



19 OKT. 1999

GJENPART

Likelydende brev:

Se adresseliste

KALBAKKBRUA, BRU 96 - OSLO KOMMUNE

VEDTAK OM FREDNING MED HJEMMEL I LOV OM KULTURMINNER
§ 15, JFR. § 22

Med hjemmel i lov om kulturminner av 9. juni 1978 nr. 50 § 15, jfr. § 22, fatter herved Riksantikvaren vedtak om fredning av Kalbakkbrua, bru 96, Oslo kommune.

Myndighet til å fatte vedtak om fredning er delegert fra Miljøverndepartementet til Riksantikvaren ved departementets vedtak av 30. juni 1989 med endringer fastsatt 23. desember 1992.

Omfanget av fredningen

Fredningsvedtaket etter § 15 omfatter hele brokonstruksjonen, og er avmerket på kart vedlagt fredningsforslaget.

Formålet med fredningen

Formålet med fredningen er å bevare en av landets eldste hvelvbroer, bygd 1790-91. I dag er det bare bevart to hvelvbroer fra denne epoken i Oslo – Kalbakkbrua over Alna og Lja bru over Ljanselva som begge er del av utbedringen av veinettet som fant sted på slutten av 1700-tallet.

Fredningsbestemmelser

Fredningsbestemmelsene er fastsatt med hjemmel i kulturminneloven § 15, tredje ledd. Bestemmelsene gjelder i tillegg til kulturminnelovens bestemmelser om vedtaksfredete kulturminner fra nyere tid.

1. Det er ikke tillatt å rive broen eller deler av denne.
2. Det er ikke tillatt å bygge om broen, eller utføre større tekniske inngrep som forandrer broens konstruksjon eller form.
3. Utskifting av enkeltelementer eller materialer, forandring av overflater eller annet arbeid ut over vanlig vedlikehold på broen er ikke tillatt.
4. Kalbakkbrua må ikke belastes med mer enn 10 tonns akseltrykk.

Dronningensgate 13

Postboks 8196 Dep, 0034 Oslo

5. Vedlikehold og istandsetting skal skje på en måte som ikke reduserer de kulturhistoriske verdiene.

Følger av fredningen

Når det gjelder behandlingen av fredete anlegg, vises det til kulturminneloven §§ 15a-18 og ovennevnte fredningsbestemmelser.

I henhold til Miljøverndepartementets vedtak om delegering av 30. juni 1989 med endringer fastsatt 23. desember 1992, er forvaltningen av fredete områder, bygninger og anlegg tillagt den enkelte fylkeskommune – for Oslos vedkommende til Byantikvaren. Riksantikvaren er klageinstans for enkeltvedtak fattet av fylkeskommunen, jfr. forvaltningsloven § 28.

I henhold til kulturminneloven § 15a kan departementet i særlige tilfelle gi dispensasjon fra fredningen og fredningsbestemmelsene for tiltak som ikke medfører vesentlige inngrep, eller dersom det dreier seg om mindre endringer. Denne dispensasjonsmyndigheten er i henhold til forskrifter av 23. desember 1992 delegert til den enkelte fylkeskommune. For Oslos vedkommende er Byantikvaren rette antikvariske myndighet.

Det grunnleggende prinsippet for vedlikehold av fredete anlegg er å bevare mest mulig av opprinnelige materialer. Vedlikehold av fredete anlegg skal så langt som mulig skje i samsvar med opprinnelig teknikk, utførelse og materialbruk, og for øvrig i samsvar med fredningsbestemmelsene.

Fredningen medfører at det må søkes om tillatelse til å sette i gang alle typer tiltak som går ut over vanlig vedlikehold. Søknad om tillatelse skal sendes Byantikvaren som avgjør om tiltaket kan iverksettes eller ikke. Oppstår det tvil om hva som ansees som vanlig vedlikehold, skal Byantikvaren likeledes kontaktes.

Eier har ansvar for det løpende vedlikeholdet av fredete bygninger og anlegg. Det er imidlertid anledning til å søke Byantikvaren om tilskudd til vedlikehold og istandsettingsarbeider. Dersom krav i medhold av kulturminneloven § 15 virker fordyrende på arbeidet, skal det gis helt eller delvis vederlag for utgiftsøkningen.

Bakgrunn for fredningssaken

Kalbakkbrua er sammen med Ljabru de to eldste bevarte hvelvbroene i landet. De ble bygd som de første i 1790-årene, og de er viktige tekniske kulturminner som forteller en del av vår samferdselshistorie.

Eiendomsforhold og reguleringsmessig status

Kalbakkbrua eies av Oslo kommune og forvaltes av Samferdselsetaten, mens Oslo Vei har ansvar for vedlikeholdet. Broen er sammen med Kalbakkveien regulert til veigrunn S 1234, stadfestet 29.09.1965, og området rundt er regulert til friområde S 1236, stadfestet 27.07.1965.

