



Statens vegvesen
Oslo



Fra Mosseveien

Veiminner i Oslo

Forord

Nasjonal verneplan, delplan 1 - 1537 - 1960

Nasjonal verneplan skal fremskaffe kunnskap om og sikre for fremtiden et utvalg av vegminner og veghistoriske miljøer som er representative for norsk veghistorie fra omkring 1537 og frem til i dag.

Denne rapporten gir en kort innføring i periodens veihistorie, for hele landet, og for Oslo. Rapporten presenterer de veirelaterte kulturminner som foreslås vernet i Oslo.

Registreringsarbeidet

Arbeidet i Oslo har hatt et godt utgangspunkt i vår registrering av faste kulturminner, som ble gjennomført i 1994 og 1995. Dette var også et landsdekkende prosjekt i regi av Norsk vegmuseum, og ledet av museumskontaktene i fylkene. Arbeidet for delplan 1 har bestått i utvelgelse av objekt som foreslås vernet og innsamling av dokumentasjon for disse.

Antall objekter i forslaget

Det har vært nødvendig å begrense omfanget av kulturminner i verneforslaget. Planen skal være landsdekkende. Landsplanen vil omfatte et fåtall kulturminner/veihistoriske miljøer fra hvert fylke. Et vern vil medføre kostnader. Man vil derfor unngå å verne samme type objekter i for mange fylker.

Registreringene

Rapporten gir en forenklet oversikt over registreringene. Utvelgelsen er konsentrert om veimiljøer og bruer. I veimiljøene inngår også en del enkeltobjekter.

I rapporten viser vi på kart de veistrekninger og enkeltobjekter som inngår i veihistoriske miljøer. I tillegg til kartet har vi tatt med et utvalg bilder av registrerte kulturminner. Det er gitt en meget kortfattet beskrivelse av hvert kulturminne.

Bruregistreringene omfatter også enkelte kommunale bruer, som strengt tatt ikke skulle vært tatt med. Vi har allikevel valgt å beholde dem. Skjebnen i den endelige utvelgelsen er en annen skål.

I tillegg til å være et grunnlag for valg av veiobjekter i Nasjonal Verneplan, håper vi at rapporten gir et bidrag til kunnskap om veihistorien i Oslo. Det er et håp om at noe kan vernes, slik at veihistorien ikke bare blir tilgjengelig i historibøkene.

Jon Grasmø

museumskontakt ved Oslo vegkontor

INNHOLDSFORTEGNELSE

Forord	1
Innholdsfortegnelse	2
Innledning	5
Veihistorie i Norge	6
Veihistorie i Oslo	10
Den Trondhjemske Kongevei	15
Vaterland bru.....	17
Nybrua.....	17
Aksishuset.....	18
Refstad allè.....	18
Borrebekken.....	18
Kalbakken bru.....	19
Rasmusbakken.....	19
Sveiva landhandel.....	19
Rommen skole.....	20
Bånkall gård.....	20
Vei ved Bånkall.....	20
Den Fredrikshaldske Kongevei	21
Ekebergveien.....	22
Konowsgt.-Valhallveien.....	23
Valhallveien-Brannfjellveien.....	23
Brannfjellveien-Rørhrtts vei.....	23
Ljabrubakken.....	24
Ljabru.....	24
Øvre Prinsdalsvei.....	24
Ljabruchausseèn	25
Ljabruveien.....	27
Ljan skystasjon.....	27
Kirkeveiringen	28
Frogner plass.....	30
Kirkeveien.....	30
Griffenfeldts gate.....	31
Vøyenbrua.....	32
Marcus Thranes gt.....	32
Christian Michelsens gt.....	32
Drammensveien	33

Veiminner i Oslo fylke

Bruer	35
Åmot bru.....	36
Hausmanns bru.....	37
Ankerbrua.....	37
Gangbru ved Skarpsno.....	37
Beyerbrua.....	38
Sannerbrua.....	38
Bru i Sarabråtveien.....	39
Ulvøybrua.....	39
Lauta bru.....	39
Bentsebrua.....	40
Hammeren bru.....	40
Ormsund bru.....	40
 Register	 41
 Figurliste	 44
 Vedlegg	 45

Veiminner i Oslo fylke



Fra Mosseveien

INNLEDNING

Statens vegvesen ble i 1997 pålagt av Samferdselsdepartementet å utarbeide en landsdekkende verneplan for veier og bruer i samarbeid med Riksantikvaren. Arbeidet ble påbegynt våren 1997 med Norsk veimuseum som faglig ansvarlig for prosjektet. Planen skal omfatte veier, bruer og veirelaterte kulturminner som skal representere norsk veihistorie fra omkring 1537 og frem til i dag. Planen skal presentere et utvalg av veiminner og veihistoriske miljøer som i nasjonal sammenheng har stor sosial, teknologisk, geografisk og tidsmessig bredde. Gjennom lovverk skal objektene bevares for fremtiden. De veiminnene som er valgt ut skal enten ha vært bygget eller brukt i offentlig regi.

Arbeidet med denne verneplanen har bidratt til å øke kulturminnekompetansen og også interessen og forståelsen for kulturminnevern i Statens vegvesen.

Nasjonal verneplan har vært inndelt i tre delplaner:

1. Delplan for veiminner og veihistoriske miljøer fra tidsperioden mellom ca 1537 og 1960.
 2. Delplan for veiminner og veihistoriske miljøer fra tidsperioden mellom 1960 og i dag.
 3. Delplan for veivesenets egne kulturminner som inkluderer maskiner, utstyr og bygningsanlegg.
- De tre delene inngår på lik linje i verneplanen.

Arbeidet foregår trinnvis, og dette heftet er et resultat av det omfattende registreringsarbeidet som har vært gjort med **delplan 1**. Her har fylkesvise faggrupper bestående av representanter fra Statens vegvesen og fylkeskommune arbeidet med å velge ut veiminner som skal representere sitt fylkes veihistorie i tidsrommet 1537 og til 1960. Årstallene som her er valgt henspiller på lov om kulturminner som gir automatisk fredning av de veiminner som er eldre enn 1537 (reformasjonen). Året 1960 er valgt ut fra at veinettet i Norge ble forandret og antall veier økte etter at personbilen begynte å bli "allmannsvei". Utvalg av aktuelle veiminner har blant annet foregått etter gitte retningslinjer som brukes av kulturminnevernet. Fylkesgruppene har vært ledet av en prosjektleder ved vegkontoret. Det har vært tett samarbeid mellom prosjektledelsen ved Norsk vegmuseum og fylkene, og fylkesgruppene har i tillegg hatt lokale og regionale samarbeidsparter.

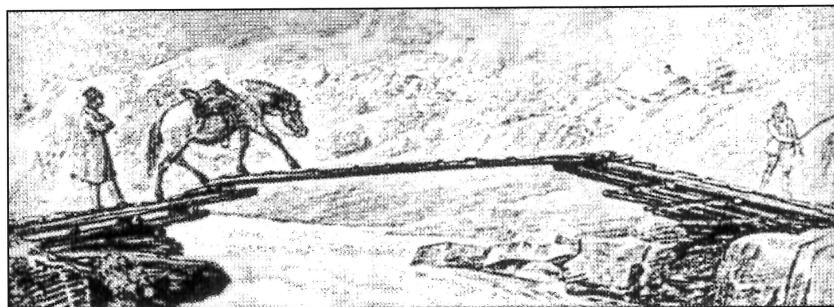
Veiminnene og de veihistoriske miljøene som presenteres i dette heftet skal representere dette fylkets veihistorie i nevnte tidsperiode. Målgruppen for dette heftet er ansatte i Statens vegvesen, fylkeskommune og kommuner, og andre som måtte ha interesse for veihistorie. Heftet vil også fungere som et arbeidsredskap for Statens veivesen for å foreta kulturminnefaglige prioriteringer. Veiminnene er valgt ut og vurdert i forhold til deres betydning for fylket og for regionen. Dette er kun et utvalg av mange veiminner som ligger langs vår vei. Dette betyr ikke at andre veiminner er mindre bevaringsverdige, men kanskje har de en større lokal enn regional betydning. Som fylkesforslag er disse veiminnene med i utvelgelsen videre i den nasjonale verneplanen som skal foreligge i desember 2001.

Våre veiminner og veihistoriske miljøer forteller veihistorien, enten som bruddstykker eller som større enheter. Vår ivaretagelse av disse minnene bidrar til å øke miljø- og livskvaliteten i samfunnet, samtidig som de er en del av vår kulturarv og identitet. La oss i fellesskap verne om dem!

VEIHISTORIE I NORGE - MED HOVEDVEKT PÅ TIDSROMMET 1537 OG TIL 1960

Innledning

Veinettets utvikling i Norge henger nøye sammen med de endringer som har funnet sted i samfunnet; blant annet i forhold til bosettingsstruktur og næringsgrunnlag. Men veibygging og veienes utforming henger også nøye sammen med topografi og klima. I det følgende er det ment å gi et kort sammendrag over de viktigste trekkene i denne historien.



Forhistorisk tid og middelalder

Så lenge det har bodd mennesker i Norge har det vært veier i Norge, det vil si hvis vi med en vei kan si at det er en fast trasé i et området, en trasé som mennesker har skapt ved ferdsel. Veien har vært merket og brukt jevnlig avhengig av årstid. Menneskene har gått, ridd eller kjørt på veien, og veien kan derfor betegnes enten som gangvei, ridevei eller kjørevei.

Trolig har ikke steinalderens jegere for omkring 10000 år siden anlagt veier ifølge den ovennevnte definisjonen av vei, men heller orientert seg etter faste punkter i landskapet som innsjøer, elver og andre naturformasjoner. Etableringen av jordbruket for ca 5-6000 år siden førte til fastere bosetting, noe som må ha resultert i et fastere kommunikasjonssystem mellom blant annet boplasser og utmarksressurser. Fra og med denne tidsperioden må vi kunne kalle kommunikasjonslinjene for veier; dvs. gangveier. Oksen har sannsynligvis vært brukt som trekkdyr, og det har vært dannet veier som i utseende ikke kan ha skilt seg særlig fra rideveiene. I bronsealderen (perioden 1800 f.Kr.- 500 f.Kr.) blir hesten husdyr, og sannsynligvis er de eldste rideveiene fra denne tiden. Jo mer kompleks samfunnsstrukturen er, jo større er behovet for et fastere veinett. Transport av ulike varer som blant annet jern og kleber (århundrene f.Kr.) krevde bedre veier, selv om mye av transporten nok har foregått på vinterstid. Omkring år 1000 e.Kr., da de første byene vokste frem, økte transportbehovet betraktelig. Mye av landsbygda var ble fraktet inn til byene, og varer som ble produsert i byene, samt importvarer ble fraktet ut på landsbygda. I de eldste lovene fra denne tiden (Gulatings- og Frostatingsloven) er veiene nevnt, og i Magnus Lagabøters Landslov fra 1274 som delvis erstattet disse lovene fantes fem paragrafer om samferdsel. Paragrafene beskrev blant annet veityper, veistandarder og vedlikeholdsansvar. Det som denne loven sa om veiene gjaldt i grove trekk frem til 1824, da vi fikk vår første egne veilov. Transporten gjennom hele middelalderen har stort sett foregått til fots eller til hest.

Tidsperioden 1600-1750

Veinettet som eksisterte på denne tiden var nokså likt middelalderens veinett. Det var brukbart for den som skulle gå eller ri, og til enkel transport med kløv, slep eller en lett slede. I vinterhalvåret var veiene gjerne lagt over myrer og vann der det var lett å ta seg frem med slede. For embedsmennenes behov var derimot veiene langt fra bra nok. Visse deler av landet (Vestfold) hadde sannsynligvis kjørbare veier, men i 1624 ble det besluttet å bygge Norges første offentlige kjørevei for hest og vogn mellom Kongsberg og Hokksund. Veien ble bygget på forordning fra Christian IV i forbindelse med transport av sølv fra gruvene på Kongsberg.

Etter Christian IVs Norske lov av 1604 var det fortsatt bøndene som hadde plikt til å vedlikeholde veiene. Bøndene aksepterte dette i forhold til ride- og kløvveier, men når kongen satte krav om at veiene skulle utbedres til kjøreveier, ble det nye byrder som bøndene ikke uten videre ville godta. I en forordning av 1636 kom det derfor påbud til bøndene om å utbedre hovedveiene ved å sørge for at de ble "utskårne" - dvs. at veibanen skulle ha tilnærmet horisontalt tverrsnitt.

Stattholderen var den som på vegne av kongen skulle sørge for statens krav, og et av kravene var gode kjøreveier; i første rekke på Østlandet og Sørlandet. I 1665 ble det utnevnt generalveimestere som skulle få ansvaret for veiene; en søndenfjells og en nordenfjells. Søndenfjells var det kapteinløytnant Jens Søfrensen Hauritz som fikk stillingen; nordenfjells var det Nicolaus Helvaderus. Det nordenfjellske området besto da av Trøndelag og Vestlandet, da Nord-Norge ikke hadde veier som var av betydning.

Både amtmenn, fogder og bønder så på generalveimestrene som brysomme, og allerede i 1670 ble generalveimesterembetene lagt ned. Men i 1674 ble embetene gjenopprettet og ny instruks gikk ut. Endel rideveier ble etterhvert utbedret til kjørbare veier i denne perioden. Dette gjaldt først og fremst veier knyttet til forsvarsverk og næringsvirksomhet som trelasthandel og gruvedrift. På strekningen Oslo og Trondheim var det stort sett bygde kjørbare veier omkring 1700. I denne tidsperioden var det først og fremst snakk om å bygge om eksisterende rideveier til kjøreveier. Linjeføringen var den gamle, men veien ble breddet og bygget opp over ujevnheter i terrenget. Veien var fortsatt svingete. For det meste var det trebruer og treklopper som var brukt ved kryssing av elver og bekker.

Perioden 1750 - 1850

Denne tidsperioden er med unntak av tidsrommet rundt 1805-15 preget av stor befolkningsvekst. Det var stor tilgang på arbeidskraft og en stadig økning av antall håndverkere. Bøndene drev stortilt nydyrking av gardene. Tremangelen begynte å bli påtakelig, og det ble oppfordret til å bruke stein både i gjerder og hus, noe som også førte til bygging av steinhvelvbruer. Veibyggerne hadde fått nye impulser, først og fremst fra Danmark. Frem til napoleonskrigene (1796-1815) var det stor veibyggingsaktivitet og med veiloven av 1824 kom det igjen igang en viss aktivitet. Veiene som ble bygget etter 1824 og frem til 1850 hadde en kvalitet og byggemåte som kan sammenlignes med kvaliteten på romerske veier. Fra denne perioden kom stein i bruk som teknisk byggemateriale i mye større grad. Veibanen ble bygget opp slik at den ble liggende markert over terrenget med klart markerte skuldre som gjerne var murt. Fyllmassen i veibanen kunne bestå av grus, stein og annen stabil masse. Veien skulle dessuten ha overhøyde på midten slik at vann kunne renne av og ned i grøftene. Bruene skulle også mures. Men veiene var fortsatt svært bratte med stigningsforhold opp mot 1:3.

Fra 1767 ble Georg Anton Krogh ansatt som generalveimester søndenfjells og året etter ble broren Nikolai Fredrik Krogh utnevnt nordenfjells. De kom med nye profesjonelle veibyggingsprinsipper. N.F. Krogh satte seg store mål. Foruten nyanlegg der det trengtes, skulle alle rideveier gjøres om til kjøreveier og alle mindre veier til gode rideveier. Krogh-brødrene fikk impulser utenfra. G.A. Krogh hadde alt i 1768 satt igang arbeidet med å bygge kjøreveier etter nye prinsipper. Her var det viktigere med rette fine veilinjer enn med stigningsforholdet, da veien således ble kortere.

Peder Anker ble utnevnt til generalveiintendant for Akershus stift i 1789. Han var overordnet generalveimesterembedet med ansvar for veisystemet på Østlandet inklusiv Sør- og Sørvestlandet. Impulser hentet han fra Danmark. Fredrik V hadde i 1761 utnevnt den franske veiingeniør Marmillod til overinspektør for veiene på Sjælland. Han kom med helt nye veibyggingsprinsipper både hva gjaldt linjeføring og veioppbygging.

Tre generalveimestere; henholdsvis C.J. Hammer i Bergen stift, utnevnt i 1787, L. Ingjer i Akershus stift, utnevnt i 1789 og B. Rummelhoff i Kristiansands stift utnevnt i 1790, fungerte som veiingeniører på Sjælland i 1770-årene, og Marmillods ideer om hvordan veiene skulle bygges påvirket dem. I dag finner vi veiminne etter dem flere steder i landet; eksempelvis veien over Krokskogen (Buskerud/Akershus), den gamle Bergenske hovedvei fra Oslo over til Nittedal, og den Vestlandske hovedvei i Agderfylkene. Generalveimester Hammer er mest kjent for bygging av kjørevei over Vindhella og Galdane (Sogn og Fjordane), og ikke minst veien over Fillefjell (Sogn og Fjordane/Oppland).

Veilov av 1824

Etter at Norge kom i union med Sverige i 1814 var det mange formelle saker å gripe fatt i, og i 1824 ble egen veilov vedtatt. Denne ble fornyet i 1851, 1912 og 1963. Loven har hatt stor betydning, og ble først underordnet plan- og bygningsloven i 1995. Veiloven slo fast at det var amtmannen som var øverste veimyndighet, men at staten skulle ha et overordnet ansvar for mellomriksveiene og sammenbindingsveier i mellom distrikter. Loven delte veiene inn i to veityper; hovedvei og bygdevei.

Veiinspektør Georg Daniel Bart Johnson utarbeidet, etter en studiereise til Vest-Europa i 1839, en håndbok som summerer opp all veikunnskap i dette området på den tiden; deriblant beskrivelse av den nye engelske/skotske metoden med Mcadamisering av veiene. Han tok med seg kunnskapen om kjedehengebru, og resultater av hans reise var blant annet byggingen av Bakke bru i Vest-Agder i 1854, og Åmot bru i Buskerud i 1856.

Chausséperioden 1850 - 1912

I 1846 ble ansvaret for det statlige veivesen flyttet fra Justisdepartementet til det nyopprettede Indredepartementet. 1850-årene var på mange måter et tidsskille. Produksjon av maskiner og utstyr fant sted, samt at tekniske nyvinninger som dampbåt og jernbane endret samferdselsbildet. Hjulredskapene ble vanligere og vanligere.

Veiloven av 1851

Med formannskapslovene av 1837 ble det behov for endringer av veiloven. En av de viktigste endringene ved loven av 1851 var at ansvaret for å vedta og bygge bygdeveier nå ble lagt til herredsstyrene med godkjenning fra Amtformannskapet. Bevilgningsmyndigheten ble lagt til Stortinget, og Kongen kunne vedta forslaget etter å ha fått amtformannskapets uttalelse. Med unntak av mellomriksveiene skulle utgiftene dekkes av amtene, men etter behov kunne statskassen enten forskuttere eller gi bidrag. Av

veibyggingssprosjekter kan nevnes Stalheimskleiva (Hordaland) og Vindhellavegen (Sogn og Fjordane), som for øvrig var bygget under ledelse av kaptein Henrik Christian Finne. Finne ble utnevnt som første veiassistent i Indredepartementet, og var den første fagsjef i det som nå har utviklet seg til Statens vegvesen underlagt Samferdselsdepartementet.

Da ny vei skulle bygges inn mot hovedstaden i øst, ble det foreslått å legge veien rundt Ekebergåsen langs Bunnefjorden istedenfor over Ekebergåsen der veien tidligere hadde gått. Argumentasjonene som ble brukt var at samfunnsøkonomisk ville det være lønnsomt å kjøre større og færre lass, og til dette krevdes nye byggemetoder både på det tekniske og i forhold til linjeføring. Ljabruhausséen ble lagt med maksimumsstigning på 1:20 og en veibredde på 10 alen (ca 6,25 m). Veien var dessuten bygget i skjæringen mot fjellsiden slik at det ble minst mulig masseflytting. Idealet var ikke lenger at veiene skulle gå i rette linjer, men føye seg mykt i terrenget. Veikantene skulle ikke lenger markeres med en murkant som kunne bli flere meter høy, men med murte stabiliserte skråninger. Ansvarlig for dette arbeidet var ingeniørløytnant Christian Wilhelm Bergh, som forøvrig ble utnevnt til landets første veidirektør da Veidirektoratet ble opprettet i 1864.

Etter Bergh fulgte Hans Hagerup Krag (1873-1903) som veidirektør. Han var opptatt av å knytte landet sammen og da særlig forbindelsen mellom Østlandet og Vestlandet. For han var det viktig at veiene nådde frem til jernbanestasjoner og rutebåtekspedisjoner. Det var de tekniske nyvinningene som var fremtidens løsninger. Men veier var nødvendig, og Krag var pragmatiker og sa: "Heller en tarvelig vei enn ingen vei". Han mente veien kunne utbedres i ettertid når tidene var bedre og behovene større. Av kjente veiprojekter i hans tid er Geiranger- og Strynefjellsvegen.

Tilpasning til biltrafikk 1912 - 1960

I 1914 var den kombinerte veiadministrasjon gjennomført i alle fylker, lovfestet i den nye veiloven av 1912. Denne veiloven holdt fremdeles på delingen i hovedveier og bygdeveier. I 1912 kom også den første motorvognloven og bilsakkyndige ble opprettet. Statens vegvesen måtte i stadig større grad forholde seg til bilen og dens behov. Amtssingeniørene skiftet tittel til overingeniører i 1918 samtidig som amt byttet navn til fylke. På den tiden var det i hvert fylke et veikontor styrt av en myndig overingeniør. Bergh hadde allerede i 1857 tatt sterkt til orde for å få ansatt faste veivoktere i vedlikeholdet. I 1880-årene ble det gjennomslag for å ansette veivoktere, og i 1924 var det 40 veivoktere på statsvedlikeholdte veier (høyfjells- og mellomriksveier), ellers var det ca 2000 veivoktere som var ansatt av herredstyrene. I 1929 ble en ny veiplan godkjent, og veinettet ble inndelt i riks-, fylkes- og herredsveier. Statens vegvesen hadde ansvaret for de to førstnevnte. Staten finansierte vedlikeholdet av riksveinettet med motorvognavgifter, mens fylkesveiene skulle finansieres over fylkesbudsjettet styrt av fylkesveisstyret. Ingeniørekspertisen på veikontorene ble også benyttet av herredene. De fleste fylker var delt i passe store distrikter, der en avdelingsingeniør hadde ansvaret både for planlegging, anlegg og vedlikehold. Men de store avstandene gjorde det nødvendig å bygge opp verksteddrift rundt om i fylkene etter hvert som etaten tok i bruk lastebiler, veihøvler, grussorteringsverk o.l.. Veistasjonene ble da vanlige.

Med den kombinerte veiadministrasjon ble det overingeniørene (fra 1949 kalt vegsjef) som overtok mye av den rollen som Krag hadde utøvd som øverste leder av veistellet i Norge. I hele mellomkrigsperioden var det vanskelige forhold for mange. Et arbeidskrevende, men samfunnsnyttig arbeid var å bygge veier. Statens vegvesen hadde et velutviklet administrasjonsapparat over hele landet og det ble naturlig at de administrerte en god del

av nødsarbeidet. Sommeren 1936 sysselsatte vegvesenet 8 600 mann ved hovedveianlegg og 5 300 ved bygdeveianlegg. Etter krigen ble Veidirektoratet underlagt det nyopprettede Samferdselsdepartementet. Under gjenoppbyggingen av landet var det mangler på det meste. Finnmark og Nord-Troms var helt nedbrent, og krigen hadde satt sitt preg på det meste. Blant annet var veinettet totalt nedslitt. Høsten 1960 ble salget av vesteuropeiske biler frigitt. Veiene var tilpasset en blandet veitrafikk med hest og førkrigsbiler, og etaten hadde nå store utfordringer med å få bygget et tidsriktig veinett.

OSLOS VEINETT

Det eldste veinettet

Fra Oslo bys historie, bind 1 av Arnved Nedkvitne og Per G. Norseng. (I parentes, egne kommentarer.) »Fra senere middelalder er det kjent en rekke ferdselsåre over land. Flere av disse går trolig tilbake til vikingtida eller enda tidligere. Over Ekeberg kom det en vei fra bygdene på Østsida av fjorden som ennå kan følges et par kilometer over Grønliåsen ved Øvre Prinsdal. (Oldtidsveien over Grønliåsen). På begge sider vitner hedenske gravhauger om eldgammel ferdsel. De må være reist her for at veifarende folk skulle se dem.

En oldtidsvei fra Enebakk i sørøst er synlig på et høydedrag ved Langerud, hvor den går langs en rekke gravhauger mellom Skullerudveien og den nåværende Enebakkveien. Myrstrekningen Langemosa, som blir omtalt i 1200, lå på Abildsø, ved foten av bakken opp mot Lambertseter. Herfra gikk vinterveien over Ryenberget og Kvernerdalen på den tida. Men ved Østensjø terrasse og på Nordre Skøyen er det spor etter en annen trasé som må gå tilbake til forhistorisk tid. (Østensjøveien). Den krysset åpenbart tidlig Alna i bru ved Bryn, det gamle Bruvin.

På tilsvarende vis kan en vei nord fra Romerike over Gjelleråsen følges tilbake til førkristen tid. (Oldtidsveien over Gjelleråsen). Den er synlig i terrenget ovenfor Smedstua, der den passerer et par gravhauger. Senere i middelalderen tok folk seg derfra ned mot Alnabru, hvor det også kom en annen vei fra Romerike, over Lørenskog. (Gamle Strømsvei). Ferdselen videre inn mot Oslo fulgte traséen til Gamle Strømsvei slik den er kjent fra senere tid. Men det er uvisst om denne ferdselsåren nordfra er eldre enn tettstedet. Omkring 1200 var det samtidig en ferdselsåre ned mot Oslodalen langs vestsida av Groruddalen, omtrent slik Trondheimsveien går i våre dager. Trolig var det dette veifaret som ga navn til vikinggården Veitvet.

Fra nordvest og vest er det ikke påvist noen oldtidsveier. Det er likevel godt mulig at veien fra Hadeland gjennom Lillomarka over Stig og Korsvoll, som var i vanlig bruk til ut på 1700-tallet, går helt tilbake til førkristen tid. I alle fall er det trolig at det langt tilbake i tida kom veifar fra Bergheim i vest, med forbindelse både fra Lier og Krokskogen. Et minne om ferdselen mellom vest og øst i herredet er nok gårdsnavnet Vøyen, middelalderens Vothin eller «grassletta ved vadestedet.» «

Andre veier i Oslo kjennes kun fra den senere middelalder. Veinettet i Akersdalen med disse hovedfar møttes ved Galgeberg, og kan antas å ha vært slik helt ned til år 1200. Det var foruten strandstedet (senere byen) Oslo ved Bjørvika to «sentra» i dalen, nemlig Galgeberg hvor de tre veiene møttes og Aker gård ved Gamle Aker kirke som er fra 1100-

tallet. Av hensyn til befolkningen gikk selvsagt veiene ut fra dalens sentra og sterkest bebodde strøk. Den tetteste bebyggelsen i Oslodalen lå nord og Øst for Aker gård.

(Hentet fra "Veien som kulturminne, registrering av gamle veger i Oslo". Statens vegvesen Oslo)

Kjøreveiene

Fra de eldste tider har hovedatkomsten til Oslo over land gått langs tre korridorer. Dette er naturlig på grunn av omegnens topografi. De eldste kjøreveiene, de såkalte Kongeveiene, fulgte disse korridorene fra sør, nordøst og vest. Det var først i løpet av de siste 25 år før 1814 at de ble utbygd til kjøreveier og knyttet sammen i et riksveinett med Christiania som sentrum. (Imidlertid kjører Christian VI allerede i 1733, men et utbygd kjøreveinett kom senere.) Disse gamle veier var postveier og kaltes kongeveier. De var statens veier, og staten var kongen.

Fra syd kom den 'Fredrikshaldske Kongevei'. Den fulgte stort sett Ekebergveiens trasé. Den ble ført ned til byen, gamle Oslo, langs den bratte Ekebergskråningen via Geitabru over Alnaelva til Ladegården.

En vei som stort sett gikk langs Enebakkveien, er også av eldre dato.

I nordøst er den "Strømske Kongevei" fra gammel tid. Den gikk stort sett langs den gamle Strømsveien. Håkon Håkonsøn utbedret veien i 1227 for å kunne trekke 13 langskip fra Grønli til Nitelva. Skogen ble hugd ned, de verste ujevnhetene ble utbedret og bruer bygd over små elver og bekkefar. Veien var viktig, både for pilgrimer som valfartet til Oslo-klostrene og for tømmertransporten. Denne ble etter hvert betydningsfull, særlig før Eidsvollbanen kom i drift. Det kunne være over 3.000 hester i løpet av en uke, og sledene kunne stå i ubrutt rekke fra Strømmen til Christiania. Christiania Trælasthandlere ytet i 1838 et bidrag på 800 spesidaler for utbedring av veien.

Fra nordøst kom også den Trondhjemske Kongevei". Veien er kjent fra bronsealderen (Oldtidsveien over Gjelleråsen), og både Olav den hellige og Harald Hårdråde har nyttet veien over Gjelleråsen. Før Nybrua ble bygd, hadde veien sitt utgangspunkt ved Nedre Dælen gård som lå omtrent der hvor Oslo Vei har sitt kontorbygg i dag (Herslebs gate 19).

I vest har vi den "Drammenske Kongevei". Det er den eldste kjørevei i Aker, og den er fra ca 1630. I store trekk følger den dagens trasé fra Ruseløkka til Lysaker.

Den eldste veiinndeling i Aker er av 6 mai 1795. Den ble foretatt av Stiftsamtmand Moltke, Generalkrigskommissær Anker, Lensmand Knoph og Veimestrene Steen og Brochmann. Den ble approbert ved kgl res av 13. juli 1798. Følgende veier var med:

- Drammensveien fra byen til Lysaker Bro 7.368 al
- Trondhjemsveien fra Lakkegata til Skedsmo 2.076 al
- Strømsveien fra Oslo Ladegaard til Skedsmo 17.646 al
- Den kjøbenhavnske Vei fra Vaterlands Bro til Liabro 13.286 al
- Ryenbergveien fra Galgeberg til Ski 21.175 al
- Den bergenske Vei fra Grorud til Nitedalen 4.700 al.

Det var dessuten enkelte mer lokale veier, de såkalte bygdeveier, som for eksempel Pilestredet.

Lokalveinettet

Storparten av bebyggelsen i Gamlebyen besto av tømmerhus, og det var i årenes løp mange branner. Etter en storbrann i 1624 bestemte kong Christian IV at byen skulle flyttes til Akersneset, beskyttet av Akershus festning. Kongen var selv med på å planlegge byen. For å gjøre byen så brannsikker som mulig, ble gatene ekstra brede, noe vi kan glede oss over i dag. Det ble også forlangt at husene skulle bygges i brannfast materiale.

