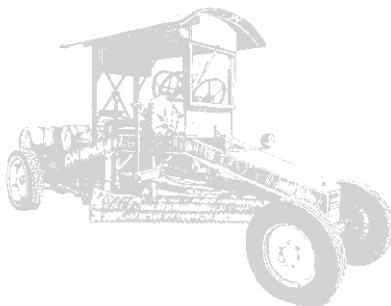
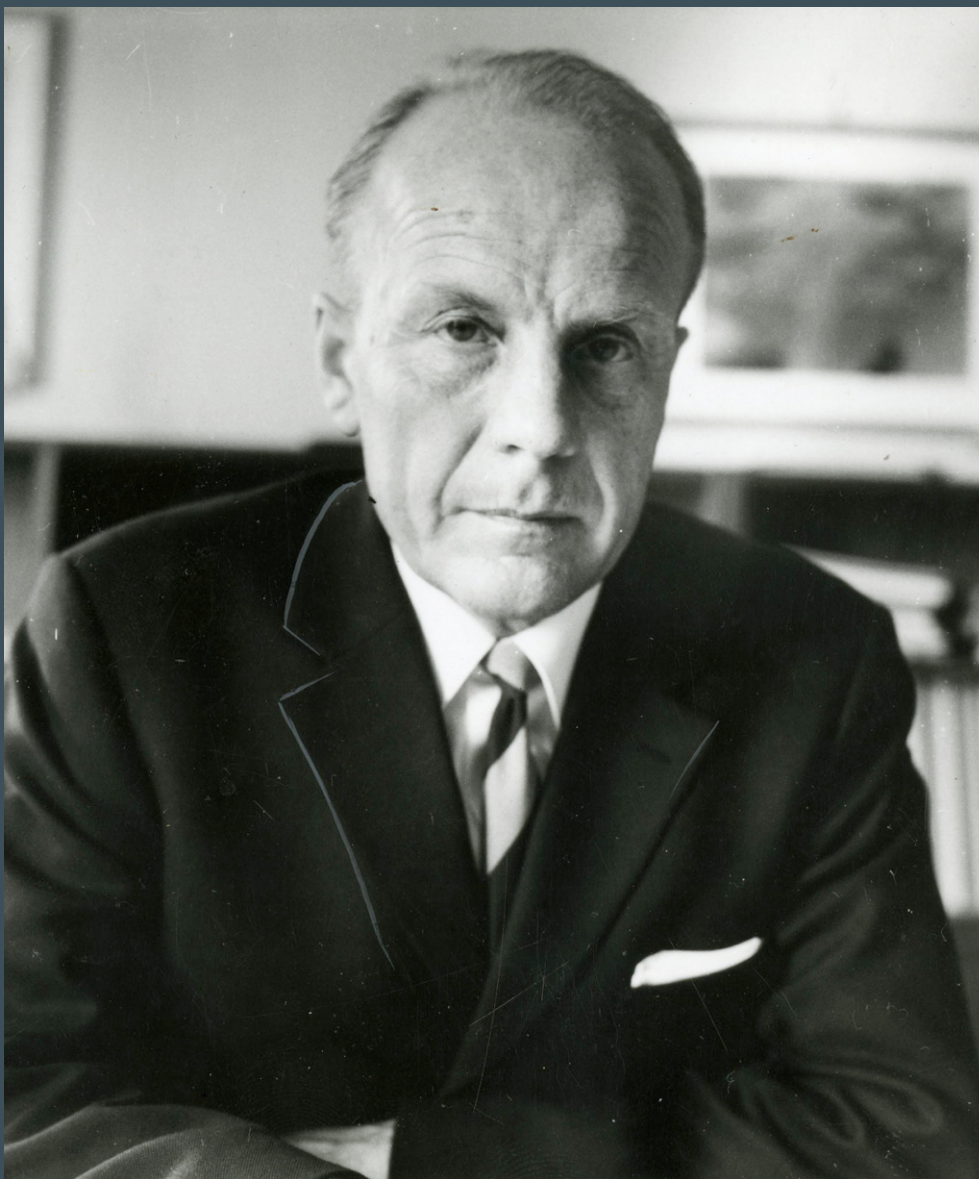




Denne artikkelen er gjengitt i
Norsk vegmuseums årbok for 2024

Arne Jakob Grotterød
En visjonær pådriver for
norske motorveger

AV ANE CECILIE RØED



Arne Grotterød arbeidet hele sitt yrkesaktive liv i Statens vegvesen. Etter studiene ved NTH arbeidet han på vegkontoret i Sør-Trøndelag. Deretter gikk turen til Vegdirektoratet, hvor han siden arbeidet, bare avbrutt av studier i USA og et vikariat ved Akershus vegkontor. Han etablerte Planavdelingen i Vegdirektoratet. Fra 1971 var han assisterende teknisk direktør, og fra 1977 teknisk direktør til han gikk av med pensjon i 1990. (Foto: Bjørn Fuhre /Norsk vegmuseum, Statens vegvesen)

Arne Jakob Grotterød

En visjonær pådriver for norske motorveger

AV ANE CECILIE RØED

Hver gang det skulle tilsettes ny vegdirektør etter andre verdenskrig, har det også vært gode, og kanskje for mange, opplagte interne kandidater. Av grunner vi bare kan spekulere i, nådde de ikke opp. Tidligere har jeg skrevet om Knut Waarum, den beste vegdirektøren Norge aldri fikk, og Olav A.B. Torpp. Som de to andre viet også Arne Grotterød hele sitt yrkesliv til Statens vegvesen. Han ble sett på som en foregangsmann når det gjaldt trafikkplanlegging og moderne vegbygging. Under studiene på NTH ble han trolig påvirket i negativ retning når det gjaldt skinnegående ferdsel i byer, og dette kan ha blitt forsterket under studiene i USA, der han ble utdannet til Norges første trafikkingeniør. Hans gutteaktige entusiasme var legendarisk. Han så muligheter der andre kanskje ville ha gitt opp.

OPPVEKST OG NÆR FAMILIE

Arne J. Grotterød ble født i Sarpsborg 15. februar 1921 som sønn av bonde og vognmann Hans Grotterød og Gina Sofie Grotterød, født Thon.¹ Etternavnet hans vitner om solide Sarpsborg-røtter, og stammer fra gården Grotterød, og eksisterer fortsatt i et bydelsnavn i byen, Grotterødløkka.² Han hadde to yngre søstre. Eldbjørg, som var ett år yngre, var hans klare favoritt.³ Hun ble en kjent lærer og rektor i Sarpsborgområdet. Den yngste søsteren, Gudlaug Elise, var født i 1925, og var også utdannet lærer. Hun giftet seg med Alf Edvard Preus, og de fikk to barn, hvorav det ene var den kjente artisten Anne Grete Preus.

Gården Øvre Grotterød, hvor han vokste opp, hadde vært i familiens eie siden 1851. Selv om han var eldste sønn,

Ane Cecilie Røed (født 1949) er cand. polit. pedagogikk. Hun arbeidet i Vegdirektoratet fra 1996-2017. (epost: ane.roed@gmail.com.



ser det ikke ut til at han skulle overta gården. Foreldrene ønsket å gi de tre barna utdanning, og for å finansiere det solgte de unna tomter rundt gården.⁴ Arne Grotterød likte å skrive. Da han gikk i første klasse på gymnasiet, arrangerte foreningen Norden en landsomfattende stilkonkurranse som han vant. Skrivegledden fikk han god bruk for senere i livet, både i arbeidslivet og privat.⁵



Arne Grotterød med venner og de to yngre søstrene Eldbjørg og Gudlaug utenfor hovedbygningen på Grotterød gård. (Foto fra Sarpsborg kommunes fotosamling)

Siden han ikke skulle overta gården og sikkert hadde gjort det bra på skolen, søkte han høyere utdanning. Etter artium tok han opp noen fag, og gjorde unna den obligatoriske praksis i noen store, tekniske bedrifter i Sarpsborg. Han skal ha søkt både på Norges Landbruks-høyskole på Ås og Norges Tekniske Høyskole, NTH i Trondheim, men fikk først

svar fra NTH. Derfor dro han i 1943 til Trondheim for å studere.⁶

Som ung gutt var han omgitt av biler. Ved siden av å være bonde, eide faren en kiosk og ledet en egen drosjevirksomhet med flere kjøretøyer. Østfold hadde på denne tiden den tredje høyeste biltettheten i landet, etter Oslo og Akershus. Sarpsborg med sine brede veger og gater var godt egnet til å ta imot den økende bilismen. Det var derfor kanskje et naturlig valg for Arne Grotterød å utdanne seg til noe som hadde med biler å gjøre.⁷

Mens han studerte i Trondheim, ble han kjent med Turid Johanne Eide på en privat dansemoro et år etter frigjøringen. Nå over 75 år senere husker hun godt hva som var tiltrekkende ved ham ved dette første møtet. De snakket så godt sammen! Han fulgte henne hjem senere på aftenen, men de tok noen omveger for



Eldbjørg Grotterød (1922-2014) var et år yngre enn sin bror Arne. Hun arbeidet 45 år i skolen. Blant annet som rektor ved Hafslund barneskole og Borge ungdomsskole. Her med sin nye folkevogn i hagen på Grotterød gård. (Foto fra Sarpsborg kommunes fotosamling)

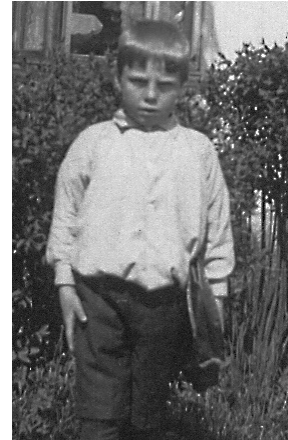
å snakke mer. Begge var aktive personer, og hadde flere sammenfallende interesser, og så var Arne Grotterød opptatt av likestilling. I 1949 giftet de seg, og fikk to barn, Terje født i 1963 og Else Marie født i 1966.