Kalbakkbrua som kulturminne. Historikk og beskrivelse av anlegget

Den økonomiske oppgangen forbundet med bergverksdrift og trelast på 1600-tallet økte behovet for flere og bedre veier. Dette kravet falt sammen med

militærvesenets behov. Veinettet i både Danmark og Norge var et av de feltene Fredrik III tok fatt på etter innføringen av eneveldet i 1660. De eldste veiene i Norge var veier der en red eller gikk. Den første kjerreveien her i landet ble anlagt fra Bragernes til Kongsberg alt i 1620 på initiativ fra og bekostet av Staten.

I 1665 ble det utnevnt to generalveimestre i Norge, en for det søndenfjeldske og en for det nordenfjeldske. De skulle ha oppsyn med veistellet med særlig ansvar for festningeveier og hovedveiene mellom by og land – Kongeveiene.

Tidligere hadde oppsynet med bøndenes arbeidsplikt på veiene ligget hos kongens ombudsmann. Denne arbeidsplikten for bøndene går tilbake til Magnus Lagabøter landslov fra 1274-76. Oppsynet med veiarbeidet lå hos kongens ombudsmann. Bestemmelsene ble tatt inn i Christian IV's Norske Lov fra 1604.

Denne arbeidsplikten hvilte på bøndene til langt ut på 1800-tallet. Det økte statlige initiativet i veiarbeidet bare økte arbeidsplikten. Etter hvert ble det imidlertid vanlig at arbeidsplikten ble utlignet i matrikkelskylden.

Beboerne i middelalderens Oslo hadde ikke det samme behovet for å krysse Akerselva som borgerne i Christiania. Den eldste dokumenterte broen over Akerselva er den ved Foss som en hører første gang om i kong Sverres saga. Den ble kalt Aggers broe, Frysja broe eller Foss broe, og lå omtrent der Grünerbrua ligger i dag. Her er elven rimelig lett å passere.

I 1590-årene, i forbindelse med økte arbeider på Akershus festning, ble det anlagt en kjørevei fra Oslo over Galgeberg opp til Foss og derfra til festningen. Langs denne ble bygningssteinen og andre nødvendige varer fraktet fra byen og fram til byggeplassen.

Etter at Christiania ble grunnlagt, kom det raskt opp en provisorisk bro litt nord for der Vaterlands bro går i dag. Den eldste Vaterlandsbrua ble åpnet i 1650, 26 år etter at byen var flyttet.

Helt fram til slutten av 1600-tallet red eller gikk folk opp Strømsveien fra Oslo. Det var langt å reise om Oslo, så en gikk i gang med en ny vei til Trondheim. Arbeidet tok lang tid, og rundt midten av 1700-tallet klages det på kvaliteten av den nye veien. Veien på denne siden av dalen, som ofte ble kalt Akersdalen, er kjent tilbake til 1200-tallet. Navnet Veitvet kan tyde på at den kan følges tilbake til vikingtiden.

På denne veien var det 3 broer: Vaterlands bru (også kalt Store broe), Hovinsbrua ved Borrebekk og Kalbakkbrua. De var som andre broer på den tiden, trebroer med plankedekke som fikk et lag med strøbord over som slidedekke.

Etter en periode med vakanse i generalveimesterstillingene, ble i 1767 brødrene Georg Anton og Nicolai Fredrik Krogh utnevnt til generalveimestre for henholdsvis det søndenfjeldske og det nordenfjeldske. I 1789 ble veiarbeidet ytterligere styrket ved at Peder Anker ble utnevnt til generalveiintendant.

Kongeveiene, til Trondheim og sørover mot svenskegrensen, ble fullført på slutten av 1700-tallet. Langs begge ble det etterhvert bygd hvelvbroer i stein.

Langs den Fredrikhaldske kongevei som veien sørover ble kalt, var det fire hvelvbroer etter Vaterland innenfor det som i dag er Oslo: Lille bru på Grønland, Hospitalsbrua, Kastellbrua på Nordstrand og Lja bru over Ljanselva. Bare den siste er bevart i dag.

Hvelvbroene ble bygd av omreisende håndverkere med dansk eller tysk bakgrunn eller opplæring. Brobyggingen ble lagt ut på anbud, eller "licitation". Det skjedde også at militære mannskaper fra ingeniørvåpenet ble utkommandert til veiarbeid av denne typen.

Generalveimester Lars Ingier som i 1786 overtok etter G.A. Krogh som generalveimester for det søndenfjeldske, hadde lært å kjenne denne brotypen i Danmark. Sannsynligvis var det ham som tok initiativet til å bygge hvelvbroer i stein.

Kalbakkbrua er dokumentert ved oppmåling 23.06.97.

