

Samferdsel

Få om noen steder i landet har en så rik og variert bestand av veier, jernbaner og T-baner som Groruddalen. Her finnes rester av oldtidens rideveier, middelaldersk pilegrimsled, 1700-talls kongevei, jernbane fra midten av 1800-tallet og 1900-tallets T-baner og motorveier.



STRØMSVEIEN VED NORDRE LINDEBERG GÅRD I 1932.

Groruddalens geografiske beliggenhet mellom de indre østlandsbygdene og fjorden har vært viktigste årsak til etableringen av de mange ferdslsårene gjennom dalen. Der dalen møtte fjorden vokste det tidlig frem bymessig bebyggelse og i løpet av middelalderen etablerte Oslo seg som et knutepunkt for regionen og ble en av de viktigste markeds plasser på Østlandet. Det meste som landverts skulle ut av Oslo eller inn til byen ble fraktet gjennom Groruddalen.

De første spor

De første folk som ferdes og bosatte seg i dalen etterlot seg få, om noen spor. Mellom de første gårdene ble det anlagt stier og tråkk, men ingen større veier ble etablert. De eldste bevarte spor etter veier i Groruddalen, er veien over Gjelleråsen. I den bratte lia øst for Stovner er det bevart en meget gammel ridevei som trolig ble anlagt i førkristen tid. Enkelte steder er veien bevart som et dypt søkk i terrenget og kalles da gjerne "hulveg". Langs veien er det bevart flere gravrøyser. Det var vanlig i førkristen tid å legge gravrøyser ved veiene, slik at folk som ferdes skulle se at nå kom de til bebodde strøk.

Nærheten til Oslo

Med etableringen av middelalderbyen Oslo, ble behovet for bedre veier gjennom dalen større. Handelsvarer og forsyninger til byen skulle fraktes fra bygdene omkring byen og

til byens marked. Oslomarkedet ble holdt mellom 8. februar og 14. mars, den første søndag i fasten. Grunnen til at markedet ble holdt vinterstid, var at veiene var dårlige og lite egnede for varetransport. Kun på sledeføre om vinteren var det mulig å frakte varer landverts.

Det var heller ikke lett å anlegge vei gjennom Groruddalen. Mellom Alnabru og veiskillet ved Lindebergsbekken, Kløfta, var det så sumpete at det på slutten av middelalderen måtte bygges en lengre jordbru, det vil si en oppbygd voll med grøfter på begge sider.

I middelalderen startet også pilegrimsvandringene nordover til Nidaros. Det ble ikke etablert egne pilegrimsleder, men man tok i bruk de veier og stier som var etablert. En av de viktigste ledene til Nidaros gikk fra middelalderbyen Oslo, over Galgeberg, langs det som i dag kalles Strømsveien, over Furuset, Stovner og derfra over Gjelleråsen.

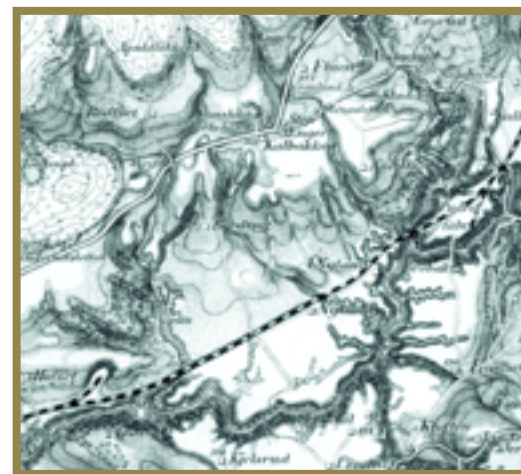
Gjennom hele middelalderen og et godt stykke inn på slutten av 1600-tallet var veistellet i Norge elendig. Allerede i Magnus Lagabøtes landslov fra 1274–76, var det krav til bøndene om å holde rideveiene vedlike. Denne loven var faktisk gjeldende helt fram til 1814 og ble da erstattet av en rekke lokale forordninger. Først i 1824 fikk vi en landsdekkende veilov.

