilling av utsmykningen, og det er mange flere faktorer enn det kunstneriske som avgjør. Det er en lang prosess hvor forskjellige fagfolk uttaler seg. Selve skulpturen er også langt mer avansert både når det gjelder materialvalg, utførelse og montering til at kunstneren selv i vesentlig grad kan bidra i siste delen av denne prosessen. En slik arbeidsgang vil ikke passe for alle kunstnere, den krever at kunstneren både kan og vil kommunisere med andre fagfolk og er villig til å se sitt verk i en større sammenheng.

Ganske tidlig blir vakre veier sett i sammenheng med reiseliv og næringsliv i distriktene. På midten av 90-årene starter *Reiselivsprosjektet* som senere får sin arvtaker i *Nasjonale turistveger*. Arkitektur, design og kunst skal være en merverdi langs turistveiene. Fagområdene går i sterk grad over i hverandre, og det kan være vanskelig å skille ut hva som er hva. I *Arkitektur og design – merverdi langs turistvegar* skriver Karl Otto Ellefsen, professor ved Arkitektur- og designhøgskolen i Oslo,⁶⁷ ”*Ein gong var arkitektur arkitektur, kunst var kunst og design var kunsthåndverk...Sjølv om einskilde fagtradisjonar fortsatt er sterke, ser vi korleis arkitektur og design tek seg inn på kunstens sine områder og korleis kunstnaren tek på seg nye typar oppgåver*”. Her er det en hybridisering av mellom fagene som gir prosjektet som helhet en merverdi. Det blir et sterkt fokus på at områdene også skal

⁶⁷ Karl Otto Ellefsen, ”Arkitektur og design- merverdi langs turistvegar”, i *Omveg- arkitektur og design langs 18 Nasjonale turistvegar*, red. av Nina Berre, (Statens vegvesen og Norsk Form, 2006), 17

selge. **Look to Norway** – Norges skal ha så vakre veier at de blir attraktive for turistene. Formgivere og kunstnere skal tilføre landskapet noe ekstra – noe som skaper opplevelse og gir en smak av det nye. Kunsten får en klarere instrumentell oppgave. Samtidig er man opptatt av at kunsten holder høy internasjonal kvalitet. I 2008 ble det derfor opprettet et eget kunstråd som skal arbeide med hvor og hvordan kunsten skal være, og ikke minst kvaliteten.

Med *Nasjonale turistveger* blir det et sterkt fokus på at kunsten skal tolke steder. Her kommer historien eller spesielle klimatiske forhold til stedet inn, og dette skal gi innhold til kunsten. En intensjon som betyr at kunstneren må sette seg grundig inn i stedets kultur og ikke bare forholde seg til hvordan stedet rent visuelt framstår. Eller så kreves det at oppdragsgiveren selv må signalisere hva som skal synliggjøres i kunstverket. Det legges stor vekt på stedenes historie og kultur, og at man skal få en kunstopplevelse samtidig som man går ut av bilen for å ta en rast og eller man stopper for å nyte landskapet. Reisen konstrueres nærmest som en opplevelsessti med innlagte pauser. Det er lagt vekt på at stoppene byr på spennende kunstopplevelser, og man understreker at det skal være høy kvalitet på kunsten.

Statsviter Erling Dokk Holm mener at den generelle estetiseringstendensen i samfunnet er overveldende⁶⁸. Tenkningen bak de nasjonale turistveiene er en del av dette. Veiene framtrer som varer som skal selges, og det blir en rendyrket instrumentell tilnærming som forklarer hvorfor det kan investeres betydelige beløp i dette prosjektet. For å selge Norge må det sterke virkemidler til og verdien av det norske landskapet øker når det blir innbydende å stoppe langs veiene. Han mener også at flotte utsiktspunkt blir en kompensasjon for noe som grunnleggende sett har gått tapt. Det er kulturlandskapet som turistene først og fremst vil se, og når det ikke lenger er kuer og sauer i det åpne landskapet, må det andre virkemidler til, som et arkitektonisk spennende oppført utsiktspunkt for å kompensere for det vi ikke lenger ser.

I denne sammenhengen kan vi også se kunsten. Den blir noe som skal tiltrekke seg oppmerksomhet når vi stopper, og den skal tilføre stedet noe som gir turistene en opplevelse, noe som kan fotograferes og minnes.

⁶⁸ Erling Dokk Holm, "Fagert ved veien", i *Byggekunst* nr 8 (2006), 9

I *Forbilder, Statens arkitektur – bymiljø- og byggeskikkpriser 25 år* kan vi lese om reisen opplevelse: ⁶⁹”Reiseopplevelsen skal være unik og by på spor fra historien – forsterket, fortolket og formidlet gjennom nyskapende og overraskende arkitektur, kunst og design. Gjøre turistveiene til samtaleemne og ”må se steder””.

Det legges vekt på en kunst som skal ha en historisk dimensjon fra stedet i seg. I den anledning kan en stille spørsmål om hvem man lager kunsten for, og hvem som skal ha innflytelse på kunstvalget. Hvis stedet skal gjøres til et samtaleemne, et ”må se sted”, har det i høy grad med lokale interesser å gjøre også. Da vil vi også her få diskusjonen om valg av kunstverk. Er det en eller flere kuratorer utenfra eller en komité hvor det også sitter representanter fra lokalmiljøet som skal ha det avgjørende ordet? Kunstverket kan også tenkes utviklet seg i samarbeid med lokalbefolkningen. Og/eller verket kan invitere til aktiv deltagelse i en eller annen form. Dette er ting som ble diskutert i forbindelse med det store prosjektet *Skulpturlandskap Nordland*, og som også bør ses i forhold til kunst langs vei når den har føringer på denne måten. Oddrun Sæter framhever at hvis man skaper et kunstverk på et sted som er karakteristisk for et område og høyt verdsatt av befolkningen, kan et kunstverk som ”ikke passer” der, skape strid.⁷⁰

Når kunsten skal gjøre det spennende for turistene å komme til Norge, er det også interessant å gjøre en vurdering av hvilket Norge denne kunsten ønsker å vise fram. Hvilke historier skal fortelles? Får det moderne Norge plass eller er vekten overveiende på det historiske og kanskje litt heroiske? Vi hadde et mangfoldsår i 2008 hvor alle kunstorganisasjoner med støtte fra det offentlige skulle ha et program som synliggjorde mangfold. Ved at det nå brukes så store summer på utsmykning av veier, er dette en arena for kunst som også debatten om å synliggjøre mangfold bør gjelde.

I St.meld.nr.48 pekes på at ”det er blitt et nærmere samarbeid mellom det tradisjonelt ikke-kommersielle kunstlivet og næringslivet. Denne alliansen åpner for nye utvikling og muligheter, men at man også bør spørre seg om hvordan dette virker inn på vilkåra for uavhengig og kritisk kunst.”⁷¹ Dette bør også se i sammenheng med hvor sterke føringer

⁶⁹ *Forbilder, Statens arkitektur- bymiljø- og byggeskikkpriser 25 år*, (Oslo: Husbanken og Norsk Form, 2007), 91.

⁷⁰ Oddrun Sæter, ”Kunst møter steder, kunst skaper steder”, I *Kunst i offentlig rom*, red.av Eivind Furnesvik, Elisabeth Tetens Jahn, Gro Jessen, Jan Ove Steihaug og Christel Sverre, (Forlaget Press Utsmykkingsfondet for offentlige bygg, 2003), 27.

⁷¹ *St.meld.nr.48 (2002-2003) Kulturpolitikk fram mot 2014*, 34,35.

kunsten får. Det sterke fokuset på at de nasjonale turistveiene skal selge Norge, kan virke begrensende på den kritiske kunsten. Kunsten kan komme til å fungere som kulturelle statussymboler.

Richard Serra er med sin kunst kjent for å forstyrre eller være i opposisjon til stedet mer enn at kunsten lar seg integrere eller lar seg tilpasse stedet.⁷²

Works which are built within the contextual frame of governmental, corporate, educational, and religious institutions run the risk of being read as tokens of those institutions... Every context has its frame and its ideological overtones. It is a matter of degree. But there are sites where it is obvious that an art work is being subordinated to / accommodated to / adopted to / subservient to / useful to... In such cases it is necessary to work in opposition to the constraints of the context so that the work cannot be read as an affirmation of questionable ideologies and political power. I am not interested in art as affirmation or complicity.

Som annen samtidskunst bør det diskuteres om kunst langs vei også kan få være provoserende. Kunsten man går ut av bilen for å se på, trenger ikke ta hensyn til sikkerhetsforhold på samme måten som den kunsten som er plassert i selve veianlegget. Å skape opplevelser underveis kan like gjerne bety at vi skal engasjeres og ta stilling som at vi skal få en estetisk eller behagelig meditativ opplevelse. Kunsten bør kunne forstyrre, og sterke instrumentelle føringer, som for eksempel kan ligge der av næringslivshensyn, må ikke føre til at kunsten skal være ukritisk.

Spesielt de store motorveiprosjektene som ikke i samme grad som turistveiene skal selge Norge, kan videreutvikle mulighetene som ligger for kunst direkte knyttet til veiens arkitektur. Kan vi se på selve veien som et spennende sted i seg selv og legge vekt på forflytningen, farten og mobiliteten som bakgrunn for å legge mer vekt på denne typen kunst? Kunsten kan være tilknyttet dette mellomrommet mellom der vi kom fra og dit vi skal og nettopp fokusere på dette aspektet. Et nøytralt sted som ingen eier på samme måten som en rasteplass i et lokalmiljø. Denne integrerte kunsten har et stort utviklingspotensiale i et samarbeid mellom arkitekter, ingeniører, landskapsarkitekter og kunstnere. Elisabeth Tetens Jahn sier i *Utsmykkingsfondets for offentlige bygg, katalog for 2004*:⁷³ ”Offentlig kunst skal i dag reflektere vår samtid og romme en forståelse for det stedsspesifikke rommet, og dens

⁷² Ricard Serra sitert i Miwon Kwon, *One Place after another: Site-specific art and locational identity*, (Cambridge, Massachusetts: MIT Press, Massachusetts Institute of Technology, 2004), 74.