Broen ligger i enden av Kalbakkveien, og danner overgangen til Rasmusbakken og Pastor Blaauws vei som er den gamle traseen for Trondheimsveien. Der broen ligger, flater Alna ut etter å ha gått i stryk ved Shoddyfabrikken. Deretter slynger elven seg ned demningen ved Bleikvolden.

Kalbakkbroen ble bygd i 1790-årene, og er dermed rundt 200 år gammel. Byggematerialet er "Grefsen-syenitt" (Grorud-granitt). Dette steintypen finnes i mange eldre byggverk i osloområdet. På hver side av broen står rekker av stabbestein – gjennom øyekroker i disse er det trukket en jernkjetting som danner rekkverk.

Granitt/syenitt har høy trykkfasthet, vanligvis mellom 100 og 2500 kg/cm². Bøyefastheten er liten (ca. 10% av trykkfastheten). Materialet er meget bestandig og motstandsdyktig mot klimatiske påkjenninger.

Brohvelvet er murt opp av blokker som bare i liten grad gir inntrykk av å være tilhogd, dvs. hogd i en form som gir jevne, plane fuger vinkelrett på kraftretningen. Dette ville ha ført til setninger når stillaset som hvelvet ble murt opp på, ble fjernet.

Årsaken er at blokkene spennes mot hverandre, og at lastoverføringen mellom dem skjer via uregelmessige "spisser" i fugene. Her vil spenningen bli meget stor og lokale knusinger (og resulterende setninger) vil opptre. Når lasten på hvelvet øker, f.eks. ved at det legges fylling over eller det påføres trafikklast, vil det opptre ytterligere setning inntil ny likevektstilstand er oppnådd. I dette aktuelle tilfellet gir egenvektbelastningen høyere spenninger i hvelvet enn trafikklasten. Et grovt estimat antyder at spenningen ligger vesentlig lavere enn 40-50 kg/cm² som er ansett som akseptabel spenning.

Det er antatt at Kalbakkbrua er fundamentert på fjell. Dette er helt vesentlig: en fundamentering på løsmasser med fare for setninger, ville ha truet brokonstruksjonens stabilitet. Den hadde i så tilfelle sannsynligvis ikke stått intakt fram til i dag.

Teknisk tilstand

Etter Den andre verdenskrig har Kalbakkbrua vært gjennom tre viktige reparasjonsfaser:

1. I 1970 ble det injisert mørtel i fuger. Fugeinjiseringen har bidratt til å låse murverket sammen. Dette sikrer at hvelvvirkningen opprettholdes og hindrer at stein kan falle ut eller forskyve seg ved rystelser fra trafikk.
2. I 1978 ble brogesimsen hevet 40 cm pga. heving av kjørebanelen. Årsaken til dette var at kjørebanelen på begge sider av broen ved nyasfaltering og lignende arbeider i løpet av noen år var blitt hevet med rundt 40 cm. Denne tilleggsbelastningen øker trykkspenningen i hvelvet og fører til at broen kan bære økte nyttelaster eller økt akseltrykk. Bøyestrekkspenningen fra nyttelast kompenseres ved trykkspenninger fra egenvekt og sikrer derved hvelvet mot strekkpåkjenninger.
3. I 1995 ble det støpt en 25 cm armert betongplate over Kalbakkbrua. Denne vil gi en svært gunstig fordeling av nyttelasten på hvelvet og fyllingen under. Arbeidet er beskrevet ved tegninger og fotodokumentasjon.

Samtlige reparasjonsarbeider har bidratt til å øke konstruksjonens stabilitet og redusere påkjenningen ved moderne trafikk.

Slik konstruksjonen står i dag, kan den ta belastninger for BK 10, dvs. 10 tonns akseltrykk eller 16 tonn boggitrykk. På sikt vil en stor nyttelast og stor trafikk kombinert med de klimatiske påkjenninger, føre til et økt vedlikeholdsbehov sammenliknet med små nyttelaster og liten trafikk. Små laster, samt liten og langsom trafikk, er mer i pakt med de opprinnelige forutsetninger for byggingen av Kalbakkbrua.

Like viktig som selve hvelvkonstruksjonen, er vingmurene. Uregelmessige steinblokker og sterkt varierende fugestørrelser gjør det vanskelig å fastslå om det er bevegelse i murene. Det er derfor viktig at broen, hvelv og vingmurene inspiseres forholdsvis hyppig. Vedlikeholdsarbeider må også ta sikte på å forebygge skader. Alle trær som vokser tett inntil vingmurene fjernes – dette for å hindre at røtter infiltrerer murene og sprenger disse.