I gamle Christiania, dvs området begrenset av Akershus festning og vollene omkring byen, var det et velordnet gatenett. Området lå stort sett mellom Øvre Vollgade og Dronningens gade og mellom Myntgaden og Østre gade (Karl Johans gate). Det fantes to byporter i nord, en ved Kongens gade og en ved Dronningens gade. Dessuten en mindre port i vest som førte ut til Pipervika. Utenom dette området fantes de gamle innfartsveiene Drammensveien, Trondheimsveien, Strømsveien, Ryenbergveien og Ekebergveien (den Fredrikshaldske Kongevei).

Utbygning av byens gate- og veinett fulgte befolkningsveksten og økonomien. Således skjedde det lite i første halvdel av 1800. Etter byutvidelsen i 1859 ble det mer fart i gate- og veibyggingen.

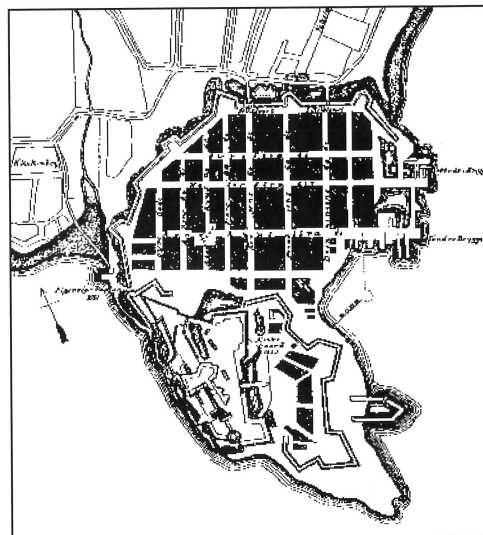
Den første fastlønte Vei- Vand- og Brolægningsinspektør ble ansatt i 1845. Den nye veilov av 1851 bestemte at utgiftene til veivesenet skulle utredes av Bykassen, dersom ikke kommunen bestemte noe annet.

I 1814 ble Christiania landets hovedstad og flere nasjonale bygninger og bygninger for statsadministrasjonen måtte bygges selv om de økonomiske forhold var vanskelige. Slottet som ble påbegynt i 1825, ble først ferdig i 1848 på grunn av stans i byggingen, grunnet pengemangel. Av andre viktige byggverk kan nevnes Norges Banks første bygg i 1828, Universitetet i 1841-51 og Stortingsbygningen i 1861-66. Dette førte blant annet til at Karl Johans gate ble ombygd i 1840-årene. Tidligere het gaten Østre Gade, men etter at den ble forlenget forbi Stortinget og Universitetet, ble dette endret til Carl Johans Gade.

Inntil 1859 gikk grensen i øst mellom Christiania og Aker langs Akerselva. I Christiania var det murtvang, og det var bare de rikeste som hadde råd til å bygge der. Utenfor byen lå forstedene. Verken Christiania eller Aker bekymret seg særlig over disse områdene, og det fantes verken reguleringsbestemmelser eller grunnskatt.

De som ikke hadde råd til å bosette seg innenfor festningsbyen, fant plass i forstedene hvor de bygde sine trehus av varierende størrelse og kvalitet. Det var således den fattigste delen av befolkningen som bosatte seg der.

I Christiania var gatene stort sett brolagt, men utenfor bygrensen var det grusveier av svært dårlig kvalitet. Det var ikke offentlig veivesen, og veiene ble anlagt og holdt vedlike ved



Figur 1: Christiania på Akersneset 1686
Beskyttet av Akershus festning, og med
brede gater

Veiminner i Oslo fylke

hjelp av naturalarbeid (Bønder og grunneiere var pålagt å utføre veivedlikeholdet). Stiftsbefalingsmannen i Akershus Amt - herr Rappe, skrev således i 1740 til kongen: *"Veiene omkring Christiania, særdeles Høst og Foraar, er i en meget slet og for en regulair og vel anlagt Bye, skammelig tilstand....."*

I de neste hundre årene skjedde det lite med veiene rundt Christiania. Særlig var forholdene ille på Grønland, hvor veifarende *"ofte ble siddende fast med sine læs og maatte laane Veitstænger for at veie sine Vogne opp"*.

Inntil byutvidelsen i 1859 hadde Aker kommune bevilget tilskudd på til sammen 1200 spesidaler til veiene i forstedene. Dessuten kom det mindre bidrag fra amtet og private.

En som gjorde en kraftinnsats lokalt for å bedre veiforholdene, var Ole Gudmundsen. Ved sin død i 1841 testamenterte han sin eiendom til istandsettelse av Nordby-gaten. Salget av eiendommen innbrakte 400 spesidaler. Sammenlignet med kommunens bidrag var dette et stort beløp. Testamentet var imidlertid opprettet muntlig på dødsleiet. Arvingene bestred lovligheten og gikk til rettssak. De tapte saken og pengene gikk til istandsettelse av Nordbygaten. Pengene var oppbrukt innen 1849. Grunneierne i Nordbygaten var meget takknemlige for den store og kjærkomne gaven og reiste i 1842 en minnestein til erindring om Ole Gudmundsen.

Etter byutvidelsen i 1859 ble flere gater omlagt eller nyanlagt utenfor gamle Christiania. Det kan nevnes gater på Vaterland, Hammersborg og Pipervigen, samt områdene rundt Grønland og Lakkegata.

Maridalsveien, som hadde stor betydning for industrien langs Akerselva, ble også utbedret.

Enkelte gater i gamle Christiania ble senket for å bedre lengdeprofilen. De ble samtidig brulagt på ny med huggen gatestein.

Torggata og gatene omkring ble opparbeidet i 1850-årene. Torggata ble forlenget over til elvas østside ved bygging av en trebru - Ankerbrua i 1876.

Området bak Slottet, blant annet Homansbyen, ble utbygd i 1860-årene.

I 1855 var oppfylling av Pipervikstranden kommet så langt at veivesenet kunne anlegge gatene over det oppfylte området.

Vestbanen stod ferdig i 1872, og gatene rundt denne ble bygd omtrent på samme tid.

Etter byutvidelsen i 1859 ble gatene på Akerselvas østside forbedret. Det var særlig gatene på Grønland og Grünerløkka.

Byutvidelsen i 1877 førte til at 52 veier i de nye bydelene ble overtatt som offentlige veier. Det var nødvendig å utbedre flere av dem, samt å anlegge nye. Blant annet ble Frognerveien opparbeidet og Kirkeveien utbedret. Gatene på Hegdehaugen og Uranienborg ble opparbeidet i 1880-årene. I samme periode ble gatene på Bjølsen bygd. På Østsiden av elva ble gatene på Sandaker og Torshov bygd, og gatene på Kampen, Rodeløkka og Vålerenga ble opparbeidet eller utbedret.

Veiminne i Oslo fylke

Før århundreskiftet var byggeaktiviteten størst i Kristiania og i de områder som ble innlemmet i byen. Det var her det ble opparbeidet flest gater og veier.

Etter 1900 vokste befolkningen i Aker vesentlig sterkere enn i Oslo/Kristiania. Således økte befolkningen i Aker med 107.955 personer i tiden 1900 til 1946, mens den tilsvarende økning i Oslo var 58.596 personer.

Den villamessige bebyggelse i Aker, med relativt store tomter, førte til stor aktivitet når det gjaldt veibygging. Således var det kun 61 offentlige veier i Aker i 1902, mens det i 1937 var 570.

I 1947 hadde Aker 41.565 m riksveier, 5.500 m fylkesveier, 468.303 m bygdeveier og 117.516 m private veier.

Oslo hadde på samme tid 218.000 m gater, hvorav ca 70 % av arealet hadde permanent dekke.

Aker var tidligere en typisk jordbruksbygd, men fra slutten av 1800-tallet foregikk det en utstrakt villautbygging, særlig i vest og syd langs de anlagte jernbane- og forstadsbanelinjer (Bestum, Ullern, Slemdal, Vindern, Bekkelaget og Nordstrand). Dette førte til omfattende veiutbygging i tillegg til de innfarts- og hovedveier som allerede fantes. Etter hvert som biltrafikken økte, måtte også disse veiene utvides og forsterkes.

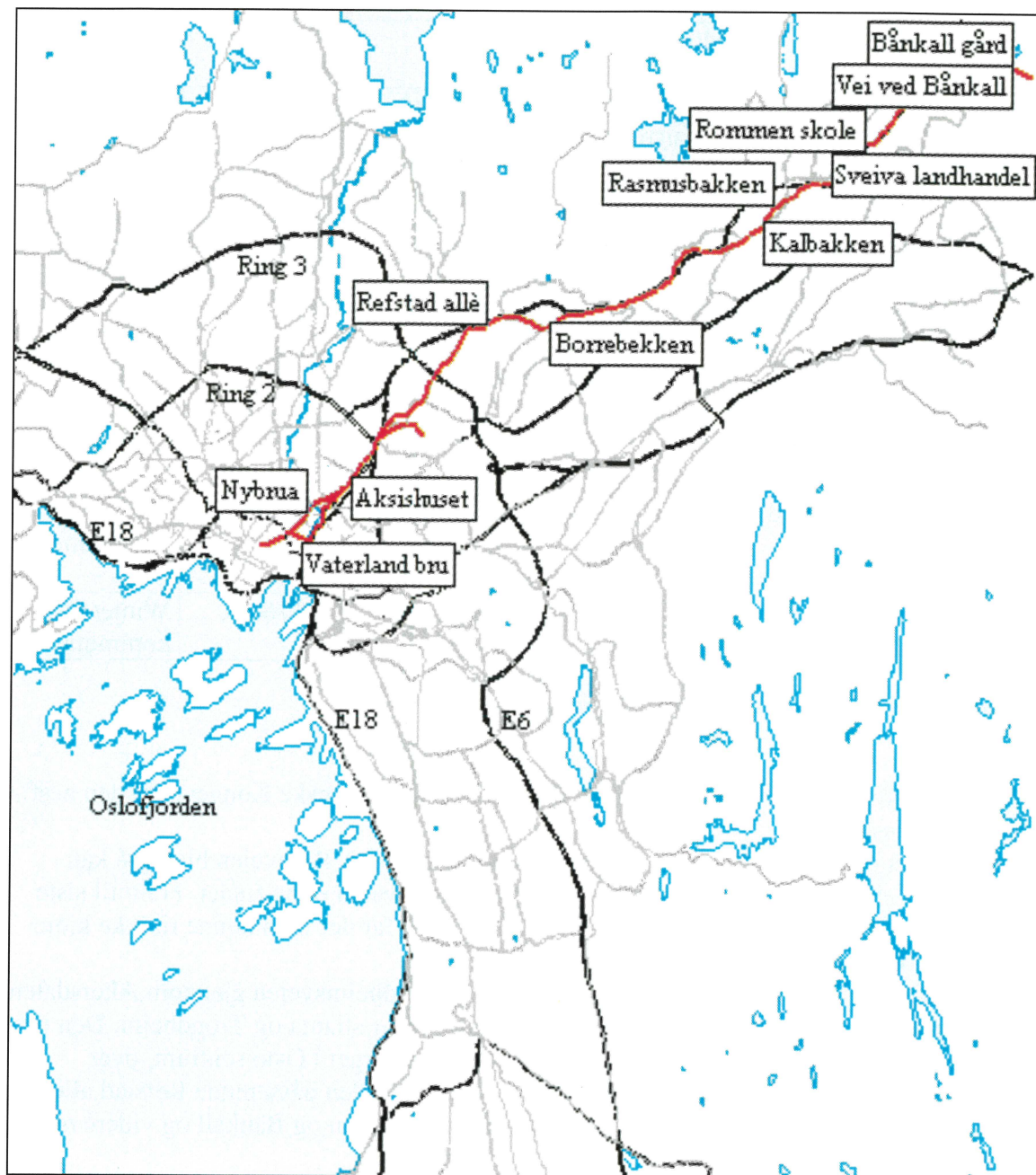
I årene før sammenslutningen hadde Aker Bolig- og Byggelag, som senere gikk sammen med OBOS, påbegynt utbyggingen av flere boligfelt, blant annet Storo, Flaen-Ammerud, Manglerud, Høybråten, Korsvollbråten, Sørbyhaugen, Husebygrenda og Vestbysletta på Grorud.

Bortsett fra veiutbyggingen i forbindelse med boligbyggingen, etter kommunesammenslutningen i 1948, var store deler av veinettet i Aker bygd ut, og Aker veivesen var større enn Oslo veivesen.

(Hentet fra Oslo veivesen gjennom tidene, 1845-1875-1948-1990. Skrevet av Bernhard E. Sæland. Utgitt av Oslo Kommune, veivesenet 1993.)

Ønskes grundigere kunnskap om Oslos veihistorie henviser vi til "Veien som kulturminne, registrering av gamle vegfar i Oslo." Arbeidsrapport 1994, Anne Chatrine Nessmo, stud.arc. Statens vegvesen Oslo.

DEN TRONDHJEMSKE KONGEVEI



Målestokk 1:100 000

Figur 2: Den Trondhjemske kongevei, oversiktskart

Nr:	A0
Reg. Nr:	M0301001
Kommune:	Oslo
Veiminnetype:	Veihistorisk miljø
Byggeår:	Ca. 1750-1770
Eier:	Statens Veivesen

Veiminner i Oslo fylke

Nr:	Navn:	Reg. nr:	Veiminnetype:	Byggeår:	Eier:
A1	Vaterland bru	M0301001B01	hvelvbru av stein	1836-1941	Oslo kommune
A2	Nybrua	M0301001B02	hvelvbru	1825/1877/1931	Oslo kommune
A3	Aksishuset	M0301001K03	tollvaktstue	1830	
A4	Refstad allè	M0301001V04	kjørevei	1762-1770	Oslo kommune
A5	Borrebekken	M0301001K05	skjenkested	Ca 1850	
A6	Kalbakken bru	M0301001B06	hvelvbru	Ca 1790	Oslo kommune
A7	Rasmusbakken	M0301001V07	kjørevei	Ca 1768	Oslo kommune
A8	Sveiva landhandel	M0301001K08	landhandel	Ca 1880	Statens vegvesen
A9	Rommen skole	M0301001K09	skolestue	1861	Oslo kommune
A10	Bånkall gård	M0301001K10	gård, tidligere skystasjon og skjenkestue	1700-tallet	Winje/ Oslo Kommune
A11	Vei ved Bånkall	M0301001V11	kjørevei	Ca 1768	Winje/ Oslo kommune

Figur 3: Den Trondhjemske kongevei, enkeltregistreringer

Trondheimsveien har hatt minst 4 bruksfaser. Den Trondhjemske Kongevei er den nest eldste av disse.

Veien ble et nytt alternativ til den middelalderske rideveien. Rideveien ble også kalt Tjodvegen eller Oldtidsveien over Gjelleråsen. Oldtidsveien er nå fredet. Fram til siste halvdel av 1700 tallet var Grorud – Gjelleråsen bare et far der man kunne ri, ikke kjøre med hest og kjerre.

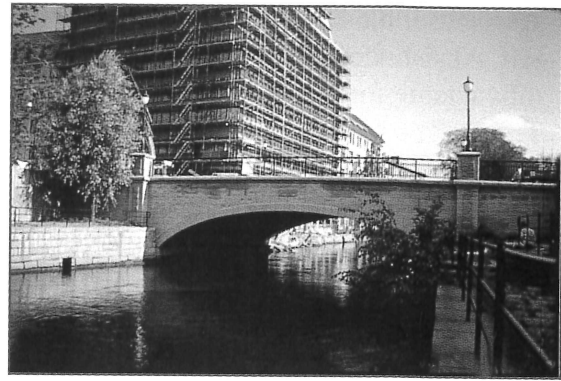
Tidlig på 1700 tallet startet arbeidet med å utvide Trondheimsveien gjennom Akersdalen (Groruddalen). I 1768 ble Kongeveien åpnet mellom Christiania og Trondheim. Den nye veien som også var farbar for vogner som gikk fra Stortorget i Oslo sentrum, over Vaterlandsbrua, opp Trondheimsveien til Sinsen, og bort den nåværende Refstad alle. Så gikk den ned Borrebekken forbi Bredtvet, Romsås, Rommen og Bånkall og videre over Gjelleråsen.

Etter at Nybrua ble åpnet i Oslo sentrum i 1820-årene, ble traseen i sentrum lagt om. All trafikk gikk da over denne brua.

Dagens Trondheimsvei følger til stor grad traseen til Kongeveien. Det er derfor bare noen få steder det opprinnelige veilegemet kan være bevart.

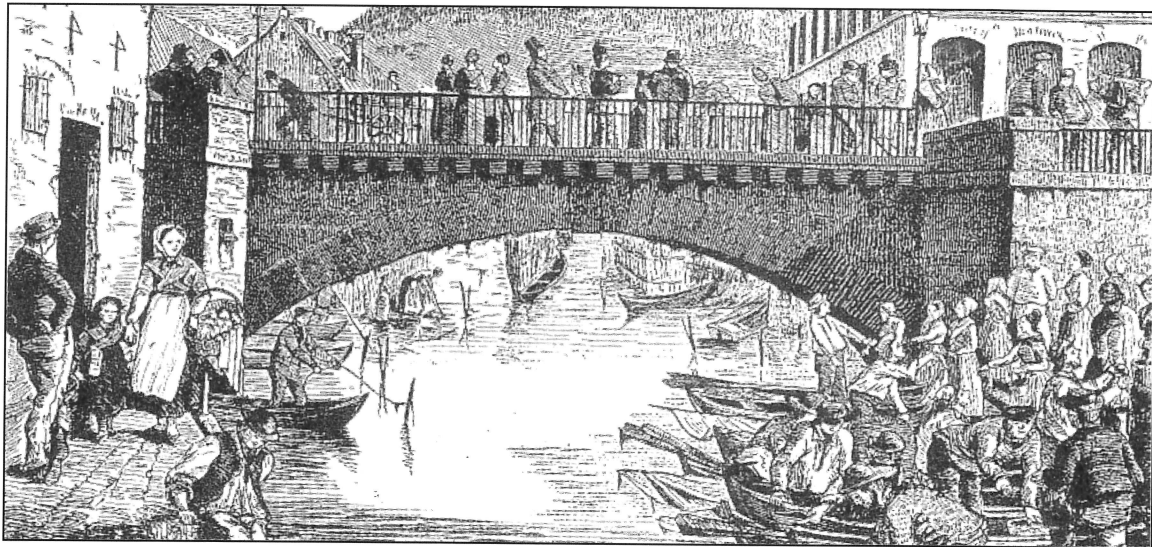
A1: VATERLAND BRU

Vaterland bru er en hvelvbru av stein som går over Akerselva. Den er bygget i to faser: en hvelvbru fra 1836 og en betongbru fra 1941. (opprinnelig var det en bru her fra 1654) I dag er betongen fjernet fra nordsiden av brua, og steinhvelvet er tatt frem igjen. Inntil Nybrua ble bygget i 1820-årene gikk hovedferdselsåren mellom Christiania og Romerike, Oppland og nedre Gudbrandsdalen over Vaterland bro. På 1800-tallet fungerte brua også som markeds plass og fiskebrygge. Flere konger har brukt brua som æresportal når de kom til byen, bl.a. kong Christian



Figur 4: Vaterland bru

Fredrik, 22 mai 1814. Norges frigjøring fra unionen ble da feiret med pomp og prakt.



Figur 5: Vaterlands bru i 1870

A2: NYBRUA

Nybrua går også over Akerselva. I 1826 besto brua av et gammelt steinhvelv. Senere er den blitt forhøyet og utvidet. Den eldste delen er tatt frem i dagen igjen på sørsiden. Nybrua er i god stand. Etter 1826 ble den Trondhjemske Kongevei flyttet fra Vaterlandsbrua til Nybrua, og denne ble da et viktig trafikk-knutepunkt. Nybrua er en del av Akerselva miljøpark. En gang- og sykkelsti går under brua. På østsiden av brua står en statue av Christian Krogh (1777-1828).



Figur 6: Nybrua

A3: AKSISHUSET

Aksishuset ble bygget i 1830. Aksis betyr toll. Aksisboden fungerte trolig som tollvaktstue for reisende på den Trondhjemske Kongevei i perioden 1830-1842. Huset er bygget på den tidligere bygrensen. Huset virker i dag i god stand og er skiltet: "Selskapet for Oslo bys vel".



Figur 7: Aksishuset

A5: REFSTAD ALLÈ

Den registrerte veistrekningen er 400 m lang og ble for det meste opparbeidet i perioden 1762-1770. Refstad allè er modernisert i nyere tid, men det opprinnelige veidekket kan være bevart under asfalten. Den store alleen kan ha vært en del av innkjørselen til Tonsen gård, og det er usikkert hvor gamle trærne er. Området er i dag et villastrøk med hus på begge sider av veien.



Figur 8: Refstad allè

A6: BORREBEKKEN

Borrebekken var skjenkested for forbireisende på den Trondhjemske Kongevei fra ca 1850. Ved siden av skjenkestue ble det drevet vanlig gårdsdrift. Borrebekken er også kjent fra fortellingen "Plankekjørerne" av P. C. Asbjørnsen. I dag er huset bolig i et villastrøk.



Figur 9: Borrebekken

A7: KALBAKKEN BRU

Kalbakken bru går over elva Alna. Den omtales i bruregisteret som en skjev hvelvbru av granittstein. Byggematerialet i brukarene er "Grefsen-syenitt".

Steinene er ulike i form og størrelse og er lagt i varierende mønster. Brua ble bygget ca 1790 og har vært et viktig trafikk-punkt i over 200 år. Området nær brua er i dag brukt til fritidsformål av lokalbefolkningen. Det finnes en opparbeidet park og en tursti langs Alna-elva.

Kalbakken Bru ble i 1999 fredet av Riksantikvaren etter forslag fra Byantikvaren.



Figur 10: Kalbakken bru

A8: RASMUSBAKKEN

Rasmusbakken ble åpnet i 1768. Veien er ca 500 m lang og strekker seg fra Kalbakken bru, bratt opp til Nedre Grorud gård og slutter ved Grorud kirke. Veien ligger direkte i terrenget uten synlige tegn til oppbygning. I dag brukes området til friluftsførmål.



Figur 11: Rasmusbakken

A9: SVEIVA LANDHANDEL

Sveiva er en bygning fra 1880. Den ble brukt som landhandel fra 1900 til ca 1990. Navnet Sveiva har trolig sammenheng med at Trondheimsveien gjør en sving like ved. Bygningen inngår i en samlet plan for bevaring og bruk av flere eldre kulturminner langs denne delen av Trondheimsveien. Det er bl.a. flere sveitserhus i dette området som byantikvaren i Oslo mener er bevaringsverdige.



Figur 12: Sveiva landhandel

A10: ROMMEN SKOLE

150 m sørvest for Sveiva ligger Rommen skole som var fastskole fra 1861. Undervisningen varte frem til 1911. Skolen består av hovedhuset, som var skole og lærerbolig, og to uthus. Husene er restaurert og brukes i dag som lokalt kulturhus i bydel 17.



Figur 13: Rommen skole

A11: BÅNKALL GÅRD

På Bånkall gård finnes et lukket gårdstun med rester av den gamle Trondhjemske Kongeveien som gikk gjennom tunet. Stedet har vært skyssstasjon og skjenkestue. Hovedbygningen er fra 1700-tallet og er restaurert etter en brann i 1993. Eiendommen er regulert til bevaring. Oslo kommune eier gården som skal brukes som kultursenter.



Figur 14: Bånkall gård

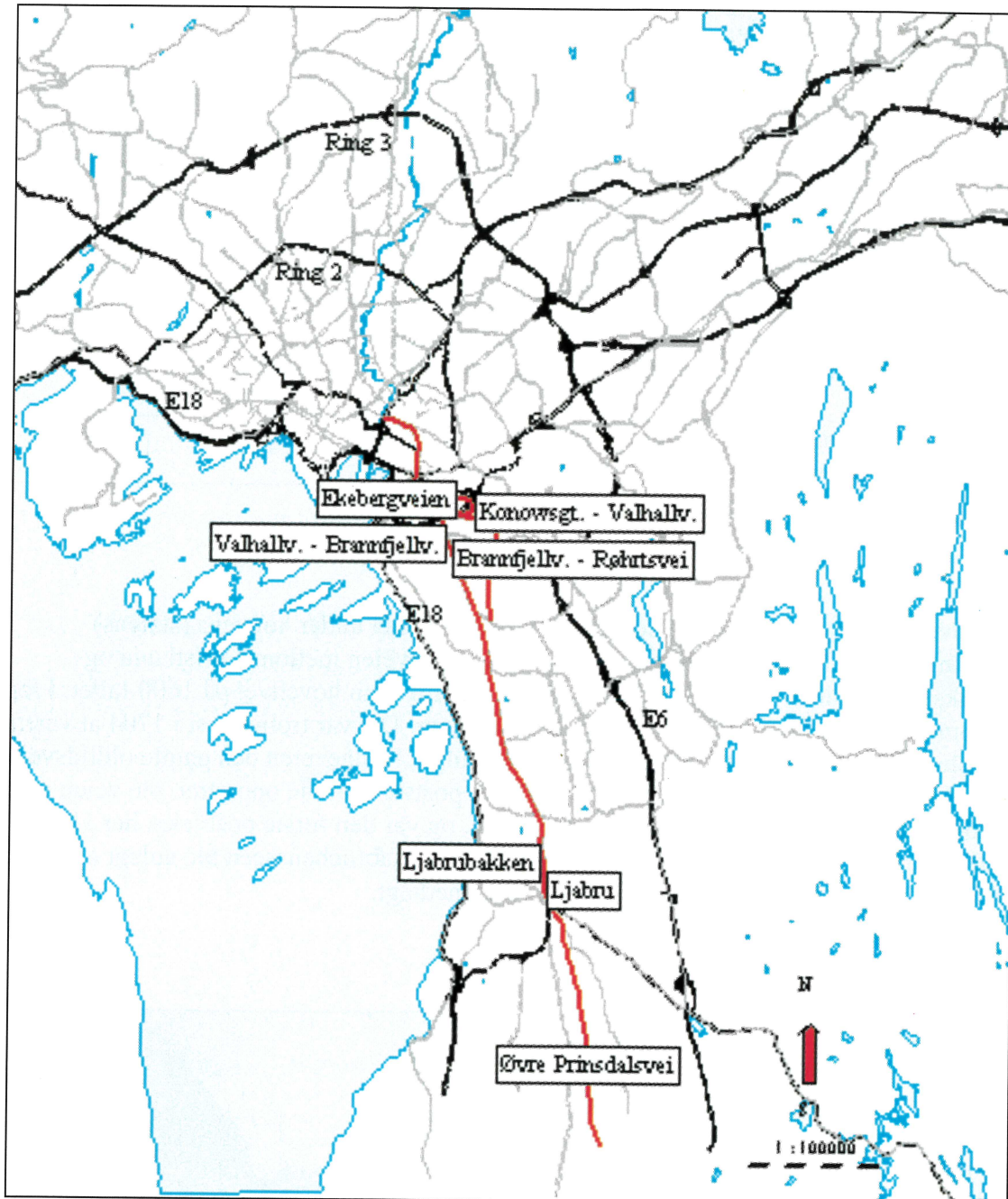
A12: VEI VED BÅNKALL

Gårdsveien ved Bånkall er en av de få veistubbene som kan være bevart i sin opprinnelige tilstand. Veien mellom steinbrudd og Bånkall gård er ca 350 m lang. Veidekket er naturpreget og laget av jord og gress. Veien fra gården og ned til riksvei 4 er gjengrodd, men fire stabbesteiner står enda langs veitraseen.



Figur 15: Vei ved Bånkall

DEN FREDRIKSHALDSKE KONGEVEI



Målestokk 1:100 000

Figur 16: Den Fredrikshaldske Kongevei, oversiktskart

Nr:	B0
Reg. Nr:	M0301002
Kommune:	Oslo
Veiminnetype:	Vei historisk miljø
Byggeår:	1600-tallet
Eier:	Oslo kommune

Veiminne i Oslo fylke

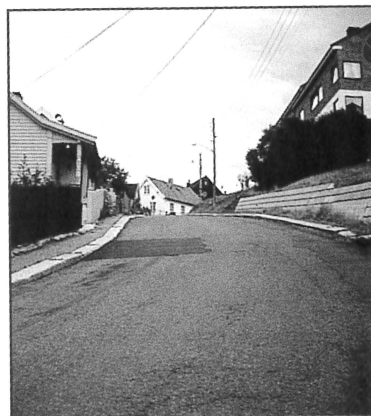
Nr:	Navn:	Reg. nr:	Veiminnetype:	Byggeår:	Eier:
B1	Ekebergkleiva	M0301002V01	Kjørevei	Ca 1600	Oslo kommune
B2	Fra Konowsg. Til Valhallv.	M0301002V02	Kjørevei	Ca 1850	Oslo kommune
B3	Mellom Valhallv. og Brannfjellv.	M0301002V03	Ridevei/ kjørevei	Før 1600	Privat
B4	Mellom Brannfjellv. og Røhrtsvei	M0301002V04	Kjørevei	Før 1600	Privat
B5	Ljabrubakken	M0301002V05	Kjørevei/ gang-sykkelvei	Før 1600	Oslo kommune
B5	Ljabru	M0301002B06	Hvelvbru av stein	Trolig 1805	
B7	Øvre Prinsdalsvei	M0301002V07	Gang – og sykkelvei	Før 1600	Oslo kommune

Figur 17: Den Fredrikshaldske kongevei, enkeltregistreringer

Kongevei er den gamle betegnelsen på riksveiene, som lå under kongens (statens) forvaltning. Den Fredrikshaldske Kongevei var hovedveien mellom Christiania og Fredrikshald (Halden) i 200-250 år. Den ble tatt i bruk som hovedvei på 1600-tallet. I løpet av denne perioden ble veien utbedret en rekke ganger. Det var trolig først i 1704 at veien i det hele tatt ble kjørbær. Over lange strekninger fulgte Kongeveien den gamle oldtidsveiens trasè, men noen steder er den lagt om. I 1647, da postvesenet ble opprettet, ble veien en del av postforbindelsen mellom Oslo og København, og var den første postveien her i landet. Postfordringene gikk til hest frem til 1750-årene. Da Ljabruchausseèn ble anlagt omkring 1850, ble den Fredrikshaldske Kongevei besluttet nedlagt.