⁷³ Elisabeth Tetens Jahn, ”Når kunst og sted gir mening” i *Utsmykkingsfondet for offentlige bygg: 2004*, red. av Elisabeth Tetens Jahn og Anneli Torgersen, (Utsmykkingsfondet for offentlige bygg, Årskatalog 2004), 11.

historie og de aktiviteter som knytter seg dertil.” Veien har i seg selv også en historie og aktiviteter som knytter seg til den, noe spesifikt som kan utnyttes.

Begge verkene til Viel Bjerkeset Andersen har det til felles at de ikke skal ikke fortelle en lokal historie og på den måten skape en identitetsforsterker. De hadde heller ingen føringer om å selge Norge til turistene. Men, de skulle skape en oppmerksomhet rundt et sted, og gjøre et område mer attraktivt. De representerer en kunst hvor de formale virkemidlene står i sentrum. Viel Bjerkeset Andersen føler at hun har hatt stor kunstnerisk frihet i forhold til uttrykket, og hun har ikke vært bundet av noen intensjon om innhold i verket. Hennes hovedinteresse for de formale virkemidlene skapte for sin tid to moderne verk som forholder seg til veien og den kjørende både i forhold til tidsaspektet, materialer og stedets egenart.

Når det nå satses så sterkt på at kunsten skal ha en tilknytning til stedets historie, er det viktig at denne typen kunst som er knyttet til selve veiens arkitektur og som har vekt på mer formale kvaliteter ikke kommer i annen rekke.

Det er gjort valg for utsmykking av rundkjøringer hvor selve verket er en del av veianlegget på en annen måte en skulptur. Et godt eksempel er Irene Johnsens *Lysteppe* i Fornebu-rundkjøringen (Figur 23). I 2004 ble det holdt en konkurranse med 8 inviterte kunstnere, der tekstilkunstnerens utkast ble valgt. De som stod bak konkurransen var Telenor, IT Fornebu eiendom, Fornebu boligspare og de to grunneierne Statsbygg og Oslo kommune. Dette var ikke en utsmykning veivesenet stod bak, men veivesenet satte krav for sikkerhetshensyn. Kunstnerens intensjon var å lage en voll med lysende gress – et gress som skifter farge og som også lyser om vinteren.⁷⁴ Etter konkurransen ble det laget en publikasjon som presenterte alle forslagene med juryens vurderinger. Denne er en viktig markering som bidrar til at informasjon om denne type kunst kan nå ut til flere, og at det kan bli en diskusjon om hvordan denne type kunst kan være. Kalle Grude, kunstnerisk rådgiver for prosjektet kommenterer dette:⁷⁵

⁷⁴ *Kunst i rundkjøringer*, (Infrastruktur Fornebu, Statsbygg), 19.

⁷⁵ *Kunst i rundkjøringer*, 8.

Om noen hadde fortalt meg om kunst i rundkjøringer den gang jeg selv gikk på akademiet, hadde jeg vel ikke tatt det helt på alvor. Men det er lenge siden og mye olje er pumpet opp av Nordsjøen siden den gang. De siste 10-15 årene har gitt oss mange eksempler på denne sjangeren, men i liten grad er dokumentasjon av dette kjent for fagmiljøer og offentlighet. Det er derfor gledelig at konkurransen om en av rundkjøringenep på Fornebu, og oppdraget til en annen, kan oppsummeres i denne trykksaken.

Figur 23. Lysteppe. En utsmykning av Irene Johnsen i Fornebukrysset.

Tanken bak de fleste av de kunstverkene som er plassert i tilknytning til vei er satt opp for å vare over lengre tid. Både materiale og innholdet skal ha lang varighet. Dette påvirker også kunstens utforming og valg av materialer. Nyere kunstformer som lyskunst og elektronisk kunst kan gi verk av mer temporær karakter, og de kan gi nye og overraskende opplevelser på det samme stedet. Et godt eksempel er idéen til Sven Påhlsson med prosjekterte bilder på tunnelåpninger og veggskjæringer. Tar vi i betraktning at dagens publikum blir mer og mer vant til å forholde seg til flere ting samtidig, og nok har større evner til å motta visuelle impulser av denne typen enn for kort tid tilbake, bør denne kunstformen ha store utviklingsmuligheter.

I Martine Knudsens masteroppgave *Kunst, Sted og Identitet*, skriver hun: *"Innen landskapsarkitektur er vi vant til å søke varige løsninger. Kanskje vi kan tenke annerledes når det gjelder kunst?"*⁷⁶

Med den økonomiske satsning som kunst langs vei har fått med prosjektet *Nasjonale turistveger*, er det å håpe at diskusjonen om hva denne kunsten kan være vil engasjere mange. Fra kunstformens spede begynnelse og til det som skjer nå, har utviklingen gått veldig fort. Med et opprettet kunstråd, konkurranser og vurderinger av fagjuryer, har denne kunstsjangeren en mulighet til å bli gjenstad for større offentlig oppmerksomhet og kunne bli diskutert og kritisert på linje med annen kunst i det offentlige rom.

⁷⁶ Martine Knudsen, *Kunst, Sted og Identitet: en studie av 12 kunsteksempler i bymiljø, naturlandskap og veganlegg*, (Ås: Mastergrad ved Universitet for miljø- og biovitenskap, 2006), 90.

6. Avslutning

Det er først på begynnelsen av 1990-tallet at Statens vegvesen for alvor setter fokus på kunst i veianlegg. Dette skyldes ikke minst stortingsmeldingen *Kultur i tiden* og de pålegg som i årene etter ble lagt for å fremme estetikk i bygg og anlegg. Veivesenet innså manglende kompetanse på området og trengte initiativ og samarbeidspartnere for å utvikle dette feltet. Slik kom kunstneren Viel Bjerkeset Andersen i kontakt med etaten på et tidspunkt da veivesenet var spesielt lydhøre. Hun fikk stor innflytelse denne første fasen.

I Norge var den første fasen av kunst i veianlegg preget av at man ”reparerte” på steder som var blitt uinteressante og monotone. Veiene skulle bli vakrere, og et område skulle gjerne få et blikkfang som skulle få det til å skille seg ut og få et særpreg. Kunstverket skulle bidra til at stedet i seg selv skulle gjøre inntrykk og huskes, og sjåføren skulle også få en estetisk opplevelse underveis. Kunstneren kom inn og pyntet på noe som allerede hadde fått sin hovedutforming. I dette perspektivet må vi se *Refleksbil*. Verk av denne typen er gjerne integrert i selve veianlegget, men de er ikke vanskelig å skille ut som et avgrenset verk. Sikkerhetsaspektet ble på samme tid gjenstand for heftige diskusjoner, og avgjørelser ble tatt uten at man hadde faglig dokumenterte synspunkter.

Utover på 1990-tallet ble det etter hvert vanligere å trekke kunstnerne med tidligere i planleggingen. Veivesenet understreker tidlig at dette er den mest hensiktsmessige måten å arbeide på for å oppnå et godt resultat. Kunsten kan tilføre noe til helheten, og verket utvikler seg i en prosess sammen med forskjellige typer fagfolk som landskapsarkitekter, arkitekter og ingeniører. *Sfæren* et eksempel på et verk som fikk sin form etter innspill fra mange hold, og hvor det måtte tas mange hensyn underveis. Kunstverket fikk en dristig plassering i en rundkjøring under bakken, og det ble gitt dispensasjon fra regler for sikt gjennom rundkjøringer. Man mente at kunstverket i seg selv tjente som en medhjelper til å lede sjåføren i riktig retning.

Det legges etter hvert større vekt på at et kunstverk i veianlegget kan gjøre noe positivt for trafiksikkerheten, både i forhold til fartsbruk og som en klargjør av trafikkbildet. Kunst skulle gjøre sitt for å vekke sjåføren på monotone veistrekninger.

Det å gi et sted et løft med et kunstverk, kommer tidlig inn som en av veikunstens intensjoner. Den skulle skape et sted, tolke et sted og også etter hvert selge et sted. Med

Nasjonale Turistveger kom kravet om å gjøre Norge mer salgbart for turistene. Arkitektur, design og kunst skulle tilføre noe ekstra som skulle gjøre veiene minneverdige. Dette har ført til at det satses mye på kunst der vi stopper langs veien. Kunst som har en føring om å fortelle noe om stedet. En type kunst som ikke skiller seg så mye fra annen kunst i det offentlige rom. Den veikunsten som er integrert i selve veianlegget, og som gjerne har en mer formel karakter, får ikke like mye oppmerksomhet.

Refleksbil er et av de eldste verkene vi kan kalle veikunst. Samtidig kan vi si at mye av den intensjonen som ligger i dette verket fortsatt er like moderne. Det å skape noe som har med veien selv å gjøre, ta inn dimensjonen av fart og bevegelse og gi betrakteren en følelse av å delta i verket. *Refleksbil* har en mer fenomenologisk eller eksperimentell forståelse av stedet og utnytter dette. Den var visjonær i den forstand at den tok stedet vei på alvor. Det er ikke så mange verk etter den som har gjort det på samme måten. I dag har vi stadig større muligheter til å utvikle denne typen kunst. I sin ytterste konsekvens kan datateknologien og kjøresimulatorer være med å lage kunstopplevelser som bare kan oppfattes hvis man kjører i riktig hastighet eller holder blikket støtt i kjøreretningen. Det peker mot en type kunst der kunstnere deltar sammen med arkitekter, landskapsarkitekter, designere og ingeniører.

Kunst langs vei vil bli spennende hvis den unnfanges av noen som har begeistring for veien selv. En av de beste skildringene av hvordan veien i seg selv kan begeistre er fortsatt beskrivelsen til Tony Smith fra 1950-årene.

It was dark night and there were no lights or shoulders, no trees, no railings, or anything at all except the dark pavement moving through the landscape of the flats, rimming by hills in the distance, but punctuated by stacks, towers, fumes and colored lights. This drive was a revealing experience. The road and much of the landscape was artificial, and yet it couldn't be called a work of art. On the other hand, it did something to me that art had never done. At first I didn't know what it was, but its effect was to liberate me from many of the views I had had about art. It seemed that there had been a reality there that had not had any expression in art.

The experience on the road was something mapped out but not socially recognized. I thought to myself, it ought to be clear that's the end of art. Most painting looks pretty pictorial after that. There is no way you can frame it, you just have to experience it.⁷⁷

⁷⁷ Tony Smith sitert i Michael Fried, *Art and objecthood*, (Chicago: The University of Chicago Press, 1998), 157,158.