Første veiinspektør for Akershus amt ble oppnevnt allerede i 1664, men embetet ble inndratt etter motstand fra amtmenn, fogder og bønder som av ulike grunner ikke ville ha en veiinspektør. I 1674 ble det opprettet et generalmesterembete, men også dette ble inndratt i 1742. I 1789 ble embetet gjenopprettet, nå med Peder Anker som Generalveiintendant.

Så sent som i 1822 kunne man i "Budstikken" lese at "End ikke i Agershus amt kune for noget over 100 aar tilbage bruges Kjærre eller Vogn; alle Transporter bleve om Sommeren befordrede paa Hesteryggen ved Kløvsadel eller ved de saakaldede slæb. Om vinteren derimod var den beqvemme Tid til Transport over de tilfrosne Vande, Myrer og Moradser".

Den første lengre kjøreveien i Norge ble anlagt i 1624 og gikk mellom Kongsberg og Hokksund. I 1660 var det en kjørbær vei mellom Christiania og Drammen, og i 1702 ble den Frederikshaldske kongevei mellom Christiania og Halden åpnet.

Økende handel, ikke minst med trelast, nødvendiggjorde bedre veier fra bygdene omkring Oslo og inn til utskipningshavnen. Sammen med generalveimester Anton Krog igangsatte Peder Anker flere større veiprojekter, deriblant kjørevei til Romerike over Gjelleråsen og til Hadeland og Bergen over Bjøråsen ovenfor Grorud. Selve veiarbeidet ble i stor grad utført av vervede soldater.



KARTUTSNITT FRA CHRISTIANIA OG OMEGN 1901/1904

Strømsveien

Den viktigste og eldste ferdselsåren gjennom dalen var trolig veien som gikk fra middelalderbyen, over Galgeberg og langsmed det som nå heter Strømsveien. Ved Kløfta like syd for Furuset skilte veien seg i to, en gikk over Gjelleråsen, den andre førte mot Lørenskog og Strømmen. Det var imidlertid på slutten av 1600-tallet og for fullt på 1700-tallet at Strømsveien skulle bli den viktigste veien inn til Oslo. Dette skyldes den meget omfattende transporten av plank til Christiania. I denne perioden ble også veien på folkemunne kalt for "Plankeveien". Planke-transporten var også hovedgrunnen til at den middelalderse Strømsveien beholdt sin posisjon helt frem til jernbanen ble anlagt. Plankene skulle ikke frem til den nye byen Christiania, men til bordtomtene som lå ved Akerselvas munning. På 1840-tallet kunne det på de travleste vinterdager gå hele 1000 plankelass gjennom dalen hver dag.

Den gamle Strømsveien er i dag meget godt bevart mellom Furuset og Ellingsrud og heter her fortsatt Gamle Strømsvei.

Strømsveien var den viktigste østlige innfartsåren til Oslo, og da Karl den 12. i 1716 ville innta Christiania, ble det anlagt skanser på begge sider av Strømsveien ved Bakås for å stoppe hans fremmarsj. Fortsatt kan restene av de gamle skansene sees på Bakås ved Ellingsrud.

Trondheimsveien

Også på vestsiden av dalen, gikk det tidlig en vei nordover, delvis i den samme trasé som dagens Trondheimsvei. Det er trolig at det lå et veifar her allerede tidlig i middelalderen, i hvert fall tyder navnet "Veitvet" på at gården ble anlagt ved en vei som var allment kjent og mye brukt.

På slutten av 1600-tallet startet man arbeidet med å bygge en ny Trondheimsvei. Ikke minst var flyttingen av byen fra Gamlebyen til Akershusneset – etableringen av Christiania – av avgjørende betydning. Den nye veien nordover fulgte Storgaten, over en bro ved Dælen gård, videre oppover i samme trasé som dagens Lakkegate og deretter i stor grad i samme trasé som dagens Trondheimsvei. Over Sinsen fulgte veien Sinsenveien frem til Refstad allé.