De første årene av ekteskapet, og mens Arne Grotterød arbeidet ved vegkontoret i Sør-Trøndelag, bodde de i en sokkelleilighet i huset ved siden av svingforeldrene i Veimester Kroghs gate. Turid Grotterød hadde lyst til å bli gymnastikklærer, men endte på handelskole hvor hun blant annet lærte norsk og engelsk stenografi. Noe som kom godt med, da hun var sin manns sekretær på hjemmebane hele livet. Hun arbeidet også utenfor hjemmet fram til sønnen ble født.⁸ Arne Grotterød var 26 år og holdt på med avsluttende studier på NTH, da hans far døde to år etter frigjøringen, 60 år gammel. Hans mor døde i 1967 og ble 72 år gammel.⁹

NORGE 1905–1940

Før vi går videre med Arne Grotterøds liv, skal vi se nærmere på de store politiske begivenheter i Norge, for å få en forståelse for de forhold han vokste opp under. Han var som nevnt født i 1921, men jeg velger å gå tilbake til 1905. Da var vårt land en ung og sårbar nasjon, med eget kongehus for første gang på flere hundre år. De første årene etter 1905 var preget av økonomisk framgang og sosiale spørsmål. Blant annet ble lov om syketrygd, arbeidervern og «de Castbergske barnelovene» vedtatt. Store bedrifter som Norsk Hydro og Elektrokjemisk ble etablert. Samtidig var det sterk vekst i de eldre næringer som treforedling, gru-

Arne Grotterød på Grotterød gård på sin første skoledag. (Foto fra Sarpsborg kommunes fotosamling)



vedrift, jern- og metallindustri og jordbruk og fiske. I 1912 ble Arbeiderpartiet det nest største partiet på Stortinget etter Venstre. LO og NAF fikk økt innflytelse, og i 1907 fikk vi den første landsomfattende kollektive tariffavtalen. Under verdenskrigen 1914 til 1918 forholdt Norge seg nøytralt, på lik linje med de andre skandinaviske landene.

Årene rett etter krigen var preget av høykonjunktur fram til høsten 1920. Da falt prisene, omsetningen sank, antall tvangsauksjoner økte, og flere banker gikk konkurs eller ble satt under administrasjon. Den kroniske arbeidsløsheten, som er et av kjennetegnene på den norske mellomkrigstiden, preget mange hjem. Flere arbeidskamper og streiker inntraff. Allerede i 1921 var over 17 prosent av de fagorganiserte uten arbeid. I 1933 var prosentandelen steget til 33. Krisen rammet både befolkningen på landsbygda og i byene. Prosentandelen som var uten arbeid varierte noe fram til 1940, da den tyske okkupasjonen gjorde slutt på arbeidsløsheten. Som nevnt ovenfor, økte oppslutningen om Arbeiderpartiet. Etter 1930 forlot partiet den revolusjonære linjen, og satte seg som mål å



Under den tyske okkupasjonen var Arne Grotterød en av «gutta på skauen». Her står han til høyre med mørke bukser. (Fotograf ukjent, foto fra Else Marie Grotterød)

vinne flertall ved neste valg. Arbeidsløsheten ble en kampsak for partiet. For å få flere mennesker i arbeid var man villig til at det skjedde innenfor rammen av det kapitalistiske samfunnet. Nøden i samfunnet og risikoen for en radikaliserings av befolkningen gjorde at man fryktet at fascismen skulle få flere tilhengere.

I 1935 ble det dannet en arbeiderpartiregjering med Johan Nygaardsvold som statsminister. Denne regjeringen økte krisebevilgningene, og drev en aktiv sosialpolitikk. Arbeidsløshetsstrygd, aldersstrygd, og en utvidelse av syketrygden og ni dagers ferie ble gjennomført. Forsvaret på sin side ble lavt prioritert.¹⁰

Den russiske revolusjon med det kommunistiske lederskap som fulgte, gjorde et dypt inntrykk på mange, og kan være noe av det som ga grobunn for den konservative foreningen Fedrelandslaget og partiet Nasjonal samling, NS.

KRIGEN, UTDANNELSE OG TIDLIG KARRIERE

Under tyskernes okkupasjon opplevde Grotterød at venneflokket delte seg i ulike oppfatninger. Selv kom han tidlig

med i motstandsbevegelsen. En kameratgjeng fra Grotterødløkka og en venn fra Hafslund bygde blant annet en leir nord for Isesjø. Utstyr skaffet de seg ved å robbe norske militærlagre, men våpen fikk de først da flyslippene kom fra England. Etter hvert bygde de hytte i en kløft, og brukte den som utgangspunkt for sine øvelser. I 1944 ble gruppen avslørt og fikk beskjed om å komme seg over til Sverige. Under rømmingen var Arne Grotterød med på en trefning med tyskere langt inne i skogen. På svensk side ble han og kameratene tatt vel imot, og overført til en hemmelig treningsleir for norske spesialtropper som skulle sendes bak tyskernes linjer. Som pensjonist gir han i et notat et godt og detaljert bilde av innsatsen og farene han og kameratene var utsatt for. Her røper han også hvilket dekknavn han hadde hatt.¹¹ Krigstiden skapte problemer for utdannelsen hans, men han kunne gjenoppta studiene ved NTH da krigen var over.¹²

Etter krigen var veg- og jernbanestudiet på NTH i rask forandring, ledet an av professor Ole Didrik Lærum. Tidligere hadde studiet vært fokusert på jern-

Arne Grotterød var en pasjonert fisker hele livet. Her på fisketur i sine yngre dager. (Foto: Emil Christian Larsen, Sarpsborg i 1942. Foto fra Turid Grotterød)



banen. Lærum rettet blikket mot framtidens veger, biler og fly. Blant annet oppdaterte han Kolbjørn Hejes lærebok, som ble ferdigstilt mens Arne Grotterød var student. Her kunne han lese at trikken skapte vanskeligheter for annen ferdsel, og derfor ikke lenger kunne brukes i mange byer.¹³ Da Arne Grotterød få år senere studerte i USA, fikk han selv oppleve hvor dominerende bilen hadde blitt i trafikkbildet.

Etter at han, 27 år gammel, var ferdig på NTH i 1948, arbeidet Arne Grotterød en fire års tid som assistentingeniør ved vegkontoret i Sør-Trøndelag. En av oppgavene hans var stikking av veg. Følgende lille historie er tatt med for å illustrere hvordan man kunne se på vegbygging i nærområdet den gang. Det første stikkingsoppdraget han hadde var på Agdenes i et vegløst område, hvor han ble møtt av oppsynsmannen som hadde sørget for nødvendig utstyr. Grunneierne hadde gitt tilsagn om gratis grunn, og også angitt hvor de ønsket vegen. Alt

gikk greit til de stod foran et stort jorde som lå nedenfor et småbruk. Oppsynsmannen mente de burde krysse jordet like nedenfor husene, mens Grotterød var innstilt på å skåne dyrket mark, og begynte å stikke ut linjer i nedkant av jordet, godt unna bebyggelsen. Plutselig kom en tydelig oppbrakt mann løpende mot dem. Hva i all verden drev de med her nede? Jo, de stakk vegen bygdefolket ønsket seg, og ville skåne den fine dyrkede marken. Skåne jordet, utbrøt grunneieren. Han hadde gitt gratis grunn, og ville at vegen skulle legges over jordet like nedenfor bebyggelsen. Han ønsket å se dem som kom på vegen når den engang ble ferdig. Å få bekreftelse på at han hadde forbindelse med verden utenfor betød alt. Da ofret han gjerne noen kvadratmeter dyrket mark som generasjoners slit hadde framskaffet.¹⁴

STUDIER OG PÅVIRKNING FRA USA

Da frigjøringen kom til Norge, ble veg-



I 1954 kom Arne Grotterød tilbake fra sitt studieår i USA, som Norges første spesialutdannede trafikkingeniør. I stedet for en skriftlig rapport, holdt han forelesninger og foredrag om det nye han hadde lært. Her er han på talerstolen under et kurs i 1961. (Ukjent fotograf/Norsk vegmuseum, Statens vegvesen)

arbeidet drevet på den gamle måten. Metode, teori og planlegging i Vegvesenet var tilpasset bilalderens barndom og hestekjøretoyenes tidsalder. I løpet av de neste 25 årene tok Statens vegvesen spranget inn i dataalderen. Etaten gjennomgikk en revolusjon i utvikling av metode og teori og i utvikling av ny praksis for administrasjon, drift, investering og vedlikehold. Ifølge professor og tidligere direktør for Transportøkonomisk institutt, TØI, Dag Bjørnland, var Arne Grotterød en viktig drivkraft ved overgangen fra de gamle metoder for vegplanlegging i terrenget til vegplanlegging bak dataskjermen.¹⁵

Men hvor fikk Arne Grotterød kunnskap og impulser fra? Etter krigen aksepterte Norge økonomisk bidrag fra USA i form av Marshall-hjelpen, og det fikk flere konsekvenser. En av dem var et betydelig studieutvekslingsprogram, som også omfattet vegingeniører. Fra 1950 ble flere grupper med norske yngre

vegingeniører sendt til USA for å studere vegbygging; deriblant Karl Olsen, som var vegdirektør fra 1960 til 1982, og Arne Grotterød. Måten sistnevnte fikk stipendiet var en tilfældighet. Han hadde begynt å arbeide i Vegavdelingen i Vegdirektoratet i januar 1953. Noen måneder senere var han på oppdrag i Østfold da han fikk telefon fra Knut Waarum, direktør for administrasjonsavdelingen i direktoratet. Under den tyske okkupasjonen hadde Vegvesenet hatt få muligheter til å følge med i den vegtekniske utviklingen. Etter frigjøringen hadde blant andre Knut Waarum vært på studiereise i USA for å kartlegge de nye utviklingstrekk innen etatens fagfelt. Han var opptatt av å sende yngre ingeniører til Europa og USA for å studere. På grunn av sykdom hadde Opplysningsrådet for biltrafikk, OBF, ledig et stipend for et års studier ved Bureau of Highway Traffic ved Yale University. Et av studiets hovedfag var Traffic engineering eller trafikkteknikk. Arne Grotterød måtte svare omgående i telefonen om han ønsket å dra. Og uten en gang å spørre sin kone svarte han ja. 14 dager senere var han om bord på Stavan-gerfjord da skipet forlot Amerikakaiaen i Oslo. Visum, billetter og andre formaliteter hadde han fått ordnet i en fei.¹⁶

