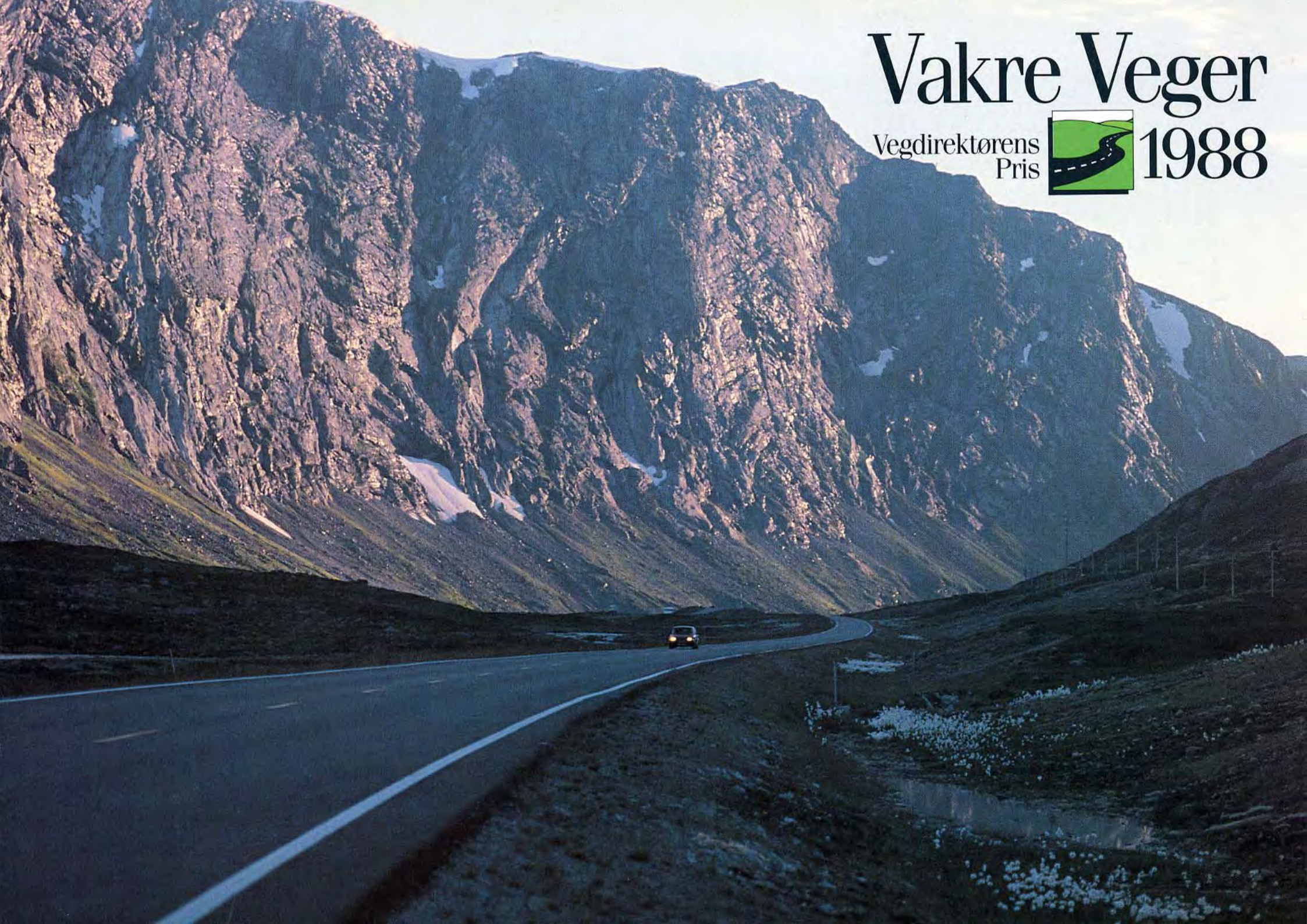


# Vakre Veger

Vegdirektørens  
Pris



1988



# Juryen har bestemt at Vakre Vegers Pris for 1988 skal gå til Helårsvegen Stryn – Ottadalen, Strynefjellsvegen Parsell Langevatn – Breidablikk i Oppland Fylke.

