

BIBLIOTEKET
VEGDIREKTORATET

TRONDHEIMSVEGEN FRA OLDTIDSVEG TIL MOTORVEG

En veghistorie over 3000-4000 år.



Vegdirektoratets Bibliotek

bnr: 5763

0000057633140



Forkortet utgave
beregnet for Plan's
seminar på Lillehammer
19. - 20/II.1992.

Per Øgaard

Innledning.

Trondheimsvegens historie spenner over et tidsrom på 3000 - 4000 år. Vi kan skjelve mellom " 4 generasjoner " Trondheimsveger, slik som er vist i bilag 2. Som det framgår av bilagene a, b og c ligger disse 4 generasjoner veger relativt nær hverandre og overlapper delvis hverandre. Denne "overlappingen " gjør seg særlig gjeldende for generasjon 2 og 3, Kongevegen og "Riksveg 50". Derfor har jeg på kartet bare vist "Kongevegen" for ikke å gjøre det for uoversiktlig.

Oldtidsvegen og Kongevegen er bare vist fram til Vorma, henholdsvis ved Sundet og ved Minnesund. Herfra var vannvegen om sommeren og isen om vinteren viktigste ferdselsåre videre mot Hedmark og nordligere deler av landet. Men det fantes også i eldre tider muligheter for å ta seg fram over land på østsiden av Vorma og på østsiden av Mjøsa, men i vanskelig og kronglet terreng. For de som ikke brukte vann- og isvegen nordover gikk nok ferden for det meste langs østsiden av Hurdalssjøen og over Totenåsen. (Bl.a. pilgrimene.)

Oldtidsvegen ble jo ikke stukket ut av noen vegingeniør - ei heller pekt ut av noen konge. Det var det tidligere bosettingsmønster og de naturgitte forutsetninger, skapt av isavsmeltingen som bestemte trasévalget for den første generasjon Trondheimsveg. Derfor begynner denne historien ved den siste istids opphør for ca. 10 000 år siden.

Istiden opphører - Romerikelandskapet dannes.

For 10 000 år siden var hele Skandinavia og Nord-Europa dekket av en nesten 2000 m tykk iskappe som hadde bygget seg opp over en periode på 50 - 60 000 år. Da inntrådte mildere klima, og isen trakk seg gradvis tilbake. Fra Oslo til Minnesund skjedde det over en periode på ca. 400 år gjennom 5 trinn, se bilag 4.

Isen hadde trykket landet veldig sammen slik at hav-nivået sto ca. 200 m høyere enn idag, dvs. at størstedelen av Romerike var under vann og en utvidet del av Oslo-fjorden . Se bilag 5.

Iskapen hadde ikke stått stille, men beveget seg fram og tilbake og fungerte som en enorm steinknuser og grusprodusent. Ved avsmeltingen strømmet all grusen og finmaterialet ut med breelvene i Romeriksfjorden. De grovere materialer ble avsatt ved brekanten, mens de finere leirepartiklene ble ført lenger utover. På den måten ble det på Romerike dannet 5 morenerygger av grus med mellomliggende leirområder (se bilag 6). Leirområdene var i utgangspunktet flate, men etterhvert som landet steg, etter å ha blitt kvitt isbyrden, skar isbre-elvene seg ned gjennom leirområdene og dannet de typiske ravinedalene.

I løpet er ca. 4000-5000 år hadde landet steget så mye at Romeriksfjorden ikke lenger var noen del av havet - men redusert til en stor innsjø, Øyern.

De første menneskene. Den første Trondheimsvegen.

Isavsmeltingen hadde laget glimrende forutsetninger for den menneskelige innvandring på Romerike. På leir-områdene grodde det raskt opp en tett vegetasjon av planter og trær som førte til et rikt dyreliv med bl.a. villsvin og hjort.

De første menneskene viste seg. Det var jegere og fangstfolk uten særlig fast bosettelse. Vi befinner oss 4000-7000 år tilbake til det vi kaller den eldre steinalder. Noe særlig vegsystem hadde nok ikke disse nomadene. De greide seg med enkle tråkk og stier.