Arne Grotterød hadde reist alene til USA. Etter en tid kom hans kone Turid

Kurs i vegplanlegging i Vegdirektoratet mars 1961. Fra venstre P. Hunstad, Arne Grotterød og Christen Lomsdal. (Ukjent fotograf/Norsk vegmuseum, Statens vegvesen)



etter med lastebåt. Underveis hadde hun sydd seg bunad. Etter en lang og strevsom reise kom hun endelig fram til sin ektemann, som hun ikke hadde sett på flere uker. Etter en varm velkomst uttrykte han stor begeistring over at hun hadde kommet, for nå kunne hun renskrive notatene hans. En skrivemaskin ble innkjøpt samme dag.¹⁷

Om studiene ved Yale skriver Arne Grotterød at det ble som en reise inn i en framtid som ble virkeliggjort 30 til 40 år senere i Norge. Han opplevde bilsamfunnet med sine fordeler og med sine problemer. Store shoppingssentra med handlevogner og gratis parkering var allerede etablert i USA. De var lagt ved en hovedveg utenfor byene, slik vi kjenner dem i dagens Norge. I løpet av studietiden lærte han betydningen av å planlegge et moderne samfunn med bilen som dimensjonerende faktor. Alt ved studiet på Yale dreide seg om bilens framkommelighet. I dette perspektivet skapte andre trans-

portformer hindringer. Trafikkteknikk dreide seg ikke så mye om det praktiske ved å bygge veger som å planlegge for optimal flyt i trafikken. Det var en del av denne planleggingen som skapte forutsetning for at sikkerhet og effektivitet kunne bygges inn i prosjektene. Videre lærte han hvor viktig det var å legge fram et prosjekt slik at det ble oppfattet av de berørte interesser og var lett å «selge» til beslutningstakerne.¹⁸

Da han kom tilbake til Norge, hadde han blitt enig med vegdirektør Backer om at han ikke skulle lage en omfattende skriftlig studierapport. Han skulle heller videreformidle det nye han hadde lært om trafikkteknikk gjennom korte artikler, forelesninger, møter og andre fora. Han holdt derfor en rekke foredrag om at Norge trengte motorveger, men ble ikke bare møtt med bifall, heller ikke i Vegdirektoratets ledelse, som vi skal se nedenfor.¹⁹ Som den entusiastiske person Arne Grotterød var, var det en glimrende idé at

han heller formidlet sitt budskap muntlig istedenfor gjennom en 50 siders studierapport som antagelig hadde blitt lest av få, for deretter å bli glemt i en skuff, slik mange andre rapporters skjebne har vært gjennom årene. Også Karl Olsen hevdet etter sitt 4-5 måneders studieopphold i 1950, organisert av det amerikanske vegdirektoratet, at Norge måtte legge om måten å bygge veger på. Men heller ikke han ble møtt med bare applaus når han fremmet sine synspunkter.

Arne Grotterød skal selv ha fortalt at da han returnerte til fedrelandet kom han i konflikt med en av lederne i Vegdirektoratet. Det må ha vært med vegdirektør Backer. Pål Nygaard nevner at konflikten sannsynligvis var med lederen for teknisk avdeling, Olav Torpp.²⁰ På denne tiden var Olav Torpp vegsjef i Hordaland fylke, så det er neppe han Grotterød var i konflikt med. Først i 1961 kom Torpp tilbake til Vegdirektoratet som sjef for teknisk avdeling, og året etter ble han teknisk direktør, en stilling han hadde fram til 1977.

Backer var som kjent en forsiktig mann, som var lite offensiv på vegne av Statens vegvesen. Og det kan ha vært noe av grunnen til at han ble oppfordret til å søke embetet. Til tross for krigens ødeleggelser, var ikke vegbygging prioritert i 1940- og 50-årene. Einar Gerhardsen, som var statsminister fra 1945 til 1965, med et avbrudd på tre år, skriver i en av sine erindringsbøker at vegbygging måtte vente.²¹ I sitt upubliserte manus nevner Arne Grotterød at hans nye tanker om vegbygging hadde trange kår i direktoratet. På et møte i Moss hvor man drøftet mulighetene for en riksveg forbi byen,

hevdet han med styrke at Norge trengte motorveger, og ble sterkt motsagt. Blant deltakerne var vegdirektør Backer og representanter for byen.²² I min artikkel om Olav Torpp har jeg ukritisk gjentatt Nygaards tolkning om at han var motstander av Grotterøds tanker om motorveger.²³ Selv skriver Arne Grotterød at Olav Torpp var kjent som en praktisk og effektiv vegmann, med mye praktisk erfaring. Hans klare syn for økonomi og nøkternhet var et viktig korrektiv til det teoretiske utredningsmiljøet på TØI.²⁴

Vi vet ikke om det var manglende arbeidsoppgaver i Vegdirektoratet, som gjorde at Grotterød våren 1955 tok kontakt med sin tidligere lærer ved NTH, Ole Didrik Lærum. Han ville høre om han med grunnlag i utdannelsen fra Yale, kunne ta en teknisk lisensiatgrad. Svaret fra Lærum var positivt. Arne Grotterød kunne få avlegge eksamen for den tekniske lisensiatgrad med hovedfag i trafikkteknikk, under forutsetning av at han oppholdt seg ved NTH i 4–5 måneder. Men vegdirektør Backer avsto hans søknad om permisjon med full lønn på grunn av høy arbeidsbelastning i direktoratet og mangel på ingeniørkompetanse. Og kanskje syntes ledelsen at Arne Grotterød hadde hatt tilstrekkelig med studiepermisjoner? Han la derfor planen om videre studier på is. Men han ivret for at norske ingeniører skulle lære mer om trafikkteknikk. Samme høst tok han igjen kontakt med professor Lærum. Denne gang foreslo han at det skulle etableres et kurs i trafikkteknikk på NTH. Han hadde allerede laget et detaljert temaprogram som han oversendte. I februar året etter ble kurset gjennom-

Etter studier i USA mente Arne Grotterød at Norge måtte legge om måten å bygge hovedveger på. Men ting tok tid. Flyfotoet er tatt i 1970 og viser E6 forbi Bunnefjorden med enkel avkjøring til Nesodden. Her gikk E6 frem til Nordbytunnelen ble åpnet i 1993. (Flyfoto fra Fjellanger Widerøe)

ført og fikk en overveldende god oppslutning. Arne Grotterød hadde bedt politiinspektør Thorleif Karlsen og trafikksjef Thor Gjone om å forelese på det første kurset. I sine innlegg viste begge hvilke ambisjoner de hadde for å overta det trafikktekniske fagfeltet. På dette tidspunktet var striden om hvor ansvaret for fagfeltet trafikkteknikk skulle ligge, ikke avgjort. Men hva Arne Grotterød ikke var klar over, var den interne striden om utdannelseskravet til politimesterstillingen som pågikk. Hans valg av foreleser førte til at politimestrene ikke sendte deltakere, til Grotterøds store forbauselse. På denne måten brøt politiet i realiteten enhver kontakt med det trafikktekniske fagmiljøet, og falt dermed også utenfor utviklingen av faget.

Kurset ble videreført på NTH som et rent teknisk fagfelt. Flere kurs fulgte, da i samarbeid med Den Norske Ingeniørforening, NIF. Både Arne Grotterød og Karl Olsen, som da var president i NIF, foreleste på mange av kursene. Og vi kan stille spørsmål ved om sistnevnte fikk for stor ære og oppmerksomhet for sin inn-



sats. Det var jo Arne Grotterød med sin faglige bakgrunn som hadde tatt initiativet overfor professor Lærum, og hadde utarbeidet kursopplegget med forslag til forelesere. Men det er jo kanskje gjevere å skilte med en vegdirektør som foredragsholder enn en overingeniør, senere avdelingsdirektør. I 1967 ble Institutt for samferdselsteknikk etablert på NTH med Ragnvald Sagen som instituttets første leder, og Arne Grotterød ble oppnevnt som sakkyndig i bedømmelseskomiteen for utnevning.²⁵



Friluftsmannen Arne Grotterød i sitt rette element i 1981. (Foto: Else Marie Grotterød)

VAR ARNE GROTTERØD EN BILPROFET?

I boken «Et land på fire hjul» omtaler Ulrik Eriksen Arne Grotterød som en bilprofet, en som hadde sett seg blind på bilens fortreffelighet, nesten uten motforestillinger.²⁶ Nedenfor skal vi se på forhold som kan ha bidratt til benevnelsen.