Litteraturliste

Andersen, Viel Bjerkeset. *Motor, monotoni og andre veier – utsmykning i offentlige veimiljøer*. Hovedoppgave ved Statens håndverk og kunstindustriskole i Oslo, 1989.

Aymonino, Aldo og Valerio Paolo Mosco. *Contemporary Public Space, Un-Volumetric Architecture*. Milano: Skira, 2006.

Baxandall, Michael. *Patterns of Intention: On the Historical Explanation of Pictures*. New Haven and London: Yale University Press, 1985.

Berre, Nina, red. *Omveg. Arkitektur og design langs 18 Nasjonale turistvegar*. Oslo: Statens vegvesen, Nasjonale turistvegar, Norsk Form, 2006.

Brenne, Nina Elisabet og Cathrine Sparres. *Opplevelser langs veg mellom Lillehammer og Otta*, Mastergrad ved Universitetet for miljø- og biovitenskap, Institutt for landskapsplanlegging, 2007.

Bucht, Eivor, Ylva Pålstam og Carola Wingren, *Trafikantopplevelse på väg*. Movium, Stad & Land nr. 142, 1996.

Charity, Ruth, red. *Re Views and public Space*. London: Black Dog Publishing Limited, 2005.

Christian Norberg-Shulz, Christian. *Stedskunst*. Oslo: Gyldendal, 1996.

Deby, Georges, Lean-Luc Daval, Monique Faux, Pierre Resany og Gilbert Smadja, red. *L'Art et la ville, urbanisme et art contemporain*. Genève: Skira, Secrétariat général des villes nouvelles, 1990.

Dewey, John. *Art as experience*. USA: Penguin group, 2005.

Drottenborg, Helena. *Are beautiful traffic environments safer than Ugly traffic environments?* Department of Technologi and Society, Institute of Traffic Engineering, Lund Insitute of Technologi and Environmental Psychology Unit, Institute of Architecture, Lund Institute of Technology and Department og Landscape Planning, the Swedish University og Agricultural Sciences, Lund University 2002.

Eide, Maria Thøgersen. *Kunst i veganlegg*. Oslo: Statens vegvesen, 2001.

Fleming, Ronald Lee. *The Art of placemaking, Interpreting Community Through public Art an Urban Design*. London: Merrell Publishers Limited, 2007.

Forbilder, Statens arkitektur- bymiljø- og byggeskikkpriser 25 år Oslo: Husbanken og Norsk Form, 2007.

Fried, Michael. *Art and objecthood, essays and Reviews*. Chicago: The University of Chicago Press, 1998.

Furnesvik, Eivind, Elisabeth Tetens Jahn, Gro Jessen, Jon Ove Steihaug og Christel Sverre, red, *Kunst i offentlig rom*. Oslo: Forlaget Press/Utsmykningsfondet, 2003.

Gaventa. Sarah. *New Public Spaces*. Great Britain: Mitchell Beazley, 2006.

Günter, Kristine Aaslaug og Nina Koren Viksjø. *Reiseopplevelser langs vei, Trafikantens opplevelse av reisen*. Mastergrad ved Universitetet for miljø- og biovitenskap, Institutt for landskapsplanlegging, 2005.

Jahn, Elisabeth Tetens og Anneli Torgersen, red. *Utsmykkingsfondet for offentlige bygg: 2004*. Utsmykkingsfondet for offentlige bygg, Årskatalog 2004.

Jaukkuri, Maaretta. *Skulpturlandskap Nordland: Artscape Nordland*. Nordland Fylkeskommune: Forlaget Press, 1999.

Knudsen, Martine. *Kunst, sted og identitet: en studie av 12 kunsteksempler i bymiljø, naturlandskap og veganlegg*. Mastergrad i Landskapsarkitektur, Universitetet for miljø- og biovitenskap Ås, 2006.

Krauss, Rosalind E. *Passages in Modern Sculpture*. USA: MIT Press, 1981.

Kwon, Miwon. *One place after another: Site-specific art and locational identity*. Cambridge, Massachusetts: MIT Press, Massachusetts Institute of technology, 2004.

Matzner, Florian, red. *Public Art, A reader*. Germany: Hatje Cantz, 2004.

Miles, Malcolm. *Art Space and the City*. New York: Routledge, 1997.

Suderberg, Erika, red. *Space Site Interventions: Situating Installation Art*. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2000.

Sæter, Oddrun. *Stedsblikk, stedsfortellinger og stedsstrider: en sosiologisk analyse av tre kasus*, Universitetet i Oslo, 2003.

Vranckx, Bridget. *Urban Landscape Architecture*. Barcelona: Rockport Publishers, Loft Publications, 2006.

Statlige publikasjoner

Estetikk i plan og bygningsaker: Veileder. Oslo: Miljøverndepartementet, Kommunal- og arbeidsdepartementet, 1997.

Estetikk i statlige bygg og anlegg: Veileder. Administrasjonsdepartementet, kulturdepartementet og samferdselsdepartementet, 1996.

Estetisk utforming av vegtunneler. Publikasjon 96, Vegteknisk avdeling.

Estetisk utforming av vegtunneler. Publikasjon nr 56, Vegdirektoratet, Vegteknisk avdeling, Oslo 2000.

Hovedplan for nasjonale turistveiers kunstprosjekt 21.09.09. Notat fra Turistvegprosjektet i Statens Vegvesen om Delprosjekt Kunst. Jeg har fått dette fra Dag Wiersholm i KORØ.

Kunst i rundkjøringer, Infrastruktur Fornebu, Statsbygg.

Nasjonale turistveger: Turistvegprosjektet – et felles løft. Statens vegvesen, juli 2006.

Om endringer av estetikkbestemmelser i plan og bygningsloven. Rundskriv H-7/97, Kommunal- og regionaldepartementet, 1997.

Omgivelser som kultur: Handlingsplan for estetisk kvalitet i offentlig miljø. Rapport fra en arbeidsgruppe oppnevnt av kulturdepartementet, Oslo: Kulturdepartementet, 1992.

Rammer for estetisk utforming av prosjektene i Vegpakke Drammen. Drammen kommune- Statens vegvesen Buskerud, Oktober 1995.

Rasteplasser, Planlegging og utforming: Veiledning. Håndbok 204, Statens vegvesen, 1997.

Reklame og trafikkfare. Statens vegvesen Vegdirektoratet, 1995.

Road tunnel linings: design for safety, comfort and aesthetics. Intern rapport nr 2037, Oslo, Statens vegvesen, Veglaboratoriet, mai 1998.

Smukke Veje, En håndbog om vejarkitektur. København, Vejdirektoratet, 2002.

St.meld. nr. 48 (2002–2003), *Kulturpolitikk fram mot 2014*, Det kongelige kultur- og kyrkjedepartement.

St.meld.nr 61 (1991-92), *Kultur i tiden*, Kulturdepartementet.

Utforming av bruer. Nr 164, Statens Vegvesen, 1992.

Vackrare väg – arkitektoniska kvalitetsfrågor i väghållningen. Borlänge, Vägverket, Publikation 1997:88.

Vakre veier: Strassenbau und Landschaftsarchitektur in Norwegen, Road development and landscape architecture in Norway. München: Edition Topos, Callwey Verlag, 2004.

Veg og kulturmiljø: Veiledning. Håndbok 197, Statens vegvesen, Riksantikvaren 1997.

Veg og reiseliv: Veiledning. Statens vegvesen, 1998.

Vegen i landskapet. Håndbok 010, Statens vegvesen.

Veglov, Samferdslededepartementet, 1964 (med siste endringer 2009).

Vegtunneler. Håndbok 021, desember 2006, Statens vegvesen.

Vegvalg, Nasjonal vernplan, Veier-Bruer- vegrelaterte kulturminner. Oslo: Statens vegvesen Vegdirektoratet, 2002.

Veileder for estetisk utforming Sentrumsring Parsell Bragernes, Statens vegvesen Buskerud.

Tidsskrifter

Byggekunst, nr. 1 (1989)

Byggekunst, nr. 1 (1993)

Byggekunst, nr. 7 (1997)

Byggekunst, nr. 5 (2002)

Våre veger, nr 9 (1989)

Veg vesentlig, (des.1991)

Byggeindustrien, nr. 15 (1997): Berg, Per Olav. *Kunst i tunnelen*.

Kvinnejournalen, 5. juni 1993: Wilhjelm, Hanne. *En veiglad kunstner*

Avisartikler

Dagbladet, 7.januar 2003: Hattrem, Hanne. *Denne kunsten skal redde liv*.

Dagbladet, 23.august 1994: Grande, Tore og Mette Møller. *Estetikk i grøfta*.

Asker og Bærum Budstikke, 24.oktober 1994: Hagen, Per Erik. *Men Cindy ble forbudt...*

Asker og Bærum Budstikke, 2.mars 1995: Brevik, Christian. *Bilen står, men motorsykkelen ble vraket*.

Østlandets blad, 8.oktober 1993: Storvand, Lena. *Kunsten alle kjører forbi*.

Internett

Ole Johan. Sier nei til kunst i trafikken. NRK Trøndelag.

http://www.nrk.no/nyheter/distrikt/nrk_trondelag/1.6759119. Publisert 03.09.2009 (oppført 30.10.09).

McDonagh, Kirsten og Jørgen Pettersen, Kunst øker trafiksikkerheten. NRK Trøndelag.

http://www.nrk.no/nyheter/distrikt/nrk_trondelag/1.6760258. Publisert 04.09.2009 (oppført 30.10.09).

Tor Lindrupsen, billedkunstner.

<http://www.lindrupsen.no/utsmykking%20Syv%20rundkjøringer.html>

Oversikt over figurer

Figur 1 Idé til veiutsmykning. (Skannet fra Viel Bjerkeset Andersens oppgave).

Figur 2 Idé til veiutsmykning. (Skannet fra Viel Bjerkeset Andersens oppgave).

Figur 3a. Skulptur som samtidig er en modell av en veisituasjon. (Viel Bjerkeset Andersen)

Figur 3b. Detalj fra modellen. (Viel Bjerkeset Andersen)

Figur 4. Fotomontasje av Arc Majeur av Bernar Venes. (Fotografiet er skannet fra side 225 i Deby, Georges, Lean-Luc Daval, Monique Faux, Pierre Resany og Gilbert Smadja, red. L'Art et la ville, urbanisme et art contemporain. Genève: Skira, Secrétariat général des villes nouvelles, 1990).