Et bedre vegsystem, riktignok bare i form av stier og etterhvert rideveger, kom første i den yngre steinalder for 3000-4000 år siden. Da kom de første jordbrukerne og den mer faste bosettingen på moreneryggene. Jorden her var selvdrenerende og lettdyrket. De første virkelige vegene korn antakelig ikke nord-syd, men øst-vest, - langs moreneryggene. På Jessheim har en et godt eksempel på det. På bilag 7 er vist et kart over Hovin-området - som med tiden utviklet seg til hovedsenteret i det gamle Raumarriket. Her ligger idag Ljøgodtvegen forbi Gislevoll og Raknehaugen - omkranset med fortidsminner fra yngre steinalder, folkevandringstid og vikingtid. Ljøgodtvegen kommer av den gammelnorske betegnelsen på hovedveg, "ljodgata" (Folkevegen, alfar-vegen).

Selv om behovet for menneskelig kommunikasjon og vegforbindelser til å begynne med var langs moreneryggene, var det sikkert også viktig med kontakt

med naboene på moreneryggene både mot syd og mot nord. Kanskje var det strid og kamper om mellomliggende jakt- og fiskeområder. Kanskje var det også noen på frierføtter. Men de var jo også klar over at sydover gikk vegen til Oslo-fjorden. Det var derifra de opprinnelig hadde kommet fra. Og nordover gikk vegen til Vorma og Mjøsa, - den viktige vannvegen til fjerne folk og land etsteds der nord.

Etterhvert ble den syd-nordgående stien stadig viktigere og den første Trondheimsvegen, Oldtidsvegen - en ljoedgate mellom Oslofjorden og Vorma var en realitet, antagelig i løpet av den yngre steinalder. Kanskje var de første spor tråkket opp lenge før.

utviklet

Innen vikingetiden hadde Oldtidsvegen ~~utvidet~~ seg til en skikkelig rideveg som vikingene visste å holde i hevd. Ifølge deres lover skulle de gamle veger få ligge der de fra gammel tid hadde ligget. Årlig ble det foretatt såkalt "baugereide": En rytter red med et spyd på 8 alen langs vegen. I hver ende var det plassert en vidjehank. Dersom denne falt av pga. trær og grener måtte grunneieren betale en bot.

Oldtidsvegens oppgave i vikingtiden og gjennom middelalderen var å binde riket sammen. Transport av varer og gods var ikke større enn det kløvhester kunne make,. Oldtidsvegens standard forble stort sett den samme helt fram til 1700-tallet. Det eneste som skjedde på 1600-tallet, var at den gamle ljoedgata fikk status som Kongevei i det dansk-norske hovedvegssystem. På 1600-tallet ble danskekongene klar over at "Steinrøysa her i nord" inneholdt både gull, jern og sølv og at de nye oppgangsgagene kunne produsere verdifulle trematerialer, ikke minst til utlandet og gi valuta til kongens slunkne og umettelige kasse. For å kunne utnytte disse ressurser var et kjørbart vegnett helt nødvendig og Christian IV utstedte i 1636 en forordning om en snarlig standardhevning av vegnettet. Militære hensyn, og hensynet til bedre reisekomfort i sitt lydrike var nok medvirkende årsak til hans forordning.

Men 1600-tallet og begynnelsen av 1700-tallet var preget av kriger og krigstrusler fra svenskene. Vegforbedringene måtte vente. Disse ufredsår kulminerte med Carl 12's angrep på Norge i 1716 og 1718. I mars 1716 prøvde han å komme over Gjelleråsen på Kongeveien - men ble slått tilbake og måtte ta seg fram til Christiania via Enebakk - Ås og gå over isen langs Bunnefjorden. Forgjeves prøvde han å ta Akershus og lyktes heller ikke å ta Fredriksten festning i Fredrikshald (Halden) to år senere. Her møtte Carl 12. sin skjebne med en kule i panna.