Siden ledelsen i Vegdirektoratet ikke var overbevist om at motorveger var det Norge trengte, fikk Arne Grotterød i liten grad brukt sin nyervervete kunnskap. Høsten 1956 fikk han et års vikariat ved Akershus vegkontor som leder av bruavdelingen. Vikariatet fikk avgjørende betydning for hans senere arbeid med vegplanlegging i Vegvesenet. I løpet av tiden han var på vegkontoret, ble han godt kjent i fylket og i det politiske

miljøet, og ikke minst med de mange dyktige vegfolkene. Akershus hadde på den tid mange bruer under bygging som Arne Grotterød fikk ansvar for, som for eksempel Eidsvoll bru, Fetsund bru og Lillestrøm bru. Da Gunnar Slungaard ble vegsjef i Akershus i 1957, tilbød Grotterød seg å arbeide med de nye innfartsvegene til hovedstaden, som det begynte å bli store problemer med. Kravene om nybygging og utbedringer var mange og sterke. Den nye vegsjefen hadde forståelse for Arne Grotterøds frustrasjon. Han satt praktisk talt uten arbeidsoppgaver i direktoratet, men selv om han fortsatt var ansatt der, brukte han nå mesteparten av tiden til å planlegge Oslos nye innfartsveger.

Ved siden av byggeledelsen arbeidet han også med å få fastlagt nye tilførselsveger til bruene, og med å forberede skjønn og grunnarbeid. Dessuten arbeidet han med å bygge opp en egen planfunksjon i fylket. På denne tiden ble det lagt fram flere utredninger om hovedvegene i Akershus: Motorveg E6 nordover til Minnesund, E6 sydover mot Østfold, motorveg Strømsveien, kompensasjonsvegen Aurskog-Høland. Knut Waarum i Vegdirektoratet ba Arne Grotterød om ikke å søke den nyopprettete stillingen som leder av planfunksjonen i Akershus. Waarum ønsket at Grotterød skulle utvikle en egen planfunksjon i Vegdirektoratet, og arbeide med å føre videre tanken

om egne planfunksjoner i fylkene. Fra januar 1961 skulle det opprettes en overingeniørstilling i direktoratet som vi nedenfor skal se at Grotterød fikk.²⁷

Vegnormalenes tekniske kvalitet og formelle status i beslutningsprosessen, er fundamentet som vegplanleggingsarbeidet må bygges på. Gjeldende vegnormaler av 1947, som blant annet Karl Olsen hadde arbeidet med, var foreldete og ufullstendige som grunnlag for en framtidsrettet planlegging. Arne Grotterød hadde gjennom arbeidet med å godkjenne fylkenes tekniske vegplaner og ved kontakten med fylkene, blitt klar over at man i stor grad brukte svenske, tyske, og sveitsiske vegnormaler. Ved nærmere studier oppdaget han at disse normalene i hovedsak bygget på data fra USA. Der hadde man gjennomført omfattende studier og forsøk for å bringe fram dimensjonerende faktorer i utformingen av de ulike fundamenter i vegsystemet. Det omfattet bilførerens reaksjonstid, beslutningsevne, evnen til å se og oppfatte skilt. Alt dette kjente han godt til, da det hadde vært pensum på Yale University.

Arne Grotterød ble derfor enig med sin nærmeste leder om at han skulle ta fatt på arbeidet med å utarbeide nye vegnormaler, i tillegg til andre oppgaver han hadde i direktoratet. Men dette viste seg å være for omfattende for bare én person. Det nyopprettede TØI ble kontaktet for å få hjelp i form av et oppdragsprosjekt. Etter hvert så man behov for en sterkere styring fra Vegdirektoratets side. Det ble derfor enighet om å opprette en vegnormalkomité. Olav B. Torpp, som var sjef for Vegdirektoratets Vegavdeling, sa ja til å bli komiteens formann. Vegnorma-

lene er senere blitt kritisert for å være for omfattende og med for mye forklarende tekst, men det var gjort med vilje. Meningen var at de nye vegnormalene skulle kunne brukes som lærebok ved landets tekniske skoler samt kurs i Vegvesenet.²⁸

I de første 15 årene etter frigjøringen, var import av biler strengt regulert. Utover 1950-tallet bredte det seg en misnøye med rasjoneringsen. I min artikkel om Thomas Backer har jeg redegjort for hvorfor perioden varte så lenge som den gjorde. Etter hvert kom det til et vegpolitisk klimaskifte. Etter at det i 1960 ble fritt fram for nordmenn å kjøpe bil, innså Arbeiderpartiet at vegnettet ikke var dimensjonert for økt bilisme. Tidligere hadde partiet vært imot bilismen. Nå endret partiets vegpolitikk seg drastisk, og gikk inn for at bilen skulle bli allemannseie og at vegnettet måtte bygges ut. Dessuten var Trygve Brattli blitt samferdselsminister våren 1960. Han hadde politisk tyngde og vilje til å endre vegpolitikken.²⁹

Biloptimismen rådet de neste årene. Etter Arne Grotterøds syn måtte en byfornyelse ta utgangspunkt i at bilen og vegen er og vil bli grunnstammen i en bys transportsystem, og at det er håpløst å forby bilen i noen deler av byrommet. For ham var trikken og Oslos nye t-banesystem en anakronisme. Her var han på kollisjonskurs med sin samtids transportforskning, som understreket den uovertrufne kapasiteten til skinnegående kollektivtransport. Ingen annen personifiserer utviklingen av norsk bilisme bedre enn Arne Grotterød. Hans omfavelse av bilen gikk så langt at alle andre transportmidler framsto som uhensikts-



Svein Nesje sluttet som vegsjef i Buskerud i 1978. I den anledning ble han overrakt en gave av teknisk direktør Arne Grotterød. (Ukjent fotograf/Norsk vegmuseum, Statens vegvesen)

messige.³⁰ For Arne Grotterød kunne ikke personbilveksten og transportøkningen skje hurtig nok. Der mange så på mer veg og økt bilisme som et nødvendig onde, var asfalt og personbil den sikreste garantisten for et samfunn i utvikling i hans øyne. Han var ikke blind for trafikkvekstens negative side, men for ham var den tegn på en sunn og positiv samfunnsutvikling. Flere biler betydde høy vekst, større velstand og behov for flere og bedre veier.³¹

I 1964 konkretiserte Statens vegvesen et opplegg som førte til utviklingen av en strategisk vegplan. Målet var å få et bedre grunnlag for å vurdere veginvesteringer. Samme år oppnevnte regjeringen Vegplankomiteen. Blant medlemmene var følgende fra Vegdirektoratet: Karl Olsen, formann, Egil Killi og Arne Grotterød. Vegplankomiteen skulle utrede behovet for å bygge ut riksvegnettet eller deler av dette, og framlegge resultatet i form av en vegplan. Komiteens arbeid resulterte i rapporten NVP I. Utviklingen og behandlingen av NVP I var den

store vegpolitiske saken i andre halvdel av 1960-årene, og samtidig den sentrale oppgaven i Vegdirektoratets arbeid. Komiteens innstilling ble levert i 1969. To år senere ble den behandlet og vedtatt i Stortinget, dog med noen rettelser.

Som følge av NVP I fikk direktoratet en markant vekst med nesten tredobling av staben i 1960-årene. Veksten fortsatte i de neste tiårene med noe lavere takt. Fra 1970 til 1980 steg antall ansatte i administrasjonen med 70 %, dersom vegoppsynet inkluderes. Under Karl Olsens ledelse kunne Statens vegvesen i en lang periode glede seg over økte budsjetter, og det ble bygget og utbedret et betydelig antall kilometer veg. Knutsen og Boge karakteriserer perioden 1960 til 1978 som vegsektorens gylne år.

Veksten i bevilgninger medførte et voksende behov for organisatoriske endringer. Dette gjaldt både ledelsen og vegkontorenes virksomhet i fylkene. NVP I ble senere fulgt opp av nye strategiske vegplaner og investeringsprogrammer. Vegplanarbeidet rettet seg mot de

Åpning av ny vegstasjon på Ås i Tønsberg 22. mai 1985. Fra venstre teknisk direktør Arne Grotterød, vegsjef Johan Lepperød, nestformann i samferdselsstyret Johan Eik og overingeniør Martin Nordkvælle. (Foto: Jan Haugerød/Norsk vegmuseum, Statens vegvesen)



store problemene til et nedslitt og dårlig utbygd vegnett, og den eksplosive veksten i bilparken. Vegplanene er en del i den kraftige ekspansjonen i norsk vegbygging som fant sted etter 1960. Norsk vegplan ble etter hvert utviklet til en rullerende strategisk plan for vegbygging, og ble et sentralt redskap i utviklingen av vegnettet. Norsk vegplan ble avløst av Norsk veg- og trafikkplan fra 1986 og deretter av Nasjonal Transportplan.³²

Byene og tettstedenes situasjon var kun summarisk behandlet i Vegplankomiteens innstilling av 1969. Kollektivtransport var heller ikke med. På 1970-tallet satte derfor politikerne i gang et omfattende utredningsarbeid rettet mot trafikkproblemer i byer og tettsteder, noe som resulterte i Norsk Vegplan II. Utvalget, som skulle utarbeide retningslinjer for vegplanlegging i tettsteder, ble ledet av Vegdirektoratet med Karl Olsen som formann. Rapporten forelå i 1977, men saken ble først behandlet tre år etter. Selve prosessen var sterkt desentralisert, hele 81 lokalkomiteer var i arbeid. NVP II

tilførte ikke penger til utbygging og utbedring av hovedvegene, og dermed ikke til løsning av trafikk- og miljøproblemene i de store byene. Den representerte et slag i luften mot så vel vegutbygging som utbygging av kollektivtrafikken i storbyene, særlig i Oslo. Videre førte den bare til symbolpolitikk og kosmetiske tiltak. Rammene for løsning av trafikk- og miljøproblemene var i stor grad gitt av det vegpolitiske regimet, som etter hvert ble rigid og i utakt med virkeligheten.