B1: EKEBERGKLEIVA

Veien er ca 700 m lang. Den er bygd opp av tørrmur, enten på begge sider eller bare på den ene siden av veien. Rester av tørrmur fra 1801 finnes bl.a. ved innkjørselen til Konowsgate og Valhallveien. Veien er i dag asfaltert. Den øverste delen brukes som gang- og sykkelvei. Ekebergkleiva er en del av Oldtidsveien og har dermed vært i bruk siden middelalderen.



Figur 18: Ekebergkleiva

B2: FRA KONOWSGATE TIL VALHALLVEIEN

Veistrekningen fra Konowsgate til Valhallveien ble bygget på midten av 1800-tallet som en erstatning til den bratte og fryktede Ekebergkleiva. Veien er 1050 m lang, og er bygd opp med murer av stein. I dag er veien asfaltert, men enkelte steder kan man se rester etter brostein under asfalten.



Figur 19: Fra Konowsg. til Valhallveien

B3: MELLOM VALHALLVEIEN OG BRANNFJELLVEIEN

Mellom Valhallveien og Brannfjellveien er det bevart en ca 10 m lang veibit i en privat hage. Her er veien tydelig oppbygd ca 1,5 m høyere enn plenen. I øst finnes en steinsetting, og videre er strekningen gjengrodd med busker og kratt. Veidekket er av gress. Dette er en av de få bevarte strekningene av Kongeveien så nær Oslo sentrum.



Figur 20: Mellom Valhallv. og Brannfjellv.

B4: MELLOM BRANNFJELLVEIEN OG RØHRTSVEI

Mellom Brannfjellveien og Rørtsvei ligger det igjen en rest av Kongeveien, fra før 1600, i hagen til Rørtsvei 2. Veien er oppbygget ca 20 cm, og er i underkant av 10 m lang. Veielementet ligger i plenen til en gård som var husmannsplass under Ekeberg gård. Det eldste huset på gården er fra midten av 1800-tallet.



Figur 21: Mellom Brannfjellv. og Rørtsv.

B5: LJABRUBAKKEN

Ljabrubakken er ca 600 m lang, og ble bygget som ridevei før 1600. Bakken ble tidligere kaldt merrapina fordi den er så bratt. Hele veien er asfaltert, og den nederste delen er i dag sykkelvei. Sørvest i Ljabrubakken ligger Ljarbru hovedgård fra ca 1730. Huset ble brukt som skjenkestue.



Figur 22: Ljabrubakken

B6: LJABRU

Ljabru ligger i bunnen av Ljabrubakken. Denne brukonstruksjonen er en hvelvbru av hugget stein, uten mørtel eller sement. Det er usikkert når brua ble bygget, men enkelte kilder nevner 1805. I dag er brua overbygget med betongplate og asfaltdekke. Byantikvaren startet i 2000 prosessen med fredning av brua.



Figur 23: Ljabru

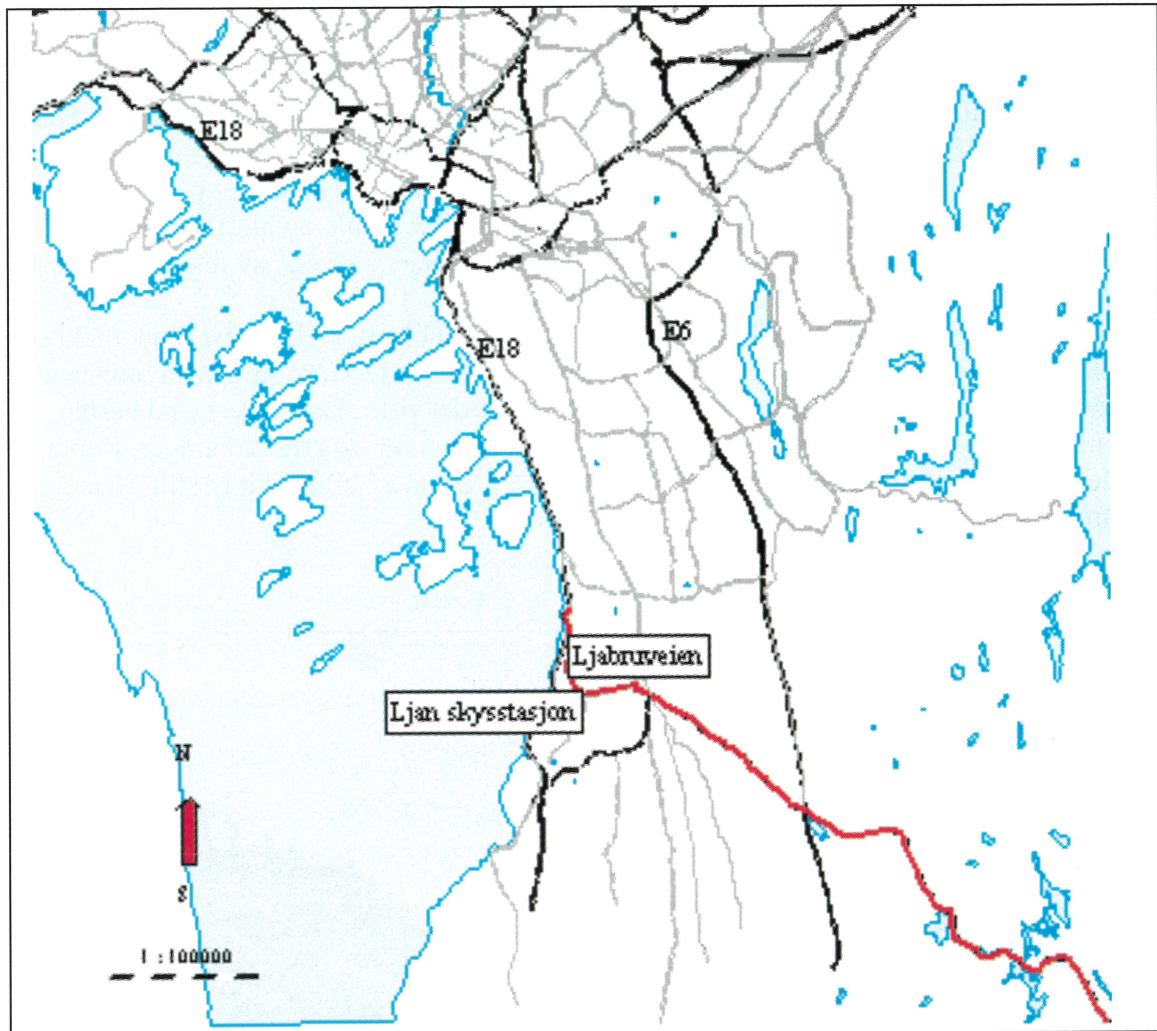
B7: ØVRE PRINSDALSVEI

Øvre Prinsdalsvei, fra før 1600, er ca 1970 m lang. I dag er veien en 3 m bred gangvei, men tidligere har bredden vært ca 7,5 m fra grøft til grøft. Veien er ikke skadet eller ombygd, men grodd igjen langs kantene. Det er funnet røyser langs veien som kan være spor etter eldre grustak. Enkelte steder er det også rester etter gamle steingjerder. Disse er av ukjent alder og funksjon.



Figur 24: Øvre Prinsdalsvei

LJABRUCHAUSSEÈN



Målestokk 1:100 000

Nr:	C0
Reg. Nr:	M0301003
Kommune:	Oslo
Veiminnetype:	Veihistorisk miljø
Byggeår:	Ca 1850
Eier:	Statens Veivesen

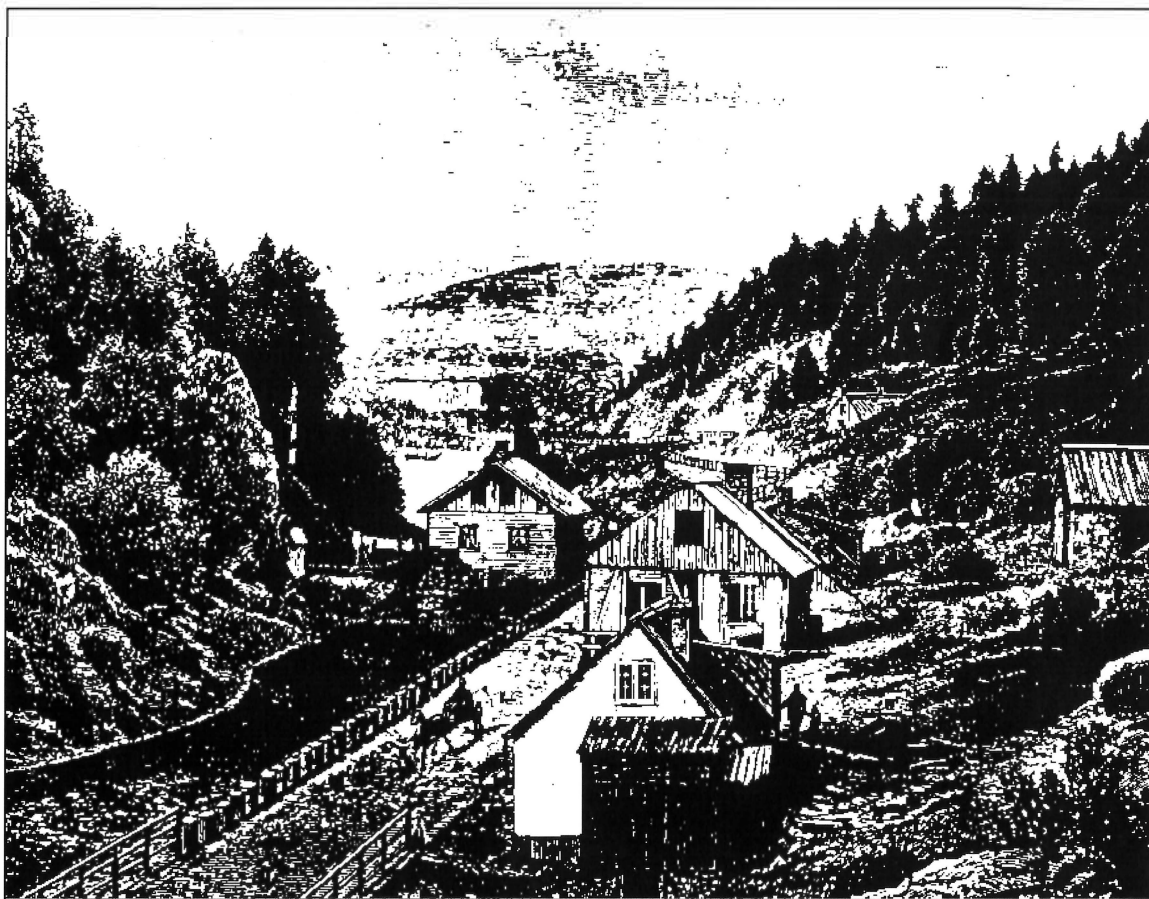
Figur 25: Ljabruchausseèn, oversiktskart

Nr:	Navn:	Reg. nr:	Veiminnetype:	Byggeår:	Eier:
C1	Ljabruveien	M0301003V01	Kjørevei	Ca 1850	Oslo kommune
C2	Ljan skyssstasjon	M0301003B02	Bygning, skyssstasjon	Ca 1850	Oslo kommune

Figur 26: Ljabruchausseèn, enkeltregistreringer

Ljabruchausseèn ble bygd opp som ny hovedvei fra Oslo gjennom Follo og til Østfold. Veien avløste den Fredrikhaldske Kongevei som var for bratt til å etterkomme kravet om et mer effektivt veinett. Ljabruchausseèn ble bygget mellom 1848 og 1850, og den ble ført videre inn i Enebakk i 1862. Ljabruchausseèn markerte at nye metoder og et nytt syn på veiene vant innpass. Ingeniørløyntnant Christian Wilhelm Bergh utarbeidet matematiske beregninger for den nye veien, som ble forelagt universitetstipendiat i matematikk, Ole Jacob Broch. Et slikt teoretisk fundament var noe helt nytt i norsk veibygging. Bergh foreslo 1:20 som høyeste stigningsgrad. Dermed mente han at 100 hester på den nye veien ville trekke like stor mengde varer som 450 hester på den gamle og bratte veien. En stor arbeidsstyrke på 500- 600 mann var med og jobbet på veien. Mange av disse var svenske anleggsarbeidere.

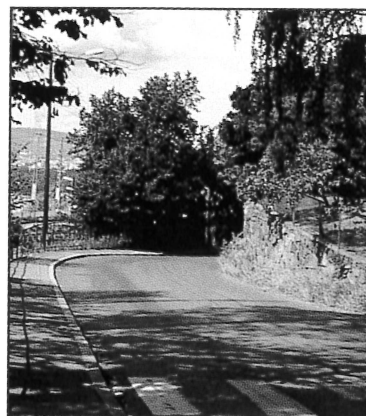
Ljabruchausseèn var også den første veien i landet som ble makadamisert (underdekket på veilegemet ble laget av pukkstein etter et bestemt system). Det var imidlertid motstand i befolkningen mot makadamisering fordi man mente det ville skade hovene på hesten. Veien ble bygget opp fra terrenget, delvis på høye tørmurer og grusskråninger. Rundt veien ble det satt opp stabbesteiner og rekkverk. På grunn av biltrafikk i 1920-30 årene måtte veien utvides i bredde.



Figur 27: Tegning fra Skillingsmagasinet viser et parti av Ljabruchausseèn inn mot Oslo

C1: LJABRUEIEN

Den utvalgte veistrekningen
"Ljabruveien" er 1200 m lang, og går fra
Herregårdsveien til Mosseveien.



Figur 28: Ljabruveien

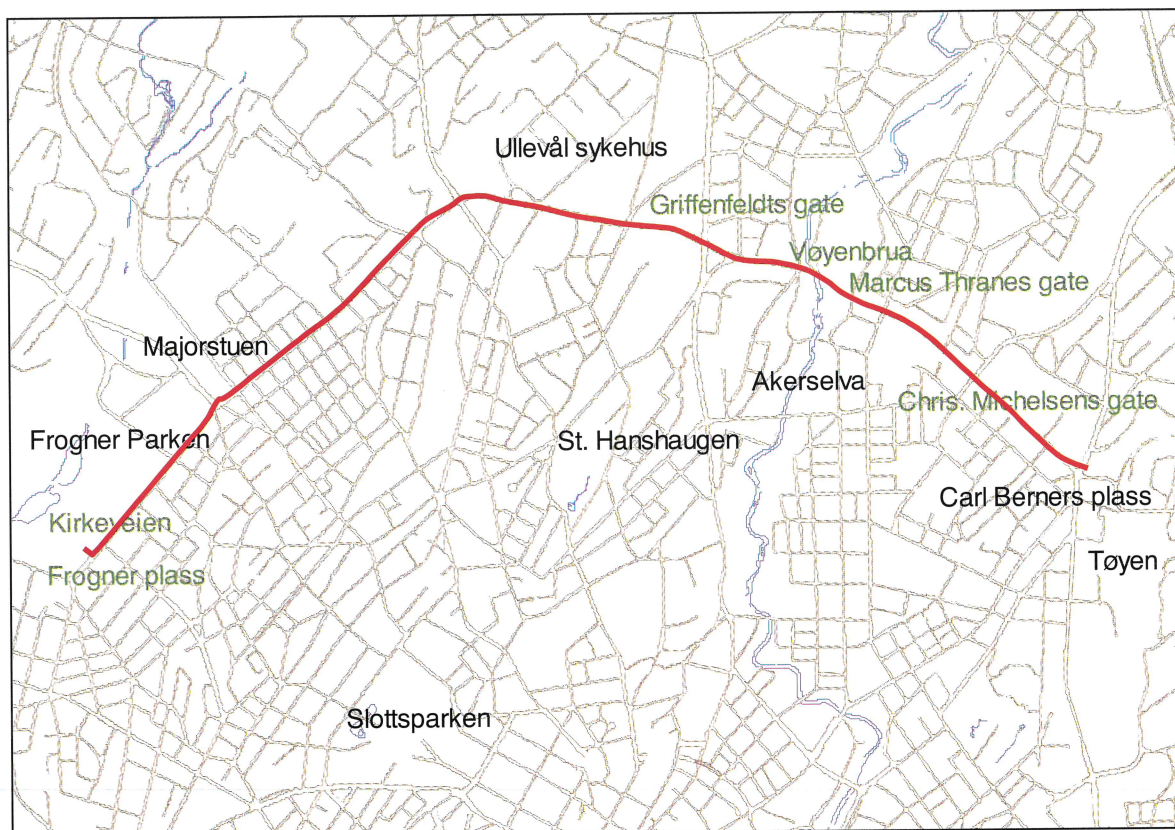
C2: LJAN SKYDSTASJON

Ljan Skydstasjon ble bygget på midten av
1800-tallet, og ligger i Ljabruveien 53.
Skydstasjonen ble brukt av reisende på
Ljabruchausseèn. Bygningen er i to
etasjer pluss loft og kjeller. Huset er
bygget i sveitserstil. I dag er huset i god
stand og blir brukt til barnehage.



Figur 29: Ljan skydstasjon

KIRKEVEIRINGEN



Målestokk: 1:30 000

Nr:	D0
Reg. Nr:	V0301016
Kommune:	Oslo
Veiminnetype:	Veihistorisk miljø
Byggeår:	1890-1950
Eier:	Statens Veivesen

Figur 30: Kirkeveiringen, oversiktskart

Nr:	Navn:	Reg. nr:	Veiminnetype:	Byggeår:	Eier:
D1	Frogner plass	V0301016V01	Kjørevei	1891	Statens vegvesen
D2	Kirkeveien	V0301016V02	Kjørevei	1855-1936	Statens vegvesen
D3	Griffenfeldtsgate	V0301016V03	Kjørevei	1924-1937	Statens vegvesen
D4	Vøyenbrua	V0301016B04	Bru	1950	Statens vegvesen
D5	Marcus Thranesgate	V0301016V05	Kjørevei	1915-1917	Statens vegvesen
D6	Christian Michelsens gate	V0301016V06	Kjørevei	1935-1941	Statens vegvesen

Figur 31: Kirkeveiringen, enkeltregistreringer

Veiminne i Oslo fylke

Kirkeveiringen, eller ringvei 2, er det eldste ringveisystemet i Oslo. Arbeidet med å etablere den sammenhengende veien varte fra 1890 til 1950. Veistrekningen fra Carl Berners plass til Frogner plass er valgt ut som objekt for "Nasjonal verneplan". Den dokumenterte strekningen er 5 km lang. Veien ble tatt opp som riksvei i 1964.

På slutten av 1800-tallet og første del av 1900 tallet var det en enorm økning i folketallet i Oslo. Folkemengden økte fra om lag 10 000 til 360 000 på 130 år. Befolkningsøkningen og i tillegg bilens inntog skapte et stort behov for planlegging og utbygging av veisystemet.

"I 1878 utarbeidet ingeniør Albert Fenger- Krogh et forslag om tverrforbindelse mellom de gamle innfartsveiene til byen. Ideen om ringgater ble hentet fra storbyer i mellom- Europa, fra Paris og Wien. I tidsrommet fra 1890 og helt frem til 1947 ble det arbeidet med å realisere en ringgate fra Frogner plass, over Majorstuen, Ullevål sykehus, Sagene, Carl Berners plass og til Munchmuseet (Tøyen). Gaten var planlagt med beplantning som en parisisk boulevard , et preg som denne såkalte Kirkeveiringen har fremdeles" (planleggingshefte fra ombygningen av ringvei 2)

I 1929 ble en generalplan for Oslo utarbeidet av reguleringsjef Harald Hals. Dette var den første overordnede byplanen for Christiania siden den klassiske byplanen som ble utarbeidet etter brannen i 1624. Generalplan 29 var inspirert av en rekke mindre planer som tidligere var utarbeidet over Oslo området. Fenger- Kroghs forslag om ringgate ble videreført med generalplanen. Kirkeveiringen ble omtalt som en "parkgate". Gaten skulle gå som en grønn linje mellom Frognerparken i vest og Tøyenparken i øst. På veien skulle ringgaten binde sammen en rekke grønne kiler som førte fra de landlige omgivelsene omkring og inn mot sentrum. Sammen med strandpromenaden skulle dette sikre en helhetlig grønnstruktur for Oslo. Sikring av grøntområder for fremtiden var viktig i en så sterkt voksende by. Parkgaten gikk gjennom spredt bebygde strøk, med villahager, og skulle tilpasses omgivelsene mer enn underlegges et strengt bestemt design.

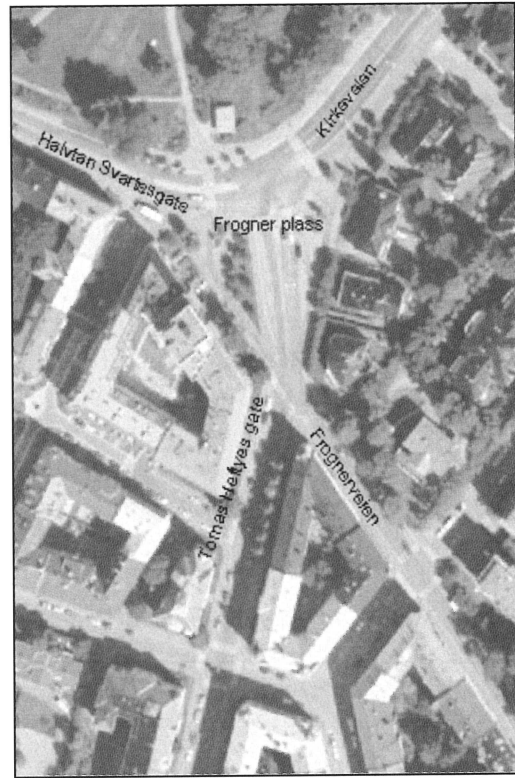
Nå var det neppe lett å få økonomisk støtte til store og estetisk utførte planer i de økonomisk trange tider mot slutten av 1920 tallet. Kirkeveiringen i dag er nok en del smalere, og mer tilpasset bilens behov enn det Fenger-Krogh og Harald Hals så for seg. Men den ble, og er fremdeles i dag, en bred og frodig åre rundt bykjernen.

D1: FROGNER PLASS

Frogner plass skal ha blitt opparbeidet i 1891. Plassen ble oppkalt etter gården Frogner, og Frognerparken ligger inntil. Fire veier møtes på plassen. Sporveienes "Frognerlinje" som ble etablert i 1902 hadde endeholdeplass her med snusløyfe fram til 1913. Snusløyfen ligger der fremdeles i dag. Frogner plass var dekket med brostein minst fram til 1963, men er i dag asfaltert med unntak av noen trikkespor.



Figur 33: Frogner plass, mot Kirkeveien



Figur 32: Flyfoto av Frogner plass

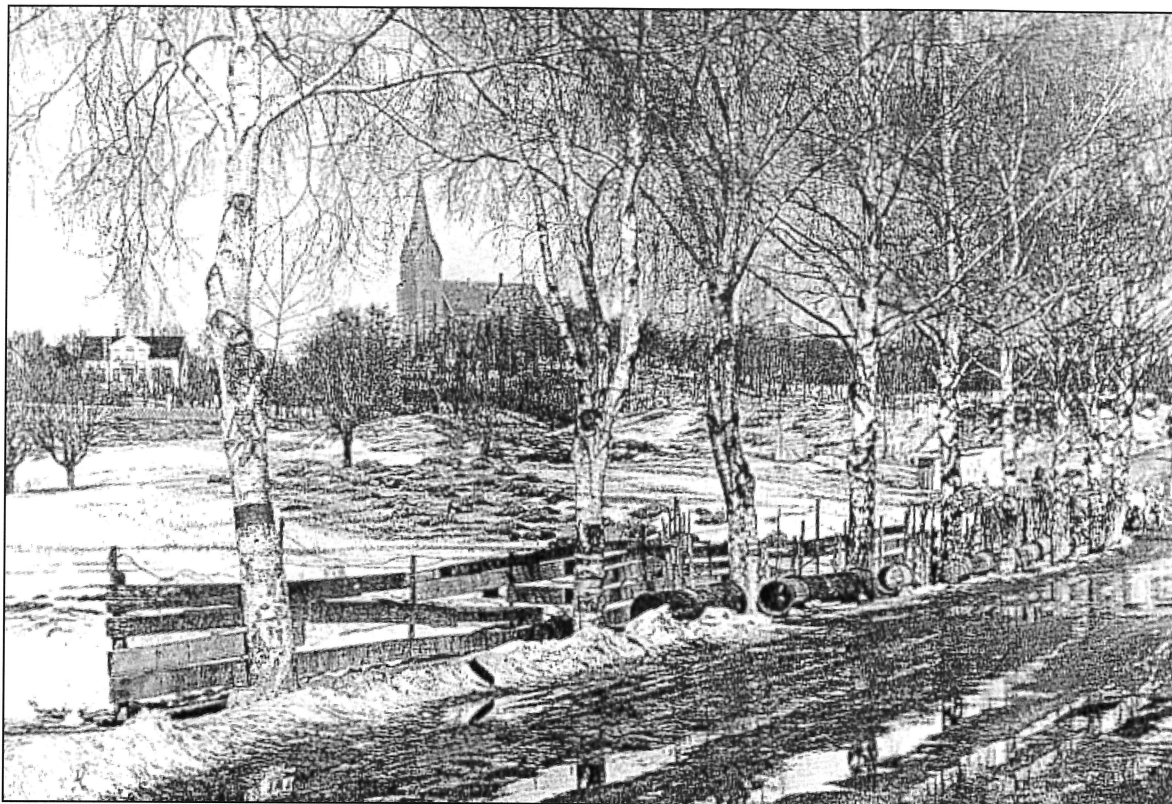
D2: KIRKEVEIEN

Kirkeveien er ca 2,85 km lang. Veien går forbi Frognerparken med Vigelandsanlegget og Frogner bad, Vestre Aker kirke og Ullevål Sykehus. På strekningen Frogner plass – Ullevål skal veien følge en gammel veilinje av ukjent alder. Den opprinnelige "Kirkeveien" ble utbedret i 1885 i forbindelse med byggingen av Vestre Aker kirke. Veien fikk da status som kirkevei. På strekningen øst for Majorstua var det plantet en bjørkealle som preget veibildet frem til ca 1929. I dag står det fortsatt bjørketrær langs veien, men disse er plantet i midtfeltet. I 1914, i forbindelse med hundreårsjubileum for grunnlovsdagen, ble det anlagt dobbelt sporlinje mellom Frogner plass og Majorstua. Veistrekningen ble flere ganger utbedret med steinlegging eller

utvidelse av veibredden. Av veiarkivkort fra 1961 fremgår det at det meste av kjørebane i Kirkeveien var blitt asfaltert, men partier med brostein fantes fortsatt



Figur 34: Kirkeveien



Figur 35: Kirkeveien 1924, med bjørketrær og Vestre Aker kirke i bakgrunnen

D3: GRIFFENFELDTS GATE

Griffenfeldts gate er snaue 800 m lang. Strekningen mellom Kierschows gate og Uelands gate ble opparbeidet først. Planeringsarbeidet startet i 1924 som nødsarbeid. I 1937 var hele veiløpet opparbeidet. Veien hadde svært varierende bredde. I 1972-73 ble veien utvidet til 23,5 m. På en del av strekningen er det bygget opp et midtfelt med kantstein av granitt og dekket med sementheller. Før Vøyenbrua står en rabatt med trær mellom kjørebane og nordre fortau.

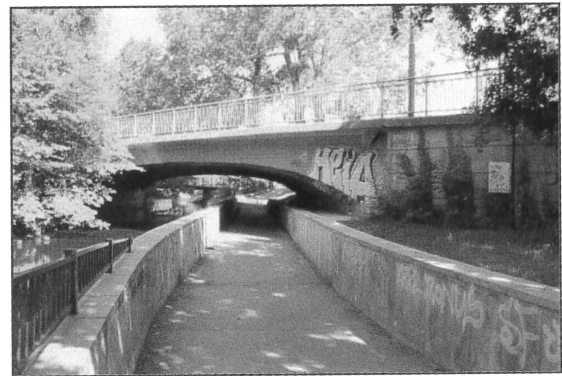


Figur 36: Griffenfeldts gate

D4: VØYENBRUA

Vøyenbrua går over Akerselva i Markus Thranes gate. Da Vøyenbrua ble overlevert i 1950 ble Kirkeveien fullført som en sammenhengende øst- vestlig forbindelse. Vøyenbrua er en bjelkebru av betong, 30 m lang. Etter å ha blitt utvidet i 1965 er den totale bredden 19,4 m. Rekkverket på brua er laget av stål utformet i et bølgemønster.

En gang- og sykkelvei ble på 1990-tallet lagt under brua. Området langs Akerselva har status som miljøpark. Der finnes bl.a. en rekke industribygg fra annen halvdel av 1800-tallet.



Figur 37: Vøyenbrua

D5: MARCUS THRANES GATE

Marcus Thranes gate er 298 m lang, og ble opparbeidet etappevis i årene 1915-17. Veien har etter hvert blitt utbedret. Av et veiarkivkort fra 1961 fremgår det at både gate og fortau er asfaltert. På noen felter kan man fremdeles se brosteiner oppe i dagen. Dette kan være rester etter et brosteinsmønster som er bevart under asfalten.