Kongeveien

Etter å ha slikket sårene fra denne lange ufredsperiode, inntrådte utover på 1700-tallet fredelige år og en økonomisk oppgangsperiode. Perioden ca. 1750 - 1800 kan også betegnes som den første gullalder i norsk vegbyggingshistorie. Store deler av hovedvegnettet ble da bygget om til kjørbare veger for hest og vogn. Planene for "Den Trondhjemske Kongevej" mellom Christiania og Skedsmo ble utarbeidet av festningsoffiser M.S. Døderlein i 1762, se bilag 9. Dette er det eldste bevarte vegplandokument i Riksarkivet på Sogn. Denne planen ble realisert omkring 1770 og så fulgte strekningene nordover slag i slag.

I 1814 under riksforsamlingen på Eidsvoll var Kongeveien forlengst gjort kjørbare for hest og vogn mellom Christiania og Trondheim og lettet nok transporten for alle delegatene. Men teleløsningen på denne årstid voldte nok store besværligheter.

Omkring 1850 inntrådte en ny oppgangsperiode for norsk økonomi. Norge gikk for alvor over fra natural- til pengehusholdning. Spesielt Romerike fikk glede av dette økonomiske oppsving. Christiania vokste eksplosjonsartet fra småby til storby, - fra 20 000 til nesten 200 000 i løpet av 1800 tallet. Romerike ble hovedleverandør av trematerialer og jordbruksprodukter, delvis også av arbeidskraft. En trafikk telling som ble utført mellom 1.8.1846 og 1.8.1847 viste at det i dette tidsrommet gikk 16654 tospente og 28888 enspente vogner mellom Christiania og Minnesund.. Dette var blant annet grunnlaget for at Stortinget i 1849 vedtok å bygge jernbanen mellom Christiania og Eidsvoll. Denne ble bygget i løpet av 4 år av det engelsk-norske selskapet Christiania & Mjøsen Contractors under ledelse av Robert Stephensen og med engelsk kapital.

" Riksveg 50"

Transporten hadde etterhvert steget så mye at det også ble behov for å utbedre Kongeveien. Kongevegbetegnelsen falt bort i 1824 og ble erstattet med betegnelsen hovedveg. Kongevegen var stort sett lagt i den gamle Oldtidsvegens tracé og således mange steder for bratt for "Gamle Svarten". Krav om slakere veg vokste seg sterkt både i Akershus og i Norge forøvrig. Det å bygge slakere og bedre veger ble hovedoppgavene for det nye statlige vegvesen, da det ble opprettet i 1864. Tidligere var det militære, - såkalte generalveimestere, som hadde hatt ansvaret for vegene og bøndene måtte utføre arbeidet som såkalt pliktarbeid. Eksempel på transportberegning fra ca. 1870 er vist i bilag 10.

Den første store omlegging av Trondheimsvegen skjedde på strekningen Skillebekk (idag på grensen mellom Oslo og Nittedal) - Hellerud. I stedet for å krabbe over selve Gjelleråsen la en vegen rundt høydedraget. (Om dagens Gjelleråskryss og riksveg 22). Dette skjedde omkring 1870 og var første etappe i "3. generasjon Trondheimsveg, - til den veg som vi i mange år (fra 1932 -1963) lærte å kjenne som riksveg 50. Siden fulgte omleggingene slag i slag. I tillegg til å få slakere veg, var det et poeng å komme nærmere jernbanestasjonene, f.eks. ved Kløfta og ved Dal.

Gjennom slutten av 1800-tallet og nesten helt fram til idag, har det pågått mer eller mindre kontinuerlige utbedringer og omlegginger av "Riksveg 50". "Riksveg 50" er etterhvert blitt nedklassifisert til fylkesveg og fungerer idag som hovedsamleåre til E6, bortsett fra strekningene Oslo gr. - Gjelleråsen, Rv 4 og Gjelleråsen-Kjellerholen, Rv 22.

De første bilene kom til Norge omkring århundreskiftet. Disse ble betraktet mer som tekniske klenodier enn et transportmiddel for vanlige mennesker. Bøndene var ikke særlig blide fordi hestene ofte ble vettaskremt. Tidstypisk er en annonse som brukseier Hanken Mathisen lot rykke inn i Eidsvoll Blad 1908, se bilag 11.