Det resulterte i store framkommelighets-, miljø- og ulykkesproblemer i og rundt de store byene og på de mest trafikkerte stamvegstrekkene. Stortingsbehandlingen av NVP II ble lite fruktbar for storbyene. Ingen friske penger ble tilført til utbygging av riksvegnettet inn til og i byene. «Storbysatsingen» skulle vise seg å være ren retorikk.³³

De nye og mer kapasitetssterke innfartsvegene i Oslo, som Arne Grotterød tidligere hadde arbeidet med i Akershus, hadde korket sentrumstrafikken. I 1960 bestemte byplankontoret seg for å gjen-



I 1986 ble Vegsenteret i Kongeparken åpnet. Som gave fra Rogaland fikk teknisk direktør Grotterød overrakt en gammel varsellampe med parafinbrenner av vegsjef Chester Danielson (til høyre). Til venstre formann i fylkessamferdselsstyret Arne Sandnes. (Ukjent fotograf/Norsk vegmuseum, Statens vegvesen)

nomføre en større utredning av framtidens transportløsning for hovedstaden.

Arne Grotterød og Ole Didrik Lærum ble hentet inn som rådgivende eksperter. Etter flere års arbeid, med flere forskjellige aktører, endte transportanalysen med å legge vekt på gigantiske bymotorvegplaner i tråd med Grotterøds syn om at firefeltsveger var fire ganger mer kapasitetssterke enn ordinære tofeltsveger. At hans ideer gikk seirende ut av retningsvalget for Oslo-områdets transportløsninger, må ha vært en personlig triumf, enn så lenge. Tanken om at det var bilen som måtte prioriteres var rådende på 1960-tallet.

I 1967 vedtok bystyret de gigantiske bymotorvegplanene. Få år senere på 1970-tallet kom reaksjonene, motkulturen og opprøret, og flere av prosjektene ble skrinlagt.³⁴ Studentopprøret i 1968, som blant annet var en reaksjon på den ensidige materialismen og forbrukersamfunnet, var på kollisjonskurs med Arne Grotterøds ideer om bilismen og velstandsøkning.

I en reportasje i A-Magasinet i 1967 var Arne Grotterød krass i sin karakteris-

tikk av bilmotstanderne. Han kalte dem «hest og kjerre-romantikere», og at de ikke hadde akseptert at bilen er en del av tilværelsen. Vi trenger motorveger i byer, fordi det er der vi har biler og biltrafikk, hevdet han. Hva er egentlig en moderne by uten biler? For ham var det bilene som ga byene liv.³⁵

Med Arne Grotterøds glødende entusiasme for bygging av motorveger, er det interessant å merke seg at han ikke var like begeistret for å kjøre bil selv. Det var som regel konen som satt bak rattet. I de årene han arbeidet, var Oslos bilkøer beskjedne sammenlignet med dagens, og en skulle tro han kjørte fram og tilbake til Vegdirektoratet, som i hans tid hadde kontor ved Bislett og senere på Helsefyr. Men den gang ei. Etter en grytidlig frokost reiste han kollektivt. Men han sørget alltid for sitteplass, slik at han kunne bruke reisetiden til å arbeide.³⁶

RETT MANN PÅ RETT PLESS

I 1959 ga Samferdselsdepartementet Statens Rasjonaliseringsdirektorat i oppdrag å gjennomgå Vegdirektoratets organisering med henblikk på effektivisering

Arne Grotterød
på kontoret i
Vegdirektoratet
på Helsefy. (Foto:
ukjent/fra Turid
Grotterød)



og forbedring. To år senere kom rapporten. Den førte til store og raske endringer. Samme år ble det opprettet et eget Plankontor løsrevet fra Vegavdelingens anleggskontor. Det hadde utviklet seg et sterkt behov for en mer aktiv og moderne planlegging fra Vegdirektoratets side. Arne Grotterød, som på denne tiden var ansatt på anleggskontoret, ble utnevnt til sjef for det nye Plankontoret. Med hans faglige bakgrunn og entusiasme for en mer moderne vegplanlegging, kunne man neppe funnet en mer egnet person. Plankontoret kom raskt i gang med arbeidet sitt, men manglet kompetente søkere til stillingene som etter hvert ble utlyst.

Året etter at kontoret ble etablert, forelå utredningen «Utbygging av motorveger». Det var en behovsvurdering og et programforslag til bygging av motorveger i Norge, og var utarbeidet av Plankontoret etter anmodning fra Samferdselsdepartementet. Den ble utgitt som et eget hefte i tillegg til Statsbudsjettet for 1962-63. Programmet omfattet i alt utbygging av 785 km firefelts motorveg innen 1980. Det ble også åpnet for mulighetene til utbygging av motorveger med bare to

felt.³⁷ Det siste ble etter hvert en realitet.

Motorvegplanen hadde møtt kraftig motbør i Stortinget. Samferdselsminister Håkon Kyllingmark, som var distriktenes mann, ville satse på å bygge marginalt billigere tofelts motorveger av klasse B i stedet for firefelts motorveger av klasse A med fysisk skille mellom kjøreretningene. Begrunnelsen var en blanding av økonomiske hensyn og ønsket om politisk husfred. Valget kom til å prege det norske stamvegnettet i de tettest befolkede og mest trafikkerte områder i mange årtier.³⁸ Vegdirektørene Terje Moe Gustavsen og Olav Søfteland skriver i minneordene ved Arne Grotterøds død at motorvegplanen fra 1963 var hans idé og ansvar. Det var en plan som er mye lik dagens firefeltsplan. Det hadde bare tatt litt lengre tid å få planen gjennomført enn han hadde tenkt på begynnelsen av 1960-tallet. Optimisme for en god sak var ikke noe Arne Grotterød manglet.³⁹

Plankontoret hadde mange oppgaver, blant annet deltakelse og medvirkning i flere utvalg og råd, i tillegg til en meget aktiv planlegging fra kontorets side. I 1967 ble derfor kontoret utvidet



Da Olav Torpp gikk av med pensjon i 1977, overtok Arne Grotterød som teknisk direktør. Bildet er antagelig tatt i Vegdirektoratets lokaler i Schwensens gate en gang før 1977. (Foto fra Turid Grotterød)

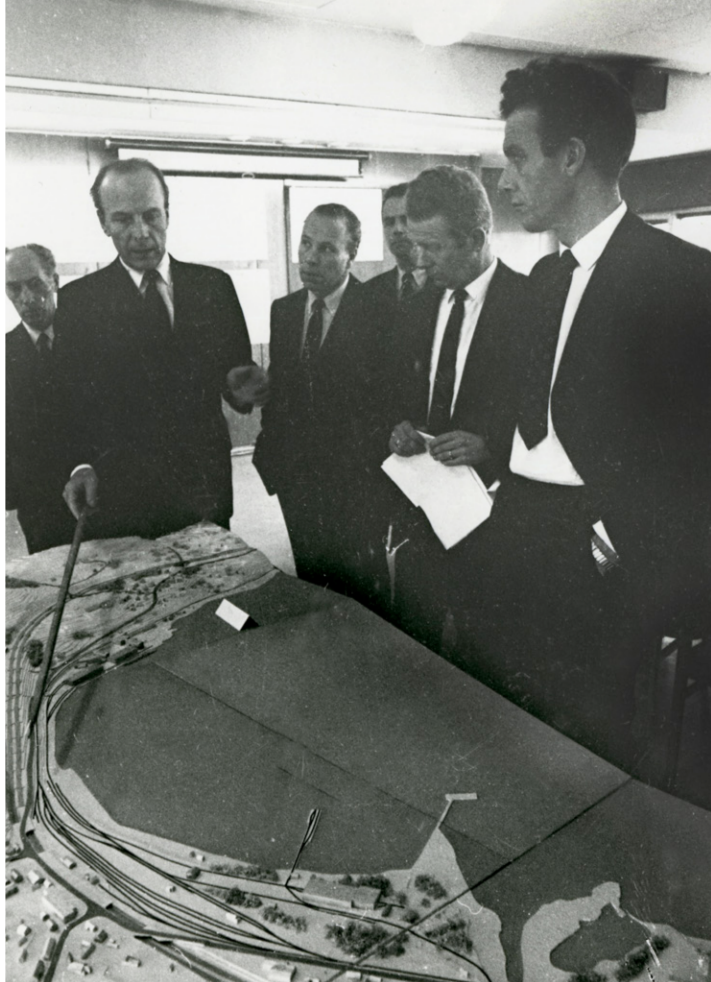
til en egen Planavdeling med følgende oppgaver: godkjenning av vegsjefenes hovedplaner og detaljplaner, og videreføring av Vegvesenets planleggingsvirksomhet i fylkene når det gjaldt metoder og funksjon. Dessuten bisto avdelingens medarbeidere fylkene med forskjellige planoppdrag. Arne Grotterød var direktør for Planavdelingen fram til han i 1971 ble assisterende teknisk direktør, med det overordnede ansvaret for Bruavdelingen og Veglaboratoriet i tillegg til Planavdelingen.⁴⁰

Etter krigen hadde Bruavdelingen hatt problemer med å rekruttere ingeniører til å reparere de mange bruene som var ødelagt under okkupasjonen. Lønnsbetingelsene var for dårlige. Militærkontoret i direktoratet fikk derfor anledning til å innkalle nyutdannede ingeniører til militærtjeneste ved Bruavdelingen. Arne Grotterøds militære virksomhet under krigen, både i Norge og Sverige, gjorde at han hadde god kontakt med Militærkontoret. Han fikk i stand en tilsvarende ordning for vegplanleggingen. Det ble

inngått en avtale med NTH om å få tak i nyutdannede ingeniører som passet for Vegvesenets planlegging. Olav Søfteland, vegdirektør 1992-2007, startet i etaten på denne måten.⁴¹