Det er kommet inn 18 forslag til Vakre Vegers pris for 1988. Anleggene er geografisk fordelt over store deler av landet. Forslagene er svært forskjellige både i innhold og omfang, noe som også var i tråd med intensjonene. En ønsket seg et mangfold av prosjekttyper til vurdering.

## Juryens kommentarer:

### Byanlegg

Mange av vegplanleggingens utfordringer framover vil være knyttet til utbedring av gater og veger i allerede utbygde områder. Disse områdene er krevende bl.a. fordi flere virksomheter og aktiviteter konkurrerer på lik linje med transportfunksjonen om begrensede arealer. Dette forutsetter at planlegging, opparbeiding, og drift av anlegg i større grad enn tidligere koples til og tilpasses planleggingen av tilgrensende virksomheter og den arkitektoniske utformingen av byrommene de er en del av. Prisens hovedkriterium er likevel den estetiske siden. Det er kommet inn 4 forslag i denne kategorien.

### Landevegsanlegg

Vegbygging utenfor byer og tettsteder har lang tradisjon, og det er bygget mange praktfulle veger gjennom tidene. Men dagens krav til moderne veger, vegbygging og vedlikehold, gjør det til en krevende oppgave å bygge vakre veger i det norske landskap. Det er kommet inn 3 forslag i denne kategorien.

### Deler av et anlegg

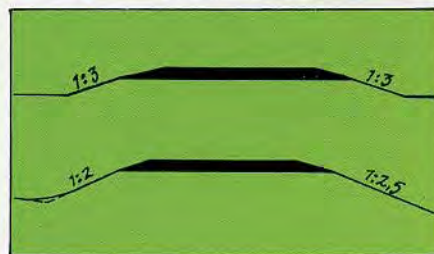
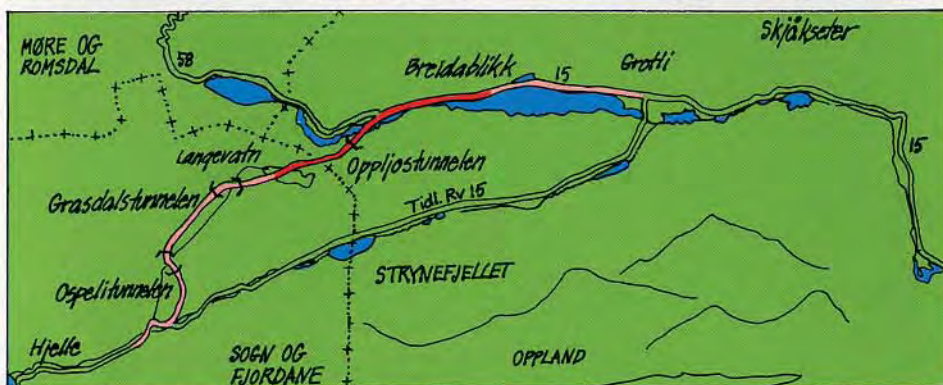
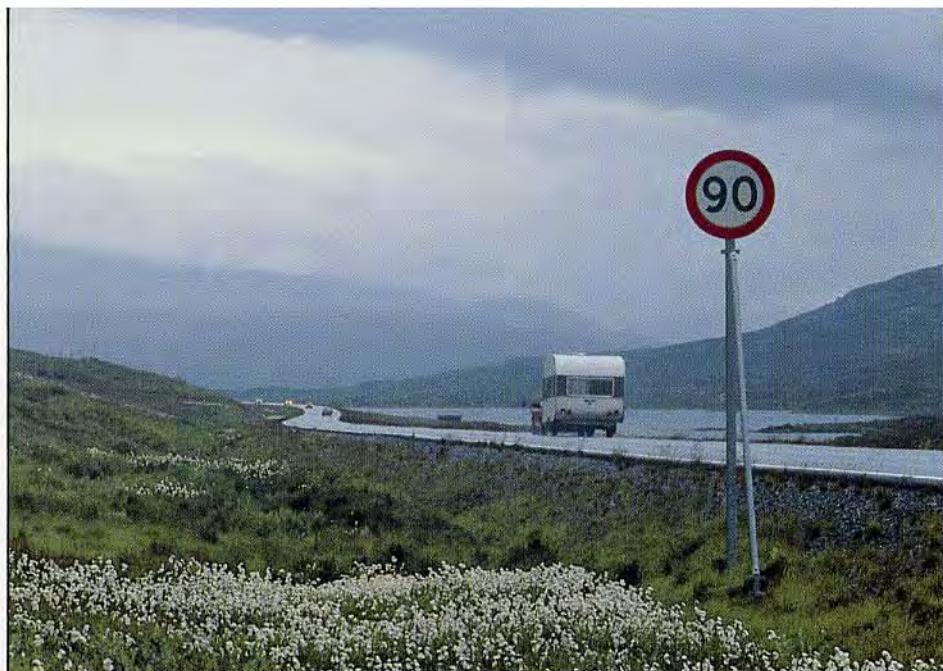
Denne gruppen tar opp problematikken både fra by- og landevegsanlegg, men konsentrerer seg om å framheve enkelte kvaliteter ved prosjektet. De fleste prisforslagene finnes her, med eksempler på bl.a. byrundkjøring, natursteinsmur, støyskjerm, rasoverbygg og plantebruk. Det er kommet inn 11 forslag i denne kategorien.