Figur 5. Refleksbil montert på støyskjerm mellom Blommenholm og Høvik. (Viel Bjerkeset Andersen).

Figur 6. Låvevegg fra 1994 med Gro som fyller EU-bøtta. (Hentet fra <http://home.online.no/~krevne/images/EU%20kua%2025juli02.jpg>).

Figur 7a: Utsmykningsforslag på støyskjerm. (Skannet fra Viel Bjerkeset Andersens tegninger).

Figur 7b: Utsmykningsforslag på støyskjerm. (Skannet fra Viel Bjerkeset Andersens tegninger).

Figur 7c: Utsmykningsforslag på støyskjerm. (Skannet fra Viel Bjerkeset Andersens tegninger).

Figur 8. Refleksbil tar form og er tegnet ut for realisering med bruk av refleksstaver. (Viel Bjerkeset Andersen).

Figur 9a. Forslag til utforming av motorsykkel. (Viel Bjerkeset Andersen).

Forslag 9b. Tegning av motorsykkel slik den må strekkes ut for å kunne ses "riktig" i fart. (Viel Bjerkeset Andersen).

Figur 10. Tegning til endelig forslag. Figuren er skannet etter en stor tegning i forholdet 1:50. (Viel Bjerkeset Andersen).

Figur 11. *Sfæren* i rundkjøring i Bragernestunnelen. (Viel Bjerkeset Andersen).

Figur 12a. Tidlig forslag til utsmykning i rundkjøring i Bragernestunnelen.. (Viel Bjerkeset Andersen).

Figur 12b. En videre bearbeidet skisse til rundkjøring i Bragernestunnelen. (Viel Bjerkeset Andersen).

Figur 13. Illustrasjonen viser hvordan rundkjøringen var tenkt 20.03.97. (Viel Bjerkeset Andersen).

Figur 14. Modell av rundkjøringen fra 20.03.97. (Viel Bjerkeset Andersen).

Figur 15. Tegning av utsmykningen fra juni 2000. (Viel Bjerkeset Andersen).

Figur 16. Modell av *Sfæren* fra juni 2000. (Viel Bjerkeset Andersen).

Figur 17. Foto tatt av kunstneren i forbindelse med monteringen av *Sfæren*. (Viel Bjerkeset Andersen)

Figur 18. Alluminiumsprofiler ved Svinesund. (Kunstner Hilde Rognskog. Bildet er hentet fra hennes nettsted, <http://home.online.no/~hilde-r/artfore6.cfm>)

Figur 19. Elektronisk kunst på E6. Shadow casting av Sven Pålsson. (Hentet fra Internett, mistet link).

Figur 20. Tor Lindrupsen har stått bak 7 rundkjøringer i Fredrikstad 1993-96. (Foto hentet fra hans nettside, <http://www.lindrupsen.no/utsmykking%20Syv%20rundkjoringer.html>)

Figur 21. Over inngangen til tunnelen er det skrevet SØRLANDSPORTEN. Dette har blitt som en symbolsk markør for innkjørselen til Sørlandet.

Figur 22. En av mange streetboards som ble satt opp langs veier i Norge i forbindelse med kampanjen Husk Bilbelte. (Statens vegvesen).

Figur 23. Lysteppe. En utsmykning av Irene Johnsen i Fornebukrysset. (Bildet er skannet fra *Kunst i rundkjøringer*, Infrastruktur Fornebu, Statsbygg.)

Vedlegg

Vedlegg 1: Oversikt over arbeidet med *Sfæren* basert på fakturaer

For å se kompleksiteten i dette utsmykningsoppdraget er faktureringen informativ:

Faktura 01.97 kr 21 000 (20.03.97) Møter, utarbeidelse av skissekonsept i modell 1:200, prinsippsskisser 1:200 og 1:500

Faktura 02.97 kr 25 200 (23.06.97) Møter, konkretiseringer av takform, belysning

Faktura 03.97 kr 65 000 (22.09.97) Modell 1:100, modellfotos, tegninger

Faktura 04.98 kr 21 840 (25.05.98) møter, utarbeidelse av ide i modell 1:20 samt ikke målsatte skisser

Faktura 05.98 kr 53 380 (9.10.98) Takform: tegningsgrunnlag for ingeniør, plan, lengdesnitt, tverrsnitt, detaljer

Faktura 06.99 kr 23 500 (10.06.99) utarbeidelse av takform, revideringer av tegnegrunnlaget til ingeniør, samt gjennomgang, små revideringer og godkjenning av arbeidstegninger fra ingeniør. Faktura omhandler også gjenoppstart av utarbeidelse av utsmykningkonseptet i rundkjøringsøya. Revurdering pga nye forhold (voute etc) skisser/gjennomgang av godkjenning (godkjenning fra vegdirektoratet krevde endringer i kuleform). Møte/befaring (ser bl a på lysforhold i rundkjøring i Sandvika)

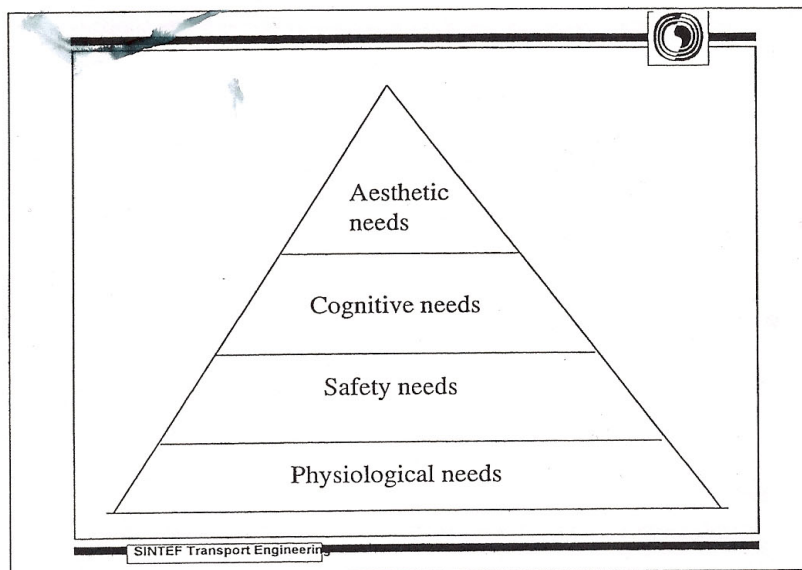
Brev fra Viel Bjerkeset Andersen om ny prosjektering 21.01.00 med et nytt beløpsoverslag på 74 000. Hun skriver at det er en beskrivelse av arbeidet som må til for å få utsmykningsprosjektet ”på skinner igjen”. Det gjelder forandring av kuleform i henhold til forandringer av søyleform. Materialutgifter til modell er ikke medtatt.

20.03.00: en oppsummering av møtet 17.03.00, gjennomgang av kontrakter/fakturaer. Skriver at det ble presentert ytterligere forandringer i form av en ekstra lysring i taket. ”Det ser nå ut til at både vouter og det nye tillegget av lys, er så kraftige forandringer at de formalt vil konkurrere med takformen, slik at denne etter hvert går ut.”

-
- Faktura 08.00 kr 34 640 (har fått 40 000 i forskudd) (19.05.00) Forandringer av sfærisk form i forhold til søylen/voutene og faktiske mål, samt tilpasning av ny ekstra lysring i taket. Tidligere modellert takform bortfaller. Møter befaringer.
- Faktura 09.00 kr 21 720 (30.06.00) Dokumentert beskrivelse av forandringene i utsmykningsprosjektet til godkjenning i Vegdirektoratet. Beskrivelsen svarer på merknader fra Vegdirektoratets vegutformingskontors brev av 09.03.00
- Faktura 10.00 kr 25 920 (26.09.00) Omhandler utforming og detaljeringer rundt rundkjøringsøya med omkransende mur/oppkant., 2forslag, samt møter og kommunikasjon i forbindelse med prissetting/utføring av polyesterform
- Faktura 11.00 kr 15 180 (20.10.00) Revurderinger og utfyllende detaljer, utforming av rundkjøringsøya med omkransende mur/oppkant samt møter/kommunikasjon, befaringer
- Faktura 12.01 kr 26 220 (25.06.01) Utarbeidelse av produksjonstegningene. Skriver brev til Per Olsson at nå kommer, sannsynligvis, siste tegninger av utsmykningen. Her skriver hun at hun synes det ville være betryggende om en ingeniør kan ta en rask beregning av om stålkonstruksjonen/opphengingsprofilene klarer å bære den vekten de skal. Hun regner seg mer eller mindre ferdig med sin utførende del av prosjektet, og regner med at det som står igjen er oppfølginger/befaringer under produksjon av polyestersfæren og stålprofilene, samt oppfølginger/deltagelse under div monteringer av stålringer, sfære og lys.
- Faktura 13.02 kr 16 320 (21.01.02) Oppfølging av tilbud, produksjon og montering av utsmykningen. Befaring/møter.
- Faktura 14.02 1500,- (04.06.02) Forelesning : Fagmøte/kunstprosjekter i veganlegg

Vedlegg 2: Estetikens plass i forbindelse med trafikksikkerhet i tunnel

Figur brukt av Gunnar Jenssen fra SINTEF i hans foredrag på konferanse om sikkerhet i tunneler.⁷⁸



Traveling in long tunnels

What are the needs of the road users ?

There is a logical hierarchy of needs

1. Physiological needs (sufficient room, light, air etc.)
2. Safety needs (sufficient safety, escape possibility etc).
3. Cognitive needs (sufficient orientation, where am I, how far left)
4. Aesthetic needs (sufficient order symmetry, beauty etc.)

⁷⁸ Road tunnel linings: design for safety, comfort and aesthetics, (Oslo: Utdrag fra intern rapport nr. 2037, Symposium, 9.-10. oktober 1997, Mai 1998).

Vedlegg 3: Omtale av Viel Bjerkeset Andersens tunnelutsmykning 1993

4

ØSTLÅNDETS BLAD FREDAG 8. OKTOBER 1993

NYHETER

Kunsten alle kjører forbi

Over 400.000 kroner er brukt på utsmykninger utenfor og inne i Nordbytunnelen. Det spørs om noen ser det.