Olav Torpp gikk av med pensjon i 1977, og Arne Grotterød overtok som teknisk direktør. En stilling han hadde fram til han sluttet i 1990, men ansvarsområdet ble forandret underveis. Da den nye vegdirektøren, Eskild Jensen, gjorde noen organisatoriske grep i 1980, ble Planavdelingen overført til Olav Søfteland, som var trafikkdirektør. Arne Grotterød fortsatte som teknisk direktør med ansvar for Bruavdelingen og Veglaboratoriet, men ikke for Planavdelingen han hadde bygget opp over flere år. Det var kanskje sårt for ham, men han lot seg ikke merke med det. Gløden og entusiasmen var fortsatt til stede. Kjell Levik syntes det var moro, men også krevende, å arbeide sammen med Arne Grotterød. Etter at han fikk ansvar og interesse for vedlikeholdet, tok det helt av noen ganger. Og det falt i Leviks lodd å trekke ham ned på

Arne Grotterød orienterer Reilulf Steen (samferdselsminister i Trygve Brattelis regjering fra mars 1971 - oktober 1972) om Planavdelingens arbeid. Til høyre for statsråden står Gunnar Eigeland. Odd Schøyen helt til venstre. (Ukjent fotograf/Norsk vegmuseum, Statens vegvesen)



jorda når han ble for høytflyvende, noe han godtok fullt ut.⁴²

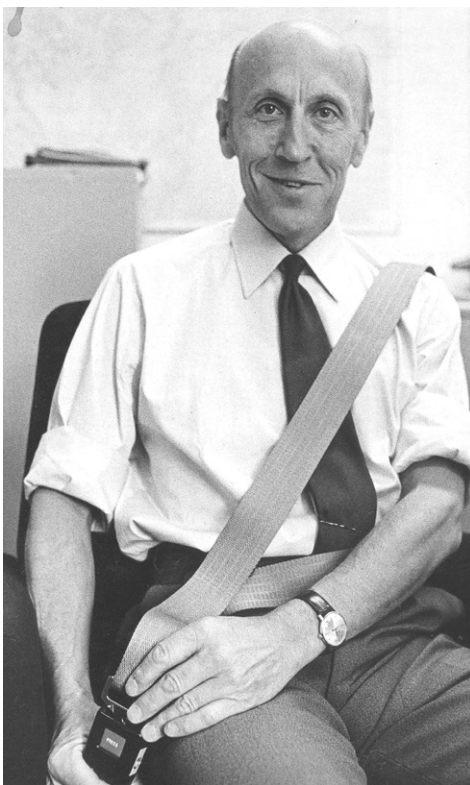
INTERN STRID I VEGDIREKTORATET

Flere uavhengige kilder nevner striden mellom Vegtrafikkavdelingen og Planavdelingen og deres respektive sjefer, Rolf Torgersen og Arne Grotterød. Vi skal derfor se litt nærmere på den for å forstå hva den bunnet i. Og var det virkelig en strid, og gjaldt det sak eller person?

Fra USA kjente Grotterød til en intens strid om hvor det faglige ansvaret for trafikkteknikk skulle ligge. Politiet hadde hatt den trafikkfarlige og risikofylte oppgave å regulere trafikken manuelt. Nå når mye av oppgaven kunne erstattes av trafikklys, mente til å begynne med politiet at det var et fagfelt som hørte til deres etat. Trafikkingeniørene så det imidlertid på en annen måte. Planlegging og bruk av trafikklys var summen av hele det trafikktekniske fagområdets ansvarsfelt;

herunder køteori, kapasitetsbetraktning, reaksjonstid, dimensjonering og lysenes plassering i forhold til kryssets kanalisering og utforming. Kampen mellom etatene var hard, men endte med at politiet fikk tilgang til reguleringssystemet, slik at de i nødsituasjoner kunne slå av eller bruke signalene slik de mente situasjonen krevde. Det trafikktekniske fagfeltet fikk ansvar for planlegging, oppsetting og den daglige driften av trafikklysene.⁴³ Som vi har sett ovenfor, hadde også politiet i Norge ambisjoner om å overta det trafikktekniske fagfeltet, uten å lykkes.

Selv om Vegvesenet hadde ansvar både for veg og vegtrafikk, var vegen prioritert. Rasjonaliseringsdirektoratet



Juristen Rolf Normann Torgersen var sjef for Vegtrafikkavdelingen i Vegdirektoratet fra 1962 til 1971. Han og Arne Grotterød var uenige om hvilken avdeling som skulle ha ansvaret for det trafikktekniske fagfeltet. Grotterøds syn vant fram til slutt. (Ukjent fotograf/Norsk vegmuseum, Statens vegvesen)

påpekte i 1961 svakheter ved Bilavdelingens organisasjon og arbeidsform. Særlig med hensyn til arbeidet med skilt og skiltinstruks.

På initiativ fra Samferdselsdepartementet ble det derfor året etter opprettet en Trafikkavdeling. I utlysningsteksten for ny leder, ble arbeidet med lover og regler for vegtrafikken framholdt som viktige arbeidsoppgaver. Skiltinstruksjonen med bestemmelser om oppmerking og lyssignaler, var også en del av den nye avdelingens saksområde. Plankontoret, og senere Planavdelingen, på sin side håndterte også slike saker gjennom behandling av reguleringsplaner og detalj- og hovedplaner, i tillegg til det faglige ansvaret for de trafikktekniske sidene. Det ble derfor ingen avklaring av

ansvar og arbeidsfordeling mellom Trafikkavdelingen og Plankontoret innenfor området trafikkskilt, lyssignaler og oppmerking. Uklarheten var kilde til en stor faglig strid utover 1960-tallet. Juristen Rolf N. Torgersen ble leder av Trafikkavdelingen, som få år senere ble slått sammen med Bilavdelingen til Vegtrafikkavdelingen.

Konfliktene mellom avdelingene handlet om hvordan juristenes og trafikkingeniørenes syn skulle balanseres i forhold til hverandre. Eller sagt på en annen måte; striden dreiet seg om trafikktekniske tiltak egnet seg bedre enn trafikkjuridiske til å regulere trafikantens atferd. Stridens aktører var de to foran nevnte Arne Grotterød og Rolf N. Torgersen. Et viktig poeng var at striden ikke ble ført på det personlige plan, men mellom to sterke og profilerte personer som ikke søkte kompromissets veg. Men også vegdirektør Karl Olsen hadde en viktig rolle. Han hadde etter instruksjonen fra 1958 som øverste leder ansvar for å ta beslutninger om arbeids- og saksfordeling mellom avdelingene, men ingenting skjedde i saken.

På 1960-tallet var vegplanlegging blitt stadig viktigere i Vegdirektoratet. Opprettelsen av Planavdelingen i 1967 viser dette, og styrket tyngden i Arne Grotterøds argumenter. Etter at R-direktoratet hadde gitt sin innstilling i 1966, ble spørsmålet gitt en omfattende orga-

nisatorisk behandling i Vegdirektoratet med innlegg fra de stridende. To år senere, kom det et kontor-rundskriv som fastslo at alle saker om skilt, vegoppmerking og lyssignaler skulle behandles av Planavdelingen. Arne Grotterøds syn hadde vunnet fram.

Dag Bjørnland har ingen entydig konklusjon på hvorfor Karl Olsen nølte så lenge med å bilegge striden, men antyder at det muligens var en kombinasjon av manglende interesse for fagfeltet og en uvilje mot å bruke sin avgjørelsesmyndighet. Og at man så langt det lot seg gjøre ønsket konsensusløsninger. Han nevner også, med Grotterød som kilde, at det var et motsetningsforhold mellom Vegdirektøren og Plandirektøren.⁴⁴ Dette motsetningsforholdet skal vi se nærmere på i Sverre Knutsen og Knut Boges framstilling av konflikten. Mens den pågikk, hadde Samferdselsdepartementet gitt klart uttrykk for faglig støtte til ledelsen i direktoratet, og det synet som hersket i Planavdelingen, men vegret seg for å gripe inn. Å ta et markant standpunkt i en konflikt i ytre etat, var beslektet med det tradisjonelle motsetningsforholdet i norsk offentlig forvaltning mellom departementsjuristene på den ene siden og den faglige ekspertisen i de ytre forvaltningsetatene på den andre.

Personlig relasjoner kan også ha spilt en rolle. Rent faglig kan det ha vært liten tvil om at vegdirektør Olsen støttet Grotterød. Samtidig kan et dårlig samarbeidsforhold mellom Karl Olsen og Arne Grotterød ha bidratt til at prosessen trakk ut. Sistnevnte har blitt karakterisert av Karl Olsen som en entusiast, preget av misjonsiver, og av den typen som vil ha

alt for seg selv. Arne Grotterød har selv utdypet bakgrunnen for motsetningsforholdet ved å hevde at det forelå en konkurransepreget motsetning mellom vegdirektøren og plandirektøren. Han mente at grunnen til at Olsen nølte så lenge med å gi Planavdelingen det fulle ansvaret for det trafikktekniske fagfeltet, kunne bunne i denne motsetningen. Vegdirektøren hadde et visst kjennskap til det trafikktekniske fagfeltet gjennom et kortere studieopphold i USA, men hadde vanskelig for å akseptere at Arne Grotterød var landets første spesialutdannede trafikkingeniør fra USAs fremste lærested på fagfeltet, Bureau of Highway Traffic, Yale University. Det er godt mulig at Arne Grotterød er inne på noe her, men vanskelig for oss i ettertid å fastslå hva grunnen var. Hva som er interessant, er at både Arne Grotterød og Rolf Torgeresen hevdet at det ikke var noen personlige motsetninger dem imellom. Konflikten var kun av faglig karakter. Flere uavhengige kilder har også uttalt at Karl Olsen og Arne Grotterød ikke gikk så godt sammen.⁴⁵ Arne Grotterød nevner selv den konkurransepregete motsetning mellom han og Olsen. Videre fremholder Grotterød at det var han som hadde tatt kontakt med professor Lærum for å få i stand et kurs i trafikkteknikk ved NTH. Som vi har sett ovenfor, ble kurset vellykket og gjennomført flere ganger, både med Olsen og Grotterød som forelesere.⁴⁶

HVORFOR BLE IKKE ARNE GROTTERØD VEGDIREKTØR?