Etter første verdenskrig økte bilantallet ganske sterkt, og vegvesenet måtte etterhvert ta bilen på alvor. Først og fremst gjaldt det å forsterke eller bygge om bruene og forbedre bæreevnen og dekket på vegene. De første "permanente" dekkene på Trondheimsvegen kom omkring 1930.

Motorveg Trondheimsvegen

I 1934 var antall motorkjøretøyer i Norge 64000. I Tyskland og i USA hadde en begynt å bygge "autobahner" og "motor-ways", - altså rene bilveger på bilens premisser. Oslo's fremsynte byplansjef Harald Hals forutså at denne utviklingen også ville komme til Norge og i Oslo's byplan av 1934 la han opp et helt nytt hovedvegssystem med bilveger. Således også en ny Trondheimsveg/Strømsveg med en reguleringsbredde på 32 m, - omtrent slik den ble bygget 30 - 35 år senere!

Så kom krigen og tyskerne beslagla store deler av den private bilparken. Etter krigen fikk Norge mer enn nok med gjenoppbyggingen, og bilene var rasjonert helt til 1960. Men da kom en eksplosjon av bilantallet. Denne utviklingen var forlengst forutsett av Vegdirektoratet, og utredningen av de første store motorvegene var kommet godt i gang. Et program for motorvegutbyggingen i Norge ble lagt fram i midten av 1960-årene, se bilag 12. Anlegget av den første

øg-trvei

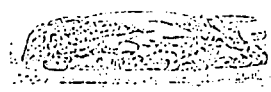


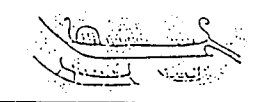


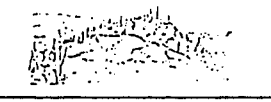

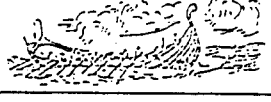




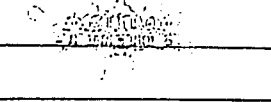

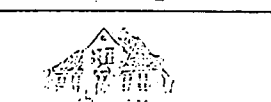
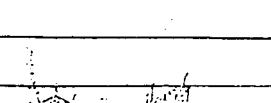
parsell av motorveg Trondheimsvegen kunne settes i gang i 1962 mellom Hvam og Berger. 2 år senere var den klar for trafikk. Siden har motorvegen krøpet seg nordover og siste kapitel av denne 4. "generasjon" Trondheimsveg kan avsluttes i oktober 1993 ved åpningen av parsellen Bogsrud - Minnesund - Ørbekk.

Motorvegen har virket som en magnet for utbyggingen på Romerike, se bilag 13. Vedtaket om hovedflyplass på Gardermoen vil forsterke dette presset. Dersom vegmyndighetene ikke makter å styre dette presset, vil en måtte gå igang med planlegging av Trondheimsveg nr. 5.

Takk for meg!

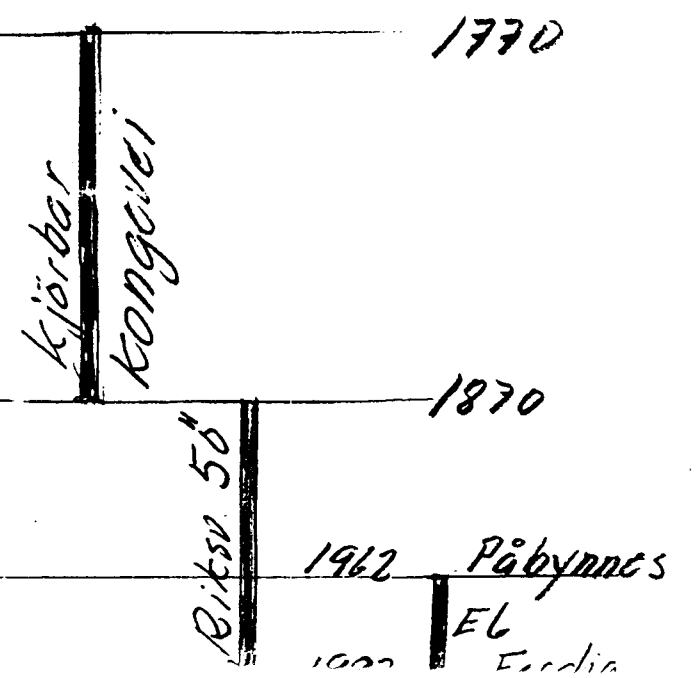

Per Øgaard

Trondheimsvegen fra Oldtidsveg til Motorveg.