Tunnel-pynt til 400.000

LENA STORVAND
GUNNAR BLØNDAL (foto)

VINTERBRO: Rundkjøringer med blekgroen baderomstiliser, brostein og skiferbeller. Tunnel med noen få, malte figurer i sort og knallorange. Et høyrelieff i betong. Utsmykningene, signert kunstneren Viel Bjerkeseth Andersen, beløper seg til minst 400.000 kroner.

Beige rundkjøringene på Vinterbro-siden av Nordbytunnelen koster drøye 150.000 kroner mer – per stykk – enn de ville gjort med en mer tradisjonell løsning: Beplantning. Og figurene som plutselig dukker opp inne i tunnelen – to hender, to føtter, ben og en kropp, pluss høyrelieff i betong på støvskjermen like utenfor, har en prislapp på drøye 100.000 kroner.

Venter diskusjon
ØB har prøvekjørt rundkjøringene. I vår runde i en Golf, var det svært vanskelig å få øye på kunsten. Vi satt for lavt i forhold til den. Sannsynligvis vil buss- og lastebilførere ha større utbytte av utsmykningene.

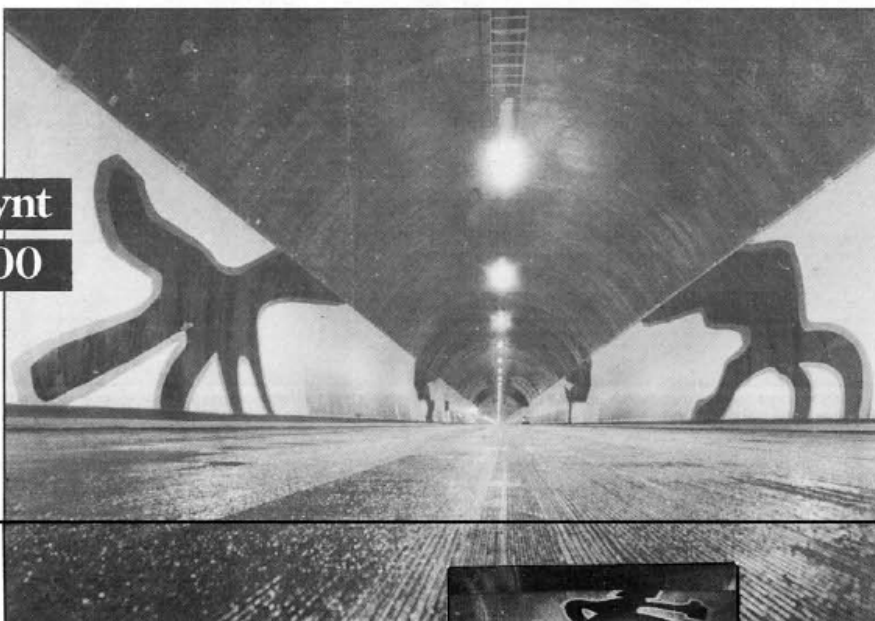
– Hvorfor har dere satset på utsmykning av rundkjøringene, Yngve Wikeland, byggeleder i Statens Vegvesen?

– Vegvesenet har fått en del kritikk for ikke å ta hensyn til miljøet. Her ble det gitt anledning til å knytte til seg en kunstner for å rette på det.

– Hva synes du om resultatet?

– Det er spennig! Og det er tydelig at det engasjerer. Noen synes det er fint, andre synes det er for galt. Alt nytt blir diskutert, sier Wikeland, som ikke er bekymret for at kunsten ikke skal synes.

Fartdsøpende
Det er heller ikke Ingrid Dahl Hovland, byggeleder og ansvarlig for utsmykningene i og utenfor tunnelen.



FARTSDØPENDE HENDER: Disse hendene og føttene i Nordbytunnelen er der for å få folk til å kjøre saktere.

I det ene tunneløpet er det to digre hender og ditto ben, i det andre; en kropp i sprang og to ben.

– Folk vil helt sikkert se figurene, men de er ikke først og fremst lagt inn for utsmykningens skyld. De er der for å gi en fartsvirkning.

– På hvilken måte?
– Problemet i lange tunneler som denne, er at folk kjører fortere enn de tror. En årsak til det er at det blir for monotont, de har ikke noen punkter

langs veien å forholde seg til. Dette er et ledd i å bryte monotonien. Figurene er overdimensjonert i lengderetningen, og skal gi en effekt når du kjører i over 80 kilometer i timen. – Du er ikke redd for at det skal virke mer forstyrrende og forvirrende enn fartdsøpende med disse figurene som plutselig dukker opp?
– Nei, det er ingenting som tyder på det.



DYR RUNDKJØRING: De to rundkjøringene på Vinterbro-siden av Nordbytunnelen er også i gjensyn med mer ordinær form. Prisen er 150.000 kroner mer per stykk.



FARTSVIRKNING: Kroppen i fart skal gi folk som kjører gjennom tunnelen en fartsfølelse.



Kristenliv.



400.000 til pynt
Dette høyrelieffet er bare et av flere elementer i utsmykningen i og utenfor Nordbytunnelen. Byggeleder Yngve Wikeland regner med at det blir diskusjon om utsmykningen, som har kostet 400.000 kroner. SIDE 4

Tunnelfest for kulturhus

Søndag arrangeres

nelen og er på 7,6 km.

vel så langt mottatt anmeldinger til løpet, med å komme opp

are H. Jacobsen, ankeløpet. En skole også innlagt i pro-

Of at 2-3000 mennes-

veien til Nordbytun-

om bygdas egne har

e, så har vi lagt opp til

program som vi håper

Øe Follo, sier Jacob-

– To av arrangementene har

muligheter til å komme i

Guinness Rekordbok. Nordby Gam-

meldans skal med hjelp av

andre «gammeldansere» sette

reindlerrekord og ungdomsklubbene skal forsøke å

lage verdens lengste tusenbein,

så for de yngre er det bare å ta

med laken, sier Jacobsen.

Nordby IL skal prøve å skaffe

500.000 til det planlagte kultur-

huset i bygda, blant annet med

hjelp av overskuddet fra

vaien.

S
VES
140
9-1

NYHETER

Tøft men trafikksikkert?

Cindy og barmfagge kuer er trafikksikre, slo reklameskiltjegerne til Statens Vegvesen fast. Nå står det samme vegvesenet bak den lysende kjempebilen på støyskjermen ved Ramstadsletta. I nattemørket er den et gigantisk utropstegn til alle som passerer.

Se side 3

FARTSKUNST: Refleksbilen skal gi assosiasjoner om fart og flukt, og krever fart, for å bli sett ordentlig. (Foto: Karl Braamaas)

Asker og Bærum Budstikke. Mandag 24 oktober 1994.

NYTT

MANDAG 24. OKTOBER 1994

3

Men Cindy ble forbudt...

Refleksbil vekker oppsikt

På kveldstid lyser en refleksbil opp støyskjermen på Ramstadsletta for reisende som farer forbi. Etter at ivrige jurister har plukket Cindy og barmfagge kuer ned fra skilt og låvevegger landet over, slår Statens Vegvesen i Akershus til på hjemmebane.

AV PER ERIK HAGEN
KARL BRAAMAAS (foto)

Like ved veien monteres kunst som bare kan oppleves i rasende fart. På støyskjermen langs E18 sitter refleksbiler som gir oss inntrykk av en parkert bil inne til høyre.

-Ja da, vi befinner oss i grenseland, innrummer landskapsarkitekten i veivesenet, Kirsti Slotsvik.

Hun mener at de lange og eller nyttige støyskjermene i tre er spesielt stygge. Derfor ønsket om å gi folk en liten konstopplevelse, et lite utropstegn.

Ikke sikkerhetsklarer

Utstyknngen har ikke



KUNSTNEREN: Vivi Bjerkset Andersen (31), selv oppvokst på Stabekk, er kvinnen bak refleks-bilen på Ramstadsletta samt en rekke andre veitustmykninger i Akershus.

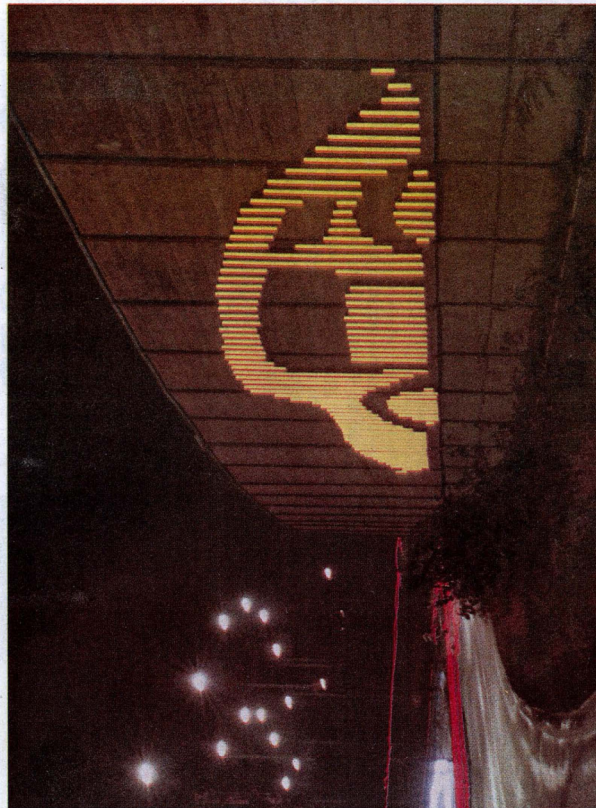
Budstikka har uttrykt stor nei, men til saksbehandlerne som har klådd på Cindy, Dagros, Holtekilen, SAS og andre uhumskheter, har ikke denne debatten nådd.

-Jeg har sett bilen når jeg har passert, men har ikke behandlet sikkerhetsaspektet i saken, sier audehingsingeniør Ole Christian Bang i veivesenet.

-Det kan kanskje brukes mot oss i andre saker, med- gir hun.

Har sansen

Eller tåler vi såpass? Det mener ihvertfall kilder innen politiet som overfor



HASTIGHET: Bilen i refleks på s yskjermen oppleves best i fart. Og i november kommer en motorsykkel opp nærmere kirken.