Figur 38: Marcus Thranes gate

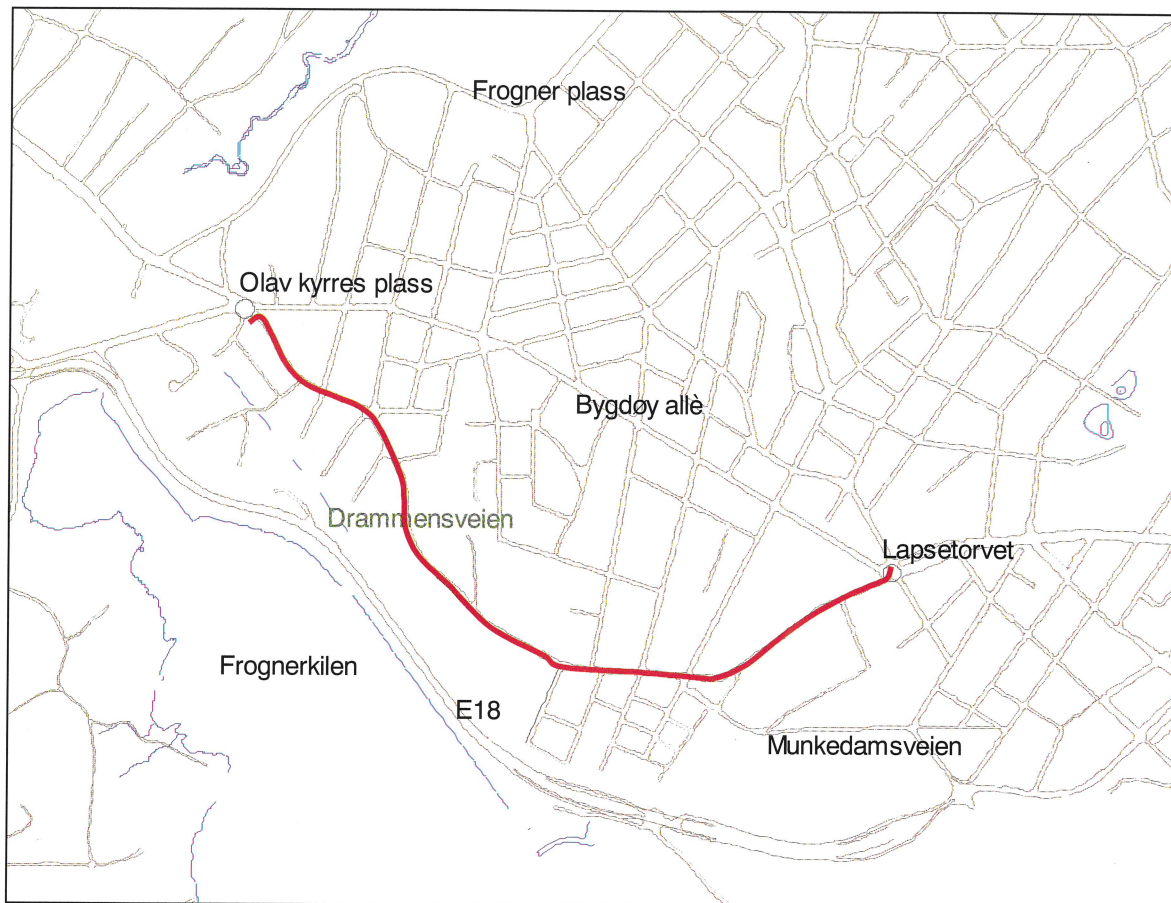
D6: CHRISTIAN MICHELSENS GATE

Christian Michelsens gate er snaut 1 km lang. Gaten ble opparbeidet i perioden 1935-1941. Veiens tverrprofil er terrassert på strekningen Ole Bullsgate-Fjellgata på grunn av terrengets helning. Fortauene er her adskilt fra veibanen med flere meter brede grøntfelt. Bebyggelsen består for det meste av 4 etasjers leiegårder bygget på 1930-tallet. I øst avsluttes den dokumenterte veistrekningen for "nasjonal verneplan" ved Carl Berners plass. Carl Berners plass ble opparbeidet i 1941 og er et trafikalt knutepunkt.



Figur 39: Christian Michelsens gate

DRAMMENSVEIEN



Målestokk 1:15 000

Nr:	E0
Reg. Nr:	V0301017
Kommune:	Oslo
Veiminnetype:	Veihistorisk miljø
Byggeår:	1630 – tidl. 1900-tallet
Eier:	Oslo kommune

Figur 40: Drammensveien, oversiktskart

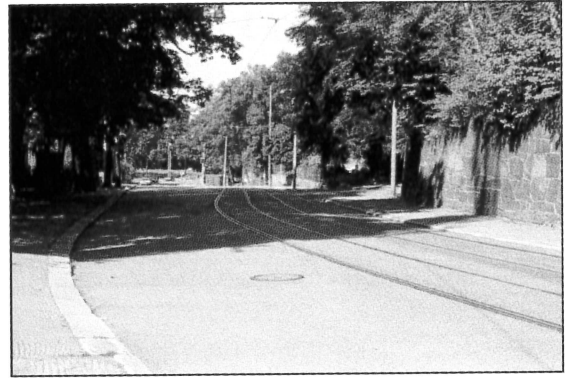
Drammensveien var tidligere den viktigste veiforbindelsen vestover fra Christiania. Den ble bygget i 1630. Veien fulgte dengang noenlunde samme løp som den gjør i dag. Det var den fineste veien til den gamle patricierby Christiania. Veien ble anlagt som en fortsettelse på veien mellom Kongsberg og Hokksund, som var den første kjøreveien, anlagt i 1624. En Drammensvei ble den imidlertid først i 1812 da vi fikk den første bybroen i det nåværende Drammen. Før den tid var vesterveien fra Kristian IV by først og fremst en Kongsbergvei. På denne veien ble Kongsbergsølvet kjørt med diligense til København for å myntes og senere kjørt tilbake på samme måten.

Før 1660-årene fantes det nok en vei mellom Christiania og Drammen, men denne var meget slett. Aksiseskattene som var vanlige på 1700-tallet ble innkrevd ved portstuene, og den lå for Drammensveiens vedkommende ved Klingenberg, Nationaltheateret.

Drammensveien ble en sterkt beferdet vei. Den var den fasjonable spaser-, ride- og kjørevei for Christiania.

Drammensveien fikk status som hovedvei i 1826. Strekningen innenfor bygrensa fikk navnet "Drammensveien" først i 1879. I 1901 ble det bevilget 57000 kr til opparbeidelse av veien, i 15,7 m bredde, mellom Frognergata og bygrensa. Veien skulle da ha makadamisert kjørebane. Siden har veien vært brolagt, og i dag er den asfaltert. Her ble en dobbeltlinjet sporveilinje lagt til Skøyen i 1903.

Strekningen som er valgt ut som objekt for "Nasjonal Verneplan" strekker seg fra Solli plass til Olav Kyrres plass og er ca 1,6 km lang. Området langs den registrerte veien hører til Oslos mest representative strøk. Mange av bygningene huser ambassader. Flere av bygningene ble bygd som villaer i annen halvdel av 1800-tallet, andre er fra mellomkrigstida. På Skillebekk finnes leiegårdsbebyggelse som er karakteristisk for 1890-årene.

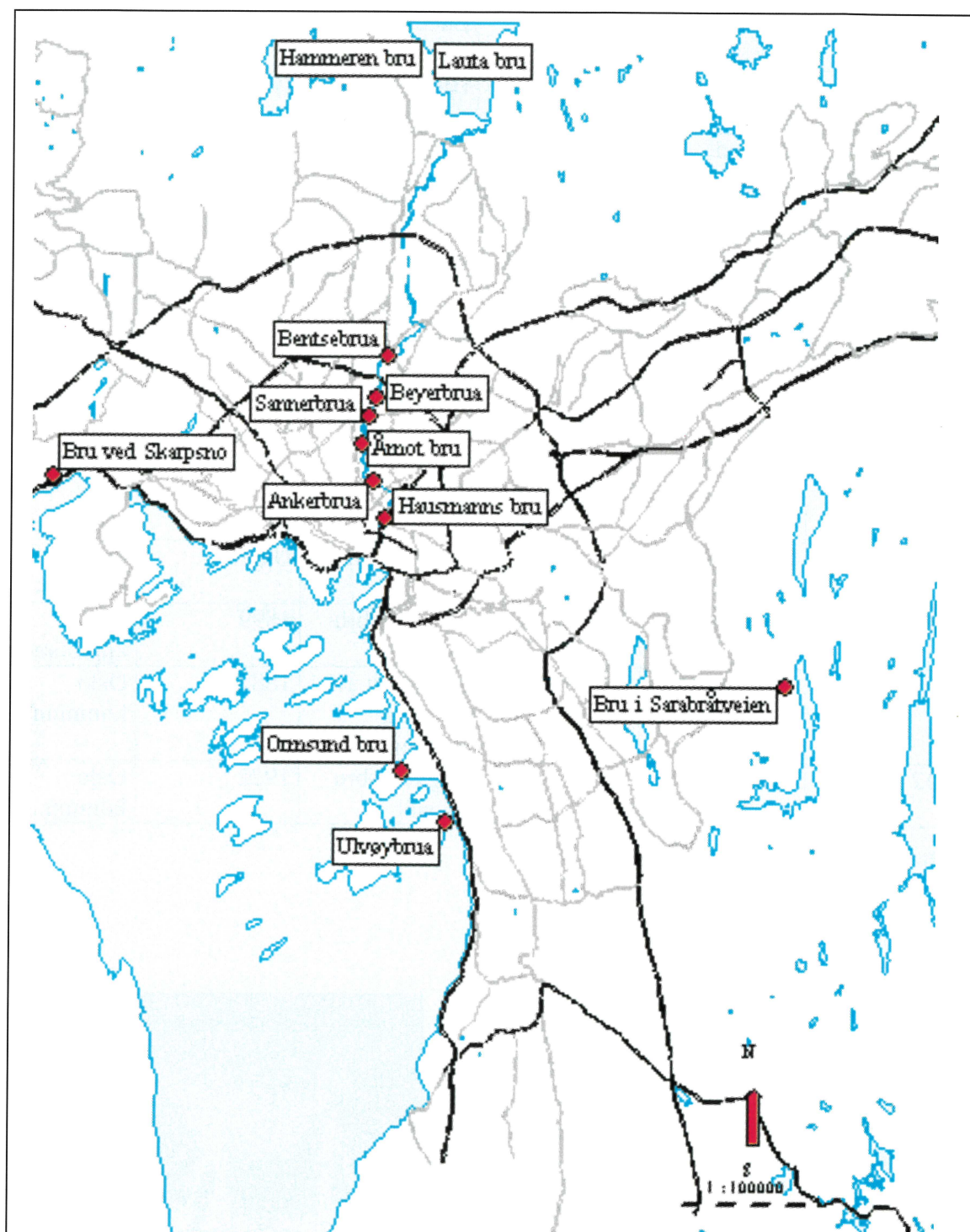


Figur 41: Drammensveien ved Skarpsno



Figur 42: Solli plass med fontene bygget i 1998

BRUER



Figur 43: Bruer, oversiktskart

Målestokk 1:100 000

Veiminner i Oslo fylke

Nr:	Navn:	Reg. nr:	Veiminnetype:	Byggeår:	Eier:
F1	Åmot bru	B0301004	Hengebru	1852	Oslo kommune
F2	Hausmanns bru	B0301005	Buebru av stål og jern	1891-92	Oslo kommune
F3	Anker brua	B0301006	Hvelvbru av armert betong	1926	Oslo kommune
F4	Bru ved Skarpsno	B0301007	Bjelkebru av betong	1959	Statens vegvesen
F5	Beyerbrua	B0301008	Bjelkebru av tre	1837	Oslo kommune
F6	Sannerbrua	B0301009	Kombinasjon av buebru av stål og hvelvbru av stein.	1913-14	Oslo kommune
F7	Bru ved Sarabråtveien	B0301010	Bjelkebru av tre og stein	1856 ?	Oslo kommune
F8	Ulvøybrua	B0301011	Hengebru	1928	Oslo kommune
F9	Lauta bru	B0301012	Steinhellebru	Ukjent	Oslo kommune
F10	Bentsebrua	B0301013	Fagverksbru av stål	1899	Oslo kommune
F11	Hammeren bru	B0301014	Hvelvbru av stein og bjelker	1882	Oslo kommune
F12	Ormsund bru	B0301015	Fagverksbru av stål	1922	Oslo kommune

Figur 44: Bruer, enkeltregistreringer

F1: ÅMOT BRU

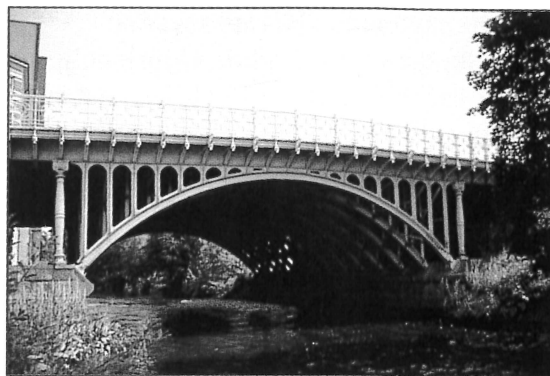
Åmot bru ble bygget i 1852, og er en hengebru, 54 m lang. Både brudekket og slitelaget er av tre, og overbygningen er av jern, tre, og stål. Partiene av metall er malt antikkhvitt. Bruas konstruksjonstype betegnes i litteraturen som kjedehengebru, jernkjedebue eller myk hengebru. Brua er flyttet fra Åmot og brukes som kommunal gangvei over Seilduksdammen.



Figur 45: Åmot bru

F2: HAUSMANNS BRU

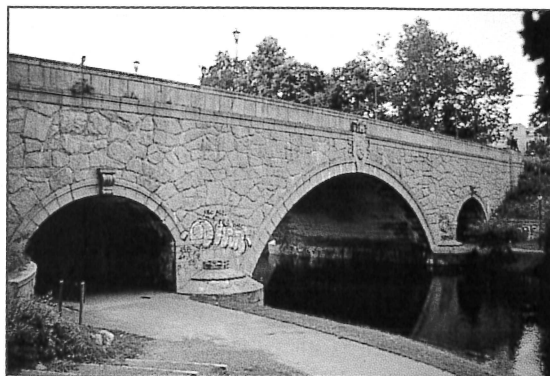
Hausmanns bru over Akerselva er en buebru av stål og jern med ett hvelv. Brua er bygget i to faser. Den ble først oppført i 1891-1892. Landkar og bufundamenter ble bygd opp av granittblokker. Den har et smijernsrekkverk med inskripsjon fra 1892. Ved utvidelse av brua i 1986 skulle bruas utseende beholdes best mulig. Både landkar og metallarbeider ble nøyaktig kopiert



Figur 46: Hausmanns bru

F3: ANKERBRUA

Ankerbrua er en hvelvbru av armert betong, forblendet med hugget stein. Brua har tre hvelv. To av disse fungerer som overbygg over gang- og sykkelvei, mens midthvelvet går over Akerselva. Total lengde på brua er 65 m. Det er 4 statuer på oversiden av brua, og ellers fine detaljer hugget inn i stein. Brua ble bygget i 1926, og hadde store reparasjoner i 1940 og 1974. I dag er brua i god stand, men tilgriset med grafitti på undersiden.



Figur 47. Ankerbrua

F4: BRU VED SKARPSNO

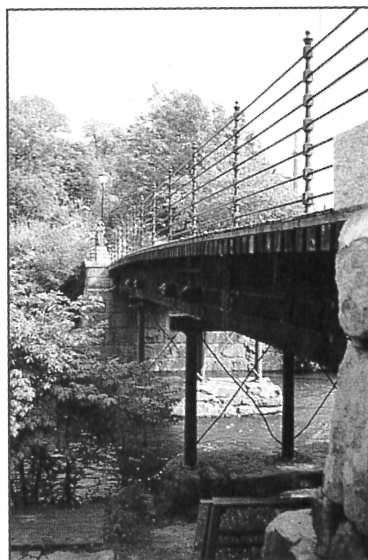
"Sagakrakken" bru ved Skarpsno ble bygget i 1959, og går over E18 ved Frognerstranda. Brua er utført som en forspent bjelke-plate konstruksjon. Det er en gangbru med trapper på begge sider. Lengden er ca 33 m.



Figur 48: Bru ved Skarpsno

F5: BEYERBRUA

Den nåværende Beyerbrua er en bjelkebru av tre og jern. Opprinnelig sto det en trebru her fra 1671. Denne ble ombygd til kjørebru i 1837. I 1985 ble brua bygget opp igjen etter en brann. I samarbeid med byantikvaren i Oslo ble brua bygget i original stil. Lengden på brua er 25 m.



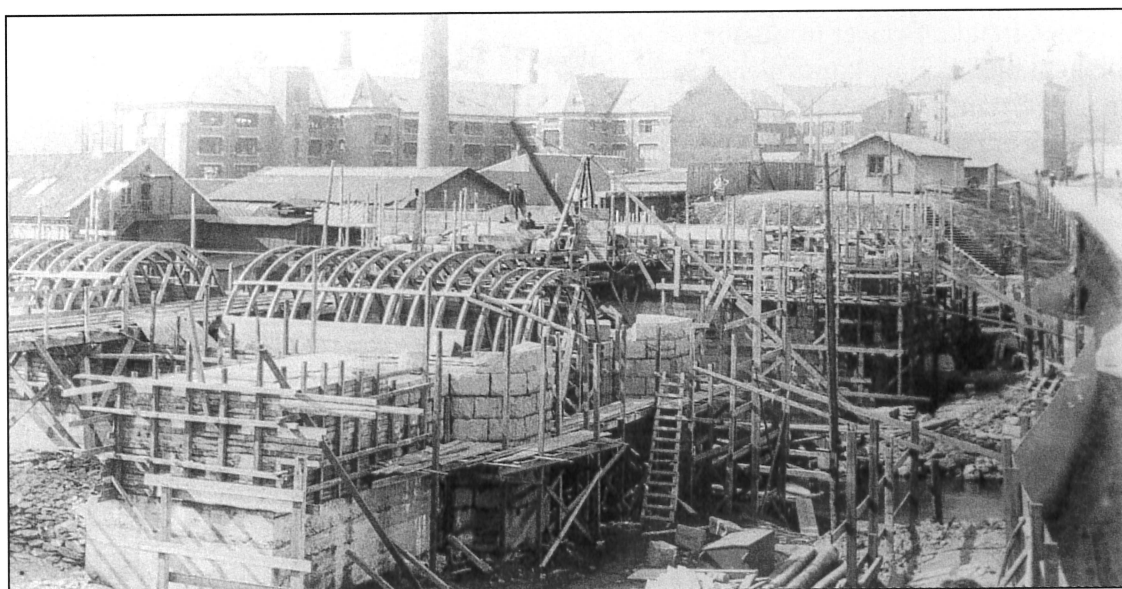
Figur 49: Beyerbrua

F6: SANNERBRUA

Sannerbrua ble bygget i 1913-1914. Konstruksjonen er en kombinasjon av buebru av stål og hvelvbru av stein. Brua er utført med fire treleddbuer i stål, og murte brokar i granitt på hver side. Flere reparasjoner har funnet sted, og brua ble siste gang forsterket i 1979. I dag går en kommunal kjørevei over brua.



Figur 50: Sannerbrua



Figur 51: Sannerbrua under bygging

F7: BRU I SARABRÅTVEIEN

Svingbrua eller Korketrekkeren var opprinnelig bygget over en elv som rant mellom Solbervatn og Nøkle vann i Østmarka. Elva er nå lagt tørr og det er en gang- og sykkelvei både over og under brua. Brua ble trolig bygget i 1856. Det er en bjelkebru. Brudekket er laget av tre. Slitedekket er planker med gruslag øverst. Rekkverket er laget av hele tømmerstokker som hviler på hvilesteiner. Brua er i middels god stand. Noen steiner holder på å gli ut.



Figur 52: Bru i Sarabråtveien

F8: ULVØYBRUA

Ulvøybrua er en hengebru av stål fra 1928 som forbinder Ulvøya med fastlandet på østsiden av indre Oslofjord. Stålkonstruksjonen er hvitmalt. Bruas totallengde er 142.75 m. Store reparasjonsarbeider og forsterkninger på hele brua ble utført i 1981.



Figur 53: Ulvøybrua

F9: LAUTA BRU

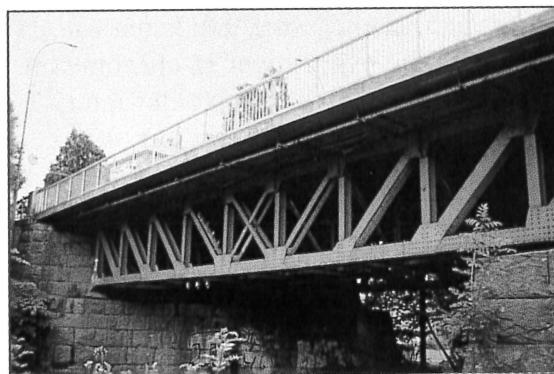
Lauta bru ligger i Maridalsveien, og er en steinhellebru av ukjent alder. Den er konstruert av tykke steinblokker, med en lengde og bredde på 1 m, og en tykkelse på 0,5 m. Steinene ser ut til å være tilhugget granitt. Overbygningen på brua består av et rustent jernrekkverk. Slitedekket på veien er asfaltgrus.



Figur 54: Lauta bru

F10: BENTSEBRUA

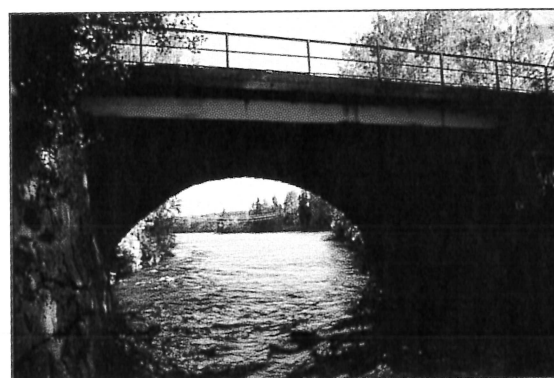
Bentsebrua ble bygget i 1899. Det er en fagverksbru med to bærevegger som parallellfagverk. Stålkonstruksjonen er plassert på undersiden av brudekket. De murte landkarene er laget av granittstein, og brua har en undergang for gående og syklistar på vestsiden. Bruas lengde er ca 30 m. Noe rekkverk er bevart i gammel stil og noe er byttet ut.



Figur 55: Bentsebrua

F11: HAMMEREN BRU

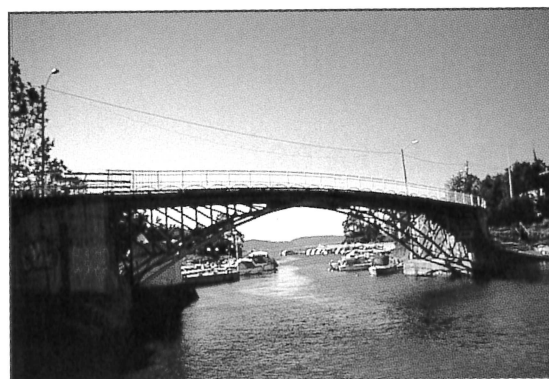
Hammeren bru er en hvelvbru av stein og bjelker fra 1882. Steintypen er sannsynligvis huggen kvartsstein. Den ble utvidet mot nord i 1936, trolig på grunn av økt biltrafikk. Det er forskjellige typer rekkverk på brua. Det meste er gammelt, men noe er også av nyere dato. Bruas rekkverk er rustent og i dårlig stand, ellers virker brua godt vedlikeholdt.



Figur 56: Hammern bru

F12: ORMSUND BRU

Ormsund bru er en fagverksbru av stål fra 1922. Tidligere var det en privat trebru her fra 1850-1860. Brua er forbindelse mellom fastlandet ved Mosseveien og Ormøya i Indre Oslofjord. Inntil 1965 var både brudekket og slitedekket av tre, men i dag er slitedekket asfalt. Et hvitt trekkverk, som er noe ødelagt på siden, går over brua.



Figur 57: Ormsund bru

REGISTER

Nr:	Navn:	Reg. nr:	Veiminne- type:	Byggeår:	Eier:
A0	Den Trondhjems- ke Kongevei	M0301001	veihistorisk miljø	Ca. 1750- 1770	
A1	Vaterland bru	M0301001B 01	hvelvbru av stein	1836-1941	Oslo kommune
A2	Nybrua	M0301001B 02	hvelvbru	1825/1877/ 1931	Oslo kommune
A3	Aksishuset	M0301001K 03	tollvaktstue	1830	
A4	Refstad allè	M0301001V 04	kjørevei	1762-1770	Oslo kommune
A5	Borrebekken	M0301001K 05	skjenkested	Ca 1850	
A6	Kalbakken bru	M0301001B 06	hvelvbru	Ca 1790	Oslo kommune
A7	Rasmusbak- ken	M0301001V 07	kjørevei	Ca 1768	Oslo kommune
A8	Sveiva landhandel	M0301001K 08	landhandel	Ca 1880	Statens vegvesen
A9	Rommen skole	M0301001K 09	skolestue	1861	Oslo kommune
A10	Bånkall gård	M0301001K 10	gård, tidligere skysstasjon og skjenkestue	1700-tallet	Winje/ Oslo Kommune
A11	Vei ved Bånkall	M0301001V 11	kjørevei	Ca 1768	Winje/ Oslo kommune
B0	Den Fredriks- haldske Kongevei	M0301002	veihistorisk miljø	1600-tallet	Oslo kommune
B1	Ekeberg- kleiva	M0301002V 01	kjørevei	Ca 1600	Oslo kommune
B2	Fra Konowsg. til Valhallv.	M0301002V 02	kjørevei	Ca 1850	Oslo kommune
B3	Mellom Valhallv. og Branfjellv.	M0301002V 03	ridevei/ kjørevei	Før 1600	Privat hage
B4	Mellom Branfjellv. og Bøhrtsvei	M0301002V 04	kjørevei	Før 1600	Privat hage

Veiminner i Oslo fylke

B5	Ljabrubakk- en	M0301002V 05	Kjørevei/ gang- sykkelvei	Før 1600	Oslo kommune
B5	Ljabru	M0301002B 06	Hvelvbru av stein	Trolig 1805	Oslo kommune
B7	Øvre Prinsdalsvei	M0301002V 07	Gang – og sykkelvei	Før 1600	Oslo kommune
C0	Ljabruchaus- seèn	M0301003	Veihistorisk miljø	1890-1950	Oslo kommune
C1	Ljabruveien	M0301003V 01	Kjørevei	Ca 1850	Oslo kommune
C2	Ljan skysstasjon	M0301003B 02	Bygging, skysstasjon	Ca 1850	Oslo kommune
D0	Kirkevei- ringen	V0301016	Veihistorisk miljø	1890-1950	Statens vegvesen
D1	Frogner plass	V0301016V0 1	Kjørevei	1891	Statens vegvesen
D2	Kirkeveien	V0301016V0 2	Kjørevei	1855-1936	Statens vegvesen
D3	Griffenfeldts gate	V0301016V0 3	Kjørevei	1924-1937	Statens vegvesen
D4	Vøyenbrua	V0301016B0 4	Bru	1950	Statens vegvesen
D5	Marcus Thranesgate	V0301016V0 5	Kjørevei	1915-1917	Statens vegvesen
D6	Christian Michelsens gate	V0301016V0 6	Kjørevei	1935-1941	Statens vegvesen
E0	Drammens- veien	V0301017	Veihistorisk miljø	1630-tidl. 1900-tallet	Oslo kommune

Veiminner i Oslo fylke

F1	Åmot bru	B0301004	Hengebru	1852	Oslo kommune
F2	Hausmanns bru	B0301005	Buebru av stål og jern	1891-92	Oslo kommune
F3	Anker brua	B0301006	Hvelvbru av armert betong	1926	Oslo kommune
F4	Bru ved Skarpsno	B0301007	Bjelkebru av betong	1959	Statens vegvesen
F5	Beyerbrua	B0301008	Bjelkebru av tre	1837	Oslo kommune
F6	Sannerbrua	B0301009	Kombinasjon av buebru av stål og hvelvbru av stein.	1913-14	Oslo kommune
F7	Bru ved Sarabråtveien	B0301010	Bjelkebru av tre og stein	1856 ?	Oslo kommune
F8	Ulvøybrua	B0301011	Hengebru	1928	Oslo kommune
F9	Lauta bru	B0301012	Steinhellebru	Ukjent	Oslo kommune
F10	Bentsebrua	B0301013	Fagverksbru av stål	1899	Oslo kommune
F11	Hammeren bru	B0301014	Hvelvbru av stein og bjelker	1882	Oslo kommune
F12	Ormsund bru	B0301015	Fagverksbru av stål	1922	Oslo kommune

FIGURLISTE

- Figur1 : Christiania på Akersneset 1686*
Figur2 : Den Trondhjemske kongevei, oversiktskart
Figur3 : Den Trondhjemske kongevei, enkeltregistreringer
Figur4 : Vaterland bru
Figur5 : Vaterland bru 1870
Figur6 : Nybrua
Figur7 : Aksishuset
Figur8 : Refstad allè
Figur9 : Borrebekken
Figur10 : Kalbakken bru
Figur11 : Rasmusbakken
Figur12 : Sveiva landhandel
Figur13 : Rommen skole
Figur14 : Bånkall gård
Figur15 : Vei ved Bånkall
Figur16 : Den Fredrikshaldske kongevei, oversiktskart
Figur17 : Den Fredrikshaldske kongevei, enkeltregistreringer
Figur18 : Ekebergkleiva
Figur19 : Fra Konowsgt til Valhallveien
Figur20 : Mellom Valhallveien og Branfjellveien
Figur21 : Mellom Branfjellv. og Bøhrtsvei
Figur22 : Ljabrubakken
Figur23 : Ljabru
Figur24 : Øvre Prinsdalsvei
Figur25 : Ljabruchausseèn, oversiktskart
Figur26 : Ljabruchausseèn, enkeltregistreringer
Figur27 : Tegning fra skillingmagasinet viser et parti av Ljabruchausseèn inn mot Oslo
Figur28 : Ljabruveien
Figur29 : Ljan Skydstasjon
Figur30 : Kirkeveiringen, oversiktskart
Figur31 : Kirkeveiringen, enkeltregistreringer
Figur32 : Flyfoto av Frogner plass
Figur33 : Frogner plass, mot Kirkeveien
Figur34 : Kirkeveien
Figur35 : Kirkeveien 1924
Figur36 : Griffenfeldtsgate
Figur37 : Vøyenbrua
Figur38 : Marcus Thranes gate
Figur39 : Christian Michelsens gate
Figur40 : Drammensveien, oversiktskart
Figur41 : Drammensveien ved Skarpsno
Figur42 : Solli plass med fontene bygget i 1998
Figur43 : Bruer, oversiktskart
Figur44 : Bruer, enkeltregistreringer
Figur45 : Åmot bru
Figur46 : Hausmanns bru
Figur47 : Ankerbrua
Figur48 : Bru ved Skarpsno
Figur49 : Beyerbrua
Figur50 : Sannerbrua
Figur51 : Sannerbrua under bygging
Figur52 : Bru i Sarabråtveien
Figur53 : Ulvøybrua
Figur54 : Lautu bru
Figur55 : Bentsebrua
Figur56 : Hammeren bru
Figur57 : Ormsund bru

VEDLEGG: FORTAUSBELEGG

Bilder i vedlegget viser eksempler på den type fortau med brostein og betongheller som var vanlig å bygge i Oslo kommune fra 1865 frem til 1900. Fortauene hadde en eller flere rader av huggene granittheller i bredder på 30 cm eller 42 cm, adskilt av omtrent like brede striper. Disse mellomrommene ble brolagt med vrakstein, ofte gammel grønnstein som ikke lenger ble funnet brukbar i kjørebane. Feltet innerst mot husveggen fikk også vrakstein som veikanting, eller bare et grusdekke. Mot slutten av århundret fikk noen fortau virkelig lukseriøse dekker av sletthuggne granittheller i mer enn en meters bredde.