Arbeidet med å bygge ny vei ut av byen via Sinsen ble igangsatt på midten av 1600-tallet, men fremdeles fulgte hovedveien ut av byen den gamle Strømsveien helt fram til 1716. I perioden 1762–1770 ble Trondheimsveien ferdig gjennom Groruddalen og først i 1814 kunne man kjøre med hest og vogn helt til Trondheim.

Da veien ble anlagt ble det også bygget flere nye broer, blant annet over Hovinbekken ved Borrebekken og over Alnaelva ved



KALBAKKBRUA FRA CA. 1790 ER EN AV LANDETS ELDSTE STEINHVELVBRUER. BRUA ER FREDET.

Kalbakken. Kalbakkbrua som er bygget omkring 1790 er fredet og fremdeles bevart som en av landets eldste steinhvelvbruer.

Den omfattende trafikken langs innfartsårene gjennom dalen resulterte også i at det ble anlagt skjenkesteder og skysstasjoner langs veiene. På gården og skysstasjonen Bånkall ved Trondheimsveien fikk både hestene hvile og kjørekarene slukke tørsten. Sveiva landhandleri fra ca. 1890 var opprinnelig oppført som bolighus, men er trolig dalens eldste forretningsbygg. Bygningen er også eneste bygning i Oslo som er tatt med i Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner fra 2002.

Bergensveien

Ferdsel fra Christiania til Sør- og Vestlandet gikk i all hovedsak langs kysten med båt. Landverts ferdsel til Vestlandet og Bergen gikk tidligere over Hakadal og Nittedal. I 1793 ble den Bergenske kongevei over Bjøråsen opparbeidet. Veien går opp fra Trondheimsveien ved Grorud, forbi Steinbruvann over til Markerud i Nittedal. Ved Steinbruvann var det skysstasjon med plass til tre hester. I dag er dette damvokterens bolig.

Bergensveien som stod ferdig i 1804, er i dag en av de best bevarte kongeveier i Oslos omegn.

Hadelandsveien

Opp fra Årvoll, og gjennom Lillomarka går den gamle Hadelandsveien. Denne veien forble ridevei og ble ikke som så mange andre veier på 1700- og 1800-tallet utvidet og modernisert. Nedre del av veien er oppgradert i forbindelse med etableringen av steinbrudd i området.



TRONDHEIMSVEIEN VED TONSENHAGEN 1959.



GODSTOG I DEN BRATTE BRYNSBAKKEN 1897. HER TRENGS TO LOKOMOTIV FORAN OG TRE ASSISTERENDE BAK.



ALNABRU STASJON. STASJONEN BLE ETABLERT I 1902 OG NEDLAGT I 1971 OG STASJONSBYGNINGEN REVET.

STASJONSOMRÅDET PÅ BRYN MED BYGNINGEN SOM TILHØRTE ERLANGER BRYGGERI I BAKGRUNNEN, STASJONS-
MESTERBOLIGEN FRA CA. 1880 TIL VENSTRE OG STASJONSBYGNING FRA 1902 PÅ DEN ANDRE SIDEN.

Østre Aker vei

Etter byutvidelsen i 1948, og etableringen av industriområdene i de sentrale deler av Groruddalen ved Alnabru, ble det besluttet å bygge en ny hovedvei langs dalbunnen. Den eneste del av denne veien som er gammel, er gårdsveien fra Økern og frem til gården Nordre Hovin. Resten av veien er nyanleggelse i dalbunnen, hvor det tidligere kun hadde gått noen tverrgående forbindelser. I 1989 ble Østre Aker vei riksvei.