Eller er spørsmålet kanskje heller om han ønsket stillingen? Da Karl Olsen gikk av med pensjon i 1980, var Grotterød 59



Arne Grotterøds siste dag i Vegdirektoratet. Fra venstre Vigdis Persen, Rigmor Nymoen, Arnt Risøy og Arne Grotterød i kantinen på Helsefy. (Ukjent fotograf/Norsk vegmuseum, Statens vegvesen)

år. Med lang fartstid i Statens vegvesen kjente han etaten godt, og ble av mange ansett som en sterk intern kandidat til embetet.⁴⁷ Arne Grotterød var en sterk fagmann som hadde gjort seg bemerket innad i etaten og som det stod respekt av. Vi skal derfor ikke se bort fra at flere av medarbeiderne ønsket han som øverste leder, og det kan ha foregått en intern hausing som ikke tok utgangspunkt i Grotterøds egne ønsker og vurderinger, men som sikkert må ha smigret ham. Politikernes valg var den fire år yngre sosialøkonomen og arbeiderpartipolitikeren Eskild Jensen. Han hadde aldri arbeidet i Vegvesenet, men kjente etaten fra sin tid i Samferdselsdepartementet.

Arne Grotterød var som nevnt ovenfor Norges kanskje fremste ekspert på trafikkteknikk, og ble en ivrig talsmann for motorveger i Norge. Han var en dedikert fagmann, og vi har ingen kilder som nevner at han hadde ambisjoner om å bli vegdirektør. Han stod heller ikke på

søkerlisten. Ifølge Olav Søfteland kan det tyde på at han ble oppfattet som kontroversiell, og at han hadde fått et «signal» fra Samferdselsdepartementet.⁴⁸

Ifølge hans kone og datter hadde ikke Arne Grotterød noe ønske om å bli vegdirektør. Han var fagmann på sin hals, og ønsket heller å holde på med fag enn politikk. Ifølge dem var det aldri et aktuelt spørsmål om han skulle søke vegdirektørstillingen etter Karl Olsen.⁴⁹ Det er vanskelig å ta stilling til hvorvidt Arne Grotterød hadde ambisjoner om å bli vegdirektør uten at familien var orientert, og det er neppe sannsynlig.

Og kanskje var det like greit at han ikke ble vegdirektør? Han hadde muligens vært for opptatt av sitt eget fag, og uten tilstrekkelig engasjement for andre viktige fagområder i en så stor organisasjon. Med sin entusiasme ville han trolig ha vært krevende å kontrollere for politikere. Som stedfortreder for vegdirektørene Karl Olsen og Eskild Jensen i til

Turid og Arne Grotterød var friluftsmennesker. Her er de på ski i Rauland i 1980. (Foto: Else Marie Grotterød)

sammen 13 år, var det kanskje en gunstig blanding av fag og ledelse på høyt nivå som han var fornøyd med.

PERSONLIGHET

Uten at jeg noen gang har møtt Arne Grotterød, ser jeg for meg en entusiastisk vegingeniør som gløder for det han arbeider med. Ifølge flere uavhengige kilder var han kjent for sitt brennende engasjement for å bygge flere motorveger, og på slutten av arbeidslivet var det vedlikeholdet av vegkapitalen han brant for. Han ser også ut til å ha bevart mye av det «gutteaktige» ved seg. Da han som pensjonist i 1994 ble intervjuet om omorganisering av Statens vegvesen, uttalte han på sin karakteristiske måte: «Nå må dere jage mulighetene, ikke problemene».⁵⁰ Han hadde heller ikke for vane å gi seg når han møtte motstand.⁵¹ Arne Grotterød manglet ikke optimisme når det var noe han brant for.⁵² Men var han kanskje noe urealistisk oppe i all entusiasmen? Han må også ha vært impulsiv. Da han som relativt nygift, fikk tilbud om å studere et års tid i USA, sa han omgående ja, uten å konferere med sin kone.⁵³

I forbindelse med den ovennevnte striden i Vegdirektoratet, utarbeidet i 1982 Svein Eriksen følgende rapport: «Trafikksikkerhet – Administrasjonsordninger og styringsproblemer – Et dokumentarisk drama i tre akter». Her blir blant annet Arne Grotterød karakterisert som en som til tider bar preg av misjonærens overbevisning og engasjement. Veg-



direktøren skal ha beskrevet ham som en entusiast som ville ha alt for seg selv.⁵⁴ Ifølge Turid Grotterød skal Karl Olsen ha sagt om hennes mann at han var en kjekk kar, men han er sta.⁵⁵

Datteren Else Marie Grotterød forteller om en far som var et lidenskapelig friluftsmenneske, både på ski og til fots. Da barna var mindre, tok hans kone og barna toget til Stryken. Der møtte pappa dem etter at han hadde gått gjennom Nordmarka på ski. Sammen gikk de tilbake. Hver morgen sto han opp ved 5-tiden, og hvis han skulle fiske, var det enda tidligere. Når familie satte han høyt, men han kunne være sta og egenrådig. Hans høye moralske standard var det ikke alltid like lett å leve opp til. Han forlangte mye av seg selv og derfor også av andre. I matveien var han asketisk, fråtsing var et ukjent begrep. Mye av fri-



Turid Grotterød var Arne Grotterøds uunnværlige sekretær på hjemmebane. (Foto: Ane Cecilie Røed)

tiden ble brukt til å pusse opp hus og hytter. Da Arne og Turid Grotterød kom tilbake til Norge høsten 1954, bygget de hus på Haslum. Der ble de boende fram til 1978. Da flyttet til de til Tyribakken på Ullern. Huset skal ha vært nedslitt, og mye av fritiden ble brukt til oppussing. Et av datterens barndomsminner er at hun alltid sovnet til hammerslag.

I tillegg til hus i byen, hadde de i 1964 kjøpt landsted på Ostøya i Oslofjorden. I sommermånedene bodde familien der, men Arne Grotterød tok kun en ukes ferie. Ellers dro han fram og tilbake med «pappabåten», som gikk et par ganger om dagen. Arbeidet tok også en stor del av fritiden. Etter middag med familien satte han seg ved kjøkkenbordet og arbeidet. Hans kone Turid gjorde en stor innsats som hans personlige sekretær på hjemmebane. Dette framhevet han ofte, de var et godt team. Ellers kunne han være skeptisk til barnas venner, og ikke minst til kjærester. Var de bra nok for hans barn? Han var heller ikke en far man gjerne søkte råd hos. Da fikk man beskjed om hva man burde gjøre. Som voksen for-

stod datteren godt når han ikke var enig med hennes valg. Det behøvde han ikke uttrykke muntlig, hans kroppsspråk var tydelig. Men et råd er hun spesielt glad for at hun fulgte. Han var framsynt, og rådet henne til å studere bioteknologi. Noe hun også gjorde, og arbeider i dag i et norsk bioteknologiselskap med utprøving av nye legemidler innen immunterapi mot ulike kreftsykdommer.⁵⁶

ALDERDOM

Etter 42 år i Statens vegvesen, ble Arne Grotterød pensjonist i 1990. Mye hadde skjedd i løpet av disse årene. Blant annet foregikk ikke lenger vegplanlegging i terrenget, slik det var i hans første jobb. Nå skjedde arbeidet bak dataskjermen.

Da han sluttet, ønsket han ikke å ha kontor i Vegdirektoratet, slik enkelte andre sjefer hadde hatt. På hjemmebanen var det mye å gjøre, oppussing og vedlikehold av hytter og hus tok mye tid. I tillegg til hus i Oslo, og landsted i Oslofjorden, bygget ekteparet hytte på fjellet som stod ferdig i 1993. Han skrev også om livet sitt. Blant annet et notat om krigsopplevelsene sine: «En beretning fra Gutta på Skauen». Han skal også ha hatt planer om å skrive mer. Begge ektefellene var engasjert i Ullern eldresenter, hun som medlem av styret, med god støtte fra sin mann. Han bidro med å ta sjåføroppdrag for dem som måtte trenge det. De gode teamet de alltid hadde vært, ble enda bedre i alderdommen. Turid

Arne Grotterød var en ivrig birøker. Her i hagen på Ullern i juni 1997. (Foto: Turid Grotterød)



og Arne Grotterød pleiet sosial omgang med Eskild Jensen og hans kone, og de var fra tid til annen på besøk i hverandres hjem.⁵⁷

Arne Grotterød fikk ni gode og aktive år som pensjonist. Men gjøremålene med hytter og hus hadde sin pris. Da han i 1999 malte huset på Ostøya, falt han ned fra stigen, og livet ble aldri det samme. Blant annet fikk han brudd på hjerneskillen. Rehabiliteringen var krevende, og han kom seg aldri helt, selv om han etter hvert kunne jogge. Mye mot Arne Grotterøds vilje, flyttet han og konen i 2006 fra huset i Tyribakken, til en leilighet ikke langt unna på Ullern.⁵⁸ Etter en tid fikk Arne Grotterød plass på Madserud sykehjem, hvor han var inntil en uke før han døde på Aker sykehus 18. desember 2007, nær 87 år gammel.⁵⁹

OPPSUMMERING

Et hvert menneske må forstås ut fra den epoken det lever i. Vi vet ikke i hvilken grad tiden Arne Grotterød vokste opp i, fikk betydning for hans glødende engasjement for moderne vegbygging. Men

det er nærliggende å tro at han og mange andre var skremt av den høye arbeidsløsheten i mellomkrigstiden, og hadde et sterkt ønske om at det ikke måtte ramme dem. Dessuten må etterkrigsårene, da han kom ut i arbeidslivet, ha hatt vel så stor innflytelse. Som de aller fleste nordmenn, var Arne Grotterød opptatt av å bygge landet. Han hadde opplevd den tyske okkupasjonen på nært hold, og hadde vært en av «gutta på skauen».