I dag finnes fremdeles noen rester etter disse fortauene omkring i byens gater:



*Figur 59: Fortausheller i granitt,
Eugeniesgate*



*Figur 58: Fortausheller i granitt,
Strandveien*

Veiminner i Oslo fylke



Fortausheller i granitt, Lassonsgate



Fortausheller i granitt, Adkomst Børsen



Fortausheller i granitt, Skippergata



Fortausheller i granitt, Hausmannsgate

Gamle kart:



Staden Christiania i Norrige
och Trakten der omkring i 1816

Attaque
Aggershuus Festung



Egne notater:



Statens vegvesen
Oslo



Fra Mosseveien

Veiminner i Oslo

Forord

Nasjonal verneplan, delplan 1 - 1537 - 1960

Nasjonal verneplan skal fremskaffe kunnskap om og sikre for fremtiden et utvalg av vegminner og veghistoriske miljøer som er representative for norsk veghistorie fra omkring 1537 og frem til i dag.

Denne rapporten gir en kort innføring i periodens veihistorie, for hele landet, og for Oslo. Rapporten presenterer de veirelaterte kulturminner som foreslås vernet i Oslo.

Registreringsarbeidet

Arbeidet i Oslo har hatt et godt utgangspunkt i vår registrering av faste kulturminner, som ble gjennomført i 1994 og 1995. Dette var også et landsdekkende prosjekt i regi av Norsk vegmuseum, og ledet av museumskontaktene i fylkene. Arbeidet for delplan 1 har bestått i utvelgelse av objekt som foreslås vernet og innsamling av dokumentasjon for disse.

Antall objekter i forslaget

Det har vært nødvendig å begrense omfanget av kulturminner i verneforslaget. Planen skal være landsdekkende. Landsplanen vil omfatte et fåtall kulturminner/veihistoriske miljøer fra hvert fylke. Et vern vil medføre kostnader. Man vil derfor unngå å verne samme type objekter i for mange fylker.

Registreringene

Rapporten gir en forenklet oversikt over registreringene. Utvelgelsen er konsentrert om veimiljøer og bruer. I veimiljøene inngår også en del enkeltobjekter.

I rapporten viser vi på kart de veistrekninger og enkeltobjekter som inngår i veihistoriske miljøer. I tillegg til kartet har vi tatt med et utvalg bilder av registrerte kulturminner. Det er gitt en meget kortfattet beskrivelse av hvert kulturminne.

Bruregistreringene omfatter også enkelte kommunale bruer, som strengt tatt ikke skulle vært tatt med. Vi har allikevel valgt å beholde dem. Skjebnen i den endelige utvelgelsen er en annen skål.

I tillegg til å være et grunnlag for valg av veiobjekter i Nasjonal Verneplan, håper vi at rapporten gir et bidrag til kunnskap om veihistorien i Oslo. Det er et håp om at noe kan vernes, slik at veihistorien ikke bare blir tilgjengelig i historibøkene.

Jon Grasmø
museumskontakt ved Oslo vegkontor

INNHOLDSFORTEGNELSE

Forord	1
Innholdsfortegnelse	2
Innledning	5
Veihistorie i Norge	6
Veihistorie i Oslo	10
Den Trondhjemske Kongevei	15
Vaterland bru.....	17
Nybrua.....	17
Aksishuset.....	18
Refstad allè.....	18
Borrebekken.....	18
Kalbakken bru.....	19
Rasmusbakken.....	19
Sveiva landhandel.....	19
Rommen skole.....	20
Bånkall gård.....	20
Vei ved Bånkall.....	20
Den Fredrikshaldske Kongevei	21
Ekebergveien.....	22
Konowsgt.-Valhallveien.....	23
Valhallveien-Brannfjellveien.....	23
Brannfjellveien-Rørhrtts vei.....	23
Ljabrubakken.....	24
Ljabru.....	24
Øvre Prinsdalsvei.....	24
Ljabruchausseèn	25
Ljabruveien.....	27
Ljan skystasjon.....	27
Kirkeveiringen	28
Frogner plass.....	30
Kirkeveien.....	30
Griffenfeldts gate.....	31
Vøyenbrua.....	32
Marcus Thranes gt.....	32
Christian Michelsens gt.....	32
Drammensveien	33

Veiminner i Oslo fylke

Bruer	35
Åmot bru.....	36
Hausmanns bru.....	37
Ankerbrua.....	37
Gangbru ved Skarpsno.....	37
Beyerbrua.....	38
Sannerbrua.....	38
Bru i Sarabråtveien.....	39
Ulvøybrua.....	39
Lauta bru.....	39
Bentsebrua.....	40
Hammeren bru.....	40
Ormsund bru.....	40
 Register	 41
 Figurliste	 44
 Vedlegg	 45

Veiminner i Oslo fylke



Fra Mosseveien

INNLEDNING

Statens vegvesen ble i 1997 pålagt av Samferdselsdepartementet å utarbeide en landsdekkende verneplan for veier og bruer i samarbeid med Riksantikvaren. Arbeidet ble påbegynt våren 1997 med Norsk veimuseum som faglig ansvarlig for prosjektet. Planen skal omfatte veier, bruer og veirelaterte kulturminner som skal representere norsk veihistorie fra omkring 1537 og frem til i dag. Planen skal presentere et utvalg av veiminner og veihistoriske miljøer som i nasjonal sammenheng har stor sosial, teknologisk, geografisk og tidsmessig bredde. Gjennom lovverk skal objektene bevares for fremtiden. De veiminnene som er valgt ut skal enten ha vært bygget eller brukt i offentlig regi.

Arbeidet med denne verneplanen har bidratt til å øke kulturminnekompetansen og også interessen og forståelsen for kulturminnevern i Statens vegvesen.

Nasjonal verneplan har vært inndelt i tre delplaner:

1. Delplan for veiminner og veihistoriske miljøer fra tidsperioden mellom ca 1537 og 1960.
 2. Delplan for veiminner og veihistoriske miljøer fra tidsperioden mellom 1960 og i dag.
 3. Delplan for veivesenets egne kulturminner som inkluderer maskiner, utstyr og bygningsanlegg.
- De tre delene inngår på lik linje i verneplanen.

Arbeidet foregår trinnvis, og dette heftet er et resultat av det omfattende registreringsarbeidet som har vært gjort med **delplan 1**. Her har fylkesvise faggrupper bestående av representanter fra Statens vegvesen og fylkeskommune arbeidet med å velge ut veiminner som skal representere sitt fylkes veihistorie i tidsrommet 1537 og til 1960. Årstallene som her er valgt henspiller på lov om kulturminner som gir automatisk fredning av de veiminner som er eldre enn 1537 (reformasjonen). Året 1960 er valgt ut fra at veinettet i Norge ble forandret og antall veier økte etter at personbilen begynte å bli "allmannseie". Utvalg av aktuelle veiminner har blant annet foregått etter gitte retningslinjer som brukes av kulturminnevernet. Fylkesgruppene har vært ledet av en prosjektleder ved vegkontoret. Det har vært tett samarbeid mellom prosjektledelsen ved Norsk vegmuseum og fylkene, og fylkesgruppene har i tillegg hatt lokale og regionale samarbeidsparter.

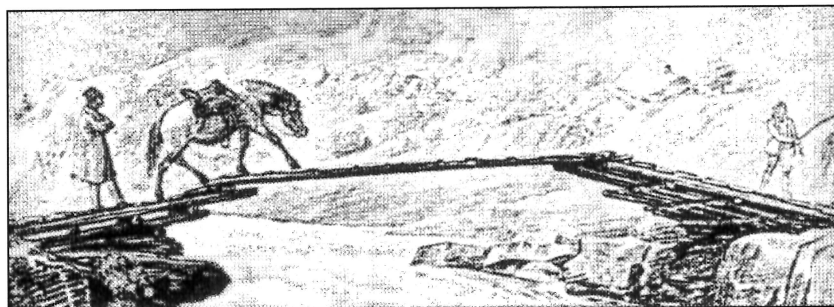
Veiminnene og de veihistoriske miljøene som presenteres i dette heftet skal representere dette fylkets veihistorie i nevnte tidsperiode. Målgruppen for dette heftet er ansatte i Statens vegvesen, fylkeskommune og kommuner, og andre som måtte ha interesse for veihistorie. Heftet vil også fungere som et arbeidsredskap for Statens veivesen for å foreta kulturminnefaglige prioriteringer. Veiminnene er valgt ut og vurdert i forhold til deres betydning for fylket og for regionen. Dette er kun et utvalg av mange veiminner som ligger langs vår vei. Dette betyr ikke at andre veiminner er mindre bevaringsverdige, men kanskje har de en større lokal enn regional betydning. Som fylkesforslag er disse veiminnene med i utvelgelsen videre i den nasjonale verneplanen som skal foreligge i desember 2001.

Våre veiminner og veihistoriske miljøer forteller veihistorien, enten som bruddstykker eller som større enheter. Vår ivaretagelse av disse minnene bidrar til å øke miljø- og livskvaliteten i samfunnet, samtidig som de er en del av vår kulturarv og identitet. La oss i fellesskap verne om dem!

VEIHISTORIE I NORGE - MED HOVEDVEKT PÅ TIDSROMMET 1537 OG TIL 1960

Innledning

Veinettets utvikling i Norge henger nøye sammen med de endringer som har funnet sted i samfunnet; blant annet i forhold til bosettingsstruktur og næringsgrunnlag. Men veibygging og veienes utforming henger også nøye sammen med topografi og klima. I det følgende er det ment å gi et kort sammendrag over de viktigste trekkene i denne historien.



Forhistorisk tid og middelalder

Så lenge det har bodd mennesker i Norge har det vært veier i Norge, det vil si hvis vi med en vei kan si at det er en fast trasé i et området, en trasé som mennesker har skapt ved ferdsel. Veien har vært merket og brukt jevnlig avhengig av årstid. Menneskene har gått, ridd eller kjørt på veien, og veien kan derfor betegnes enten som gangvei, ridevei eller kjørevei.

Trolig har ikke steinalderens jegere for omkring 10000 år siden anlagt veier ifølge den ovennevnte definisjonen av vei, men heller orientert seg etter faste punkter i landskapet som innsjøer, elver og andre naturformasjoner. Etableringen av jordbruket for ca 5-6000 år siden førte til fastere bosetting, noe som må ha resultert i et fastere kommunikasjonssystem mellom blant annet boplasser og utmarksressurser. Fra og med denne tidsperioden må vi kunne kalle kommunikasjonslinjene for veier; dvs. gangveier. Oksen har sannsynligvis vært brukt som trekkdyr, og det har vært dannet veier som i utseende ikke kan ha skilt seg særlig fra rideveiene. I bronsealderen (perioden 1800 f.Kr.- 500 f.Kr.) blir hesten husdyr, og sannsynligvis er de eldste rideveiene fra denne tiden. Jo mer kompleks samfunnsstrukturen er, jo større er behovet for et fastere veinett. Transport av ulike varer som blant annet jern og kleber (århundrene f.Kr.) krevde bedre veier, selv om mye av transporten nok har foregått på vinterstid. Omkring år 1000 e.Kr., da de første byene vokste frem, økte transportbehovet betraktelig. Mye av landsbygdas varer ble fraktet inn til byene, og varer som ble produsert i byene, samt importvarer ble fraktet ut på landsbygda. I de eldste lovene fra denne tiden (Gulatings- og Frostatingsloven) er veiene nevnt, og i Magnus Lagabøters Landslov fra 1274 som delvis erstattet disse lovene fantes fem paragrafer om samferdsel. Paragrafene beskrev blant annet veityper, veistandarder og vedlikeholdsansvar. Det som denne loven sa om veiene gjaldt i grove trekk frem til 1824, da vi fikk vår første egne veilov. Transporten gjennom hele middelalderen har stort sett foregått til fots eller til hest.

Tidsperioden 1600-1750

Veinettet som eksisterte på denne tiden var nokså likt middelalderens veinett. Det var brukbart for den som skulle gå eller ri, og til enkel transport med kløv, slep eller en lett slede. I vinterhalvåret var veiene gjerne lagt over myrer og vann der det var lett å ta seg frem med slede. For embedsmennenes behov var derimot veiene langt fra bra nok. Visse deler av landet (Vestfold) hadde sannsynligvis kjørbare veier, men i 1624 ble det besluttet å bygge Norges første offentlige kjørevei for hest og vogn mellom Kongsberg og Hokksund. Veien ble bygget på forordning fra Christian IV i forbindelse med transport av sølv fra gruvene på Kongsberg.

Etter Christian IVs Norske lov av 1604 var det fortsatt bøndene som hadde plikt til å vedlikeholde veiene. Bøndene aksepterte dette i forhold til ride- og kløvveier, men når kongen satte krav om at veiene skulle utbedres til kjøreveier, ble det nye byrder som bøndene ikke uten videre ville godta. I en forordning av 1636 kom det derfor påbud til bøndene om å utbedre hovedveiene ved å sørge for at de ble "utskårne" - dvs. at veibanen skulle ha tilnærmet horisontalt tverrsnitt.

Stattholderen var den som på vegne av kongen skulle sørge for statens krav, og et av kravene var gode kjøreveier; i første rekke på Østlandet og Sørlandet. I 1665 ble det utnevnt generalveimestere som skulle få ansvaret for veiene; en søndenfjells og en nordenfjells. Søndenfjells var det kapteinløytnant Jens Søfrensen Hauritz som fikk stillingen; nordenfjells var det Nicolaus Helvaderus. Det nordenfjellske området besto da av Trøndelag og Vestlandet, da Nord-Norge ikke hadde veier som var av betydning.

Både amtmenn, fogder og bønder så på generalveimestrene som brysomme, og allerede i 1670 ble generalveimesterembetene lagt ned. Men i 1674 ble embetene gjenopprettet og ny instruks gikk ut. Endel rideveier ble etterhvert utbedret til kjørbare veier i denne perioden. Dette gjaldt først og fremst veier knyttet til forsvarsverk og næringsvirksomhet som trelasthandel og gruvedrift. På strekningen Oslo og Trondheim var det stort sett bygde kjørbare veier omkring 1700. I denne tidsperioden var det først og fremst snakk om å bygge om eksisterende rideveier til kjøreveier. Linjeføringen var den gamle, men veien ble breddet og bygget opp over ujevnheter i terrenget. Veien var fortsatt svingete. For det meste var det trebruer og treklopper som var brukt ved kryssing av elver og bekker.

Perioden 1750 - 1850

Denne tidsperioden er med unntak av tidsrommet rundt 1805-15 preget av stor befolkningsvekst. Det var stor tilgang på arbeidskraft og en stadig økning av antall håndverkere. Bøndene drev stortilt nydyrking av gardene. Tremangelen begynte å bli påtakelig, og det ble oppfordret til å bruke stein både i gjerder og hus, noe som også førte til bygging av steinhvelvbruer. Veibyggerne hadde fått nye impulser, først og fremst fra Danmark. Frem til napoleonskrigene (1796-1815) var det stor veibyggingsaktivitet og med veiloven av 1824 kom det igjen igang en viss aktivitet. Veiene som ble bygget etter 1824 og frem til 1850 hadde en kvalitet og byggemåte som kan sammenlignes med kvaliteten på romerske veier. Fra denne perioden kom stein i bruk som teknisk byggemateriale i mye større grad. Veibanen ble bygget opp slik at den ble liggende markert over terrenget med klart markerte skuldre som gjerne var murt. Fyllmassen i veibanen kunne bestå av grus, stein og annen stabil masse. Veien skulle dessuten ha overhøyde på midten slik at vann kunne renne av og ned i grøftene. Bruene skulle også mures. Men veiene var fortsatt svært bratte med stigningsforhold opp mot 1:3.

Fra 1767 ble Georg Anton Krogh ansatt som generalveimester søndenfjells og året etter ble broren Nikolai Fredrik Krogh utnevnt nordenfjells. De kom med nye profesjonelle veibyggingsprinsipper. N.F. Krogh satte seg store mål. Foruten nyanlegg der det trengtes, skulle alle rideveier gjøres om til kjøreveier og alle mindre veier til gode rideveier. Krogh-brødrene fikk impulser utenfra. G.A. Krogh hadde alt i 1768 satt igang arbeidet med å bygge kjøreveier etter nye prinsipper. Her var det viktigere med rette fine veilinjer enn med stigningsforholdet, da veien således ble kortere.

Peder Anker ble utnevnt til generalveiintendant for Akershus stift i 1789. Han var overordnet generalveimesterembedet med ansvar for veisystemet på Østlandet inklusiv Sør- og Sørvestlandet. Impulser hentet han fra Danmark. Fredrik V hadde i 1761 utnevnt den franske veiingeniør Marmillod til overinspektør for veiene på Sjælland. Han kom med helt nye veibyggingsprinsipper både hva gjaldt linjeføring og veioppbygging.

Tre generalveimestere; henholdsvis C.J. Hammer i Bergen stift, utnevnt i 1787, L. Ingjer i Akershus stift, utnevnt i 1789 og B. Rummelhoff i Kristiansands stift utnevnt i 1790, fungerte som veiingeniører på Sjælland i 1770-årene, og Marmillods ideer om hvordan veiene skulle bygges påvirket dem. I dag finner vi veiminne etter dem flere steder i landet; eksempelvis veien over Krokskogen (Buskerud/Akershus), den gamle Bergenske hovedvei fra Oslo over til Nittedal, og den Vestlandske hovedvei i Agderfylkene. Generalveimester Hammer er mest kjent for bygging av kjørevei over Vindhella og Galdane (Sogn og Fjordane), og ikke minst veien over Fillefjell (Sogn og Fjordane/Oppland).

Veilov av 1824

Etter at Norge kom i union med Sverige i 1814 var det mange formelle saker å gripe fatt i, og i 1824 ble egen veilov vedtatt. Denne ble fornyet i 1851, 1912 og 1963. Loven har hatt stor betydning, og ble først underordnet plan- og bygningsloven i 1995. Veiloven slo fast at det var amtmannen som var øverste veimyndighet, men at staten skulle ha et overordnet ansvar for mellomriksveiene og sammenbindingsveier i mellom distrikter. Loven delte veiene inn i to veityper; hovedvei og bygdevei.

Veiinspektør Georg Daniel Bart Johnson utarbeidet, etter en studiereise til Vest-Europa i 1839, en håndbok som summerer opp all veikunnskap i dette området på den tiden; deriblant beskrivelse av den nye engelske/skotske metoden med Mcadamisering av veiene. Han tok med seg kunnskapen om kjedehengebru, og resultater av hans reise var blant annet byggingen av Bakke bru i Vest-Agder i 1854, og Åmot bru i Buskerud i 1856.

Chausséperioden 1850 - 1912

I 1846 ble ansvaret for det statlige veivesen flyttet fra Justisdepartementet til det nyopprettede Indredepartementet. 1850-årene var på mange måter et tidsskille. Produksjon av maskiner og utstyr fant sted, samt at tekniske nyvinninger som dampbåt og jernbane endret samferdselsbildet. Hjulredskapene ble vanligere og vanligere.

Veiloven av 1851

Med formannskapslovene av 1837 ble det behov for endringer av veiloven. En av de viktigste endringene ved loven av 1851 var at ansvaret for å vedta og bygge bygdeveier nå ble lagt til herredsstyrene med godkjenning fra Amtformannskapet. Bevilgningsmyndigheten ble lagt til Stortinget, og Kongen kunne vedta forslaget etter å ha fått amtformannskapets uttalelse. Med unntak av mellomriksveiene skulle utgiftene dekkes av amtene, men etter behov kunne statskassen enten forskuttere eller gi bidrag. Av

veibyggingssprosjekter kan nevnes Stalheimskleiva (Hordaland) og Vindhellavegen (Sogn og Fjordane), som for øvrig var bygget under ledelse av kaptein Henrik Christian Finne. Finne ble utnevnt som første veiassistent i Indredepartementet, og var den første fagsjef i det som nå har utviklet seg til Statens vegvesen underlagt Samferdselsdepartementet.

Da ny vei skulle bygges inn mot hovedstaden i øst, ble det foreslått å legge veien rundt Ekebergåsen langs Bunnefjorden istedenfor over Ekebergåsen der veien tidligere hadde gått. Argumentasjonene som ble brukt var at samfunnsøkonomisk ville det være lønnsomt å kjøre større og færre lass, og til dette krevdes nye byggemetoder både på det tekniske og i forhold til linjeføring. Ljabruhausséen ble lagt med maksimumsstigning på 1:20 og en veibredde på 10 alen (ca 6,25 m). Veien var dessuten bygget i skjæringen mot fjellsiden slik at det ble minst mulig masseflytting. Idealet var ikke lenger at veiene skulle gå i rette linjer, men føye seg mykt i terrenget. Veikantene skulle ikke lenger markeres med en murkant som kunne bli flere meter høy, men med murte stabiliserte skråninger. Ansvarlig for dette arbeidet var ingeniørløytnant Christian Wilhelm Bergh, som forøvrig ble utnevnt til landets første veidirektør da Veidirektoratet ble opprettet i 1864.

Etter Bergh fulgte Hans Hagerup Krag (1873-1903) som veidirektør. Han var opptatt av å knytte landet sammen og da særlig forbindelsen mellom Østlandet og Vestlandet. For han var det viktig at veiene nådde frem til jernbanestasjoner og rutebåtekspedisjoner. Det var de tekniske nyvinningene som var fremtidens løsninger. Men veier var nødvendig, og Krag var pragmatiker og sa: "Heller en tarvelig vei enn ingen vei". Han mente veien kunne utbedres i ettertid når tidene var bedre og behovene større. Av kjente veiprojekter i hans tid er Geiranger- og Strynefjellsvegen.

Tilpasning til biltrafikk 1912 - 1960

I 1914 var den kombinerte veiadministrasjon gjennomført i alle fylker, lovfestet i den nye veiloven av 1912. Denne veiloven holdt fremdeles på delingen i hovedveier og bygdeveier. I 1912 kom også den første motorvognloven og bilsakkyndige ble opprettet. Statens vegvesen måtte i stadig større grad forholde seg til bilen og dens behov. Amtssingeniørene skiftet tittel til overingeniører i 1918 samtidig som amt byttet navn til fylke. På den tiden var det i hvert fylke et veikontor styrt av en myndig overingeniør. Bergh hadde allerede i 1857 tatt sterkt til orde for å få ansatt faste veivoktere i vedlikeholdet. I 1880-årene ble det gjennomslag for å ansette veivoktere, og i 1924 var det 40 veivoktere på statsvedlikeholdte veier (høyfjells- og mellomriksveier), ellers var det ca 2000 veivoktere som var ansatt av herredstyrene. I 1929 ble en ny veiplan godkjent, og veinettet ble inndelt i riks-, fylkes- og herredsveier. Statens vegvesen hadde ansvaret for de to førstnevnte. Staten finansierte vedlikeholdet av riksveinettet med motorvognavgifter, mens fylkesveiene skulle finansieres over fylkesbudsjettet styrt av fylkesveisstyret. Ingeniørekspertisen på veikontorene ble også benyttet av herredene. De fleste fylker var delt i passe store distrikter, der en avdelingsingeniør hadde ansvaret både for planlegging, anlegg og vedlikehold. Men de store avstandene gjorde det nødvendig å bygge opp verksteddrift rundt om i fylkene etter hvert som etaten tok i bruk lastebiler, veihøvler, grussorteringsverk o.l.. Veistasjonene ble da vanlige.

Med den kombinerte veiadministrasjon ble det overingeniørene (fra 1949 kalt vegsjef) som overtok mye av den rollen som Krag hadde utøvd som øverste leder av veistellet i Norge. I hele mellomkrigsperioden var det vanskelige forhold for mange. Et arbeidskrevende, men samfunnsnyttig arbeid var å bygge veier. Statens vegvesen hadde et velutviklet administrasjonsapparat over hele landet og det ble naturlig at de administrerte en god del

av nødsarbeidet. Sommeren 1936 sysselsatte vegvesenet 8 600 mann ved hovedveianlegg og 5 300 ved bygdeveianlegg. Etter krigen ble Veidirektoratet underlagt det nyopprettede Samferdselsdepartementet. Under gjenoppbyggingen av landet var det mangler på det meste. Finnmark og Nord-Troms var helt nedbrent, og krigen hadde satt sitt preg på det meste. Blant annet var veinettet totalt nedslitt. Høsten 1960 ble salget av vesteuropeiske biler frigitt. Veiene var tilpasset en blandet veitrafikk med hest og førkrigsbiler, og etaten hadde nå store utfordringer med å få bygget et tidsriktig veinett.

OSLOS VEINETT

Det eldste veinettet

Fra Oslo bys historie, bind 1 av Arnved Nedkvitne og Per G. Norseng. (I parentes, egne kommentarer.) »Fra senere middelalder er det kjent en rekke ferdselsåre over land. Flere av disse går trolig tilbake til vikingtida eller enda tidligere. Over Ekeberg kom det en vei fra bygdene på Østsida av fjorden som ennå kan følges et par kilometer over Grønliåsen ved Øvre Prinsdal. (Oldtidsveien over Grønliåsen). På begge sider vitner hedenske gravhauger om eldgammel ferdsel. De må være reist her for at veifarende folk skulle se dem.

En oldtidsvei fra Enebakk i sørøst er synlig på et høydedrag ved Langerud, hvor den går langs en rekke gravhauger mellom Skullerudveien og den nåværende Enebakkveien. Myrstrekningen Langemosa, som blir omtalt i 1200, lå på Abildsø, ved foten av bakken opp mot Lambertseter. Herfra gikk vinterveien over Ryenberget og Kvernerdalen på den tida. Men ved Østensjø terrasse og på Nordre Skøyen er det spor etter en annen trasé som må gå tilbake til forhistorisk tid. (Østensjøveien). Den krysset åpenbart tidlig Alna i bru ved Bryn, det gamle Bruvin.

På tilsvarende vis kan en vei nord fra Romerike over Gjelleråsen følges tilbake til førkristen tid. (Oldtidsveien over Gjelleråsen). Den er synlig i terrenget ovenfor Smedstua, der den passerer et par gravhauger. Senere i middelalderen tok folk seg derfra ned mot Alnabru, hvor det også kom en annen vei fra Romerike, over Lørenskog. (Gamle Strømsvei). Ferdselen videre inn mot Oslo fulgte traséen til Gamle Strømsvei slik den er kjent fra senere tid. Men det er uvisst om denne ferdselsåren nordfra er eldre enn tettstedet. Omkring 1200 var det samtidig en ferdselsåre ned mot Oslodalen langs vestsida av Groruddalen, omtrent slik Trondheimsveien går i våre dager. Trolig var det dette veifaret som ga navn til vikinggården Veitvet.

Fra nordvest og vest er det ikke påvist noen oldtidsveier. Det er likevel godt mulig at veien fra Hadeland gjennom Lillomarka over Stig og Korsvoll, som var i vanlig bruk til ut på 1700-tallet, går helt tilbake til førkristen tid. I alle fall er det trolig at det langt tilbake i tida kom veifar fra Bergheim i vest, med forbindelse både fra Lier og Krokskogen. Et minne om ferdselen mellom vest og øst i herredet er nok gårdsnavnet Vøyen, middelalderens Vothin eller «grassletta ved vadestedet.» «

Andre veier i Oslo kjennes kun fra den senere middelalder. Veinetet i Akersdalen med disse hovedfar møttes ved Galgeberg, og kan antas å ha vært slik helt ned til år 1200. Det var foruten strandstedet (senere byen) Oslo ved Bjørvika to «sentra» i dalen, nemlig Galgeberg hvor de tre veiene møttes og Aker gård ved Gamle Aker kirke som er fra 1100-

tallet. Av hensyn til befolkningen gikk selvsagt veiene ut fra dalens sentra og sterkest bebodde strøk. Den tetteste bebyggelsen i Oslodalen lå nord og Øst for Aker gård.

(Hentet fra "Veien som kulturminne, registrering av gamle veger i Oslo". Statens vegvesen Oslo)

Kjøreveiene

Fra de eldste tider har hovedatkomsten til Oslo over land gått langs tre korridorer. Dette er naturlig på grunn av omegnens topografi. De eldste kjøreveiene, de såkalte Kongeveiene, fulgte disse korridorene fra sør, nordøst og vest. Det var først i løpet av de siste 25 år før 1814 at de ble utbygd til kjøreveier og knyttet sammen i et riksveinett med Christiania som sentrum. (Imidlertid kjører Christian VI allerede i 1733, men et utbygd kjøreveinett kom senere.) Disse gamle veier var postveier og kaltes kongeveier. De var statens veier, og staten var kongen.

Fra syd kom den 'Fredrikshaldske Kongevei'. Den fulgte stort sett Ekebergveiens trasé. Den ble ført ned til byen, gamle Oslo, langs den bratte Ekebergskråningen via Geitabru over Alnaelva til Ladegården.

En vei som stort sett gikk langs Enebakkveien, er også av eldre dato.

I nordøst er den "Strømske Kongevei" fra gammel tid. Den gikk stort sett langs den gamle Strømsveien. Håkon Håkonsøn utbedret veien i 1227 for å kunne trekke 13 langskip fra Grønli til Nitelva. Skogen ble hugd ned, de verste ujevnhetene ble utbedret og bruer bygd over små elver og bekkefar. Veien var viktig, både for pilgrimer som valfart til Oslo-klostrene og for tømmertransporten. Denne ble etter hvert betydningsfull, særlig før Eidsvollbanen kom i drift. Det kunne være over 3.000 hester i løpet av en uke, og sledene kunne stå i ubrutt rekke fra Strømmen til Christiania. Christiania Trælasthandlere ytet i 1838 et bidrag på 800 spesidaler for utbedring av veien.

Fra nordøst kom også den Trondhjemske Kongevei". Veien er kjent fra bronsealderen (Oldtidsveien over Gjelleråsen), og både Olav den hellige og Harald Hårdråde har nyttet veien over Gjelleråsen. Før Nybrua ble bygd, hadde veien sitt utgangspunkt ved Nedre Dælen gård som lå omtrent der hvor Oslo Vei har sitt kontorbygg i dag (Herslebs gate 19).

I vest har vi den "Drammenske Kongevei". Det er den eldste kjørevei i Aker, og den er fra ca 1630. I store trekk følger den dagens trasé fra Ruseløkka til Lysaker.

Den eldste veiinndeling i Aker er av 6 mai 1795. Den ble foretatt av Stiftsamtmand Moltke, Generalkrigskommissær Anker, Lensmand Knoph og Veimestrene Steen og Brochmann. Den ble approbert ved kgl res av 13. juli 1798. Følgende veier var med:

- Drammensveien fra byen til Lysaker Bro 7.368 al
- Trondhjemsveien fra Lakkegata til Skedsmo 2.076 al
- Strømsveien fra Oslo Ladegaard til Skedsmo 17.646 al
- Den kjøbenhavnske Vei fra Vaterlands Bro til Liabro 13.286 al
- Ryenbergveien fra Galgeberg til Ski 21.175 al
- Den bergenske Vei fra Grorud til Nitedalen 4.700 al.

Det var dessuten enkelte mer lokale veier, de såkalte bygdeveier, som for eksempel Pilestredet.