1000		Istiden opphører
800		Eldre Steinialder
600		Yngre Steinialder
500		Bronsealder
400		Førromersk Jernalder
300		Romerlid
200		Folkevandringstid
100		Microvingertid
50		Vikingtid
0		Middelalder
1600		Renessanse
1700		Barokk
1750		Rokokko
1800		Klassisme
1850		Senempirc
1870		Historisme
1900		Modern tid

"Oldtidsvegen"
 utvikles til ride- og klørvei
 opptræktes

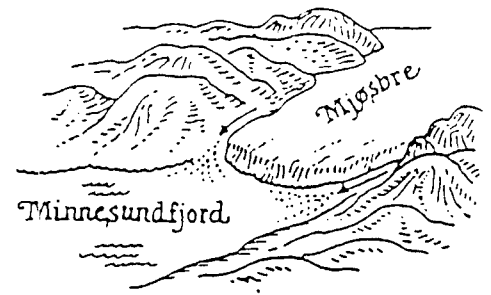
Bilag 2



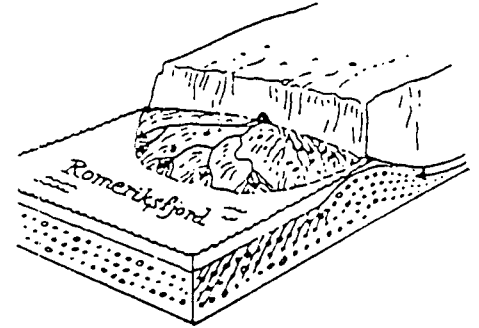
« ISRANDTRINN »