Hans foreldre var framsynte. Gjennom salg av eiendommer greide de å gi Arne Grotterød og hans to søstre høyere utdannelse. Allerede under studiene på NTH fikk han gjennom professor Lærum et negativt syn på trikken. Synet kom til å prege hans forhold til bilismen i byene, og ble forsterket mens han studerte i USA, der bilismen var i rask vekst. Studiene i USA endret hans karriere og utviklingen av norsk bilisme. Biloptimismen og planoptimismen rådet i Norge på 1960-tallet. Alle bilens negative sider var enda ikke framme i lyset. Og dette var Arne Grotterøds glansperiode. For ham ble bilen og vegen et symbol på vel-



Arne Grotterød med hunden Fant i hagen på Ullern i 1994. (Foto: Håkon Aurlien/Norsk vegmuseum, Statens vegvesen)

Arne Grotterød var en entusiastisk person som var glødende opptatt av fag. Jeg har ikke funnet belegg for at han ønsket å bli vegdirektør. I så fall hadde det vært nærliggende at han hadde diskutert spørsmålet med konen, som hjalp ham mye med arbeidet. Kan det ha vært kolleger i Vegvesenet som ønsket ham som sjef? Om ryktene ikke hadde rot i virkeligheten, vitner de om den sterke posisjonen han hadde i Statens vegvesen.

Hans forhold til vegdirektør Karl Olsen var konkurransepreget. Sistnevnte skal ha hatt problemer med å anerkjenne at Grotterød var Norges første spesialutdannete trafikkingeniør fra et anerkjent universitet i USA. Dessuten hadde han tatt initiativ overfor NTH om å tilby et kurs i trafikkteknikk. Kurset ble en suksess, hvor både han og Karl Olsen foreleste, men kanskje sistnevnte fikk mye av æren? Mye er forandret siden Arne Grotterød døde, og vi kan lure på hva han ville ment om dagens syn på bilen i storbyene, med stadig færre parkeringsplasser, bompenger, og utbygging av kollektivtransport, både med og uten skinner? Om Arne Grotterød var en bilprofet, slik Ulrik Eriksen hevder, har jeg vanskelig for å ta stilling til. Vel var han opptatt av biler og vegene de kjørte på, men kan vi kalle ham profet? Og hva hadde han selv tenkt om en slik benevnelse?

Arne Grotterøds siste år var sterkt preget av sykdom, og han kunne ikke leve det aktive livet han var vant til. I desember 2007 døde han, nær 87 år gammel.

stand og framskritt. Han var en viktig drivkraft ved overgangen fra de gamle metoder for vegplanlegging i terrenget til vegplanlegging bak dataskjermen. Videre kan han betegnes som visjonær med hensyn til Norges behov for motorveger, men motkreftene var for sterke til at han kunne lykkes.⁶⁰ Fra å dele hans syn på motorvegutbygging, skiftet samferdselspolitikkerne standpunkt. Istedenfor motorveg klasse A nøyde man seg med klasse B i flere år.

Det tok nesten 30 år før motorvegplanen fra 1963, som han hadde lagt så mye arbeid i, ble realisert.

REFERANSER

- Bjørnland, D.** (2003): Fra bygging til planlegging – det store hamskiftet i Statens vegvesen på 1960-tallet. Pioneren Arne J. Grotterøds kamp for moderne vegplanlegging. I Årbok for Norsk vegmuseum.
- Eriksen, U.** (2022): Et land på fire hjul: Hvordan bilen forandret Norge. Oslo, Res Publica.
- Hultengreen, H.** (2008): Arne J. Grotterød til minne. Sarpsborg Arbeiderblad 16. januar 2008. s 15.
- Gerhardsen, E.** (1971): Samarbeid og strid. Erindringer 1945-55. Oslo, Tiden Norsk Forlag.
- Grotterød, A. J.** (1994): En beretning fra «Gutta på Skauen». Upublisert manus datert 4. februar. 4 sider.
- Grotterød, A. J.** (1954): Traffic engineering. Reisebrev fra avdelingsingeniør Arne Grotterød. Norsk vegtidsskrift nr. 3 s 44-46.
- Grotterød, A. J.** (u.å.): Fra vegstikking til vegplanlegging. Upublisert manuskript ved Norsk vegmuseum. 22 sider.
- Grotterød, E.M.** (2024): Intervju 5. februar, og e-post 18. april.
- Grotterød, T.** (2024): Intervju 29. februar.
- Gustavsen, T. M. og O. Søfteland** (2008): Nekrolog i Aftenposten 11. januar.
- Juul Møller, T.** (1967): Studentene fra 1942. Oslo.
- Knutsen, S. og K. Boge** (2005): Norsk vegpolitikk etter 1960 – stykkevis og delt? Oslo, Cappelen Akademiske Forlag.
- Levik, K.** (2016): «Statens vegvesen i min tid». I Årbok for Norsk vegmuseum.
- Levik, K.** (2017): Skriftlig intervju 31. januar. https://snl.no/Norges_historie_fra_1905_til_1939
- Nygaard, P.** (2014): Store drømmer og harde realiteter. Oslo, Pax forlag A/S.
- Preus, A.G.** (2020): Stråets lengde. Skisser fra et liv. Oslo, Aschehoug.
- Røed, A.C.** (2020): Thomas Offenberg Backer. En forsiktig vegdirektør i en vanskelig tid. I Årbok for Norsk vegmuseum.
- Røed, A.C.** (2022): Olav A. B. Torpp. En framtrødende og lojal vegmann. I Årbok for Norsk vegmuseum.
- Sarpsborg Arbeiderblad** (2003): En bit av Sarpsborgs historie. Sterke familieband på Grotterød gård. Intervju med Eldbjørg Grotterød 28. august side 26-27.
- Skari, B. M.** (1995): Norges vegdirektører og vegsjefer 1970-94. Tillegg til 2. utgave av 1962. Utgitt av Vegdirektoratet.
- Strindahistorielag.no/wiki/Veg-inform** (1994): Nå må dere «jage» mulighetene, ikke problemene! A. Grotterød intervjuet av H. Aurlen i bedriftsbladet for Østfold vegkontor, utgitt av Statens vegvesen, Østfold.
- Østby, P.** (1995): Flukten fra Detroit. Bilens integrasjon i det norske samfunnet. STS rapport nr. 24. Trondheim. Universitetet i Trondheim, Senter for teknologi og samfunn.
- Østgård, A.** (2006): Planavdelingen i Vegdirektoratet 1967-1990 – med bakgrunn i vegtransportens sterke vekst i Norge etter siste krig, i årbok for Norsk vegmuseum.

NOTER

- 1: Skari 1995 s. 104
- 2: Hultengreen 2008 s.15
- 3: Preus 2020 s. 126
- 4: Sarpsborg Arbeiderblad 2003
- 5: Grotterød, T. 2024
- 6: Grotterød, E.M. 2024
- 7: Eriksen 2022 s. 141
- 8: Grotterød, E.M. og T. 2024
- 9: strindahistorielag.no/wiki
- 10: (https://snl.no/Norges_historie_fra_1905_til_1939).
- 11: Grotterød 1994
- 12: Hultengreen 2008 s.15, Veg-inform 1994 s. 7
- 13: Eriksen 2022 s. 141-142
- 14: Grotterød u. å. s. 1
- 15: Bjørnland 2003 s. 9, 15
- 16: Grotterød u.å. s. 3-4
- 17: Grotterød, E. M. og T. 2024
- 18: Grotterød u.å. s. 3-4, Eriksen 2022 s. 141-142
- 19: Grotterød u.å. s. 4-5
- 20: Nygaard 2014 s. 275
- 21: Gerhardsen 1971 s. 175
- 22: Grotterød u. å. s. 6, Røed 2020 s. 141
- 23: Røed 2022
- 24: Grotterød u.å. s 6-7
- 25: Grotterød u. å. s. 10-11
- 26: Eriksen 2022 s. 140-145
- 27: Grotterød u.å. s. 5, 11-12
- 28: Grotterød u. å. s. 5-7
- 29: Røed 2020 s. 146-147
- 30: Eriksen 2022 s. 141-142
- 31: Eriksen 2022 s. 146
- 32: Knutsen og Boge 2005 s. 29, 78, 94-95, 99, 107, 110, 115, 154
- 33: Knutsen og Boge 2005 s. 111, 143-149, 260, 355, 380-381
- 34: Eriksen 2022 s. 147-149
- 35: Eriksen 2022 s. 156-157
- 36: Grotterød, E.M. 2024
- 37: Østgård 2006 s. 136-144, 167, 172
- 38: Knutsen og Boge 2005 s. 105-6
- 39: Gustavsen og Søfteland 2008
- 40: Østgård 2006 s. 142-149
- 41: Grotterød, A.J. u.å. s. 12
- 42: Levik 2016 s. 134
- 43: Grotterød u.å. s. 4
- 44: Bjørnland 2003 s. 34-40
- 45: Knutsen og Boge 2005 s. 135-136, note 72 s. 399
- 46: Grotterød u.å. s.19
- 47: Knutsen og Boge 2005 s. 302
- 48: Knutsen og Boge 2005 s. 302 note 16 s. 418
- 49: Grotterød, E.M. og T. 2024
- 50: Veg-inform 1994
- 51: Bjørnland 2003 s. 22
- 52: Gustavsen og Søfteland 2008
- 53: Grotterød u. å. s. 3
- 54: Grotterød u.å. s. 18-19
- 55: Grotterød T. 2024
- 56: Grotterød, E. M. 2024
- 57: Grotterød, T. 2024
- 58: Grotterød, E.M. 2024
- 59: Grotterød, T. 2024
- 60: Bjørnland 2003 s. 9, 15, 23