Hvor mange biler som har passert opp gjennom årene, er det ikke så lett å svare på, men at dette området på mange måter tilhører bilen, er det liten tvil om.

- Det kommer en ny figur også, roper hun.

I november dukker nemlig en motorsykkel opp på støyskjermen, litt nærmere kirken. Den blir 16 meter lang.

De gjør at opplevelsen av utstyknngen er helt forskjellig i dagslys og om kvelden. Samme kunstner står bak betongtustmyknngen på

Veikunstner
Vivi Bjerkset Andersen

hun også står bak et par kompassformede rundkjøringer i Follo, er det klart vi kan snakke om en veiens kunstner.

Vi får et gløtt inn i det opprinnelige livet der inne i det mørke fjellet. Nevner vi at

Vedlegg 5: Omtale av *Refleksbil* i Asker og Bærum Budstikke 1995

Torsdag 2.mars 1995

Bilen står - motor-sykkelen vraket

AV CHRISTIAN BREVIK

Veivesenets lysende refleksbil på Høvik blir stående. Den er ikke trafikkfærdig, mener veivesenet. Bare til pynt. Men motorsykkelen som skulde stått ved siden av bilen blir ikke montert på støyskjermen. De planene er parkert.

Mens Statens vegvesen iver for å fjerne reklamepalakaten ved Holtekilen, trivholder de på sin egen refleksbil på Høvik.

- Det har vært mange diskusjoner rundt refleksbil på støyskjermen på Ramstadsletta. Og vi innser at den er i grenseland, sier Nils-Erik Bogsrud ved Statens vegvesen Akershus.

- Men dere har ved flere anledninger bedt firmaet Superboards om å fjerne

reklameplakater ved Holtekilen. Er ikke refleksbilene like færdig og burde dere ikke derfor fjerne den?

- Det vil ikke være aktuelt å fjerne bilen. Den har et enkelt budskap i forhold til en reklameplakat med nye tekst og bilder. Meningen med bilen er at den skal myke opp det lange støyskjermen. Vi har ønsket å gjøre noe annerledes.

Ja til bil

- nei til Cindy

Det var i slutten av oktober i fjor at bilen, som lyser opp i mørket for reisende som færer forbi, ble montert på støyskjermen. Det vakte med en gang reaksjoner at bilen fikk stå mens blant annet lettkledde Cindy og fru Smith ble plukket ned fra reklameplakatene langs motorveien. Den reflekteren-

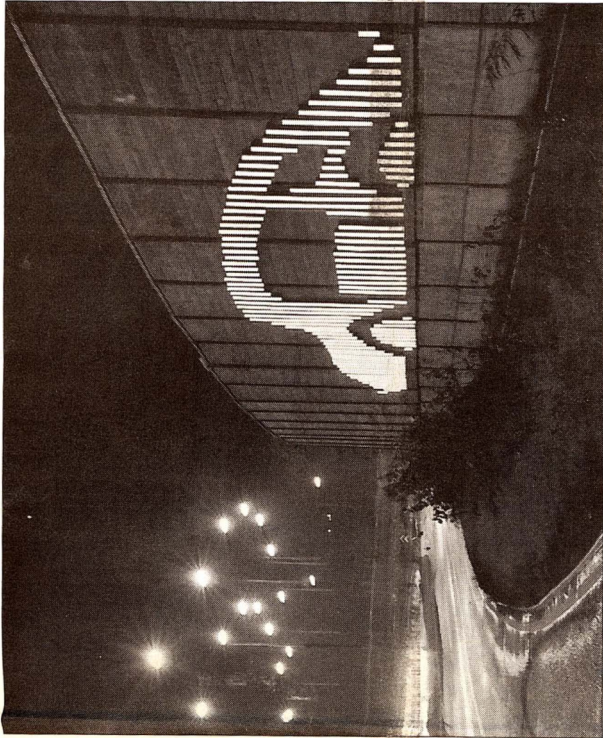
de bilen var ikke engang sikkerhetsklart før den ble satt opp.

I november skulle motorsykkelen ha dukket opp ved siden av bilen. Den ble aldri montert, men utsatt til våren på grunn av diskusjonene rundt bilen.

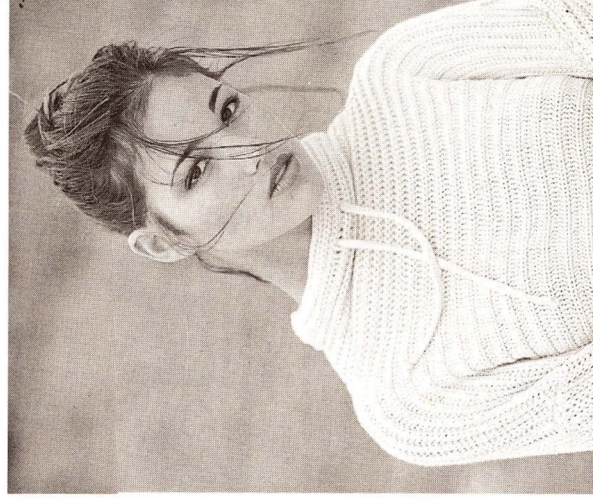
- Når dette ikke er trafikkfærdig vil dere vel sette opp motorsykkelen snart?

- Vi er kommet frem til at det ikke vil være aktuelt å sette opp motorsykkelen i denne omgang. Selv om denne form for utsmykning faller utenfor regelverket. At det blir reagert og at folk kobler Holtekilen og bilen på Høvik sammen kan vi godt forstå, sier Bogsrud til Budstikka.

Kilder innen politiet har tidligere sagt til Budstikka at de har stor sans for den lysende bilen.



FÅR STÅ: Veivesenet vil ikke ta ned den lysende bilen på støyskjermen ved Høvik, men en tilsvarende motorsykel blir ikke satt opp. (Arkivfoto)



Får ikke montere motorsykel

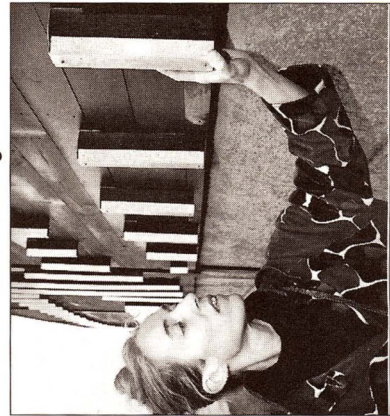
Det er Viel Bjerkeset Andersen, oppvokst på Stabekk, som står bak den reflekterende bilen på Ramstadsletta. Hun har designet og montert den for veivesenet. Og nå sier altså myndighetene nei til hennes 16 meter lange motorsykel som hun trodde skulle opp nå i vår.

STOPP: Viel Bjerkeset Andersen får ikke lov til å sette opp en reflekterende motorsykel ved siden av bilen på en støyskjerm ved Høvik. (Arkivfoto)

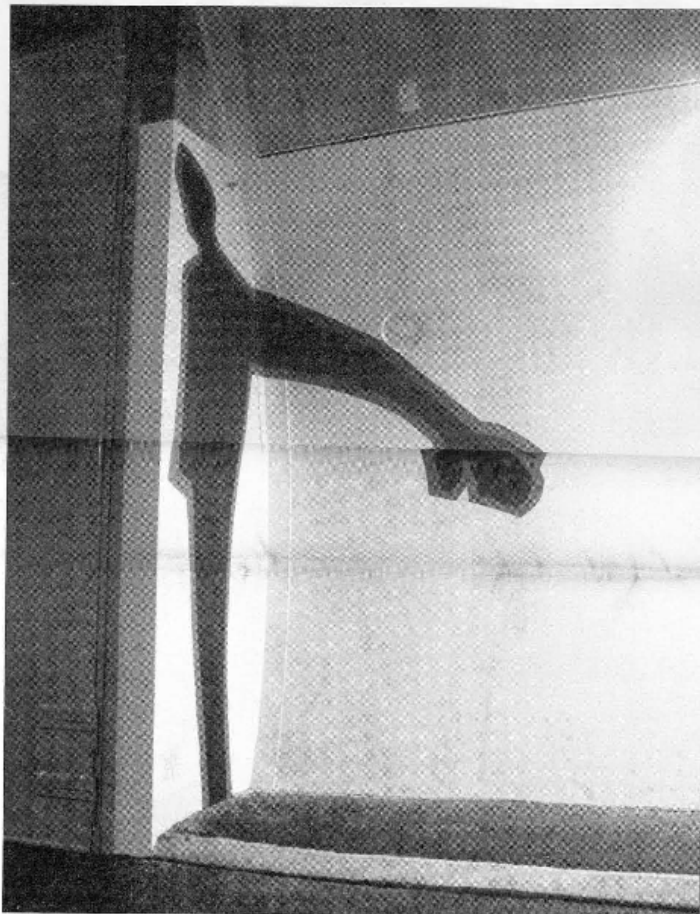
Holtekilen-reklame henger ennå

Reklameplakatene på taket til Holtekilen folkehøgskole henger der fremdeles. Veivesenet har ennå ikke anmeldt firmaet Superboards for den ulovlige reklamen som har stått på taket til folkehøgskolen i en uke. Myndighetenes jurister ser på saken for å finne en best mulig løsning på problemet.

- På grunn av lang og kronglete saksgang vil plakatene bli hengende ennå en stund, forteller Nils-Erik Bogstad i Statens vegvesen Akershus.



Vedlegg 6: Omtale av Viel Bjerkeset Andersen i Kvinnejournalen 1994



– Det var råkalt i tunnelen, 4 til 7 grader og midtsommer ute. Høyt på en stige og med et lite kritt i hånden. Med øreklokker og til tider nesten ved å besvime av eksos fra anleggsmaskinene. 40 meter lang er den lengste av figurene, du skjønner at når hastigheten er stor så må det være såpass.

En veiglad kunstner

Vi treffer Viel Bjerkeset Andersen (30 år) på hennes atelier på Skøyen. Spennende skrot og skrammel fra NEBB sin tid finner en både ute og inne. I en årrekke har hun hatt tilholdsted her sammen med en rekke andre kunstnere, sammen med oppslagstavler hvor det fortsatt står Til Bedriften og Til Klubstyret, sammen med «løpekatter» og det siste året Taran på

éit. Til sommeren er det slutt og hvitstippene skal rykke inn. Forøvrig er den stillfarne ungermor foran oss fortsatt under utdanning. Hun går på sitt tredje år på Kunsakademiet i Oslo.