Lokalveinettet

Storparten av bebyggelsen i Gamlebyen besto av tømmerhus, og det var i årenes løp mange branner. Etter en storbrann i 1624 bestemte kong Christian IV at byen skulle flyttes til Akersneset, beskyttet av Akershus festning. Kongen var selv med på å planlegge byen. For å gjøre byen så brannsikker som mulig, ble gatene ekstra brede, noe vi kan glede oss over i dag. Det ble også forlangt at husene skulle bygges i brannfast materiale.

I gamle Christiania, dvs området begrenset av Akershus festning og vollene omkring byen, var det et velordnet gatenett. Området lå stort sett mellom Øvre Vollgade og Dronningens gade og mellom Myntgaden og Østre gade (Karl Johans gate). Det fantes to byporter i nord, en ved Kongens gade og en ved Dronningens gade. Dessuten en mindre port i vest som førte ut til Pipervika. Utenom dette området fantes de gamle innfartsveiene Drammensveien, Trondheimsveien, Strømsveien, Ryenbergveien og Ekebergveien (den Fredrikshaldske Kongevei).

Utbygning av byens gate- og veinett fulgte befolkningsveksten og økonomien. Således skjedde det lite i første halvdel av 1800. Etter byutvidelsen i 1859 ble det mer fart i gate- og veibyggingen.

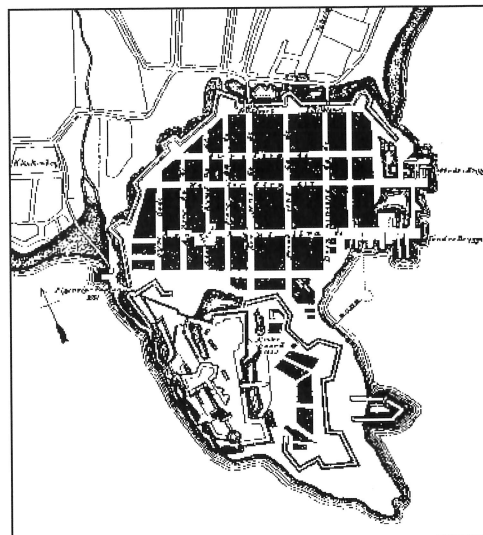
Den første fastlønte Vei- Vand- og Brolægningsinspektør ble ansatt i 1845. Den nye veilov av 1851 bestemte at utgiftene til veivesenet skulle utredes av Bykassen, dersom ikke kommunen bestemte noe annet.

I 1814 ble Christiania landets hovedstad og flere nasjonale bygninger og bygninger for statsadministrasjonen måtte bygges selv om de økonomiske forhold var vanskelige. Slottet som ble påbegynt i 1825, ble først ferdig i 1848 på grunn av stans i byggingen, grunnet pengemangel. Av andre viktige byggverk kan nevnes Norges Banks første bygg i 1828, Universitetet i 1841-51 og Stortingsbygningen i 1861-66. Dette førte blant annet til at Karl Johans gate ble ombygd i 1840-årene. Tidligere het gaten Østre Gade, men etter at den ble forlenget forbi Stortinget og Universitetet, ble dette endret til Carl Johans Gade.

Inntil 1859 gikk grensen i øst mellom Christiania og Aker langs Akerselva. I Christiania var det murtvang, og det var bare de rikeste som hadde råd til å bygge der. Utenfor byen lå forstedene. Verken Christiania eller Aker bekymret seg særlig over disse områdene, og det fantes verken reguleringsbestemmelser eller grunnsnitt.

De som ikke hadde råd til å bosette seg innenfor festningsbyen, fant plass i forstedene hvor de bygde sine trehus av varierende størrelse og kvalitet. Det var således den fattigste delen av befolkningen som bosatte seg der.

I Christiania var gatene stort sett brolagt, men utenfor bygrensen var det grusveier av svært dårlig kvalitet. Det var ikke offentlig veivesen, og veiene ble anlagt og holdt vedlike ved



Figur 1: Christiania på Akersneset 1686
Beskyttet av Akershus festning, og med
brede gater

Veiminner i Oslo fylke

hjelp av naturalarbeid (Bønder og grunneiere var pålagt å utføre veivedlikeholdet). Stiftsbefalingsmannen i Akershus Amt - herr Rappe, skrev således i 1740 til kongen: *"Veiene omkring Christiania, særdeles Høst og Foraar, er i en meget slet og for en regulair og vel anlagt Bye, skammelig tilstand....."*

I de neste hundre årene skjedde det lite med veiene rundt Christiania. Særlig var forholdene ille på Grønland, hvor veifarende *"ofte ble siddende fast med sine læs og maatte laane Veitstænger for at veie sine Vogne opp"*.

Inntil byutvidelsen i 1859 hadde Aker kommune bevilget tilskudd på til sammen 1200 spesidaler til veiene i forstedene. Dessuten kom det mindre bidrag fra amtet og private.

En som gjorde en kraftinnsats lokalt for å bedre veiforholdene, var Ole Gudmundsen. Ved sin død i 1841 testamenterte han sin eiendom til istandsettelse av Nordby-gaten. Salget av eiendommen innbrakte 400 spesidaler. Sammenlignet med kommunens bidrag var dette et stort beløp. Testamentet var imidlertid opprettet muntlig på dødsleiet. Arvingene bestred lovligheten og gikk til rettssak. De tapte saken og pengene gikk til istandsettelse av Nordbygaten. Pengene var oppbrukt innen 1849. Grunneierne i Nordbygaten var meget takknemlige for den store og kjærkomne gaven og reiste i 1842 en minnestein til erindring om Ole Gudmundsen.

Etter byutvidelsen i 1859 ble flere gater omlagt eller nyanlagt utenfor gamle Christiania. Det kan nevnes gater på Vaterland, Hammersborg og Pipervigen, samt områdene rundt Grønland og Lakkegata.

Maridalsveien, som hadde stor betydning for industrien langs Akerselva, ble også utbedret.

Enkelte gater i gamle Christiania ble senket for å bedre lengdeprofilen. De ble samtidig brulagt på ny med huggen gatestein.

Torggata og gatene omkring ble opparbeidet i 1850-årene. Torggata ble forlenget over til elvas østside ved bygging av en trebru - Ankerbrua i 1876.

Området bak Slottet, blant annet Homansbyen, ble utbygd i 1860-årene.

I 1855 var oppfylling av Pipervikstranden kommet så langt at veivesenet kunne anlegge gatene over det oppfylte området.

Vestbanen stod ferdig i 1872, og gatene rundt denne ble bygd omtrent på samme tid.

Etter byutvidelsen i 1859 ble gatene på Akerselvas østside forbedret. Det var særlig gatene på Grønland og Grünerløkka.

Byutvidelsen i 1877 førte til at 52 veier i de nye bydelene ble overtatt som offentlige veier. Det var nødvendig å utbedre flere av dem, samt å anlegge nye. Blant annet ble Frognerveien opparbeidet og Kirkeveien utbedret. Gatene på Hegdehaugen og Uranienborg ble opparbeidet i 1880-årene. I samme periode ble gatene på Bjølsen bygd. På Østsiden av elva ble gatene på Sandaker og Torshov bygd, og gatene på Kampen, Rodeløkka og Vålerenga ble opparbeidet eller utbedret.

Veiminne i Oslo fylke

Før århundreskiftet var byggeaktiviteten størst i Kristiania og i de områder som ble innlemmet i byen. Det var her det ble opparbeidet flest gater og veier.

Etter 1900 vokste befolkningen i Aker vesentlig sterkere enn i Oslo/Kristiania. Således økte befolkningen i Aker med 107.955 personer i tiden 1900 til 1946, mens den tilsvarende økning i Oslo var 58.596 personer.

Den villamessige bebyggelse i Aker, med relativt store tomter, førte til stor aktivitet når det gjaldt veibygging. Således var det kun 61 offentlige veier i Aker i 1902, mens det i 1937 var 570.

I 1947 hadde Aker 41.565 m riksveier, 5.500 m fylkesveier, 468.303 m bygdeveier og 117.516 m private veier.

Oslo hadde på samme tid 218.000 m gater, hvorav ca 70 % av arealet hadde permanent dekke.

Aker var tidligere en typisk jordbruksbygd, men fra slutten av 1800-tallet foregikk det en utstrakt villautbygging, særlig i vest og syd langs de anlagte jernbane- og forstadsbanelinjer (Bestum, Ullern, Slemdal, Vindern, Bekkelaget og Nordstrand). Dette førte til omfattende veiutbygging i tillegg til de innfarts- og hovedveier som allerede fantes. Etter hvert som biltrafikken økte, måtte også disse veiene utvides og forsterkes.

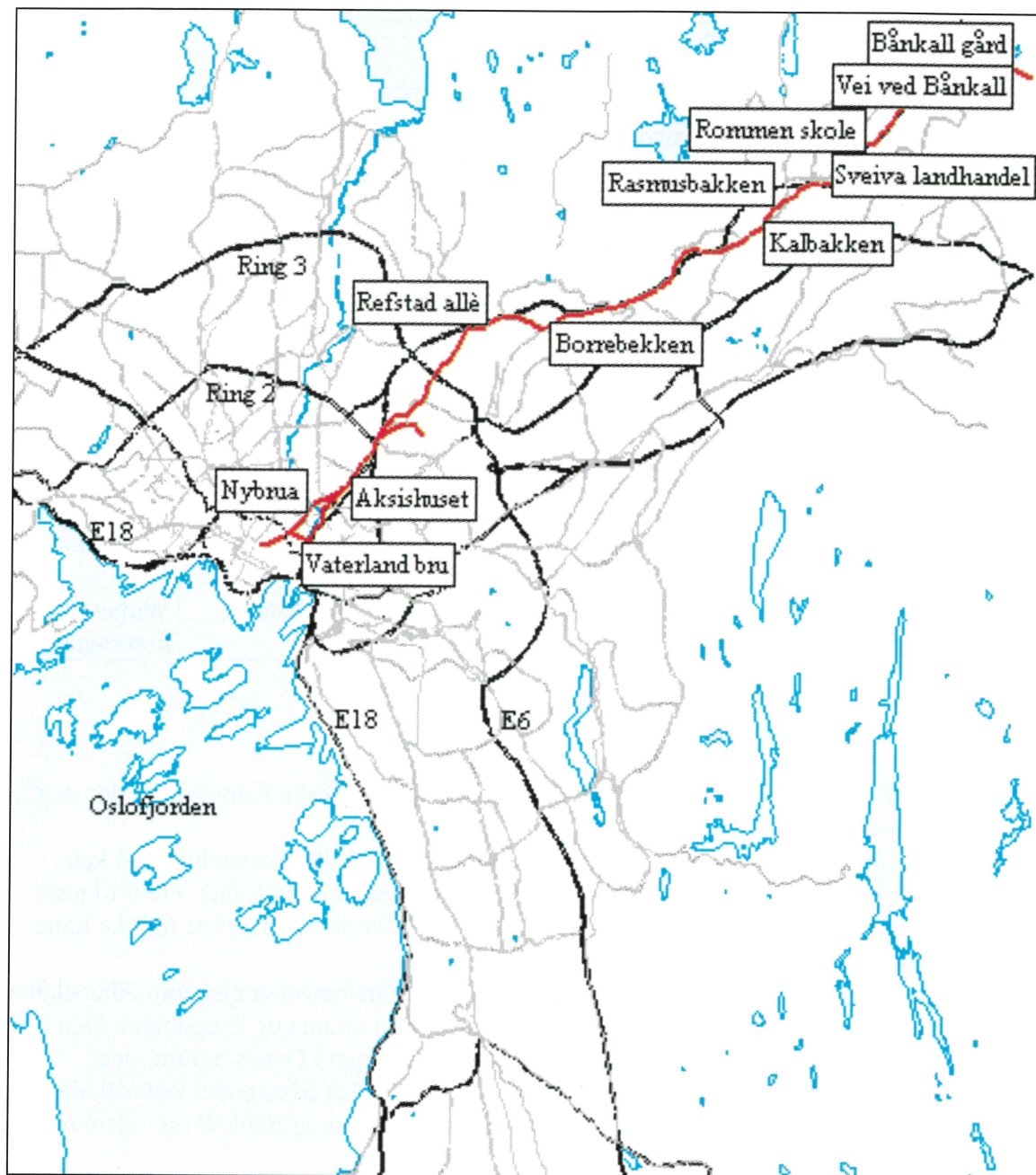
I årene før sammenslutningen hadde Aker Bolig- og Byggelag, som senere gikk sammen med OBOS, påbegynt utbyggingen av flere boligfelt, blant annet Storo, Flaen-Ammerud, Manglerud, Høybråten, Korsvollbråten, Sørbyhaugen, Husebygrenda og Vestbysletta på Grorud.

Bortsett fra veiutbyggingen i forbindelse med boligbyggingen, etter kommunesammenslutningen i 1948, var store deler av veinettet i Aker bygd ut, og Aker veivesen var større enn Oslo veivesen.

(Hentet fra Oslo veivesen gjennom tidene, 1845-1875-1948-1990. Skrevet av Bernhard E. Sæland. Utgitt av Oslo Kommune, veivesenet 1993.)

Ønskes grundigere kunnskap om Oslos veihistorie henviser vi til "Veien som kulturminne, registrering av gamle vegfar i Oslo." Arbeidsrapport 1994, Anne Chatrine Nessmo, stud.arc. Statens vegvesen Oslo.

DEN TRONDHJEMSKE KONGEVEI



Målestokk 1:100 000

Figur 2: Den Trondhjemske kongevei, oversiktskart

Nr:	A0
Reg. Nr:	M0301001
Kommune:	Oslo
Veiminnetype:	Veihistorisk miljø
Byggeår:	Ca. 1750-1770
Eier:	Statens Veivesen

Veiminner i Oslo fylke

Nr:	Navn:	Reg. nr:	Veiminnetype:	Byggeår:	Eier:
A1	Vaterland bru	M0301001B01	hvelvbru av stein	1836-1941	Oslo kommune
A2	Nybrua	M0301001B02	hvelvbru	1825/1877/1931	Oslo kommune
A3	Aksishuset	M0301001K03	tollvaktstue	1830	
A4	Refstad allè	M0301001V04	kjørevei	1762-1770	Oslo kommune
A5	Borrebekken	M0301001K05	skjenkested	Ca 1850	
A6	Kalbakken bru	M0301001B06	hvelvbru	Ca 1790	Oslo kommune
A7	Rasmusbakken	M0301001V07	kjørevei	Ca 1768	Oslo kommune
A8	Sveiva landhandel	M0301001K08	landhandel	Ca 1880	Statens vegvesen
A9	Rommen skole	M0301001K09	skolestue	1861	Oslo kommune
A10	Bånkall gård	M0301001K10	gård, tidligere skystasjon og skjenkestue	1700-tallet	Winje/ Oslo Kommune
A11	Vei ved Bånkall	M0301001V11	kjørevei	Ca 1768	Winje/ Oslo kommune

Figur 3: Den Trondhjemske kongevei, enkeltregistreringer

Trondheimsveien har hatt minst 4 bruksfaser. Den Trondhjemske Kongevei er den nest eldste av disse.

Veien ble et nytt alternativ til den middelalderske rideveien. Rideveien ble også kalt Tjodvegen eller Oldtidsveien over Gjelleråsen. Oldtidsveien er nå fredet. Fram til siste halvdel av 1700 tallet var Grorud – Gjelleråsen bare et far der man kunne ri, ikke kjøre med hest og kjerre.

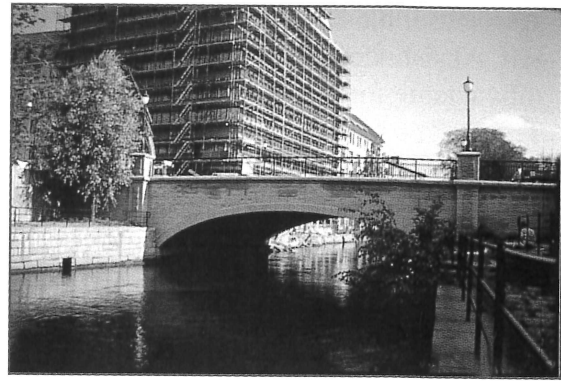
Tidlig på 1700 tallet startet arbeidet med å utvide Trondheimsveien gjennom Akersdalen (Groruddalen). I 1768 ble Kongeveien åpnet mellom Christiania og Trondheim. Den nye veien som også var farbar for vogner som gikk fra Stortorget i Oslo sentrum, over Vaterlandsbrua, opp Trondheimsveien til Sinsen, og bort den nåværende Refstad alle. Så gikk den ned Borrebekken forbi Bredtvet, Romsås, Rommen og Bånkall og videre over Gjelleråsen.

Etter at Nybrua ble åpnet i Oslo sentrum i 1820-årene, ble traseen i sentrum lagt om. All trafikk gikk da over denne brua.

Dagens Trondheimsvei følger til stor grad traseen til Kongeveien. Det er derfor bare noen få steder det opprinnelige veilegemet kan være bevart.

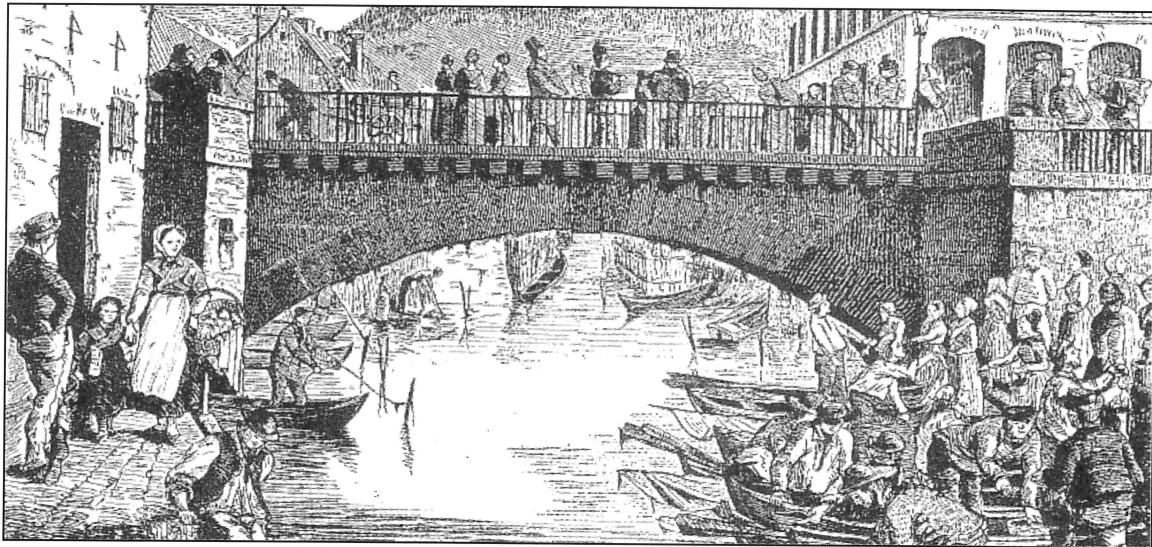
A1: VATERLAND BRU

Vaterland bru er en hvelvbru av stein som går over Akerselva. Den er bygget i to faser: en hvelvbru fra 1836 og en betongbru fra 1941. (opprinnelig var det en bru her fra 1654) I dag er betongen fjernet fra nordsiden av brua, og steinhvelvet er tatt frem igjen. Inntil Nybrua ble bygget i 1820-årene gikk hovedferdselsåren mellom Christiania og Romerike, Oppland og nedre Gudbrandsdalen over Vaterland bro. På 1800-tallet fungerte brua også som markeds plass og fiskebrygge. Flere konger har brukt brua som æresportal når de kom til byen, bl.a. kong Christian



Figur 4: Vaterland bru

Fredrik, 22 mai 1814. Norges frigjøring fra unionen ble da feiret med pomp og prakt.



Figur 5: Vaterlands bru i 1870

A2: NYBRUA

Nybrua går også over Akerselva. I 1826 besto brua av et gammelt steinhvelv. Senere er den blitt forhøyet og utvidet. Den eldste delen er tatt frem i dagen igjen på sørsiden. Nybrua er i god stand. Etter 1826 ble den Trondhjemske Kongevei flyttet fra Vaterlandsbrua til Nybrua, og denne ble da et viktig trafikk-knutepunkt. Nybrua er en del av Akerselva miljøpark. En gang- og sykkelsti går under brua. På østsiden av brua står en statue av Christian Krogh (1777-1828).



Figur 6: Nybrua

A3: AKSISHUSET

Aksishuset ble bygget i 1830. Aksis betyr toll. Aksisboden fungerte trolig som tollvaktstue for reisende på den Trondhjemske Kongevei i perioden 1830-1842. Huset er bygget på den tidligere bygrensen. Huset virker i dag i god stand og er skiltet: "Selskapet for Oslo bys vel".



Figur 7: Aksishuset

A5: REFSTAD ALLÈ

Den registrerte veistrekningen er 400 m lang og ble for det meste opparbeidet i perioden 1762-1770. Refstad allè er modernisert i nyere tid, men det opprinnelige veidekket kan være bevart under asfalten. Den store alleen kan ha vært en del av innkjørselen til Tonsen gård, og det er usikkert hvor gamle trærne er. Området er i dag et villastrøk med hus på begge sider av veien.



Figur 8: Refstad allè

A6: BORREBEKKEN

Borrebekken var skjenkested for forbireisende på den Trondhjemske Kongevei fra ca 1850. Ved siden av skjenkestue ble det drevet vanlig gårdsdrift. Borrebekken er også kjent fra fortellingen "Plankekjørerne" av P. C. Asbjørnsen. I dag er huset bolig i et villastrøk.



Figur 9: Borrebekken

A7: KALBAKKEN BRU

Kalbakken bru går over elva Alna. Den omtales i bruregisteret som en skjev hvelvbru av granittstein. Byggematerialet i brukarene er "Grefsen-syenitt".

Steinene er ulike i form og størrelse og er lagt i varierende mønster. Brua ble bygget ca 1790 og har vært et viktig trafikk-punkt i over 200 år. Området nær brua er i dag brukt til fritidsformål av lokalbefolkningen. Det finnes en opparbeidet park og en tursti langs Alna-elva.

Kalbakken Bru ble i 1999 fredet av Riksantikvaren etter forslag fra Byantikvaren.



Figur 10: Kalbakken bru

A8: RASMUSBAKKEN

Rasmusbakken ble åpnet i 1768. Veien er ca 500 m lang og strekker seg fra Kalbakken bru, bratt opp til Nedre Grorud gård og slutter ved Grorud kirke. Veien ligger direkte i terrenget uten synlige tegn til oppbygning. I dag brukes området til friluftsliv.



Figur 11: Rasmusbakken

A9: SVEIVA LANDHANDEL

Sveiva er en bygning fra 1880. Den ble brukt som landhandel fra 1900 til ca 1990. Navnet Sveiva har trolig sammenheng med at Trondheimsveien gjør en sving like ved. Bygningen inngår i en samlet plan for bevaring og bruk av flere eldre kulturminner langs denne delen av Trondheimsveien. Det er bl.a. flere sveitserhus i dette området som byantikvaren i Oslo mener er bevaringsverdige.



Figur 12: Sveiva landhandel

A10: ROMMEN SKOLE

150 m sørvest for Sveiva ligger Rommen skole som var fastskole fra 1861. Undervisningen varte frem til 1911. Skolen består av hovedhuset, som var skole og lærerbolig, og to uthus. Husene er restaurert og brukes i dag som lokalt kulturhus i bydel 17.



Figur 13: Rommen skole

A11: BÅNKALL GÅRD

På Bånkall gård finnes et lukket gårdstun med rester av den gamle Trondhjemske Kongeveien som gikk gjennom tunet. Stedet har vært skyssstasjon og skjenkestue. Hovedbygningen er fra 1700-tallet og er restaurert etter en brann i 1993. Eiendommen er regulert til bevaring. Oslo kommune eier gården som skal brukes som kultursenter.



Figur 14: Bånkall gård

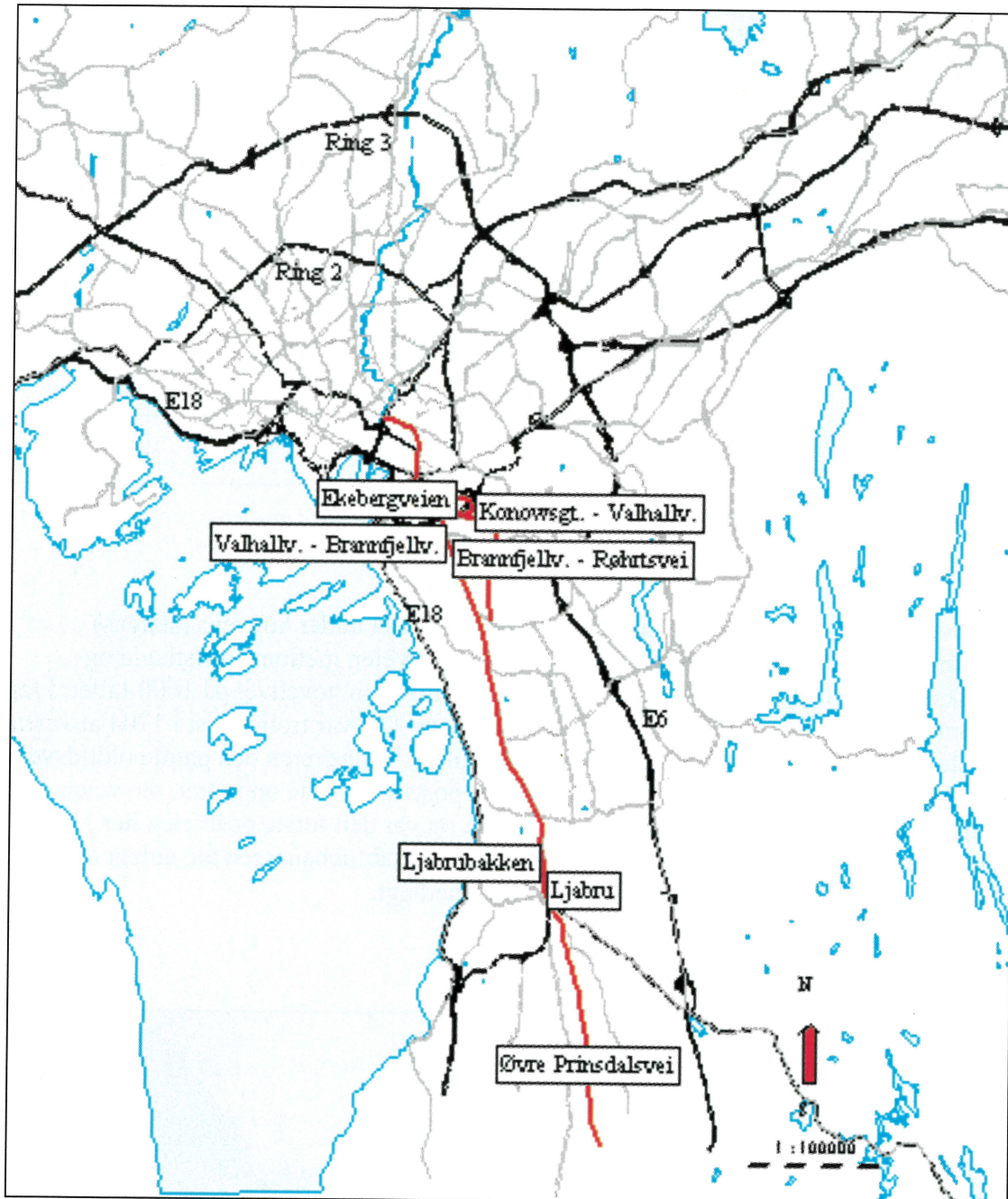
A12: VEI VED BÅNKALL

Gårdsveien ved Bånkall er en av de få veistubbene som kan være bevart i sin opprinnelige tilstand. Veien mellom steinbrudd og Bånkall gård er ca 350 m lang. Veidekket er naturpreget og laget av jord og gress. Veien fra gården og ned til riksvei 4 er gjengrodd, men fire stabbesteiner står enda langs veitraseen.



Figur 15: Vei ved Bånkall

DEN FREDRIKSHALDSKE KONGEVEI



Målestokk 1:100 000

Figur 16: Den Fredrikshaldske Kongevei, oversiktskart

Nr:	B0
Reg. Nr:	M0301002
Kommune:	Oslo
Veiminnetype:	Veihistorisk miljø
Byggeår:	1600-tallet
Eier:	Oslo kommune

Veiminne i Oslo fylke

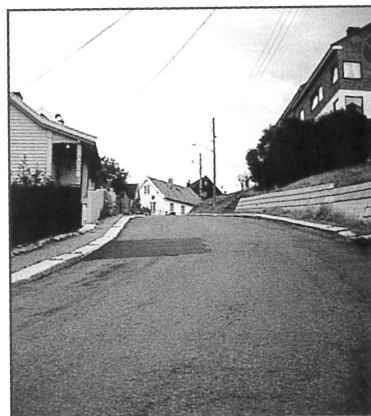
Nr:	Navn:	Reg. nr:	Veiminnetype:	Byggeår:	Eier:
B1	Ekebergkleiva	M0301002V01	Kjørevei	Ca 1600	Oslo kommune
B2	Fra Konowsg. Til Valhallv.	M0301002V02	Kjørevei	Ca 1850	Oslo kommune
B3	Mellom Valhallv. og Brannfjellv.	M0301002V03	Ridevei/ kjørevei	Før 1600	Privat
B4	Mellom Brannfjellv. og Røhrtsvei	M0301002V04	Kjørevei	Før 1600	Privat
B5	Ljabrubakken	M0301002V05	Kjørevei/ gang-sykkelvei	Før 1600	Oslo kommune
B5	Ljabru	M0301002B06	Hvelvbru av stein	Trolig 1805	
B7	Øvre Prinsdalsvei	M0301002V07	Gang – og sykkelvei	Før 1600	Oslo kommune

Figur 17: Den Fredrikshaldske kongevei, enkeltregistreringer

Kongevei er den gamle betegnelsen på riksveiene, som lå under kongens (statens) forvaltning. Den Fredrikshaldske Kongevei var hovedveien mellom Christiania og Fredrikshald (Halden) i 200-250 år. Den ble tatt i bruk som hovedvei på 1600-tallet. I løpet av denne perioden ble veien utbedret en rekke ganger. Det var trolig først i 1704 at veien i det hele tatt ble kjørbær. Over lange strekninger fulgte Kongeveien den gamle oldtidsveiens trasè, men noen steder er den lagt om. I 1647, da postvesenet ble opprettet, ble veien en del av postforbindelsen mellom Oslo og København, og var den første postveien her i landet. Postfordringene gikk til hest frem til 1750-årene. Da Ljabruchausseèn ble anlagt omkring 1850, ble den Fredrikshaldske Kongevei besluttet nedlagt.