Riksantikvarens vurdering av kulturminnet. Begrunnelse for fredningsvedtaket

Kalbakkbroen er et viktig kulturminne fra slutten av 1700-tallet som forteller om utviklingen av ferdselsåren mot Trondheim, og om hvor langt en var kommet teknisk på den tiden. Fredning av Kalbakkbrua er i tråd med Byantikvarens strategi for vern av historiske kommunikasjonsanlegg som en nøkkel for forståelse og lesbarheten av byformer i Oslo. Det faktum at så mange er revet, og at det bare er bevart to broer av denne typen i Oslo, gjør broen fredningsverdig.

Det følger av lov om kulturminner § 15 at Riksantikvaren kan frede byggverk og anlegg eller deler av dem, av kulturhistorisk eller arkitektonisk verdi.

På bakgrunn av vurderingen ovenfor, finner Riksantikvaren at Kalbakkbrua er et så verdifullt teknisk og kommunikasjonshistorisk anlegg at den oppfyller betingelsene for fredning etter bestemmelsen i § 15.

Redegjørelse for saksgang og høringsuttalelser

Melding om oppstart av fredningssak ble i samsvar med kulturminneloven § 22.1 meddelt berørte parter i brev av 04.11.96. Samtidig ble dette kunngjort i Aftenposten, Arbeiderbladet og Norsk Lysningsblad.

Plan- og bygningsetaten stiller seg i brev av 25.11.96 positiv til vern av Kalbakkbrua, men mener det er mer hensiktsmessig å benytte plan- og bygningsloven enn fredning etter kulturminneloven.

Bydel 19 - Grorud anbefaler enstemmig broen fredet.

Det er ikke kommet inn andre merknader til varselet om igangsetting av fredningssaken.

Når det gjelder merknaden fra Plan- og bygningsetaten, har Byantikvaren vurdert det slik at en av landets eldste hvelvbroer fra slutten av 1700-tallet bør som kulturminne underlegges det strengeste vern; i dette tilfellet fredning etter § 15 i kulturminneloven. Når etaten ikke foreslår området rundt fredet etter § 19 i samme lov, er det fordi en her vurderer regulering til bevaring i henhold til plan- og bygningsloven § 25.6 som et mer egnet virkemiddel.

I medhold av kulturminneloven § 22.2 ba Byantikvaren Aftenposten, Arbeiderbladet og Norsk Lysningsblad å kunngjøre at fredningsforslaget var lagt til offentlig ettersyn på fire steder, med merknadsfrist 01.07.98.

Det kom inn fem merknader til forslaget:

Oslo Vei, Grorud bydel, Fortidsminneforeningen – Oslo- og Akershusavdelingen, samt Statens vegvesen – Oslo veikontor, støtter alle fredningsforslaget. Samferdselsetaten støtter også forslaget, men informerte samtidig at det er denne etaten som forvalter broen. Denne siste merknaden er nå innarbeidet i vedtaket.

Fredningsforslaget ble oversendt byrådet i Oslo 29.10.98. Byrådet fremmet fremmet følgende innstilling for Byutviklingskomiteen: *Oslo kommune slutter seg til Byantikvarens forslag av 20.04.98 om fredning av Kalbakkbrua i medhold av lov om kulturminner av 9. juni 1978 § 15 jfr. § 22.* Byrådets innstilling ble enstemmig tiltrådt. Det samme skjedde da saken ble lagt fram for bystyret 17.02.99. Der ble det fremmet merknad til forslaget om fredning av Lja bru.

Riksantikvaren vil bemerke følgende til høringsuttalelsene

Det er ikke kommet tyngre innsigelser mot fredningsforslaget. Riksantikvaren slutter seg til Byantikvarens vurdering av bruk av virkemiddel for å sikre bevaring av Kalbakkbrua.

Opplysning om klageadgang og tinglysing

Riksantikvarens vedtak om fredning kan påklages til Miljøverndepartementet, jfr. Forvaltningsloven § 28. Eventuell klage stiles til Miljøverndepartementet, men sendes Riksantikvaren innen tre uker fra mottagelsen av vedtaket.

Fredningsvedtaket vil bli tinglyst av Riksantikvaren i samsvar med lov om kulturminner § 22.5

Vennlig hilsen


for Nils Marstein
riksantikvar


Unni Grønn

Adresseliste: Byantikvaren, Pb 2094 Grünerløkka, 0505 Oslo
Bydel - Grorud, Ammerud v 22, 0976 Oslo
Byrådsavdeling for miljø og samferdsel, Rådhuset, 0037 Oslo
Byrådsavdeling for næring og byutvikling, Rådhuset, 0037 Oslo
Fortidsminneforeningen, Dronningens g 11, 0152 Oslo
Plan- og bygningsetaten, Trondheims v 5, 0560 Oslo
Oslo Byes Vel, Grev Wedels pl 1, 0151 Oslo
Oslo Vei, Herslebs g 19, 0561 Oslo
Samferdselsetaten, Nedre Slotts g 3, 0157 Oslo
Statens vegvesen - Oslo, Pb 8037 Dep, 0030 Oslo