Isen trekker seg tilbake fra Akershus

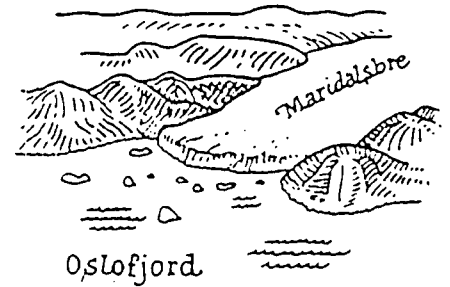
Minnesund-trinn



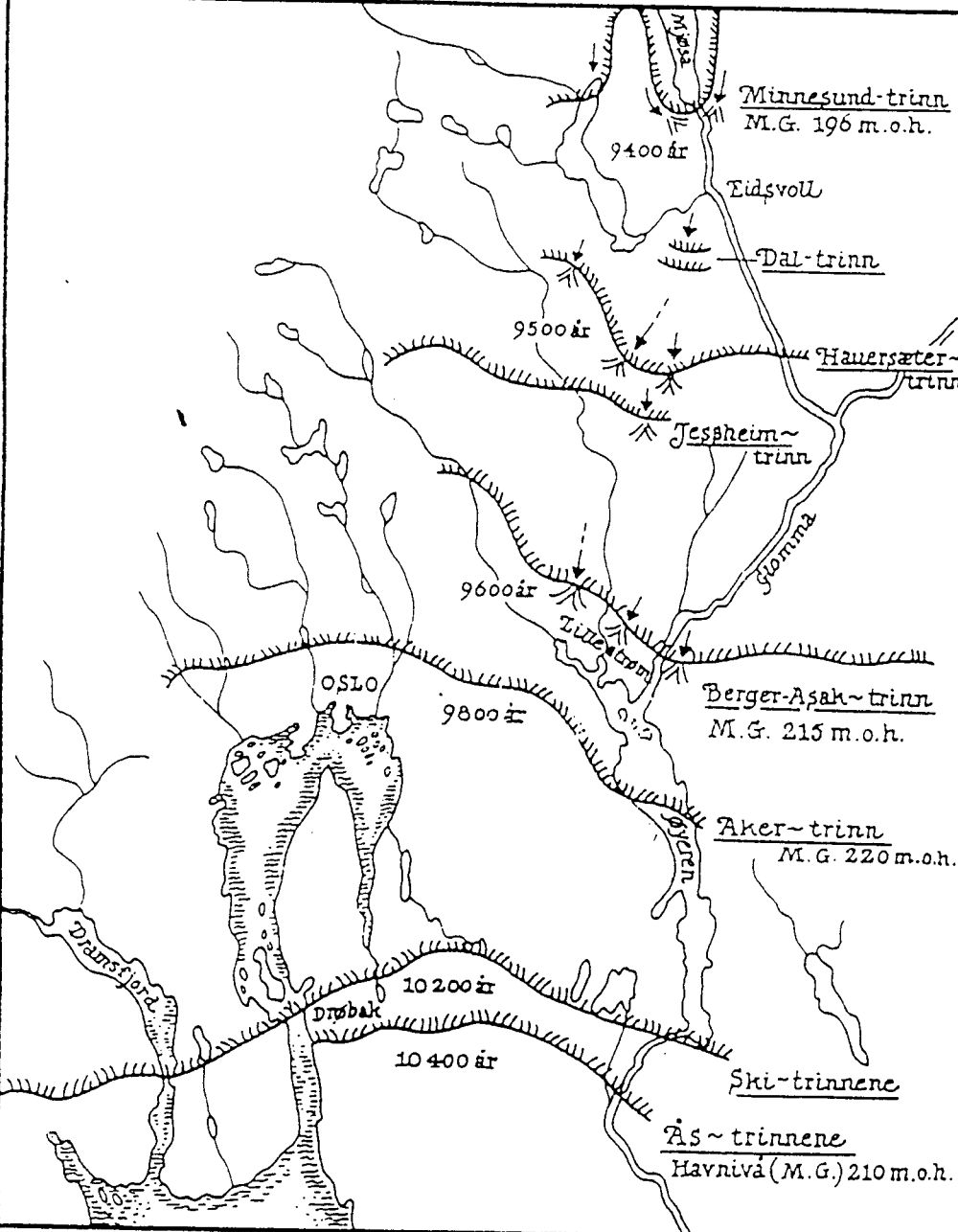
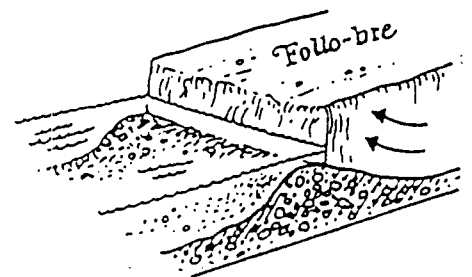
Hauerseter-trinn