Fra vei til bane

Ved overgangen til 1800-tallet er de viktigste gjennomfartsveier etablert, og mellom gårdene og på tvers av dalen gikk det en rekke mindre kjerreveger. Den stadig økende handel fra bygdene omkring og inn til Christiania, og ikke minst den betydningsfulle planketransporten, gjorde at man begynte å tenke på alternativer til de gamle, og til dels dårlige veiene gjennom Groruddalen. Allerede tidlig på 1800-tallet ble det lagt frem planer om å grave en kanal fra nordre del av Øyern og frem til Oslo, for og løse den enorme oppgaven det var å få frem plank til byen. Å transportere skip gjennom Groruddalen var ikke en helt ny tanke. Allerede i 1227 førte Håkon Håkonsons 13 skip fra Grønalia, Alnas utløp, opp gjennom Groruddalen og til Nitelva.

På 1840-tallet pekte imidlertid den nye oppfinnelsen, jernbanen, seg ut som den beste løsning, men forslaget ble stilt i bero av Stortinget i 1848. Først i 1854, etter en privat aksjetegning, ble banen mellom Christiania og Eidsvoll åpnet. I Groruddalen ble det i 1854 oppført stasjon på Grorud. Fire år senere, i 1858, ble stasjonen på Bryn formelt åpnet. Grunnen til at det ikke ble anlagt så mange stasjoner i Groruddalen, var at man primært hadde bygget banen for å frakte trelast. På Grorud og Bryn var det imidlertid en gryende industrivirksomhet, og med nye muligheter for varetransport utviklet Bryn og Grorud seg til viktige industrisentra i dalen.

Etableringen av jernbanen innebar oppføring av en rekke bygninger knyttet til driften av banen. På Grorud brant den første stasjonsbygningen ned, og ny ble oppført i 1862. Den står fortsatt i dag, om enn en del forandret. Godsbygningen er fra tidlig 1900-tall. Den gamle stasjonsbygningen på Bryn som er fra 1880-årene ble senere stasjonsmesterbolig. Den er sammen med sta-



ÅPNING T-BANEN PÅ GRORUD I 1966.

sjonsbygningen på Grorud, en av landets eldste bevarte stasjonsbygninger. Bygningen er i tegl og er pusset og malt. Uthuset er også bevart. Ny stasjonsbygning på Bryn ble oppført tidlig på 1900-tallet. Bygningen er kledd med trepanel og har fått flere tilbygg. Bryn stasjon er i dag ubetjent.

Linnerud vokterbolig med uthus på Alnabru ble oppført allerede i 1854. Ved Haugenstua er vokterboligen fra 1900 bevart. Begge vokterboligene er inkludert i Verneplan for jernbanebygg. Inntil Hovedbanen i Ole Deviks vei 40 ligger vokterboligen "Trekkspletten", antagelig oppført i 1920-åra. Opprinnelig ble bygningen brukt i forbindelse med "vogter av sporskifte", men ble senere omgjort til kontorer.

I de første tiår av 1900-tallet ble det også som en ren konsekvens av jernbaneutbyggingen etablert flere større boligfelt med eneboliger i Groruddalen. Alna stasjon ble åpnet allerede i 1902, Høybråten i 1921 og Haugenstua i 1938. Også omkring Grorud

og Bryn ble det bygget boliger og med den nye jernbanen var veien og reisetiden inn til byen kort. Mens jernbanen opprinnelig var bygget for planketransport, ble persontransporten stadig viktigere. I 1867 reiste vel 5000 personer på strekningen Christiania – Grorud, i 1910 var passasjertallet omkring 58 000, mens antall reisende i 1920 var nærmere 125 000.

I 1918 overtok jernbanen Nordre Alna gård og etablerte skiftestasjon og godsterminal. Med dette startet også en omfattende utbygging av Alnabru som terminal og godsområde. Denne bruken er fortsatt dominerende i de sentrale deler av Groruddalen.