B1: EKEBERGKLEIVA

Veien er ca 700 m lang. Den er bygd opp av tørrmur, enten på begge sider eller bare på den ene siden av veien. Rester av tørrmur fra 1801 finnes bl.a. ved innkjørselen til Konowsgate og Valhallveien. Veien er i dag asfaltert. Den øverste delen brukes som gang- og sykkelvei. Ekebergkleiva er en del av Oldtidsveien og har dermed vært i bruk siden middelalderen.



Figur 18: Ekebergkleiva

B2: FRA KONOWSGATE TIL VALHALLVEIEN

Veistrekningen fra Konowsgate til Valhallveien ble bygget på midten av 1800-tallet som en erstatning til den bratte og fryktede Ekebergkleiva. Veien er 1050 m lang, og er bygd opp med murer av stein. I dag er veien asfaltert, men enkelte steder kan man se rester etter brostein under asfalten.



Figur 19: Fra Konowsg. til Valhallveien

B3: MELLOM VALHALLVEIEN OG BRANNFJELLVEIEN

Mellom Valhallveien og Brannfjellveien er det bevart en ca 10 m lang veibit i en privat hage. Her er veien tydelig oppbygd ca 1,5 m høyere enn plenen. I øst finnes en steinsetting, og videre er strekningen gjengrodd med busker og kratt. Veidekket er av gress. Dette er en av de få bevarte strekningene av Kongeveien så nær Oslo sentrum.



Figur 20: Mellom Valhallv. og Brannfjellv.

B4: MELLOM BRANNFJELLVEIEN OG RØHRTSVEI

Mellom Brannfjellveien og Rørtsvei ligger det igjen en rest av Kongeveien, fra før 1600, i hagen til Rørtsvei 2. Veien er oppbygget ca 20 cm, og er i underkant av 10 m lang. Veielementet ligger i plenen til en gård som var husmannsplass under Ekeberg gård. Det eldste huset på gården er fra midten av 1800-tallet.



Figur 21: Mellom Brannfjellv. og Rørtsv.

B5: LJABRUBAKKEN

Ljabrubakken er ca 600 m lang, og ble bygget som ridevei før 1600. Bakken ble tidligere kaldt merrapina fordi den er så bratt. Hele veien er asfaltert, og den nederste delen er i dag sykkelvei. Sørvest i Ljabrubakken ligger Ljarbru hovedgård fra ca 1730. Huset ble brukt som skjenkestue.



Figur 22: Ljabrubakken

B6: LJABRU

Ljabru ligger i bunnen av Ljabrubakken. Denne brukonstruksjonen er en hvelvbru av hugget stein, uten mørtel eller sement. Det er usikkert når brua ble bygget, men enkelte kilder nevner 1805. I dag er brua overbygget med betongplate og asfaltdekke. Byantikvaren startet i 2000 prosessen med fredning av brua.



Figur 23: Ljabru

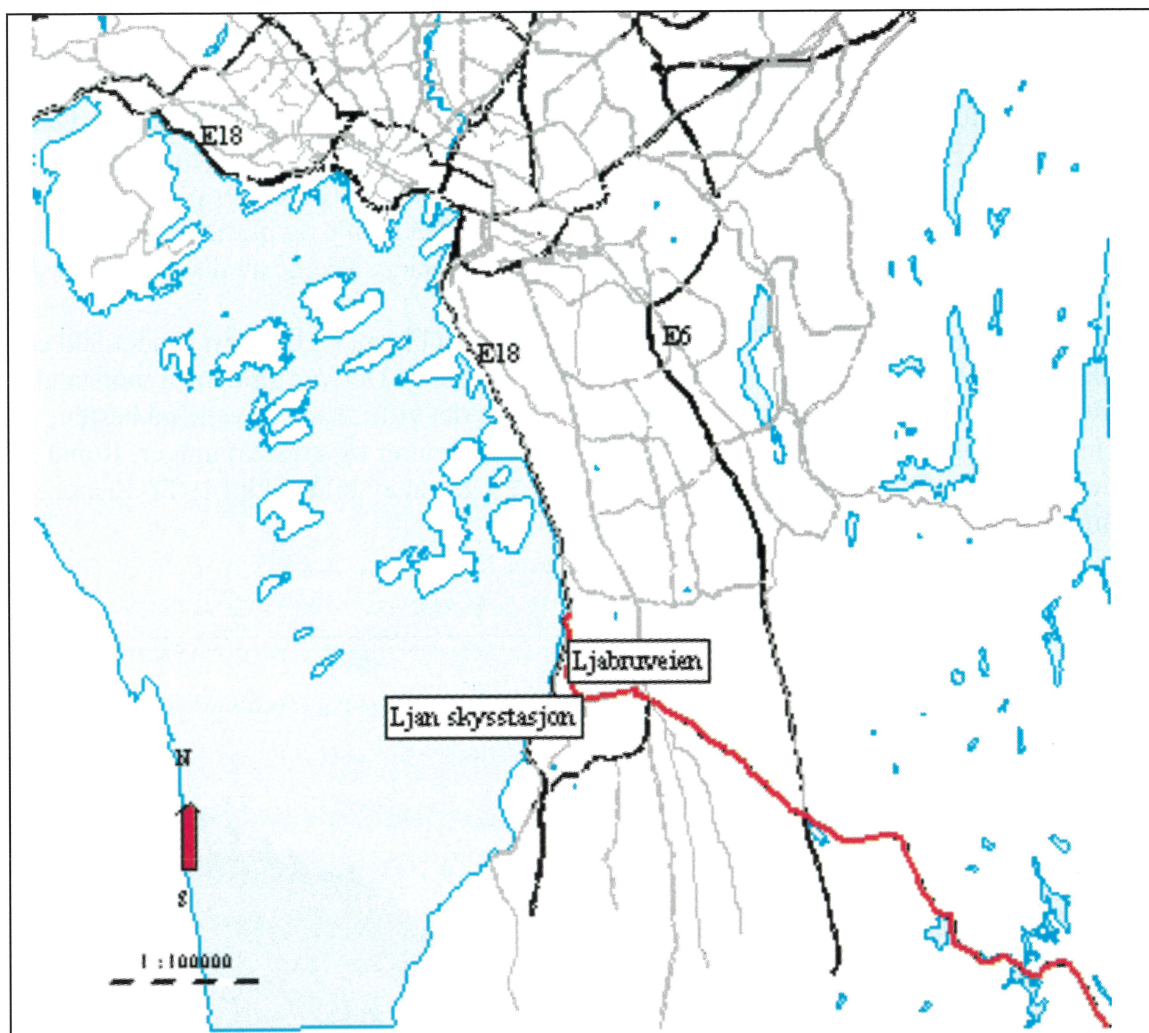
B7: ØVRE PRINSDALSVEI

Øvre Prinsdalsvei, fra før 1600, er ca 1970 m lang. I dag er veien en 3 m bred gangvei, men tidligere har bredden vært ca 7,5 m fra grøft til grøft. Veien er ikke skadet eller ombygd, men grodd igjen langs kantene. Det er funnet røyser langs veien som kan være spor etter eldre grustak. Enkelte steder er det også rester etter gamle steingjerder. Disse er av ukjent alder og funksjon.



Figur 24: Øvre Prinsdalsvei

LJABRUCHAUSSEÈN



Målestokk 1:100 000

Nr:	C0
Reg. Nr:	M0301003
Kommune:	Oslo
Veiminnetype:	Veihistorisk miljø
Byggeår:	Ca 1850
Eier:	Statens Veivesen

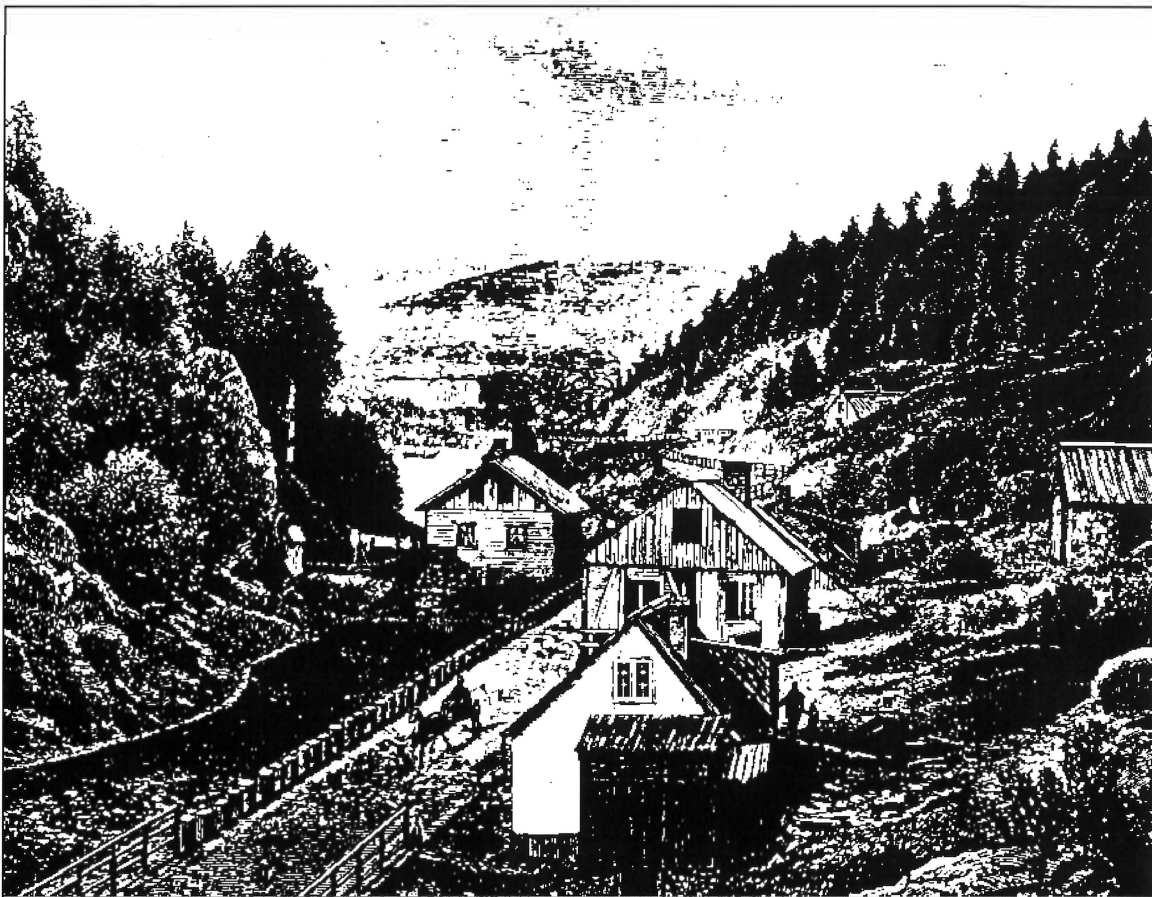
Figur 25: Ljabruchauseen, oversiktskart

Nr:	Navn:	Reg. nr:	Veiminnetype:	Byggeår:	Eier:
C1	Ljabruveien	M0301003V01	Kjørevei	Ca 1850	Oslo kommune
C2	Ljan skystasjon	M0301003B02	Bygning, skystasjon	Ca 1850	Oslo kommune

Figur 26: Ljabruchauseen, enkeltregistreringer

Ljabruchausseèn ble bygd opp som ny hovedvei fra Oslo gjennom Follo og til Østfold. Veien avløste den Fredrikhaldske Kongevei som var for bratt til å etterkomme kravet om et mer effektivt veinett. Ljabruchausseèn ble bygget mellom 1848 og 1850, og den ble ført videre inn i Enebakk i 1862. Ljabruchausseèn markerte at nye metoder og et nytt syn på veiene vant innpass. Ingeniørløyntnant Christian Wilhelm Bergh utarbeidet matematiske beregninger for den nye veien, som ble forelagt universitetstipendiat i matematikk, Ole Jacob Broch. Et slikt teoretisk fundament var noe helt nytt i norsk veibygging. Bergh foreslo 1:20 som høyeste stigningsgrad. Dermed mente han at 100 hester på den nye veien ville trekke like stor mengde varer som 450 hester på den gamle og bratte veien. En stor arbeidsstyrke på 500- 600 mann var med og jobbet på veien. Mange av disse var svenske anleggsarbeidere.

Ljabruchausseèn var også den første veien i landet som ble makadamisert (underdekket på veilegemet ble laget av pukkstein etter et bestemt system). Det var imidlertid motstand i befolkningen mot makadamisering fordi man mente det ville skade hovene på hesten. Veien ble bygget opp fra terrenget, delvis på høye tørmurer og grusskråninger. Rundt veien ble det satt opp stabbesteiner og rekkverk. På grunn av biltrafikk i 1920-30 årene måtte veien utvides i bredde.



Figur 27: Tegning fra Skillingsmagasinet viser et parti av Ljabruchausseèn inn mot Oslo

C1: LJABRUEIEN

Den utvalgte veistrekningen
"Ljabruveien" er 1200 m lang, og går fra
Herregårdsveien til Mosseveien.



Figur 28: Ljabruveien

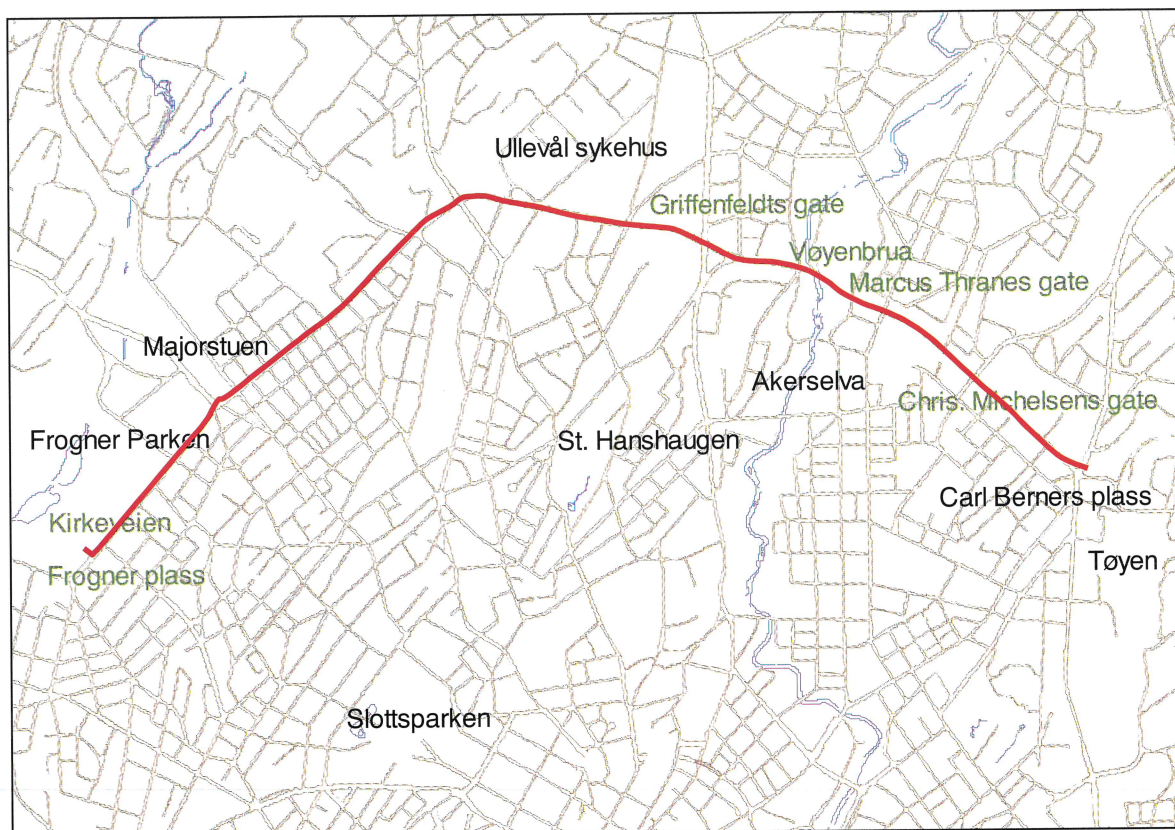
C2: LJAN SKYDSTASJON

Ljan Skydstasjon ble bygget på midten av
1800-tallet, og ligger i Ljabruveien 53.
Skydstasjonen ble brukt av reisende på
Ljabruchausseèn. Bygningen er i to
etasjer pluss loft og kjeller. Huset er
bygget i sveitserstil. I dag er huset i god
stand og blir brukt til barnehage.



Figur 29: Ljan skydstasjon

KIRKEVEIRINGEN



Målestokk: 1:30 000

Nr:	D0
Reg. Nr:	V0301016
Kommune:	Oslo
Veiminnetype:	Veihistorisk miljø
Byggeår:	1890-1950
Eier:	Statens Veivesen

Figur 30: Kirkeveiringen, oversiktskart

Nr:	Navn:	Reg. nr:	Veiminnetype:	Byggeår:	Eier:
D1	Frogner plass	V0301016V01	Kjørevei	1891	Statens vegvesen
D2	Kirkeveien	V0301016V02	Kjørevei	1855-1936	Statens vegvesen
D3	Griffenfeldtsgate	V0301016V03	Kjørevei	1924-1937	Statens vegvesen
D4	Vøyenbrua	V0301016B04	Bru	1950	Statens vegvesen
D5	Marcus Thranesgate	V0301016V05	Kjørevei	1915-1917	Statens vegvesen
D6	Christian Michelsens gate	V0301016V06	Kjørevei	1935-1941	Statens vegvesen

Figur 31: Kirkeveiringen, enkeltregistreringer

Veiminne i Oslo fylke

Kirkeveiringen, eller ringvei 2, er det eldste ringveisystemet i Oslo. Arbeidet med å etablere den sammenhengende veien varte fra 1890 til 1950. Veistrekningen fra Carl Berners plass til Frogner plass er valgt ut som objekt for "Nasjonal verneplan". Den dokumenterte strekningen er 5 km lang. Veien ble tatt opp som riksvei i 1964.

På slutten av 1800-tallet og første del av 1900 tallet var det en enorm økning i folketallet i Oslo. Folkemengden økte fra om lag 10 000 til 360 000 på 130 år. Befolkningsøkningen og i tillegg bilens inntog skapte et stort behov for planlegging og utbygging av veisystemet.

"I 1878 utarbeidet ingeniør Albert Fenger- Krogh et forslag om tverrforbindelse mellom de gamle innfartsveiene til byen. Ideen om ringgater ble hentet fra storbyer i mellom- Europa, fra Paris og Wien. I tidsrommet fra 1890 og helt frem til 1947 ble det arbeidet med å realisere en ringgate fra Frogner plass, over Majorstuen, Ullevål sykehus, Sagene, Carl Berners plass og til Munchmuseet (Tøyen). Gaten var planlagt med beplantning som en parisisk boulevard , et preg som denne såkalte Kirkeveiringen har fremdeles" (planleggingshefte fra ombygningen av ringvei 2)

I 1929 ble en generalplan for Oslo utarbeidet av reguleringsjef Harald Hals. Dette var den første overordnede byplanen for Christiania siden den klassiske byplanen som ble utarbeidet etter brannen i 1624. Generalplan 29 var inspirert av en rekke mindre planer som tidligere var utarbeidet over Oslo området. Fenger- Kroghs forslag om ringgate ble videreført med generalplanen. Kirkeveiringen ble omtalt som en "parkgate". Gaten skulle gå som en grønn linje mellom Frognerparken i vest og Tøyenparken i øst. På veien skulle ringgaten binde sammen en rekke grønne kiler som førte fra de landlige omgivelsene omkring og inn mot sentrum. Sammen med strandpromenaden skulle dette sikre en helhetlig grønnstruktur for Oslo. Sikring av grøntområder for fremtiden var viktig i en så sterkt voksende by. Parkgaten gikk gjennom spredt bebygde strøk, med villahager, og skulle tilpasses omgivelsene mer enn underlegges et strengt bestemt design.

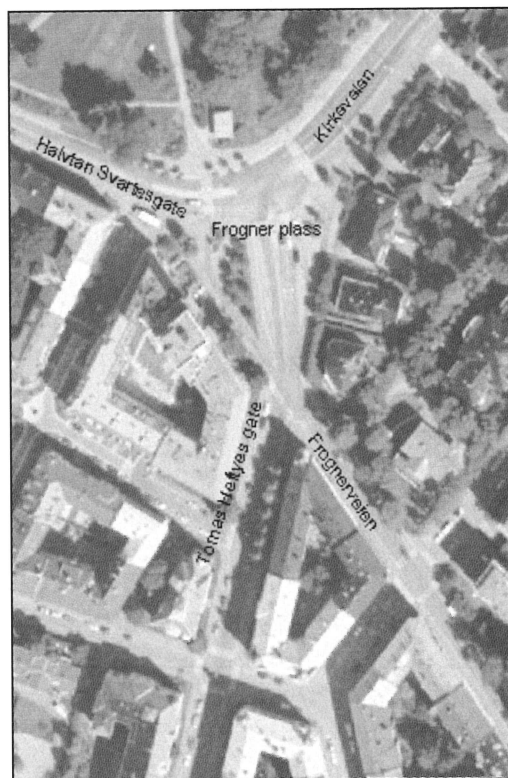
Nå var det neppe lett å få økonomisk støtte til store og estetisk utførte planer i de økonomisk trange tider mot slutten av 1920 tallet. Kirkeveiringen i dag er nok en del smalere, og mer tilpasset bilens behov enn det Fenger-Krogh og Harald Hals så for seg. Men den ble, og er fremdeles i dag, en bred og frodig åre rundt bykjernen.

D1: FROGNER PLASS

Frogner plass skal ha blitt opparbeidet i 1891. Plassen ble oppkalt etter gården Frogner, og Frognerparken ligger inntil. Fire veier møtes på plassen. Sporveienes "Frognerlinje" som ble etablert i 1902 hadde endeholdeplass her med snusløyfe fram til 1913. Snusløyfen ligger der fremdeles i dag. Frogner plass var dekket med brostein minst fram til 1963, men er i dag asfaltert med unntak av noen trikkespor.



Figur 33: Frogner plass, mot Kirkeveien



Figur 32: Flyfoto av Frogner plass

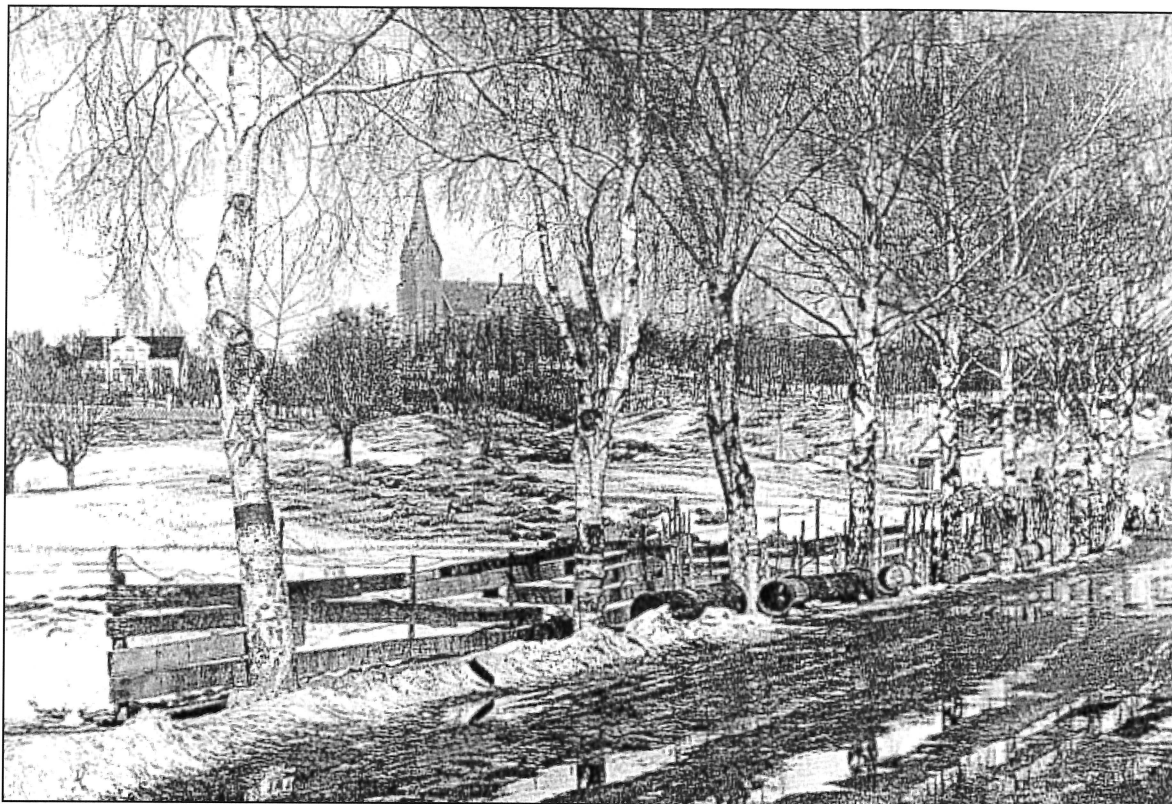
D2: KIRKEVEIEN

Kirkeveien er ca 2,85 km lang. Veien går forbi Frognerparken med Vigelandsanlegget og Frogner bad, Vestre Aker kirke og Ullevål Sykehus. På strekningen Frogner plass – Ullevål skal veien følge en gammel veilinje av ukjent alder. Den opprinnelige "Kirkeveien" ble utbedret i 1885 i forbindelse med byggingen av Vestre Aker kirke. Veien fikk da status som kirkevei. På strekningen øst for Majorstua var det plantet en bjørkealle som preget veibildet frem til ca 1929. I dag står det fortsatt bjørketrær langs veien, men disse er plantet i midtfeltet. I 1914, i forbindelse med hundreårsjubileum for grunnlovsdagen, ble det anlagt dobbelt sporlinje mellom Frogner plass og Majorstua. Veistrekningen ble flere ganger utbedret med steinlegging eller

utvidelse av veibredden. Av veiarkivkort fra 1961 fremgår det at det meste av kjørebane i Kirkeveien var blitt asfaltert, men partier med brostein fantes fortsatt



Figur 34: Kirkeveien



Figur 35: Kirkeveien 1924, med bjørketrær og Vestre Aker kirke i bakgrunnen

D3: GRIFFENFELDTS GATE

Griffenfeldts gate er snaue 800 m lang. Strekningen mellom Kierschows gate og Uelands gate ble opparbeidet først. Planeringsarbeidet startet i 1924 som nødsarbeid. I 1937 var hele veiløpet opparbeidet. Veien hadde svært varierende bredde. I 1972-73 ble veien utvidet til 23,5 m. På en del av strekningen er det bygget opp et midtfelt med kantstein av granitt og dekket med sementheller. Før Vøyenbrua står en rabatt med trær mellom kjørebane og nordre fortau.

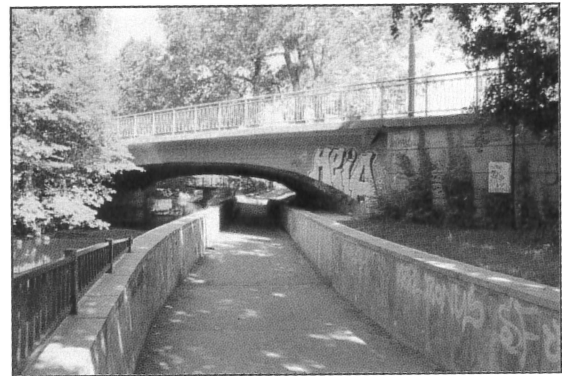


Figur 36: Griffenfeldts gate

D4: VØYENBRUA

Vøyenbrua går over Akerselva i Markus Thranes gate. Da Vøyenbrua ble overlevert i 1950 ble Kirkeveien fullført som en sammenhengende øst- vestlig forbindelse. Vøyenbrua er en bjelkebru av betong, 30 m lang. Etter å ha blitt utvidet i 1965 er den totale bredden 19,4 m. Rekkverket på brua er laget av stål utformet i et bølgemønster.

En gang- og sykkelvei ble på 1990-tallet lagt under brua. Området langs Akerselva har status som miljøpark. Der finnes bl.a. en rekke industribygg fra annen halvdel av 1800-tallet.



Figur 37: Vøyenbrua

D5: MARCUS THRANES GATE

Marcus Thranes gate er 298 m lang, og ble opparbeidet etappevis i årene 1915-17. Veien har etter hvert blitt utbedret. Av et veiarkivkort fra 1961 fremgår det at både gate og fortau er asfaltert. På noen felter kan man fremdeles se brosteiner oppe i dagen. Dette kan være rester etter et brosteinsmønster som er bevart under asfalten.



Figur 38: Marcus Thranes gate

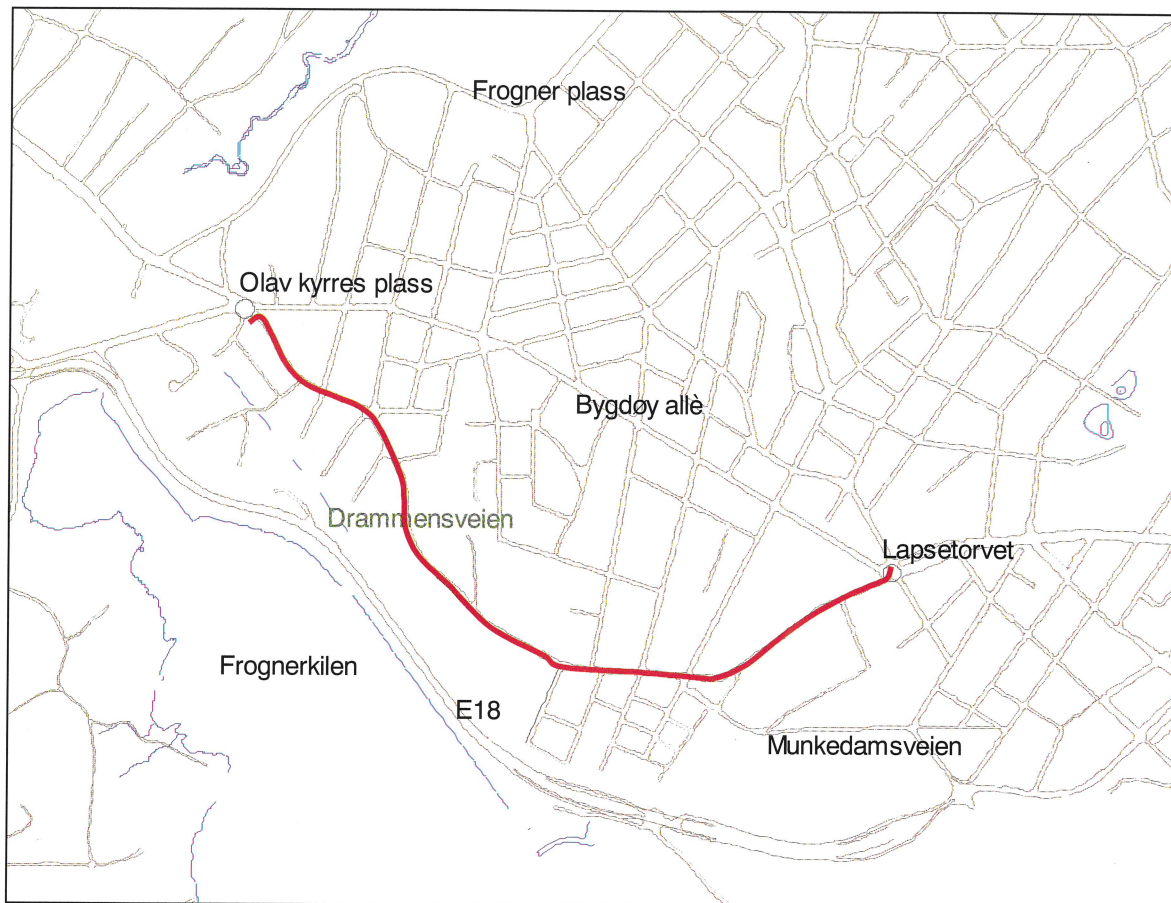
D6: CHRISTIAN MICHELSSENS GATE

Christian Michelsens gate er snaut 1 km lang. Gaten ble opparbeidet i perioden 1935-1941. Veiens tverrprofil er terrassert på strekningen Ole Bullsgate-Fjellgata på grunn av terrengets helning. Fortauene er her adskilt fra veibanen med flere meter brede grøntfelt. Bebyggelsen består for det meste av 4 etasjers leiegårder bygget på 1930-tallet. I øst avsluttes den dokumenterte veistrekningen for "nasjonal verneplan" ved Carl Berners plass. Carl Berners plass ble opparbeidet i 1941 og er et trafikalt knutepunkt.