Aker-trinn



Ås-Ski-trinn



ISKANT
ISRANDAVSETNING



I SELV-
DELTA

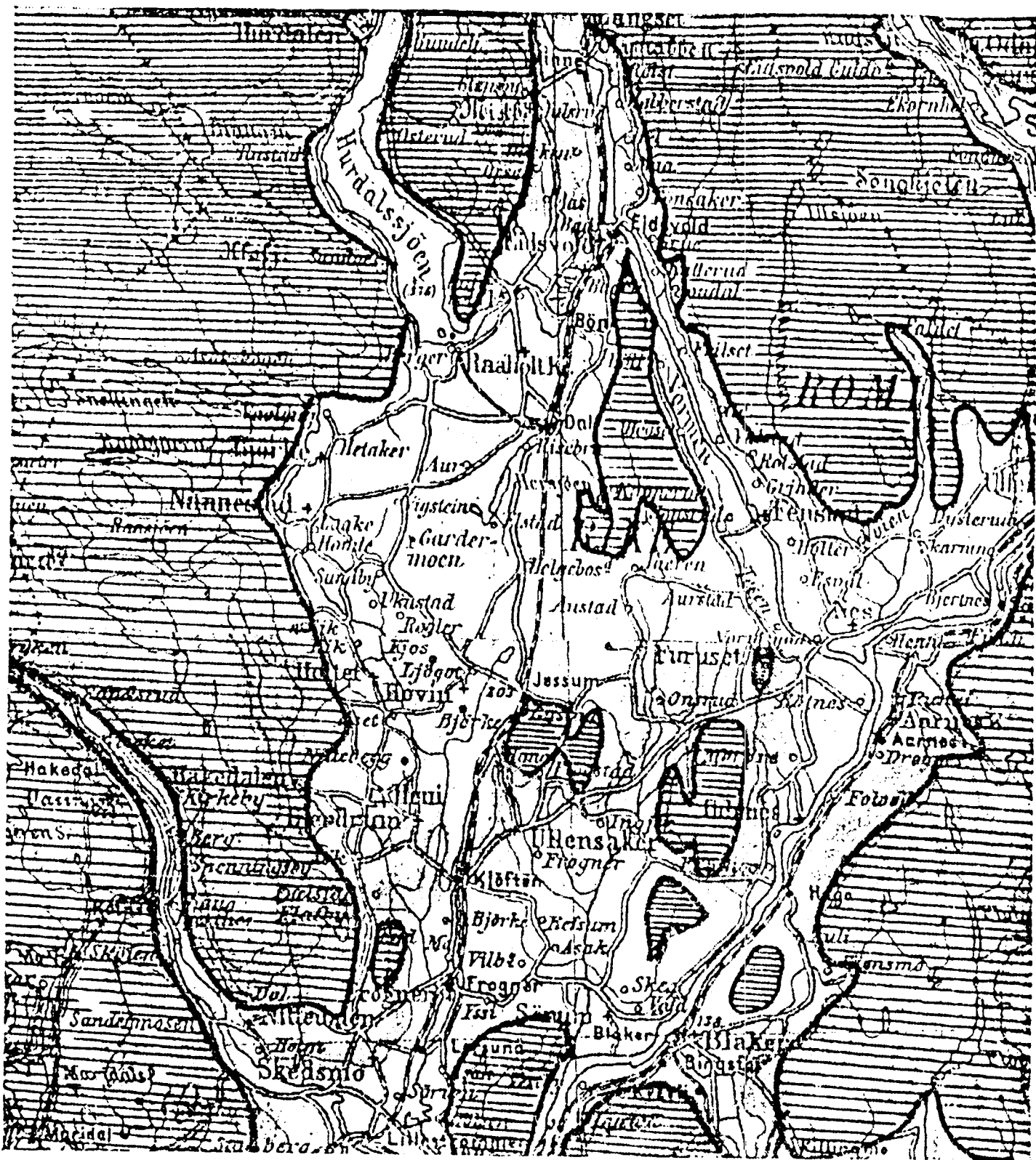


Fig. 1. Oversiktskart over nordre og midtre Romerike. (1 : 500 000).
 Det skraverte land, resten nordre del av Romeriksfjorden.