I 1926 ble den private jernbanen oppkjøpt av staten og omdøpt til Norges Stats Baner, NSB. Jernbanen Christiania–Eidsvoll er et av de viktigste samferdselshistoriske kulturminnene vi har. Selv om de gamle skinnene for lengst er borte, og banen flere steder er flyttet, er den gamle traseen opp gjennom Lodalen via Bryn, Alnabru og Grorud fortsatt i drift.

Bolig og bane

Etter krigen var det stor boligomangel i Oslo, og store byggeprosjekter ble igangsatt i Groruddalen. En sentral forutsetning for denne utbyggingen var at det ble etablert offentlig kommunikasjon inn til byen. I 1954 ble det vedtatt å bygge T-baner og i løpet av få år ble eldre trikke- og sporvogns-linjer omgjort til T-bane. Den helt nybygde Grorudbanen ble åpnet i 1966 frem til Grorud. Samtidig som Romsås drabantby stod ferdig i 1974, ble den forlenget til

Rommen, og i 1975 gikk den helt frem til den nye bebyggelsen på Vestli. På østsiden av dalen startet byggingen av T-banen på slutten av 1960-tallet og stod ferdig frem til Haugerud i 1970. I 1974 ble banen ført frem til Trosterud, og til Furuset i 1978. Endestasjonen på Ellingsrud stod ferdig i 1981. Utbyggingen av Furusetbanen skjedde også helt parallelt med boligbyggingen.

Dagens situasjon

I dag er T-banene gjennom Groruddalen, det viktigste kollektive transportmiddelet og hver uke reiser 300 000 passasjerer med de to T-banene i dalen.

T-banen var en viktig del av den storstilte satsningen på Groruddalen i etterkrigs-årene. Enkelte av stasjonene har også betydelige kvaliteter og bør derfor søkes bevart. Her skal nevnes den kanskje viktigste, Romsås T-banestasjon, tegnet av arkitekt Mjelva og bygget tidlig på 1970-tallet.