### Juryen er:

Landskapsarkitekt Torbjørgh Sægrov MNLA, sivilingeniør Svein L. Alfheim MNIF, sivilarkitekt Knut Selberg MNAL, byråsjef Kjell Spigseth og vegdirektør Eskild Jensen.

### Utdrag av statuttene:

- Vegdirektørens pris er opprettet og blir utdelt av Vegdirektoratet ved vegdirektøren.  
Prisen er en hederspris for anlegg med gode estetiske kvaliteter tilpasset omgivelsene. Det kan være veger, gater, bruer, tunneler eller tilhørende anlegg og utstyr. Anlegget må være en del av det offentlige vegnettet.  
Prisen kan begrunnes både ut fra anleggets planlegging, utførelse og vedlikehold.  
Prisen kan tildeles hele eller deler av et anlegg.  
Teknologiske nyvinninger som kan resultere i pene veger og gater kan også kvalifisere til prisen.  
Det er en forutsetning at kvalifiserte prisobjekter fungerer godt for sine formål, f.eks. ut i fra miljø, fremkommelighet og/eller trafiksikkerhet.
- Vegdirektørens pris kan ikke søkes. Vinneren utpekes av en jury. Forslagsretten er åpen, men juryen kan også innhente begrunnede forslag gjennom offentlige etater i kommuner, fylker, staten og andre instanser.
- Prisen deles normalt ut hvert år. Sekretariatet eller juryen kan bestemme at prisen ikke skal deles ut, hvis de ikke finner noen forslag gode nok.



## Helårsvegen Stryn – Ottadalen (Strynefjellsvegen) Parsell

### Langevatn – Breidablikk i Oppland Fylke.

*Prosjektansvarlig overing, Torkjell Haustveit.*

«Strynefjellsvegen» er en moderne helårsveg fra Stryn til Ottadalen. Parsellen Breidablikk – Langevatn i Skjåk kommune har en harmonisk linjeføring og er godt tilpasset både til landskapets overordnede landskapsrom og til lokale terrengvariasjoner. Denne parsellen er planlagt og bygget etter moderne prinsipper hvor både klima, estetikk, fremkommelighet og sikkerhet har vært premissgivende. Ikke minst har det vært lagt vekt på klimatiske og estetiske forhold.

Parsellen skiller seg klart fra naboparsellen, som var planlagt tidligere og stukket ut i terrenget på den måten som dengang var vanlig.