Viel er billedhugger. Hun smaker på ordet billedhugger og synes ikke at det passer helt. Det er mer beskrivende for en som hugger i stein enn en som er opptatt av store veianlegg. Hun er utdannet på

Kunst- og håndverkskolen på metallinjen og startet med å lage smykker. Og ferdig ble hun i mai 1989 med hovedoppgaven «Motor, monoton og andre veier», det holdt hardt forteller hun. Veilederen min var ikke opptatt av det jeg syntes var interessant, ja de holdt på å sparke meg ut.

Både under arbeidet med hovedoppgaven og senere har jeg hatt fin kontakt med Vegdirekto-

ratet. Det endte med 3 års spennende samarbeid med Vegdirektoratet og Vegkontoret i Akershus om utformingen av anlegget på Vinterbro. Rundkjøring, forstøttingsmurer, tunellåpningen og ikke minst den kunstneriske utforming av tunnelen.

Kjører du motorveien mot Drammen fra Oslo oppdager du kanskje at broen som fører Granfosslinjen over Drammens-

veien ikke er helt vanlig. Midt i den store trafikkmaskinen finner du forngivning fra kunstnerhånd. Her har Viel også vært inne. Ikke så tidlig og ikke så lett som på Vinterbro.

Året etter hun var ferdig på Kunst- og håndverkskolen fikk hun fransk statsstipendiat for å studere på Kunstakademiet i Paris. Hun var innom to atelierer, et som i hovedsak arbeider med stål, og et

FRA KULTURFRONTEN



På venstre siden: Vinterbro tunellen, veggdekorasjon.

Til venstre: Innkjørslen til tunellen. Til venstre innerst: Veggdekorasjon «Løpende mann».

Under: Viel Bjerkeset Andersen med modell av betong dekorasjonen som vises på foto til venstre

Underst: Modell av rundkjøringens relieff.



hvor man arbeider med skulptur og urbane forhold som for eksempel utformingen av plasser i byen. I Frankrike har de mer enn 20 års tradisjon på at kunstnere arbeider med slike spørsmål.

Det er ingen tilfeldighet at Viel livnærte seg som modellbygger for arkitekter opp gjennom sin studietid. Man må arbeide med modell og skisser i liten målestokk på denne type oppgaver. Viel forteller levende hvordan hun tegnet figurene i tunellen på den modellen hun står med i hånden. Det var en stor overraskelse å se hvor rare og langstrakte mennene ble når du så på dem som et vanlig bilde på en vegg. Når man arbeider med bilder som ses i stor fart så er det som å arbeide med ani-

masjon. – Jeg innrømmer at jeg var livredd når de først startet å grave og støpe. Pluselig var det ikke en lek lenger og jeg måtte stole på forarbeidet som jeg hadde gjort. Jeg har stor respekt for håndverk. Ting skal være holdbare og ordentlig laget. Samarbeidet med anleggsarbeiderne var spennende. De likte at noen brydde seg om hva de lagde. De likte utfordringen og å gjøre noe utradisjonelt. På spørsmål om hvordan hun vil at vi skal oppleve hennes arbeid på Vinterbro, så skiller hun skarpt på elementene ute i terrenget og de dekorative elementene inne i tunellen. – På ethvert anleggsområde finner du alltid noe som bare forteller om dette spesielle stedet. Skjæringene i fjellveg-

gene, hvilken vei forkastningene vender, fargen i landskapet, alt dette tilhører bare dette ene stedet. Linjene i omgivelsene er viktige; det er ikke bare bil og vei som teller. Så vil jeg at den som kjører her ofte skal oppdage fler og fler av detaljene over tid. I rundkjøringen på Vinterbro har jeg lagt inn nordretningen. Den er ikke lett å se for de som kjører liten personbil. Men for den som sitter høyt i førerhuset på en trailer er det tydelig.

Viel reflekterer over at det kanskje er helt på sin plass at noe er reservert for yrkessjåførene i stor bil. Hun innrømmer at hun er ganske glad i å kjøre bil og at hun er den lykkelige medeier av en gammel hvit Citroen padde, når vi

spør om hun er glad i bil. Og legger raskt til at det går fint an å være glad i veianlegg og bil og samtidig være for at kollektiv trafikken skal være god.

– Inne i tunellen har jeg ønsket å gjenspeile de som har vært involvert som for eksempel arbeidslaget som drev tunellen igjennom. De er vår tids rallare, reiser fra tunell til tunell. De er et helt spesielt arbeidslag. Det måtte bli figurativt, skyggebilder som står eller som løper bort over veggene.

KJ's utsendt innrømmer at hun ikke reflekterte synderlig over hvem som sto bak veggmaleriene den sure høstdagen hun for første

gang passerte tunellen på Vinterbro. Det virker både overraskende, rørende og oppmuntrende å sitte overfor et damemenneske som har omsorg for våre omgivelser og innlevelse i hvem som gjør de tunge jobbene. At hun er vokst opp med to store brødre og nær dekar på dekar av asfalt på Fornebu vet hun ikke riktig om hun vil tillegge noen vekt. Modig og grensesprengende syns vi, nå i alle fall.

Tekst: Hanne Wilhjelm
Foto: Anne Sissel Slaatsveen

Vedlegg 7: Omtale av rundkjøringen på Vinterbro i Dagbladet 1994

8 Tirsdag 23. august 1994

Dagbladet



Samboer søkes

- Hei, jeg bare ringer for å si at jeg blir litt sein.

Beskjeden gir oss tid til å ta oss bort tørkesativet som brer seg ut som et hvitt SAS-fly i spisestua. Den ene av mine to samboere stuper ut med søppelstems den andre løper på badet med en Jif-løse. Nå kan forsvarsmann som har reageret på vår annonse «Å, mann søkes til hyggelig butellesskap» trygt spikke inn.

- Hei, jeg er Illege. Kunstfotografen og skribenten på 27 år smiler mot oss i grønnetet skjorte og runde briller.

V i skur sjarmen på maks styrke og starter omvisningen. Ruta blir lagt

ovn og to meter høye vinduer, varmekablene på badet, de to stueene med rosetter i taket, oppvaskmaskinen og mikrobølgeovnen. Vi subber med bare føtter på parketgolvet i stua og forteller ikke at golvet er så kaldt om vinteren at tærne fryser sammen.

- Har dere lagringsplass i kjeller eller loft? spør den grønklede til slutt. Joda, begge deler.

- Hva sier dere til at vi kaster ut alle møblene, sier han med et underlig smil.

V i skur sjarmen ned til minus ti. Joda, meksikanske striper og nepaleske oktaner går like dårlig sammen som blekk i vann. Men teppene på veggene og inventaret er resultatet av langvarige og intense forhandlinger ut i de scine nattetimer som kvalifiserer til jobb i diplomati.

- Hva kan du lenke deg isteden? - Et atelier med et stort bord midt på golvet. Vi behøver ikke kjøpe helt nye møbler. Bare skifte ut de gamle. Høres ikke det knæsje ut?

- Men da blir det jo ikke plass til sofaen. Den pleier vi å sitte i når vi dyrker husstempet i fritida.

- OK. Sofa og TV går til noe greit. De kan stå i det ene hjørnet. Men salongbord foran TV-en kan vi ikke ha. Det er altfor borgerlig, sier den grønklede.

V i forsøker med en ny annonse om noen dager.

Bent Amundsen

LIV - bilag til Dagbladet.
 Reportasjefører: Anne Olsen.
 Blagsjef: Hege Duckert.
 Ansvarlig redaktør: Bjørn Simensen.
 LIV-redaksjonen: Tlf. 22 31 00 77.
 Telefaks: 22 31 00 22.



BRUKES TIL ALT: Ekelong brukes til alt. Vel Bjørkaset Andersen har også laget utstyrning til en brudegg



HAR HISTORIE: Etvert stein, også en tunnel, har en historie. Vel Bjørkaset Andersen «Skyggen» kan minne de venterende om det.

VIL FORME TRAFIKKILØDET: Randi Ekenhorst (f.v.) og Vel Bjørkaset Andersen er formgivere som vil være med og forme trafikkløpet på et idyll stadium. Her på Vinterbro har de plassert seg i en av rundkjøringene, som Vel har kalt «Vord».

” De to rundkjøringene på Vinterbro har forskjellige materialer og farger. En går i svart og grønt, den andre i brunt. Begge er tenkt som kompassrosen, med en forhøyning som peker mot nord. Silik kan folk få hjelp til å komme seg ut av sirkelen ”



– Betong er et fascinerende materiale, sier Viel Bjerkeset Andersen og Randi Elmenhorst – henholdsvis billedkunstner og industridesigner. Fra hvert sitt ståsted vil de gjøre vårt trafikkmiljø både bedre og penere.

ESTETIKK I GRØFTA

Av TORIL GRANDE og METTE MØLLER (foto)

En tunnel er mer enn et hull i fjellet. Ei bru er ikke bare pillarer og spenn. Selv en støyskjerm og en rundkjøring kan ha sin skjønnhet og egenart, det er ær to enige om.

– Det er ikke snakk om å pynte på en fasade, eller dekorere en eksisterende vegg. Det blir bare lappverk på en dårlig samvittighet, sier Randi Elmenhorst (29), som er ferdig industridesigner om et halvt år. Hun vil være med fra planleggingsstadiet når offentlig miljø skal utformes.

Kunstner på Vinterbro

Viel Bjerkeset Andersen (31) er den første billedkunstner enga-

sjert av Statens vegvesen for å bidra til utformingen av et stort veinlegg. Da Vinterbro på E6 ser for Oslo sto ferdig i fjor, med tunneler, bruer, sloyer og avkjøringer, var det etter et flerårig samarbeid på tvers av faggrupper, mellom ingeniører – og Viel.

– Hva trekker en billedkunstner til et trafikkanlegg?

– Jeg er glad i å kjøre bil, især på landeveien. Jeg liker å legge merke til omgivelsene jeg passerer. Å være med på å utforme et stort veinlegg, var noe jeg så på som en stor utfordring. Vinterbro er blitt en slags landskapskulptur som folk bruker, sier Viel.