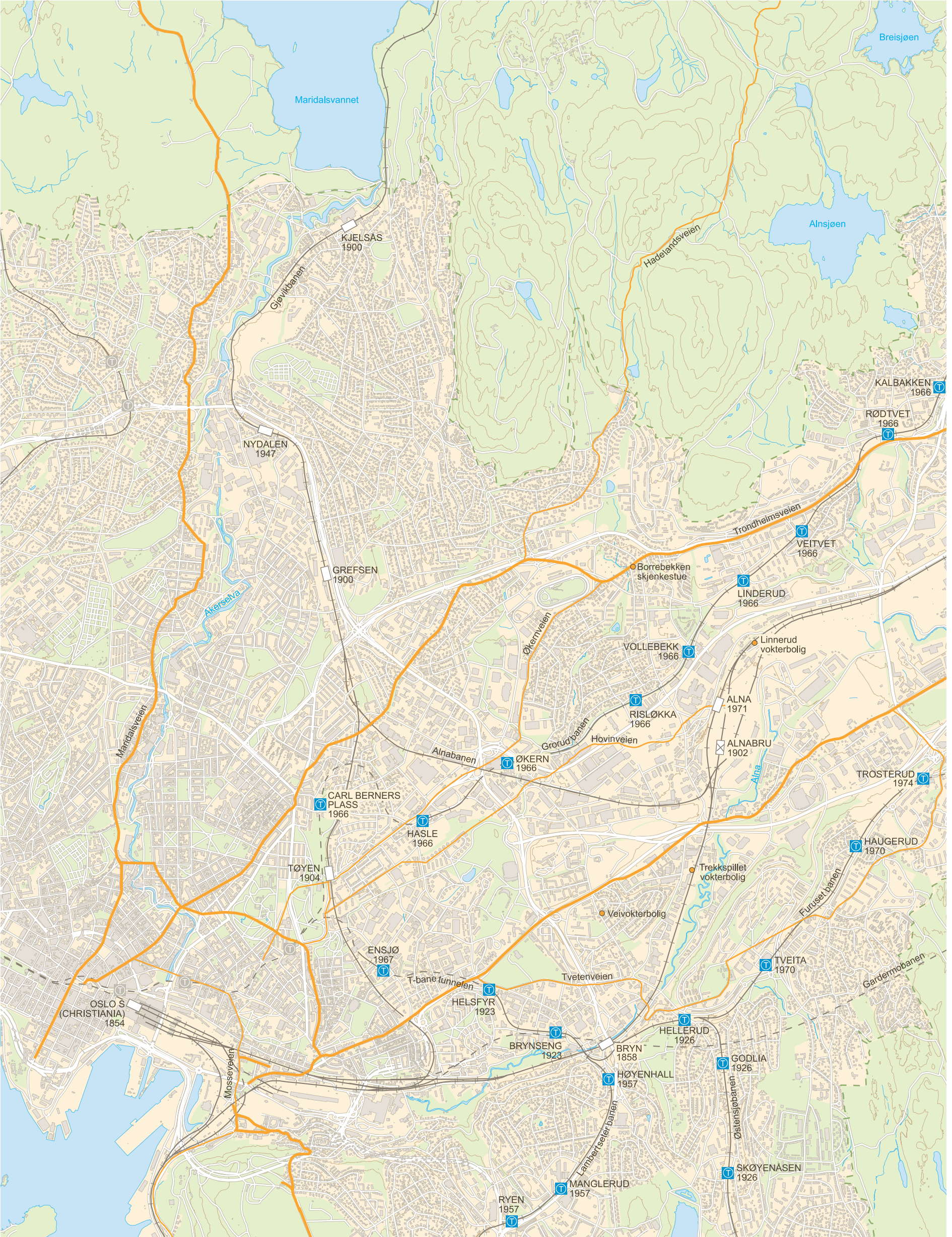
På tross av at det gjennom dalen går både T-baner og jernbane, er det likevel veiene som i dag utgjør det viktigste kommunikasjons-nettet i dalen. Selv om det har skjedd en betydelig kvantitativ og kvalitativ utvikling, er det fortsatt de gamle, middelalderse veitraseene som benyttes. Trondheimsveien, nå gjerne omtalt som RV-4, og Strømsveien, som i dag heter E6, ligger tilnærmet i samme trasé som hovedveiene lå for over 1000 år siden. Fra å være en ridevei har Strømsveien utviklet seg til å bli en 8-felts motorvei.

Groruddalens nærhet til Oslo, beliggende mellom de rike Østlandsbygdene og fjorden har både vært en velsignelse og en forbanelse for dalen. De første veifarene gjennom dalen brakte folk sammen og varer til markedene. Også etableringen av jernbanen og T-banen lettet kommunikasjonen mellom de nye boligområdene og byen.

Samferdsels- og kommunikasjonsårene har på den ene siden vært med på å forme og gi vitalitet til Groruddalen. På den andre siden har ferdselsveiene vært en såpass ensidig styrende utviklingsfaktor at andre hensyn har blitt satt til side. Samferdselshistorien er dermed viktig både med henblikk på vern og utvikling av dalen, men gir samtidig store utfordringer: det som ble bygget for å bringe folk sammen, har også skapt barrierer av brede veier og utilgjengelige områder med jernbanespor og terminalbygg, forurensing og støy.



INNTIL HOVEDBANEN I OLE DEVIKS VEI LIGGER VOKTERBOLIGEN "TREKKSPLETTEN", OPPFØRT CA. 1920.



Samferdsel



Tegnforklaring

- Fredet forhistorisk vei
- Viktigste historiske veitraséer
- Andre eldre veitraséer
- Jernbane/T-bane
- Jernbane/T-banetunnel
- Jernbanestasjon med åpningsår
- Nedlagt jernbanestasjon med åpningsår
- T-banestasjon med åpningsår
- Utvalg av bygninger knyttet til samferdsel