#### Juryen vil spesielt bemerke:

- At mulighetene i et vakkert landskap, på en fin måte er utnyttet til å forme en vakker veg.
- Skråningsutformingen og terrengbehandlingen gir god tilpassing til landskapet, selv om vegen er lagt lett i terrenget. Slake skråninger (stigning 1:6 og 1:3) sammen med bevisst terrengforming har gitt god kontakt mellom veg og landskap.
- Rekkverk er ikke brukt på store fyllinger. Det er erstattet med slake skråninger, som gir minst like god sikkerhet. Det er ikke registrert ulykker på parsellen siden åpningen.
- Utstrakt bruk av klotoider (overgangskurver). Disse gir myke overganger mellom ulike kurveradier og mellom kurve og rettløse.
- Vegen har fått god plassering i forhold til vannet. Uten å komme i konflikt med strandsonen, ligger den med harmonisk linjeføring nært nok til å gi et vakkert bilde både fra vegen og omgivelsene.
- Tunnelportalen har fått god utforming og en fin plassering i landskapet.

#### Men anlegget har også enkelte svakheter:

- Rasteplassene har ikke fått en fullgod terrengbehandling, og de virker planløst og tilfeldig utformet. Kontakten med vannet er heller ikke utnyttet.
- Driftsbygningen på brøytestasjonen har fått en lite heldig arkitektonisk utforming. Trolig ville den vært bedre tilpasset landskapet, om den hadde ligget på andre siden av vegen.



## RV 715 med tilstøtende gater, i området rundt Ilaparken til Ila kirke i Trondheim. Hederlig omtale.

Ila-prosjektet består av en moderne hovedgate og kollektivgate samt tilliggende funksjoner. Prosjektet er et prisverdig eksempel på helhetsplanlegging ved at gateutbedringen er behandlet tredimensjonalt i nær sammenheng med planlegging og opparbeiding av både Ilaparken og andre tilgrensende arealer. Selv om deler av vegsystemet beslaglegger mer areal enn tidligere, er dette kompensert ved høy kvalitet på opparbeidelsen av gjenværende oppholdsareal.

### Juryen vil spesielt bemerke:

- Gaten med tilhørende trebeplantning bidrar til å kople eksisterende utearealer til en sammenhengende grøntstruktur i bydelen.
- Adkomstgaten langs Søndre Ilevollen gir en halvoffentlig sone, som både styrker bruken av og skjermer bebyggelsen.
- Muren med tilhørende beplantning langs Søndre Ilevollen viser et fortjenestefullt forsøk på tredimensjonal behandling.
- Løkkegaten gir et godt eksempel på en trafikksanert gate som har beholdt sin bymessige form.
- Ilaparkens utforming med en fin og åpen karakter, men funksjonelt er den skjermet.

### Men anlegget har også svakheter:

- Kryssutforming og skilting ved Byåsvegen samt store asfaltflater på adkomstgaten langs Søndre Ilevollen, virker estetisk uheldig, og trestokker i plantekasser passer dårlig i by.
- Noen steder er trebeplantningen ikke gjennomført. Trerekkene mister på den måten noe av sin stramhet.



## Støyskjermer og beplantning i Hesselbergs gate i Skien.

Hesselbergs gate er en moderne hovedgate som skjærer gjennom et fint gammelt boligområde. Bebyggelsen er hovedsakelig trehus i en rik jugendstil. Tidligere var gaten rik på vegetasjon og hadde et ærverdig preg. Støyskjemens utforming og beplantningen er et godt forsøk på å gi den nye Hesselbergs gate et tiltalende synsinntrykk. I forhold til tradisjonelle støyskjermer har disse fått en arkitektur som er et langt skritt i riktig retning. Skjermene er likevel ikke blitt vakre nok til å nå opp i konkurransen om årets pris.



## E 76 Parsell Christian IV bru med tilstøtende veg i Kongsberg.

E 76 gjennom Kongsberg er et forsøk på å føre en Europaveg gjennom den tette byen på en skånsom måte. Trafikkmessig fungerer den nye vegen bra og inngrepene i eksisterende bebyggelse og gatesystem er overraskende små. Det ligger også en meget god planleggingsinnsats bak veganlegget, med et nært samarbeid mellom kommune og vegvesen. Men arkitektonisk er vegen blitt en blanding av formspråket til en hovedgate og en hovedveg. Dette gjør bl.a. at den estetisk ikke er god nok til Vakre Vegers pris.