Ethvert sted har en historie å fortelle, et særpreget som skiller det fra noe annet. Det er dette særpreget kunstneren vil dyrke, forklarer hun. Målet er ikke å gi de veifarende «noe pent» – å se på.

Skygger i tunnelen

Tungtrafikken dunderer gjennom tunnelen på E6. En fire felts motorvei gjennombrer fjellet i en lengde på 3,8 kilometer. Gjennomsnittshastigheten er 100 km/t.

Ser de noe rundt seg, de tusener av veifarende som suser gjennom tunnelen? Legger de merke til den svarte løperen på tunnelveggen – eller andre steder bare en hæl eller en hånd?

– Jeg kaller figurene for «skygger». Tunnelen er ikke bare et hull i fjellet, negativt ladet med støy og eksos. Det er et fantastisk rom, skapt av mennesker gjennom langvarig arbeid. Skyggene gjenspeiler tunnelens historie og sjel. Figurene er min hyllest til vår tids rullare, sier billedkunstneren, som selv tilbrakte 14 dager inne i tunnelen for å risse opp silhuetene.

Støyskjerm

– Trafikken er et offentlig rom der det er lagt liten vekt på estetikk. Det er rart at folk finner seg i at mye ser så stygt ut, sier Randi Elmenhorst. Hun er snart ferdig industridesigner, og har nylig gjort seg bemerket med et originalt utkast til en støyskjerm.

Randis støyskjerm har svungne pillarer i betong, et dobbelt gjerde i strekkmetall, som kan fylles med leca-kuler og organisk materiale som får ting til å vokse og gro.

– Denne skjermen blir som en moskledd jordvoll, som fanger opp støyen i stedet for å kaste den tilbake, forklarer Randi, som håper på å få satt støygjerdet i produksjon. Mens Randi drømmer om en

serieproduksjon av kilometer-

vis med støygjerder, er Viels ut-

gangspunkt det motsatte: – Jeg ser på det enkelte veinlegget som en milepæl, en skulptur som skal gi stedet en egen identitet. I løsningen hentes form og farge fra omgivelsene. Derfor har de to rundkjøringene på Vinterbro forskjellige materialer og farger. En går i svart og grønt, den andre i brunt. Begge er tenkt som kompassroser, med en forbygning som peker mot nord. Slik kan folk få hjelp til å komme seg ut av sirkelen igjen, smiler hun.

Veiskulptur

– Legger folk merke til slike detaljer i trafikken?

– Jeg gjør iallfall det selv, og jeg har tro på at også andre finner glede i å oppdage noe nytt i et ellers nokså monotont veinlegg. Farten gir anlegg et ekstra dimensjon, i og med at dette er noe som skal oppfattes på et knapt øyeblikk.

– Men det er farlig å forstyrre sjåføren?

– Målet er selvsagt ikke å få folk til å stoppe opp, eller kjøre av veien. Hensikten er å skape variasjon for å bryte monotoni, og for den saks skyld holde sjåføren våken.

Betong og betong

– Hvorfor så fascinert av betong?

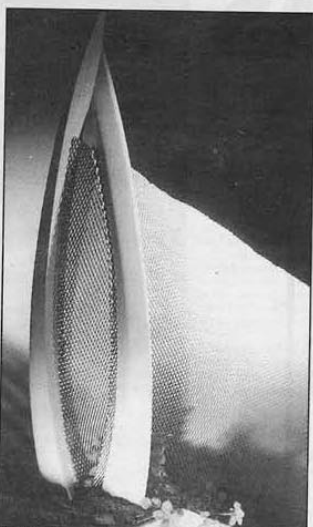
– Betong er et fantastisk materiale. Det kan stoppes, formes og farges akkurat slik du vil. Stopes den i isopor, får den en knudret overflate, med annen forsikling blir inntrykket et annet. Bare fantasien setter begrensning for hva betong kan brukes til.

Viel Bjerkeset Andersen har sin bakgrunn fra metallinjen på Statens håndverks- og kunstindustriskole. Betong og veibygging har vært hennes område helt siden 1988, blant annet har hun tilbrakt et år ved kunstakademiet i Paris som stipendiat. Nå har hun ett år igjen på Kunstakademiet i Oslo.

Også på Lysaker har Viel satt sitt preg på trafikkmiljøet. Det er hun som har forsynt brua over Lysakerkrysset, den som forblinder Fornebu med Granfosslinjen, med relieffer av plaststøpt betong på ytter-sidene.

– Også der har jeg tatt utgangspunkt i fargen i skiferen på stedet. Den kjenner jeg godt, jeg er nemlig oppvokst på Lysaker, og sprang over Drammensveien i min barndom.

Nå har hun selv bidratt til at den slags lek er umulig.



STØYGERDE slik det foreslås av Randi Elmenhorst. Betongindustrien har meldt sin interesse for løsningen.

– Overraskende positivt

– Overraskende positivt, sier Roar Gärtner hos Statens vegvesen om erfaringen med å bringe en billedkunstner inn i veiutbyggingen.

Roar Gärtner er anleggssjef hos Statens vegvesen, Akershus, og ansvarlig for Vinterbro-utbyggingen.

– Det har vært en spennende, til tider også spent, dialog mellom kunstneren og de forskjellige fagområdene under planleggingen. Ingeniører har nå en gang sin tradisjon for veibygging. Resultatet er likevel blitt en helhetlig og oversikkelig løsning, i stedet for mange enkeltlementer spredt omkring, sier han.

Veianlegget har god linjetøring som virker optisk forklarende på trafikantene. Samtidig er det detaljer å kikke etter, for dem som bryr seg om det, mener han. Selv kunne han tenkt seg enda flere «skygger» i tunnelen.

– Men legger folk merke til slikt?

– De som vil. Det kan være viktig å bryte monotoni i en lang tunnel. Om det er verdt en merkostnad? Ja, det mener jeg. I et så stort veinlegg ligger de store investeringene under jorda. Det på overflaten er småpenger i denne sammenheng. Og fordelene ved et gjennomtenkt anlegg vil vise seg etter hvert.

Vedlegg 8: Omtale av Rælingstunellen i Byggeindustrien 1997

TEMA

Viel Bjerkeset Andersen og Hilde Nordskogen, foran Kurland-portalen, gleder seg til kunstverket skal «avdukes», det vil si snoren skal klippes for den nye parsellen av riksvei 159, 2. juli neste år.

Statens vegvesen er opptatt av at tunnelåpningene og tunnelene skal virke imøtekommende. Ikke bare være noen mørke, skumle hull, men derimot noe positivt å kjøre gjennom, sier byggeleder Hilde Nordskogen i Rælingstunnelen.



Kunst i tunnelen

AV PER OLAV BERG

Derfor har veikontoret i Akershus vært en flittig bruker av billedkunstner Viel Bjerkeset Andersens arbeider. Det er hun som har dekorert broen over E18 i Fornebukrysset, Nordby-tunnelen på E6 ved Vinterbro og som står bak det kreative bilmotivet på støyskjermen på E18 på Ramstadsletta.

Initiativet var hennes eget. Hun kontaktet i sin tid Vegdirektoratet, som sparket ballen videre til forskjellige byggeledere i Statens vegvesen Akershus, som hadde sans for de muligheter som billedkunstnere kan tilføre prosjekter.

Det kunstneriske innslaget i forbindelse med Rælingstunnelen kom sent i gang. Årsaken var at byggherren, Statens vegvesen, måtte bruke mye tid på omprosjektering av dagsonen mot Nitelva. Dagsonen i motsatt ende, Kurland, kom først i fokus etter at entreprisen var startet. Veivesenet sendte ut anbudet med en annen portal.

Da Viel Bjerkeset Andersen leverte sitt

forslag, i form av modeller, slik hun så portal-løsningen for seg, i forhold til landskapsrommet og terrengmessige løsninger, gikk prosjekterende ingeniør Berdal Strømme i gang med å tegne tunnelportalen, slik at det kunne la seg gjøre å bygge den.

Og det har de klart. Såvel byggeleder og kunstneren selv er svært godt fornøyd med resultatet. Ingeniører og forskalings-snekkere har klart å ta vare på ideene til Viel Bjerkeset Andersen.

– Jeg bruker mye tid på å analysere området for å danne meg et bilde av hva jeg synes. Mange elementer fra ulike faggrupper skal gjerne ha plass ved en tunnelportal. Som kunstner henger jeg meg ikke opp i at hver faggruppe har sine felt som skal ivaretas. Jeg har en frihet til å se for meg en overordnet helhet, slik at både trafokiosker, skilt og andre nødvendige elementer finner en naturlig plass i det jeg skaper, sier Viel Bjerkeset Andersen.

– Ingeniører kan ofte være firkantet. Vi bør nok la utenforstående kikke oss i kortene, slik at vi kan forme en bedre helhet

for trafikkantene, sier Hilde Nordskogen.

Kunstneren selv beskriver Kurland-portalen som en organisk form, lagt tungt ned i bakken for å skyve unna jordmasser, og som leder trafikkantene inn og ned i hullet, eller ut igjen. Buene i tunnelveggen fortsetter ut i friluft. Dobbelkrummingen i konstruksjonen svarer godt til landskap og linjeføring i omgivelsene.

Portalen er 11 meter høy på det høyeste og er plasstøpt i grå betong med en påstøpt gjennompigmentert gul «kniv» som skiller de to tunnelåpene.

Også de 1.800 meter lange tunnelåpene er utsmykket. Viel Bjerkeset Andersen har valgt figurer som dels er en fryd for øyet, men som også har en viktig funksjon i å gjøre trafikkantene oppmerksomme på kjøretatferd, for eksempel at de må bremse ned farten når de nærmer seg rundkjøringen 90 meter etter tunnelutgangen ved Nitelva.

– Relieff-figurene lages for å være lette å oppfatte. Materialet er armeringsstøler i betong som blir tørket i riktig kurvatur, forklarer Viel Bjerkeset Andersen. ■

TAMROCK

**Ram
mer®**

SANDVIK
Rock Tools

SALG – SERVICE – DELER

TAMROCK NORGE AS

Besøks adr.: Ulvenveien 84, 0581 Oslo
Post adr.: Pb. 332, Økern, 0511 Oslo
Tlf.: 22 72 40 24, Telefax 22 72 40 23

**OSLO
BERGEN
TRONDHEIM
TROMSØ**