ENDEMORENE

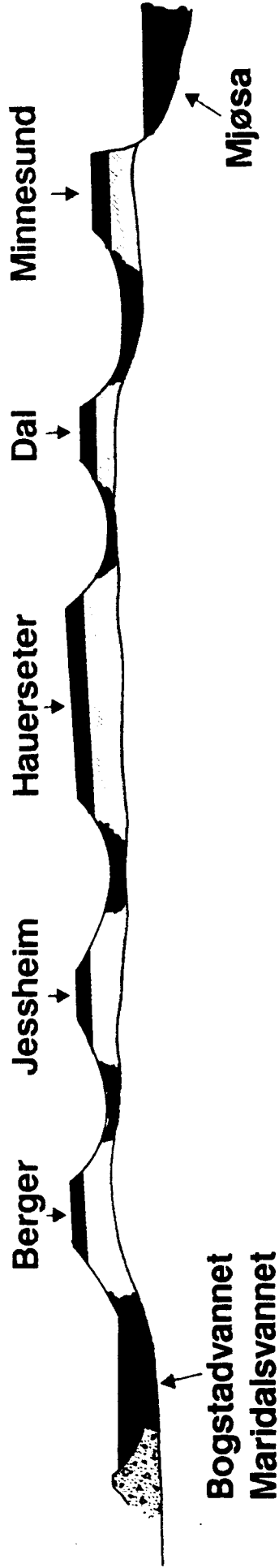


ISRAND (brefront) DELTA

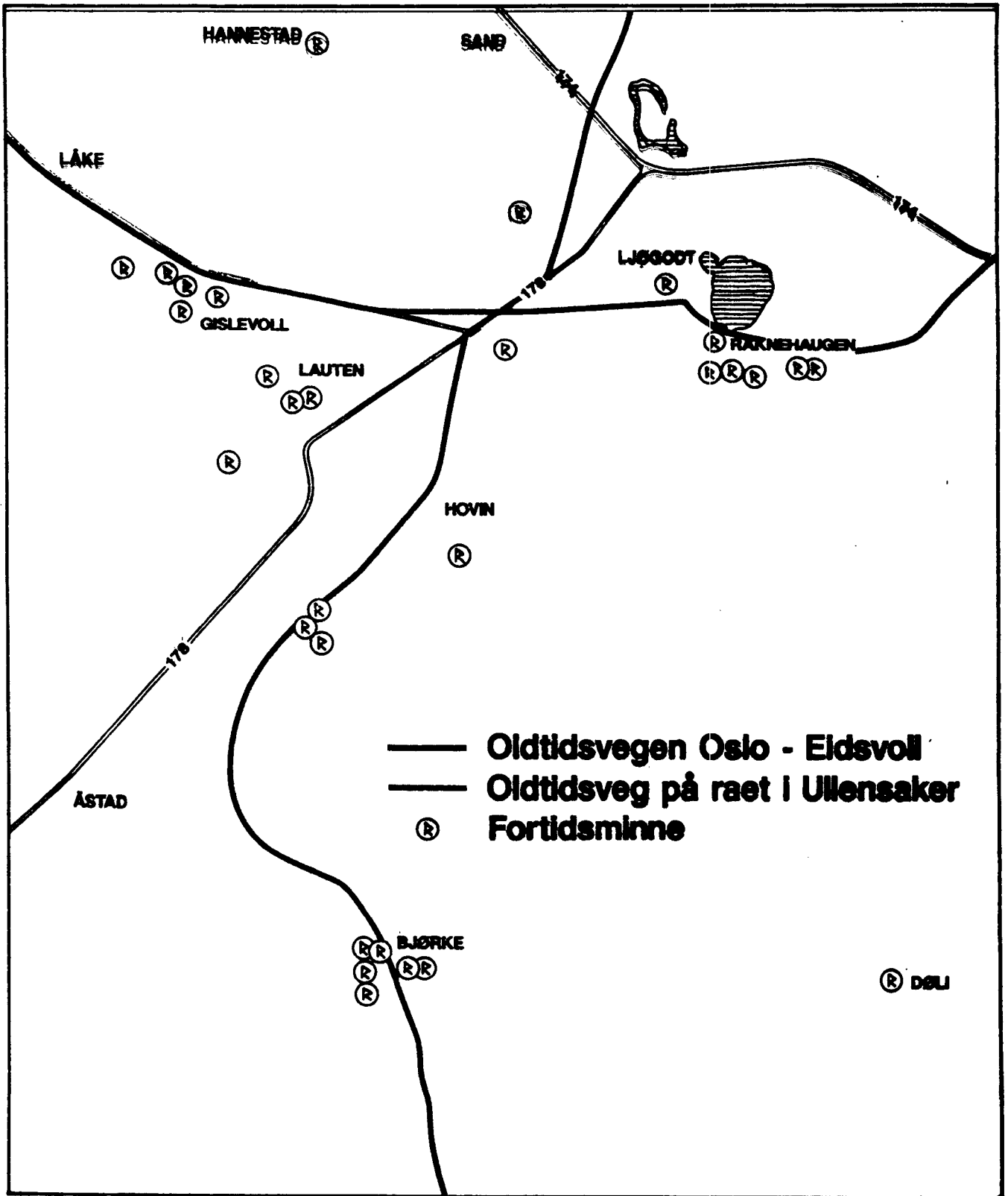


MARIN LEIRE OG SILT

Romerikstrinnene



bilag 6



bilag 7