Figur 39: Christian Michelsens gate

DRAMMENSVEIEN



Målestokk 1:15 000

Nr:	E0
Reg. Nr:	V0301017
Kommune:	Oslo
Veiminnetype:	Veihistorisk miljø
Byggeår:	1630 – tidl. 1900-tallet
Eier:	Oslo kommune

Figur 40: Drammensveien, oversiktskart

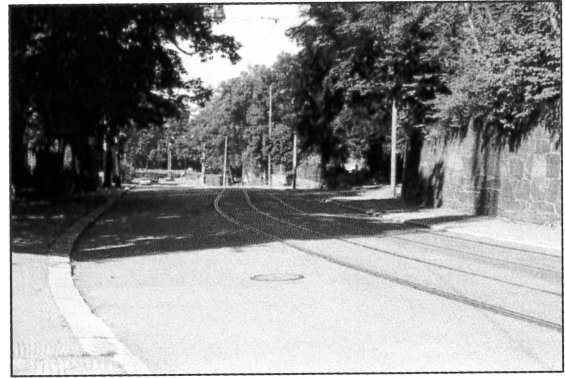
Drammensveien var tidligere den viktigste veiforbindelsen vestover fra Christiania. Den ble bygget i 1630. Veien fulgte dengang noenlunde samme løp som den gjør i dag. Det var den fineste veien til den gamle patricierby Christiania. Veien ble anlagt som en fortsettelse på veien mellom Kongsberg og Hokksund, som var den første kjøreveien, anlagt i 1624. En Drammensvei ble den imidlertid først i 1812 da vi fikk den første bybroen i det nåværende Drammen. Før den tid var vesterveien fra Kristian IV by først og fremst en Kongsbergvei. På denne veien ble Kongsbergsølvet kjørt med diligense til København for å myntes og senere kjørt tilbake på samme måten.

Før 1660-årene fantes det nok en vei mellom Christiania og Drammen, men denne var meget slett. Aksiseskattene som var vanlige på 1700-tallet ble innkrevd ved portstuene, og den lå for Drammensveiens vedkommende ved Klingenberg, Nationaltheateret.

Drammensveien ble en sterkt beferdet vei. Den var den fasjonable spaser-, ride- og kjørevei for Christiania.

Drammensveien fikk status som hovedvei i 1826. Strekningen innenfor bygrensa fikk navnet "Drammensveien" først i 1879. I 1901 ble det bevilget 57000 kr til opparbeidelse av veien, i 15,7 m bredde, mellom Frognergata og bygrensa. Veien skulle da ha makadamisert kjørebane. Siden har veien vært brolagt, og i dag er den asfaltert. Her ble en dobbeltlinjet sporveilinje lagt til Skøyen i 1903.

Strekningen som er valgt ut som objekt for "Nasjonal Verneplan" strekker seg fra Solli plass til Olav Kyrres plass og er ca 1,6 km lang. Området langs den registrerte veien hører til Oslos mest representative strøk. Mange av bygningene huser ambassader. Flere av bygningene ble bygd som villaer i annen halvdel av 1800-tallet, andre er fra mellomkrigstida. På Skillebekk finnes leiegårdsbebyggelse som er karakteristisk for 1890-årene.

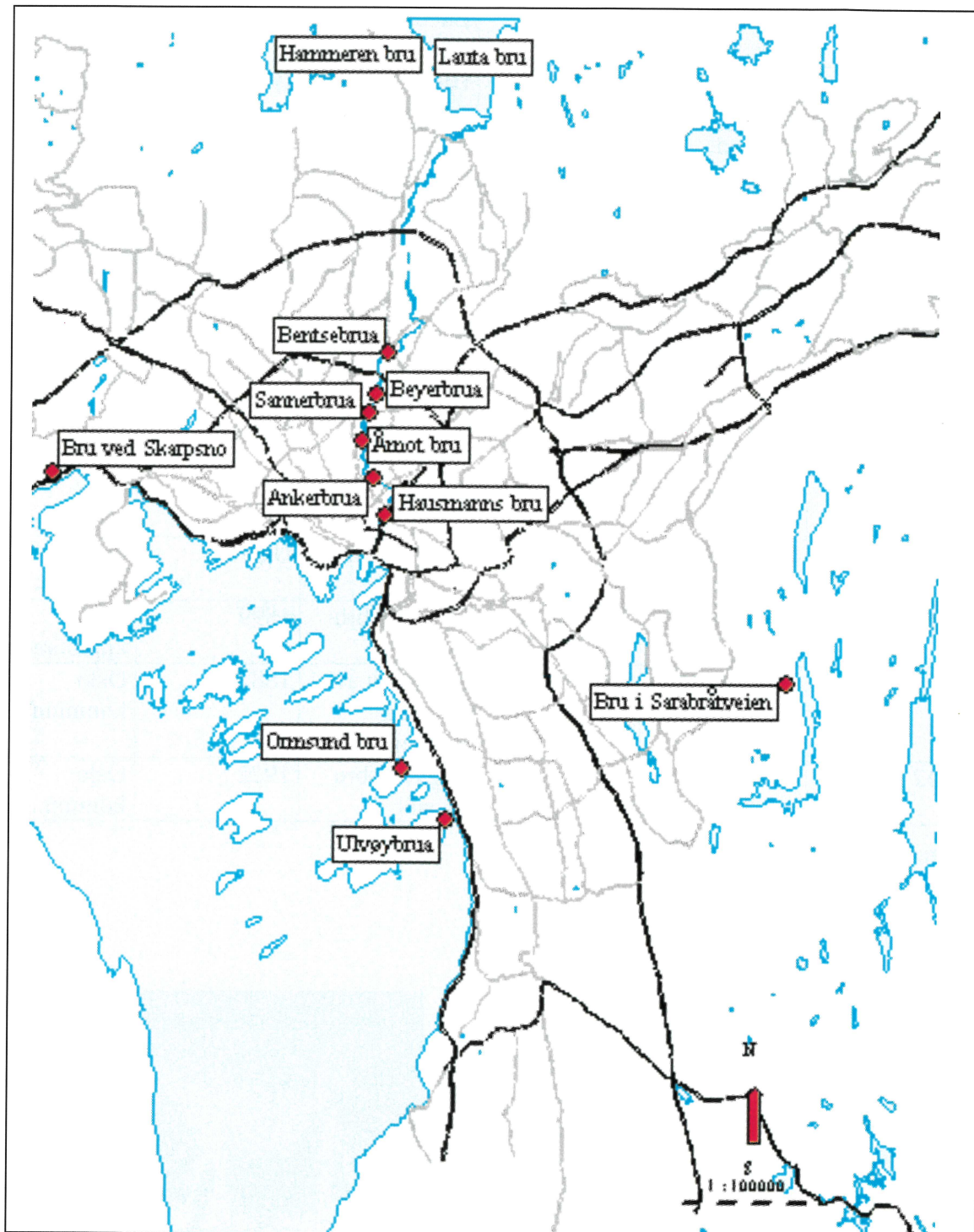


Figur 41: Drammensveien ved Skarpsno



Figur 42: Solli plass med fontene bygget i 1998

BRUER



Figur 43: Bruer, oversiktskart

Målestokk 1:100 000

Veiminner i Oslo fylke

Nr:	Navn:	Reg. nr:	Veiminnetype:	Byggeår:	Eier:
F1	Åmot bru	B0301004	Hengebru	1852	Oslo kommune
F2	Hausmanns bru	B0301005	Buebru av stål og jern	1891-92	Oslo kommune
F3	Anker brua	B0301006	Hvelvbru av armert betong	1926	Oslo kommune
F4	Bru ved Skarpsno	B0301007	Bjelkebru av betong	1959	Statens vegvesen
F5	Beyerbrua	B0301008	Bjelkebru av tre	1837	Oslo kommune
F6	Sannerbrua	B0301009	Kombinasjon av buebru av stål og hvelvbru av stein.	1913-14	Oslo kommune
F7	Bru ved Sarabråtveien	B0301010	Bjelkebru av tre og stein	1856 ?	Oslo kommune
F8	Ulvøybrua	B0301011	Hengebru	1928	Oslo kommune
F9	Lauta bru	B0301012	Steinhellebru	Ukjent	Oslo kommune
F10	Bentsebrua	B0301013	Fagverksbru av stål	1899	Oslo kommune
F11	Hammeren bru	B0301014	Hvelvbru av stein og bjelker	1882	Oslo kommune
F12	Ormsund bru	B0301015	Fagverksbru av stål	1922	Oslo kommune

Figur 44: Bruer, enkeltregistreringer

F1: ÅMOT BRU

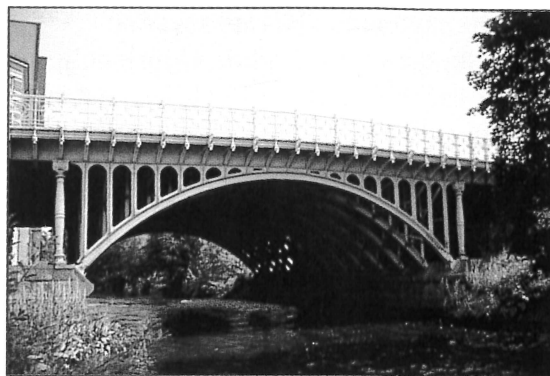
Åmot bru ble bygget i 1852, og er en hengebru, 54 m lang. Både brudekket og slitelaget er av tre, og overbygningen er av jern, tre, og stål. Partiene av metall er malt antikkhvitt. Bruas konstruksjonstype betegnes i litteraturen som kjedehengebru, jernkjedebue eller myk hengebru. Brua er flyttet fra Åmot og brukes som kommunal gangvei over Seilduksdammen.



Figur 45: Åmot bru

F2: HAUSMANNS BRU

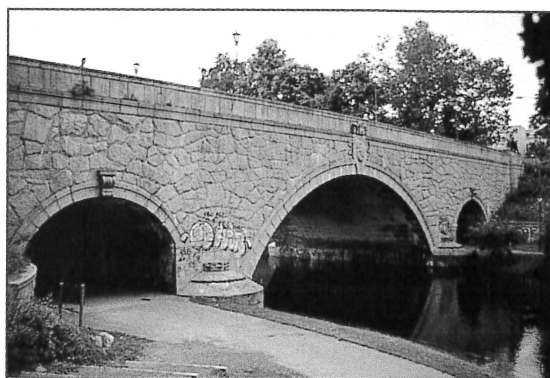
Hausmanns bru over Akerselva er en buebru av stål og jern med ett hvelv. Brua er bygget i to faser. Den ble først oppført i 1891-1892. Landkar og bufundamenter ble bygd opp av granittblokker. Den har et smijernsrekkverk med inskripsjon fra 1892. Ved utvidelse av brua i 1986 skulle bruas utseende beholdes best mulig. Både landkar og metallarbeider ble nøyaktig kopiert



Figur 46: Hausmanns bru

F3: ANKERBRUA

Ankerbrua er en hvelvbru av armert betong, forblendet med hugget stein. Brua har tre hvelv. To av disse fungerer som overbygg over gang- og sykkelvei, mens midthvelvet går over Akerselva. Total lengde på brua er 65 m. Det er 4 statuer på oversiden av brua, og ellers fine detaljer hugget inn i stein. Brua ble bygget i 1926, og hadde store reparasjoner i 1940 og 1974. I dag er brua i god stand, men tilgriset med grafitti på undersiden.



Figur 47. Ankerbrua

F4: BRU VED SKARPSNO

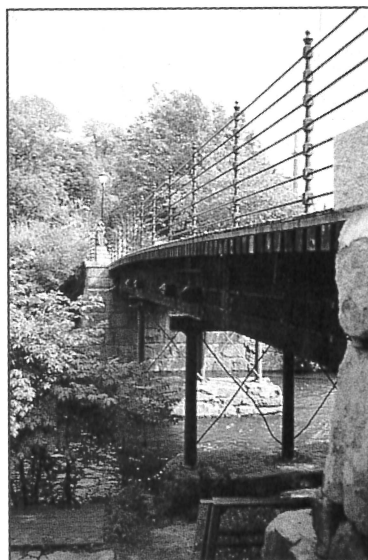
”Sagakrakken” bru ved Skarpsno ble bygget i 1959, og går over E18 ved Frognerstranda. Brua er utført som en forspent bjelke-plate konstruksjon. Det er en gangbru med trapper på begge sider. Lengden er ca 33 m.



Figur 48: Bru ved Skarpsno

F5: BEYERBRUA

Den nåværende Beyerbrua er en bjelkebru av tre og jern. Opprinnelig sto det en trebru her fra 1671. Denne ble ombygd til kjørebru i 1837. I 1985 ble brua bygget opp igjen etter en brann. I samarbeid med byantikvaren i Oslo ble brua bygget i original stil. Lengden på brua er 25 m.



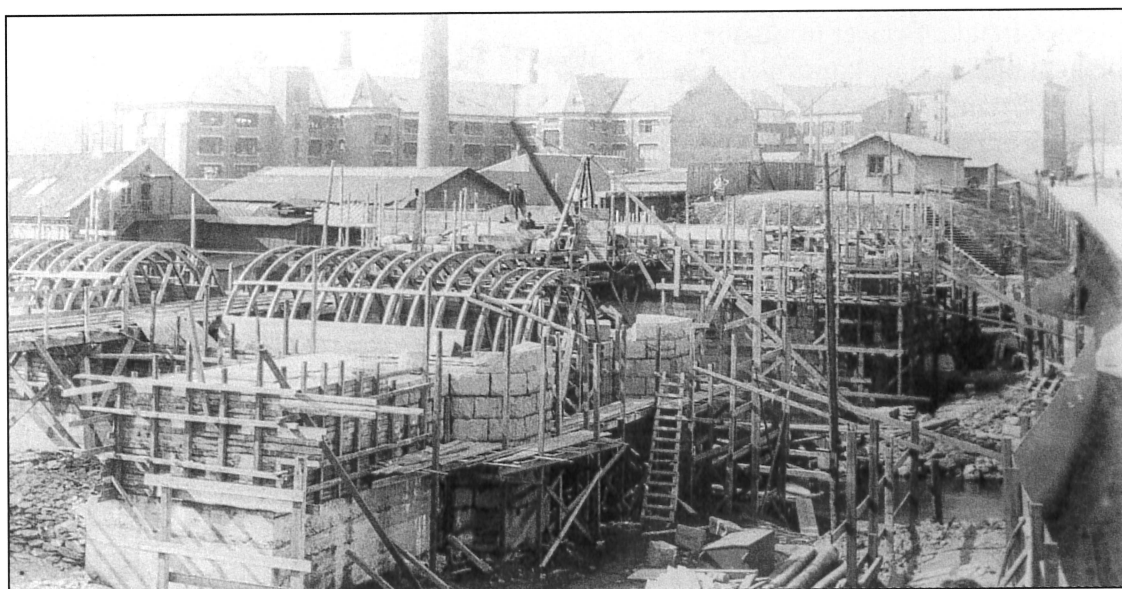
Figur 49: Beyerbrua

F6: SANNERBRUA

Sannerbrua ble bygget i 1913-1914. Konstruksjonen er en kombinasjon av buebru av stål og hvelvbru av stein. Brua er utført med fire treleddbuer i stål, og murte brokar i granitt på hver side. Flere reparasjoner har funnet sted, og brua ble siste gang forsterket i 1979. I dag går en kommunal kjørevei over brua.



Figur 50: Sannerbrua



Figur 51: Sannerbrua under bygging

F7: BRU I SARABRÅTVEIEN

Svingbrua eller Korketrekkeren var opprinnelig bygget over en elv som rant mellom Solbervatn og Nøkle vann i Østmarka. Elva er nå lagt tørr og det er en gang- og sykkelvei både over og under brua. Brua ble trolig bygget i 1856. Det er en bjelkebru. Brudekket er laget av tre. Slitedekket er planker med gruslag øverst. Rekkverket er laget av hele tømmerstokker som hviler på hvilesteiner. Brua er i middels god stand. Noen steiner holder på å gli ut.



Figur 52: Bru i Sarabråtteien

F8: ULVØYBRUA

Ulvøybrua er en hengebru av stål fra 1928 som forbinder Ulvøya med fastlandet på østsiden av indre Oslofjord. Stålkonstruksjonen er hvitmalt. Bruas totallengde er 142,75 m. Store reparasjonsarbeider og forsterkninger på hele brua ble utført i 1981.



Figur 53: Ulvøybrua

F9: LAUTA BRU

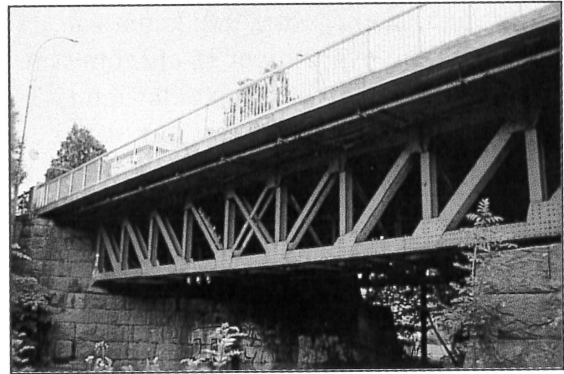
Lauta bru ligger i Maridalsveien, og er en steinhellebru av ukjent alder. Den er konstruert av tykke steinblokker, med en lengde og bredde på 1 m, og en tykkelse på 0,5 m. Steinene ser ut til å være tilhugget granitt. Overbygningen på brua består av et rustent jernrekkverk. Slitedekket på veien er asfaltgrus.



Figur 54: Lauta bru

F10: BENTSEBRUA

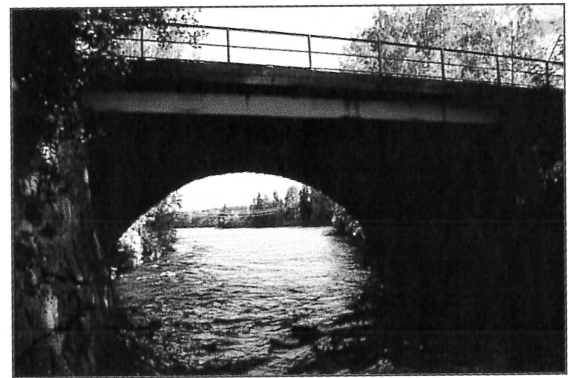
Bentsebrua ble bygget i 1899. Det er en fagverksbru med to bærevegger som parallellfagverk. Stålkonstruksjonen er plassert på undersiden av brudekket. De murte landkarene er laget av granittstein, og brua har en undergang for gående og syklistar på vestsiden. Bruas lengde er ca 30 m. Noe rekkverk er bevart i gammel stil og noe er byttet ut.



Figur 55: Bentsebrua

F11: HAMMEREN BRU

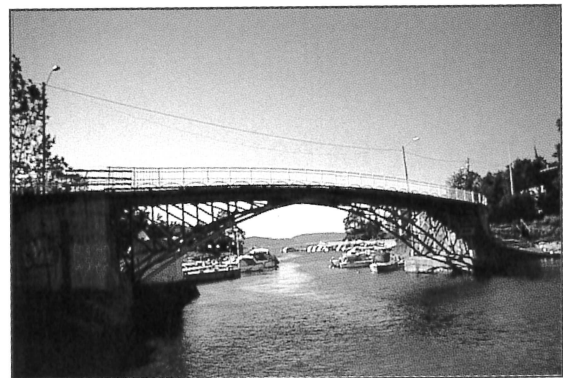
Hammeren bru er en hvelvbru av stein og bjelker fra 1882. Steintypen er sannsynligvis huggen kvartsstein. Den ble utvidet mot nord i 1936, trolig på grunn av økt biltrafikk. Det er forskjellige typer rekkverk på brua. Det meste er gammelt, men noe er også av nyere dato. Bruas rekkverk er rustent og i dårlig stand, ellers virker brua godt vedlikeholdt.



Figur 56: Hammern bru

F12: ORMSUND BRU

Ormsund bru er en fagverksbru av stål fra 1922. Tidligere var det en privat trebru her fra 1850-1860. Brua er forbindelse mellom fastlandet ved Mosseveien og Ormøya i Indre Oslofjord. Inntil 1965 var både brudekket og slitedekket av tre, men i dag er slitedekket asfalt. Et hvitt trekkverk, som er noe ødelagt på siden, går over brua.



Figur 57: Ormsund bru

REGISTER

Nr:	Navn:	Reg. nr:	Veiminne- type:	Byggeår:	Eier:
A0	Den Trondhjems- ke Kongevei	M0301001	veihistorisk miljø	Ca. 1750- 1770	
A1	Vaterland bru	M0301001B 01	hvelvbru av stein	1836-1941	Oslo kommune
A2	Nybrua	M0301001B 02	hvelvbru	1825/1877/ 1931	Oslo kommune
A3	Aksishuset	M0301001K 03	tollvaktstue	1830	
A4	Refstad allè	M0301001V 04	kjørevei	1762-1770	Oslo kommune
A5	Borrebekken	M0301001K 05	skjenkested	Ca 1850	
A6	Kalbakken bru	M0301001B 06	hvelvbru	Ca 1790	Oslo kommune
A7	Rasmusbak- ken	M0301001V 07	kjørevei	Ca 1768	Oslo kommune
A8	Sveiva landhandel	M0301001K 08	landhandel	Ca 1880	Statens vegvesen
A9	Rommen skole	M0301001K 09	skolestue	1861	Oslo kommune
A10	Bånkall gård	M0301001K 10	gård, tidligere skysstasjon og skjenkestue	1700-tallet	Winje/ Oslo Kommune
A11	Vei ved Bånkall	M0301001V 11	kjørevei	Ca 1768	Winje/ Oslo kommune
B0	Den Fredriks- haldske Kongevei	M0301002	veihistorisk miljø	1600-tallet	Oslo kommune
B1	Ekeberg- kleiva	M0301002V 01	kjørevei	Ca 1600	Oslo kommune
B2	Fra Konowsg. til Valhallv.	M0301002V 02	kjørevei	Ca 1850	Oslo kommune
B3	Mellom Valhallv. og Branfjellv.	M0301002V 03	ridevei/ kjørevei	Før 1600	Privat hage
B4	Mellom Branfjellv. og Bøhrtsvei	M0301002V 04	kjørevei	Før 1600	Privat hage

Veiminner i Oslo fylke

B5	Ljabrubakk- en	M0301002V 05	Kjørevei/ gang- sykkelvei	Før 1600	Oslo kommune
B5	Ljabru	M0301002B 06	Hvelvbru av stein	Trolig 1805	Oslo kommune
B7	Øvre Prinsdalsvei	M0301002V 07	Gang – og sykkelvei	Før 1600	Oslo kommune
C0	Ljabruchaus- seèn	M0301003	Veihistorisk miljø	1890-1950	Oslo kommune
C1	Ljabruveien	M0301003V 01	Kjørevei	Ca 1850	Oslo kommune
C2	Ljan skysstasjon	M0301003B 02	Bygging, skysstasjon	Ca 1850	Oslo kommune
D0	Kirkevei- ringen	V0301016	Veihistorisk miljø	1890-1950	Statens vegvesen
D1	Frogner plass	V0301016V0 1	Kjørevei	1891	Statens vegvesen
D2	Kirkeveien	V0301016V0 2	Kjørevei	1855-1936	Statens vegvesen
D3	Griffenfeldts gate	V0301016V0 3	Kjørevei	1924-1937	Statens vegvesen
D4	Vøyenbrua	V0301016B0 4	Bru	1950	Statens vegvesen
D5	Marcus Thranesgate	V0301016V0 5	Kjørevei	1915-1917	Statens vegvesen
D6	Christian Michelsens gate	V0301016V0 6	Kjørevei	1935-1941	Statens vegvesen
E0	Drammens- veien	V0301017	Veihistorisk miljø	1630-tidl. 1900-tallet	Oslo kommune

Veiminner i Oslo fylke

F1	Åmot bru	B0301004	Hengebru	1852	Oslo kommune
F2	Hausmanns bru	B0301005	Buebru av stål og jern	1891-92	Oslo kommune
F3	Anker brua	B0301006	Hvelvbru av armert betong	1926	Oslo kommune
F4	Bru ved Skarpsno	B0301007	Bjelkebru av betong	1959	Statens vegvesen
F5	Beyerbrua	B0301008	Bjelkebru av tre	1837	Oslo kommune
F6	Sannerbrua	B0301009	Kombinasjon av buebru av stål og hvelvbru av stein.	1913-14	Oslo kommune
F7	Bru ved Sarabråt-veien	B0301010	Bjelkebru av tre og stein	1856 ?	Oslo kommune
F8	Ulvøybrua	B0301011	Hengebru	1928	Oslo kommune
F9	Lauta bru	B0301012	Steinhellebru	Ukjent	Oslo kommune
F10	Bentsebrua	B0301013	Fagverksbru av stål	1899	Oslo kommune
F11	Hammeren bru	B0301014	Hvelvbru av stein og bjelker	1882	Oslo kommune
F12	Ormsund bru	B0301015	Fagverksbru av stål	1922	Oslo kommune

FIGURLISTE

- Figur1 : Christiania på Akersneset 1686*
Figur2 : Den Trondhjemske kongevei, oversiktskart
Figur3 : Den Trondhjemske kongevei, enkeltregistreringer
Figur4 : Vaterland bru
Figur5 : Vaterland bru 1870
Figur6 : Nybrua
Figur7 : Aksishuset
Figur8 : Refstad allè
Figur9 : Borrebekken
Figur10 : Kalbakken bru
Figur11 : Rasmusbakken
Figur12 : Sveiva landhandel
Figur13 : Rommen skole
Figur14 : Bånkall gård
Figur15 : Vei ved Bånkall
Figur16 : Den Fredrikshaldske kongevei, oversiktskart
Figur17 : Den Fredrikshaldske kongevei, enkeltregistreringer
Figur18 : Ekebergkleiva
Figur19 : Fra Konowsgt til Valhallveien
Figur20 : Mellom Valhallveien og Branfjellveien
Figur21 : Mellom Branfjellv. og Bøhrtsvei
Figur22 : Ljabrubakken
Figur23 : Ljabru
Figur24 : Øvre Prinsdalsvei
Figur25 : Ljabruchausseèn, oversiktskart
Figur26 : Ljabruchausseèn, enkeltregistreringer
Figur27 : Tegning fra skillingmagasinet viser et parti av Ljabruchausseèn inn mot Oslo
Figur28 : Ljabruveien
Figur29 : Ljan Skydstasjon
Figur30 : Kirkeveiringen, oversiktskart
Figur31 : Kirkeveiringen, enkeltregistreringer
Figur32 : Flyfoto av Frogner plass
Figur33 : Frogner plass, mot Kirkeveien
Figur34 : Kirkeveien
Figur35 : Kirkeveien 1924
Figur36 : Griffenfeldtsgate
Figur37 : Vøyenbrua
Figur38 : Marcus Thranes gate
Figur39 : Christian Michelsens gate
Figur40 : Drammensveien, oversiktskart
Figur41 : Drammensveien ved Skarpsno
Figur42 : Solli plass med fontene bygget i 1998
Figur43 : Bruer, oversiktskart
Figur44 : Bruer, enkeltregistreringer
Figur45 : Åmot bru
Figur46 : Hausmanns bru
Figur47 : Ankerbrua
Figur48 : Bru ved Skarpsno
Figur49 : Beyerbrua
Figur50 : Sannerbrua
Figur51 : Sannerbrua under bygging
Figur52 : Bru i Sarabråtveien
Figur53 : Ulvøybrua
Figur54 : Lautu bru
Figur55 : Bentsebrua
Figur56 : Hammeren bru
Figur57 : Ormsund bru

VEDLEGG: FORTAUSBELEGG

Bilder i vedlegget viser eksempler på den type fortau med brostein og betongheller som var vanlig å bygge i Oslo kommune fra 1865 frem til 1900. Fortauene hadde en eller flere rader av huggene granittheller i bredder på 30 cm eller 42 cm, adskilt av omtrent like brede striper. Disse mellomrommene ble brolagt med vrakstein, ofte gammel grønnstein som ikke lenger ble funnet brukbar i kjørebane. Feltet innerst mot husveggen fikk også vrakstein som veikanting, eller bare et grusdekke. Mot slutten av århundret fikk noen fortau virkelig lukseriøse dekker av sletthuggne granittheller i mer enn en meters bredde.

I dag finnes fremdeles noen rester etter disse fortauene omkring i byens gater:



*Figur 59: Fortausheller i granitt,
Eugeniesgate*



*Figur 58: Fortausheller i granitt,
Strandveien*

Veiminner i Oslo fylke



Fortausheller i granitt, Lassonsgate



Fortausheller i granitt, Adkomst Børsen



Fortausheller i granitt, Skippergata



Fortausheller i granitt, Hausmannsgate

Gamle kart:



Staden Christiania i Norrige
och Trakten der omkring i 1816

Attaque
Aggershuus Festung



Egne notater: