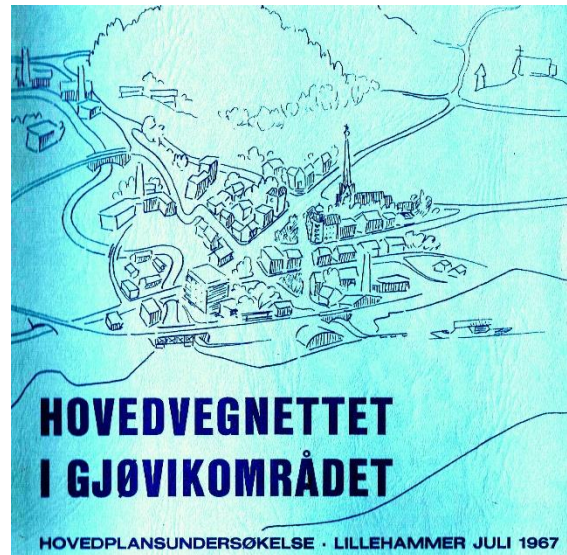


Riksveg 4

Bråstadberget til Hunnselva

Tongjordets nordre grense skulle bli dramatisk påvirket av den løsningen som ble valgt for riksveg 4 gjennom Gjøvik. Dette skulle få langvarige følger for beboerne når det gjaldt friområder, forbindelsen med byens sentrum og forholdet til Hunnselva.

Bygging av ny riksveg til Lillehammer startet på begynnelsen av 1960-tallet. I januar 1961 kunne avisene berette at arbeidet var igangsatt i Biri. Utover mot 1970 ble vegen bygget ferdig til Bråstadberget. Etter mange prosesser og diskusjoner ble endelig linjeføring inn til byen bestemt i 1975. Denne skulle fra Furusetvika følge mjøskanten fram til Gjøvik Bruk. Herfra avskar den sagbrukets lense før den kom inn på fast grunn ved Norske Potetindustrier.



Da hadde man vært innom flere vidløftige forslag. Allerede i 1964 forelå en utredning der traséen nord-sør skulle følge Strandgata fra Gamlepumpa. Vestover skulle vegen følge Hunnselva. Vegplan av 1967 forteller om et forslag der vegen skulle skjære gjennom nordre bydel fra Bjørnsveen. Den skulle følge Føllingstadsveg, passere på nordsiden av Hovde og komme inn på Rv4 igjen ved Mustad.

Byplansjefen hadde gått inn for en løsning der Rv4 ble lagt helt utenom byen. Fra Bråstadberget skulle vegen krysse Bråstadelva og følge denne oppover på sørsiden. Den skulle svinge vestover bak Bergstoppen, derfra ned til Eiktunet, så via Nerstuen og Ytterstuen.



Det kaotiske trafikkbildet i Gjøvik gjorde byen overmoden for å få en ny løsning for hovedvegen gjennom byen.

Derfra skulle den svinge seg gjennom Bymarka og krysse Rv33 ved Fathøgda. Videre skulle den gå forbi Askimhaugen og over til Rv4 ved Djupdalsbakken. En variant av denne skulle gå i en stor sving vestover fra Eiktunet, runde Byhaugen ved Madshus og så ned til Rv33 ved Skarpsno. Derfra skulle den krysse Askimsmyrene og Vesleelva før den møtte Rv4 ved Djupdalsbakken.

Urealistisk veg bak Bergstoppen

Vel var det stor lokal motstand mot framføring av Rv4 langs Mjøsstranda, men de nevnte alternativene fortøner seg i ettertid som helt urealistiske. Fra Bråstadberget måtte man via denne traséen forsere en høydeforskjell på 200 meter og så ned igjen 150 meter ved Askimsmyrene. Bare stigningsforholdene burde vært nok til å ikke en gang overføre idéen til papiret. Sett i lys av moderne løsninger for veger

gjennom byer og vanskelig terreng burde derimot tunnelalternativet blitt nærmere vurdert. Dette var skissert med trasé fra Bjørnsveen til Fathøgda, rundt Askimshaugen og til Rv4 på Almsfeltet. Dette ville ha spart store naturverdier og bidratt til at boligområder kunne bestå uten støyende og forurensende trafikkbelastning. Men forslaget falt på argumentet om at det ville bli altfor dyrt. Planleggerne nærmet seg gradvis det som er blitt den endelige løsningen. I 1979 var det klart at en trasé langs Hunnselva ville bli foretrukket. For å skåne juvet i Hunnselva ble det foreslått å legge 300 meter

av vegen i tunell under Berghus. Dette ble frafalt, og man valgte allikevel å gå gjennom den dramatiske canyonen som naturen hadde gitt Gjøvik. Miljødepartementet godkjente i 1983 generalplan for Rv4 for parsellen Huntonstranda til Ås bru i Hunndalen. Denne planen var basert på at Nybrua ikke skulle rives, og at vegen skulle føres på en spektakulær viadukt i skråningen under ingeniørhøgskolen.

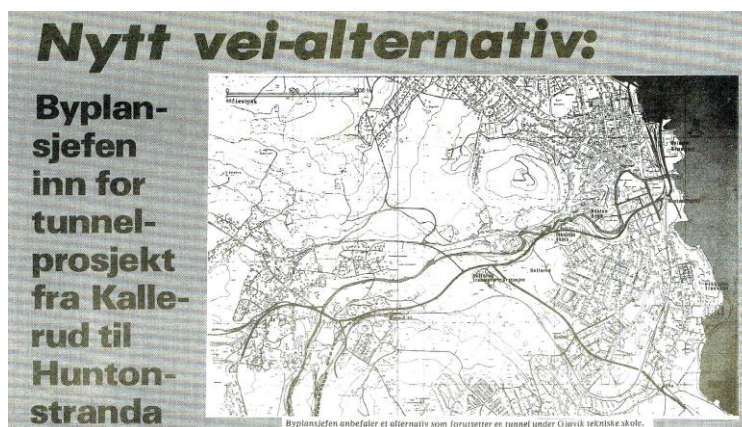
Nytt alternativ for riksvegen utredes ikke:
«Umulig med veg vest for Gjøvik»

Oppland Arbeiderblad 7. mai 1975

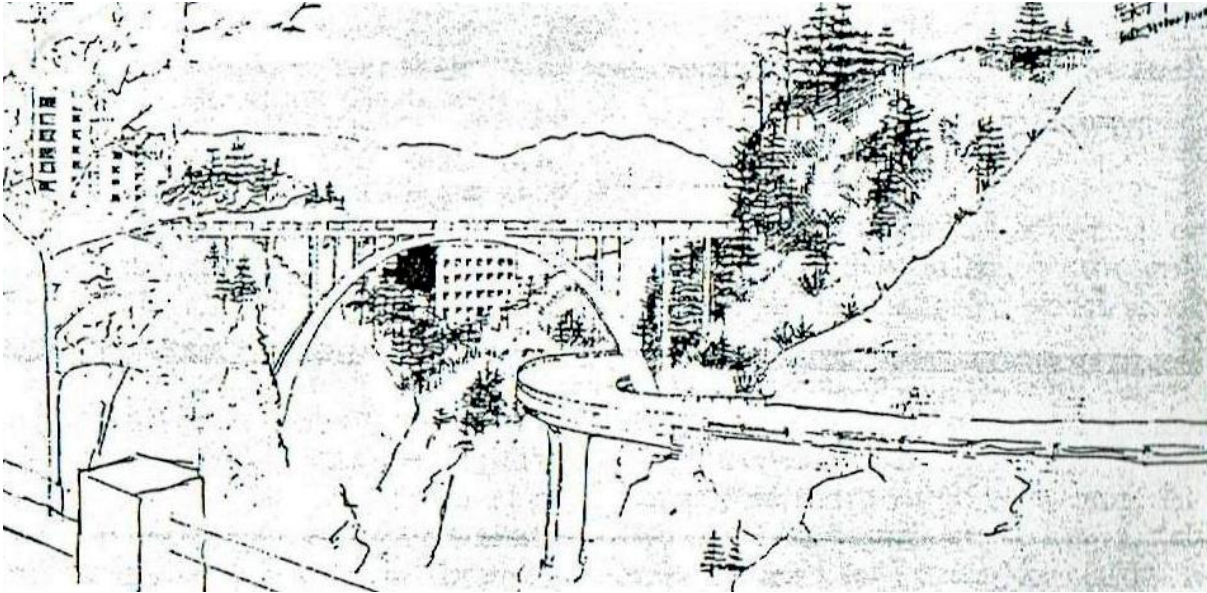
Vegalternativet bak Bergstoppen trukket opp:
Ikke realistisk - stigning på 6%

Oppland Arbeiderblad 14. mai 1975

Byplansjefens forslag om en trasé for riksveg 4 bak Bergstoppen fikk ikke lang levetid.



Oppland Arbeiderblad 8. desember 1979



Skisseforslag 1983 fra Vegvesenet om en viadukt under Nybrua.

Dette alternativet ville ha skånet elvebunnen slik at Hunnselva fortsatt kunne følge sitt eldgamle leie. Det ble imidlertid vurdert å være for risikabelt å bygge vegen inn i elveskråningen, og man landet så på å legge den i elvebunnen. Dette innebar at Hunnselva måtte legges i omløpstunnel gjennom fjellet med utløp ved Hunton. En planrapport for søndre bydeler og Hunndalen ble lagt ut til offentlig ettersyn i mars 1982. Her ble løsningen endelig stadfestet.

Fra Bråstadberget startet videre utbygging sørover i 1982 med bygging av ny bru over Bråstadelva. Denne sto ferdig i 1983, og dette året kom arbeidene med selve vegtraséen i gang. Parsellen omfattet en strekning på 5,1 kilometer fra Bråstadberget til Hunnselva. Denne sto ferdig til bruk i november 1985.



Elvebunnen nedenfor Brufoss. Bilde fra Vegvesenets film

Mjøsstranda måtte ofres

Valg av denne traséen ble ikke gjort uten motstand. Kritikerne mente at riksvegen ville ødelegge det som var igjen av strandområder. Ordfører Niels Ødegaard var også skeptisk til å legge riksvegen langs Mjøsa. Dette til tross for at han ikke var kjent for å være særlig sentimental når det gjaldt å la «grønne» interesser gå foran utvikling av infrastruktur og industri. Men i denne saken mente Ødegaard at den



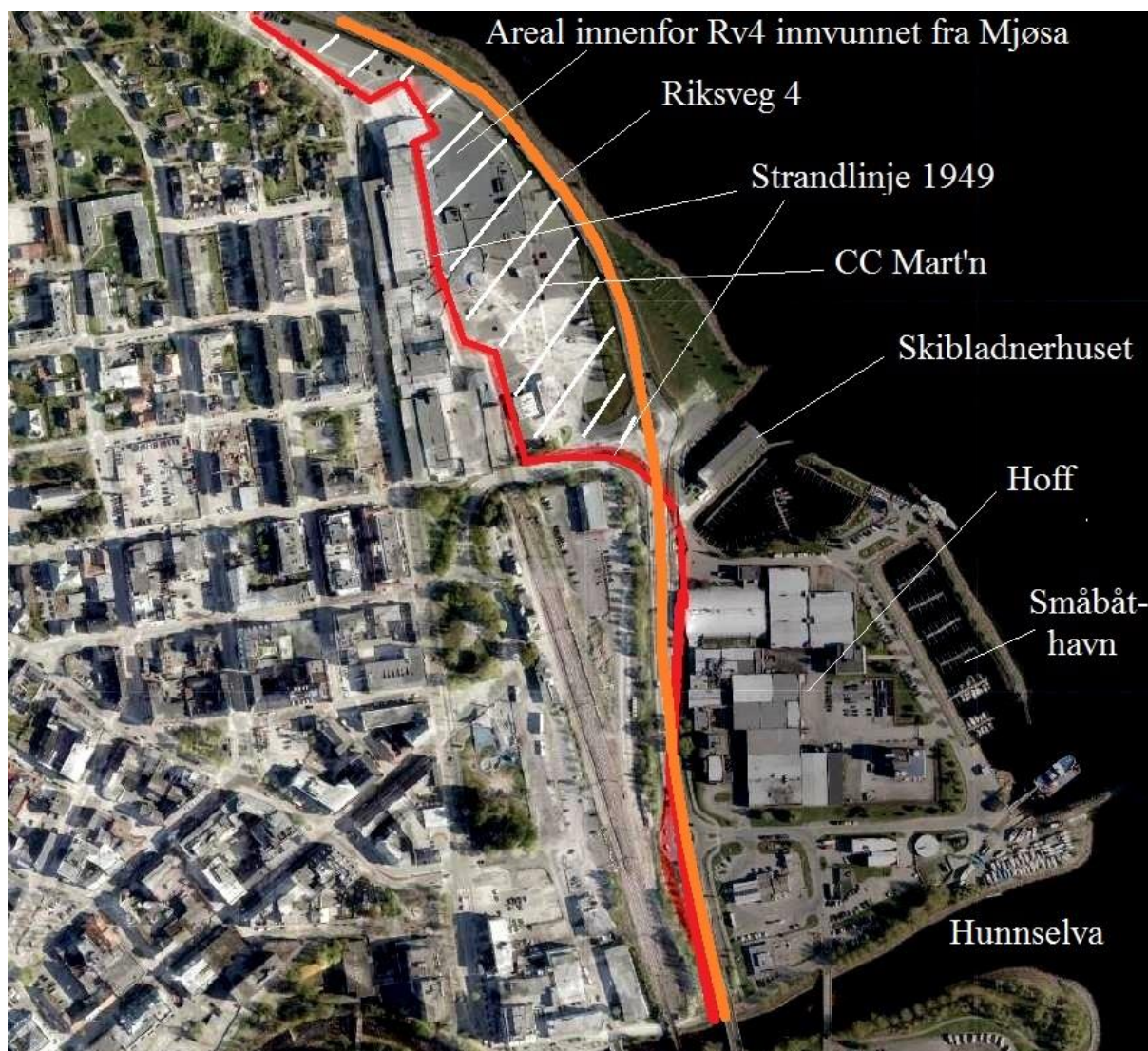
Ny vei mandag

Allerede mandag åpner den nye riksvei 4 fra Bråstad til Gjøvik sentrum. Tidligere enn ventet — og billigere enn ventet.

Side 6 - 7



Samhold 29. oktober 1985



Vertikalfoto 2017 med strandlinje 1949 og traséen for riksveg 4 innlagt.

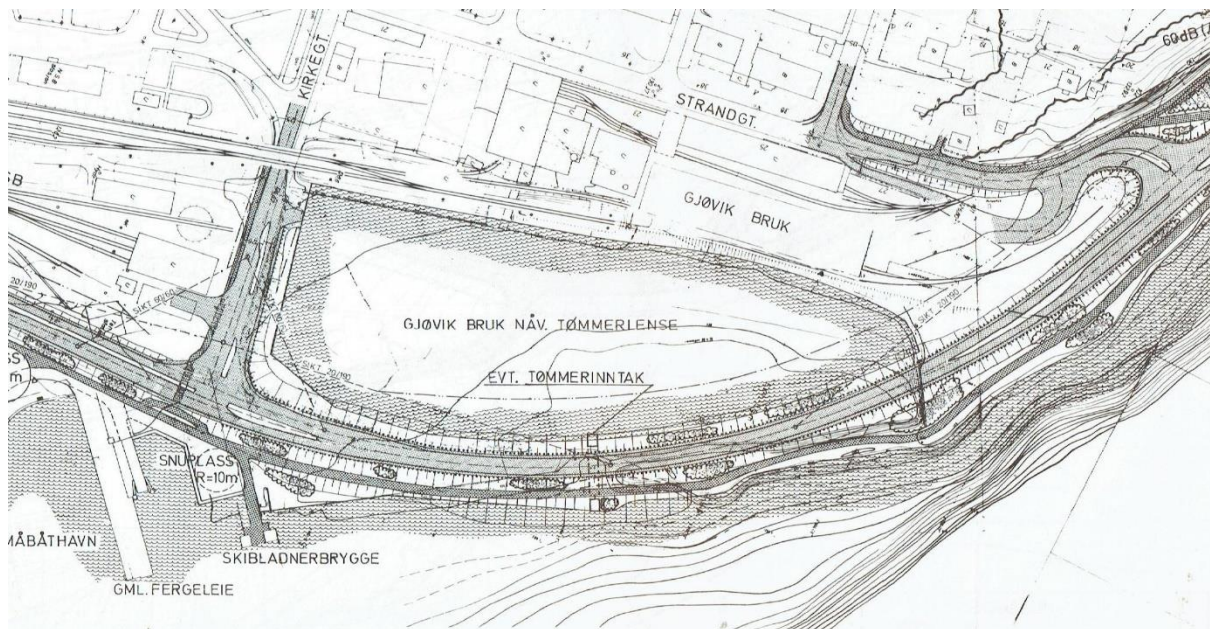
beste løsningen for riksveg 4 ville være å legge den i en tunnel fra Mustad-fabrikken til Nordbyen. Ønsket fra den tidligere så mektige politikeren kom nok for sent i hans karriere til at det fikk noen betydning for saken. En vegaksjon ble startet i 1979, og aksjonskomitéen kunne etter kort tid framlegge 4000 underskrifter mot løsningen. Ingen ting hjalp, og riksvegen havnet der den nå ligger. Ved åpningen uttrykte Oppland Arbeiderblad sin skuffelse slik på lederplass: *«Likevel må det være oss tillatt å føle en smule vemod, særlig rundt den gamle Skibladnerbrygga og småbåthavna. Her var det en gang en grønn og fredelig liten plett med en benk å sitte på og en utsikt å se på.»*

Ved å legge vegen i vannkanten ble byens adkomst til Mjøsa sterkt hindret. Imidlertid ble det bygget en gang- og sykkelveg på mjøssiden. Ganske snart viste det seg at denne ikke var konstruert for å takle påkjenningen fra skiftende vannstand og bølger i Mjøsa. Alle forsøk på utbedring var nytteløse og det som kunne vært en hyggelig del av Mjøspromenaden ble liggende uten å kunne tjene

sin opprinnelige hensikt. For Gjøvik kommune må dette stå som en utrolig tabbe. Kommunen må helt kritikkløst ha tatt over alt ansvar for noe som Vegvesenet åpenbart bygget for dårlig.

Planlagt småbåthavn ble parkeringsplass

Den som hadde all grunn til å glede seg må ha vært disponent Erling Teigen og øvrige eiere ved Gjøvik Bruk. Riksveg 4 ble lagt på utsiden av lenseområdet og dannet et dike mot Mjøsa. Innenfor denne begynte man umiddelbart å fylle opp, og det dannet seg derved et uhyre verdifullt areal som så ble benyttet til bensinstasjon, kjøpesenter og parkering.



Kartet fra vegplanen 1979 viser at det tidligere lenseområdet til Gjøvik Bruk var tenkt beholdt innenfor den nye riksvegtraséen.

Gjøviks FRAMTID ligger i MJØSA

Bygg fyllinger og legg riksvegen lengst mulig
unna byen, sier disponent Erling Teigen

— Bygg den nye riksveg 4 gjennom Gjøvik lengst mulig ut fra byen, sier disponent Erling Teigen ved A.s Gjøvik Bruk. Jo lenger vekk fra byen omkjøringsvegen kommer, desto mindre ulemper vil det følge med den. Orienteringsmøtet om hovedveg, nettet og omkjøringsvegen som ble holdt i Gjøvik den 21. april viste bl. a. at det hos byens borgere finnes frykt for at Rambekkvika vil bli ødelagt av omkjøringsvegen. Andre er med god grunn engstelige for at det å bygge omkjøringsvegen opp på søyler ved Gjøvik Bruk stasjonsområdet vil være miljøskadende pga. støv og larm kloss opp i bebyggelsen. Disse ulempene kan unngås ved å bygge vegen på fylling ute i Mjøsa hevder disponent Teigen.



Fyll tyver over her! Gjøvik Bruk har allerede høyst, sier dag Teigen som peker mot forslagsgrunnen.

Disponent Erling Teigen ved Gjøvik Bruk mente allerede i 1971 at Gjøviks framtid ligger i Mjøsa. Han mente at traséen for riksvegen måtte legges lengst mulig ut i Mjøsa for å skåne byen. Han kunne også fortelle at Gjøvik Bruk allerede hadde begynt utfylling på sitt område. Han skulle senere føre en hard kamp mot Gjøvik kommune for å få erstatning for sagbruket som ble nedlagt.

Gjøvik Bruks grunnavståelse til ny Rv.4 langs mjosstranda:

Tre millioner i erstatning



Tre millioner kroner er hva Gjøvik Bruk får i erstatning for å måtte gi fra seg arealer til den nye riksveien langs mjosstranda. Gjøvik byrett er ferdig med skjønnet og sier at 2,43 millioner kroner skal betales for arealer som veien vil legge beslag på, og 575.000 kroner skal betales i ulempeserstatning.

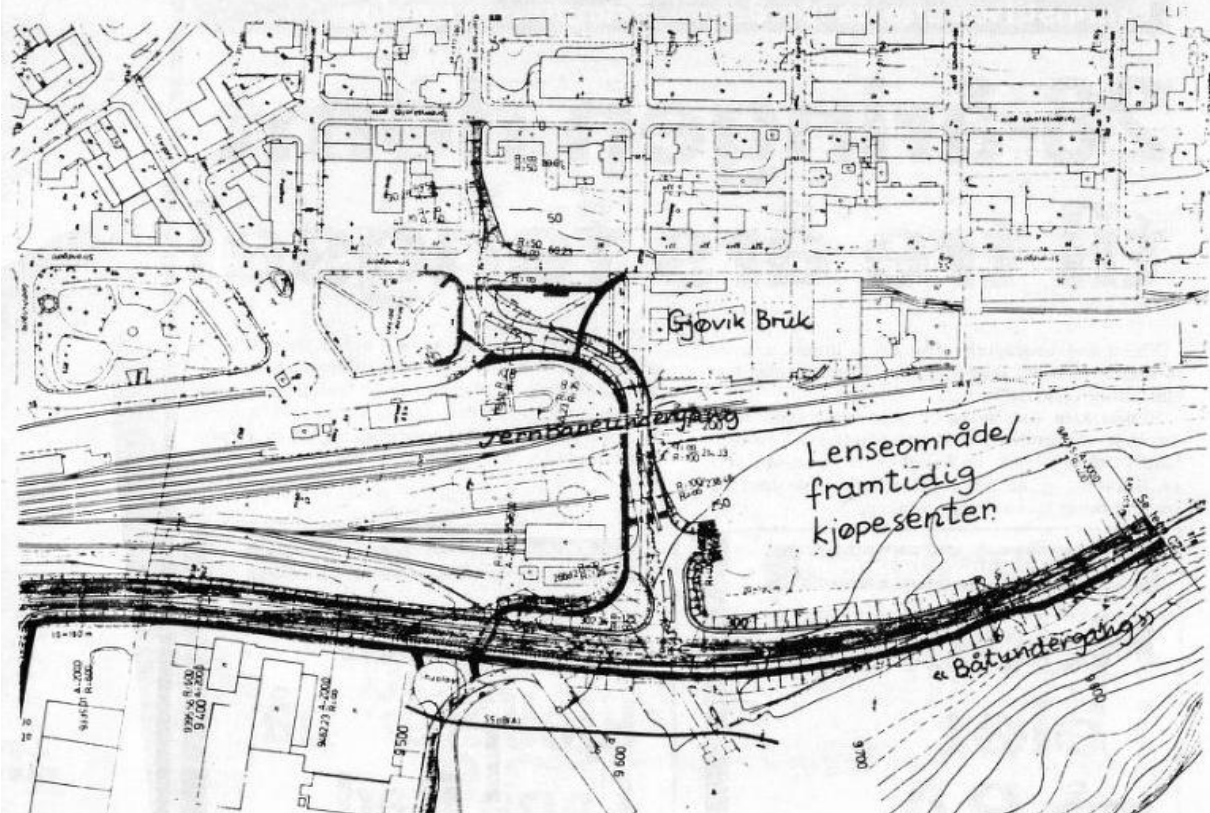
Det skal ikke betales erstatning for sagbruket som ble nedlagt. Beslutningen om nedleggelse kom før veiplanene var stadfestet, sier retten som har vært administrert av sorenskriver Kåre Gåsvatn.

SE SIDE 2

Gjøvik Bruk fikk 3 millioner kroner i erstatning etter opprinnelig å ha krevd 30 millioner. Oppland Arbeiderblad 26. mai 1983

Stort kjøpesenter på mjosstranda i Gjøvik

Bør stå klart samtidig med mjosbrua, sier Erling Teigen



Oppland Arbeiderblad kunne 20. januar 1984 meddele at det ville komme et stort kjøpesenter på mjosstranda i regi av Gjøvik Bruk. Det var forutsatt at det gamle lenseområdet skulle være en småbåthavn med forbindelse til Mjøsa via en «båtundergang».



Gjøvik Bruks sagbruk og høvleri 1968. Bilde: Widerøe



Holmen Brænderis anlegg på Mjøsstranda (i forgrunnen) var ferdig til drift høsten 1967. Til lagring av skurlast disponerte Gjøvik Bruk utrolige 850 meter strandlinje nord for anlegget. Alt dette ble avstått til Statens Vegvesen i forbindelse med bygging av riksveg 4. Tomta til sagbruket og høvleriet samt utfyllt areal i Mjøsa ble til området hvor CC Mart'n fikk plass til sitt handelssenter med parkering. Bilde: Widerøe

Da planene om et kjøpesenter ble kjent gjennom Oppland Arbeiderblad 20. januar 1984 kunne disponent Erling Teigen fortelle: *«Tomta har også en gunstig beliggenhet for båtfolket. Det er nemlig planlagt åpning i veifyllinga, slik at båter kan seile under veien og legge til kai i et basseng ved kjøpesentertomta.»* Planene om en småbåthavn ble snart skrinlagt og sommeren 1985 var man i full gang med å fylle igjen det som hadde vært tømmerlense. I mars 1986 kunne så CC Mart'n åpne dørene og tilby 800 parkeringsplasser til sine kunder. Idéen om småbåthavn forsvant like luftig som Teigen uttalte til Oppland Arbeiderblad 8. mars: *«Miljømessig er det også en klar fordel at senteret ser dagens lys. Ved Mjøsstranda er det vanligvis en viss trekk som blåser vekk gass og renser lufta.»*

Oppland Arbeiderblad skrev i 1988: *«Politikerne lot seg dessverre presse av særinteresser til å legge den nye veien langs Mjøsa nordfra, og uten at hele veiplanen var klar. Protestene var mange og sterke. De falt på steingrunn. På toppen av det hele valgte en så å gå oppover igjen midt i byen og skjære den i to. Nå ser vi at delvis de samme krefter som presset denne saken igjennom, stiller seg fremst i hylekoret.»*



Oppland Arbeiderblad 22. april 1988. Byplansjefen la fram forslag til strandsoneplan. Riksveg 4 er ferdig til og med bru over Hunnselva.

Fra søndre ende av parsellen var linjeføring gjennom Gjøvik ikke fastlagt. Vegvesenet kalte parsellen «den første delen av omkjøringsveg for Gjøvik». Betegnelsen var feilaktig for løsningen skulle vise seg i høyeste grad å bli en «gjennomkjøringsveg». Først vinteren 1985/86 ble linjeføring videre til Ås bru i Hunndalen bestemt. Krysset mellom riksveg 4 og Strandgata var lenge et stridsspørsmål mellom vegvesenet og kommunen. Vegvesenet ønsket av hensyn til kostnader og forurensning å utføre krysset som en rundkjøring i plan med Strandgata. Kommunen krevde et toplanskryss, men møtte sterk motstand i vegvesenet. Først våren 1988 var det enighet, og kommunen fikk det slik den ville.

Men før man kom så langt, var det mange innspill og tunge diskusjoner. Oppland Arbeiderblad skriver om det «famøse» trasévalget for riksveg 4 gjennom Gjøvik: «Flere alternativer var på tale: Ovenfor byen, bak Bergstoppen. Men det ble skreket opp om at «hele» marka da ville bli ødelagt. Tunnel gjennom Hovdetoppen ble foreslått. – Alt for dyrt, ble det sagt. Motivene var høyst vikarierende.»

Da det gikk opp for folk hva den nye riksvegen mellom Gjøvik og Hunndalen innebar, var det mange som ble sjokkert. Fra Strandgata ble vegen lagt i en voldsom grøft som raserte hele Sverresgate. Her måtte fem hus rives, noen av dem fra den kjente «Villabyen» som Alf Mjøen sto bak. I Olavsgate skulle to hus rives. Man innså at gangforbindelsen mellom Gjøvikjordet og byen via «Støperikan-



Fra bakgården til Curingsentralen og bakken opp til Strandgata. Bilder fra Vegvesenets film

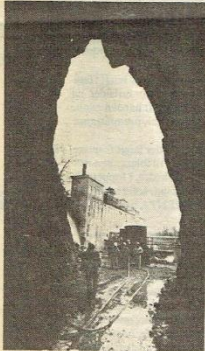


Fra riving av Odd Fellows lokaler i Sverresgate 1
Bilde fra Vegvesenets film

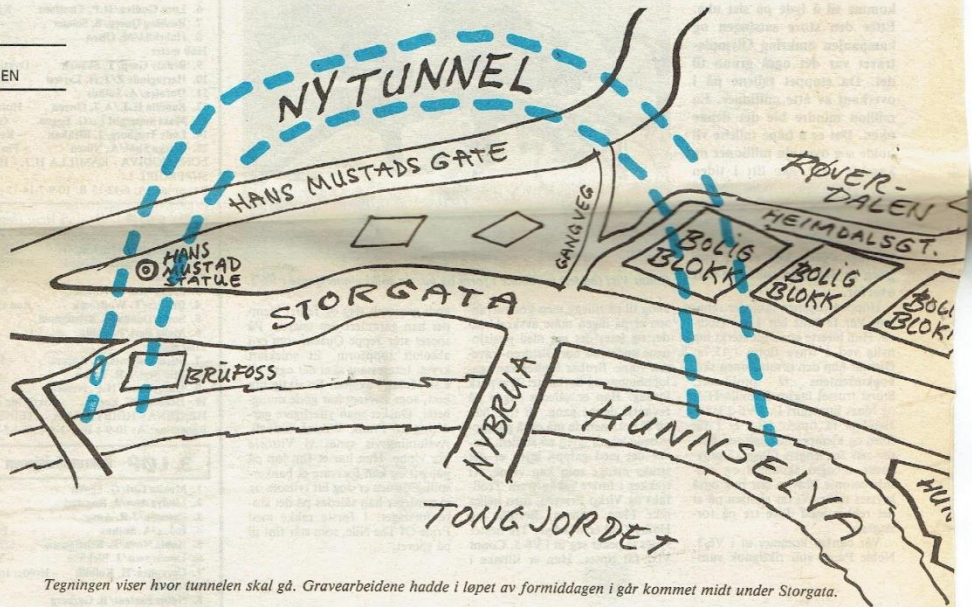
VARSKO - he

16-11-88

Tekst: MARTIN BÆKKELUND
Foto: HENNING GULBRANDSEN



Hunton - fra en helt ny vinkel...

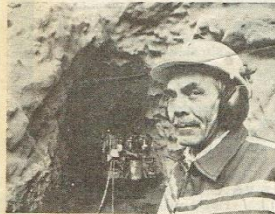


Tegningen viser hvor tunnelen skal gå. Gravearbeidene hadde i løpet av formiddagen i går kommet midt under Storgata.

- VARSKO HER...

Nå er de i gang, ekspertene fra Hordaland vegvesen som skal sprengre seg vei langt inn i fjellet ved Nybrua i Gjøvik. Tre og tredve og en halv meter inne i fjellet under Storgata var de kommet i går formiddag. Det er ikke langt igjen før de begynner å gå løs på

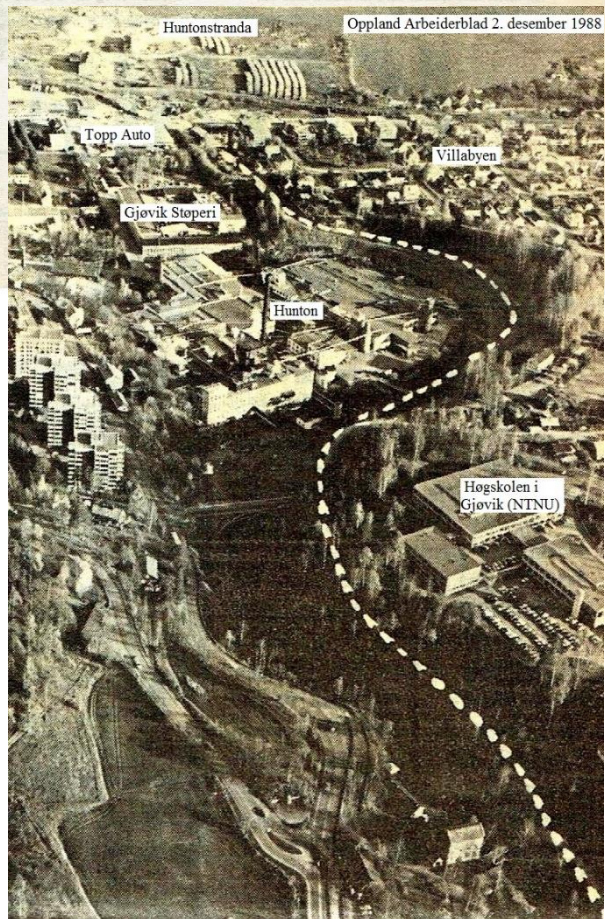
grunnen rett under den øverste av de tre boligblokkene; Heimdalsgate 9. Og beboerne kommer til å merke dem. Lydløse er de nemlig ikke. Det smeller skikkelig hver gang en ladning går av - med de på følgende rystelser...



- Det er ikke bare kjekt å bo i nærheten av slike sprengningsarbeider, sier Ingemund Midtveit fra Hordaland vegvesen.

- Alle som bor i blokkene kommer til å merke det skikkelig. Det vil ryste kraftig. Ikke bare er det et kraftig smell, men det blir rystelser i tillegg. Ingen kjekk opplevelse, akkurat...

Sprengningsinstruktør Ingemund Midtveit fra Hordaland vegvesen kikker bekymret opp på blokkene rett over tunnelåpningen. På klingene vestlandske er han full av forståelse for beboerne og kan ikke gjøre annet enn å håpe at de vil ta det på best mulig måte. Han har en jobb som må gjøres - og helst så fort som mulig. Tid er penger...



ken» ville bli borte. Videre skulle vegen gå i bunnen på canyonen som Hunnselva i løpet av noe tusen år hadde gravd ut. Ellevannet skulle ledes i tunnel gjennom fjellet. Nybrua, som hadde vært byens stolthet fra 1937, skulle rives og erstattes med en gangbru. Forbi Mustad la vegen beslag på det meste av Vesleenga med jorder og friområder som hadde vært så viktige for befolkningen i mange generasjoner. Traséen gjennom Hunndalen skulle forandre bolig- og industriområder for alltid.



Anleggsarbeider utenfor tunnelutløpet ved Hunton 30. juli 1990. Den 400 meter lange tunnelen for omlegging av Hunnselva sto ferdig i april 1989. Bilde fra Vegvesenets film

Store endringer til tross, den effektive vegløsningen over Kallerud har gitt Gjøvik attraktive handelsområder som underbygger byens ledende stilling innen handel. Det lå ikke i kortene at det skulle bli slik. Siden CC Mart'n kom, har handelstrafikken i Storgata gradvis blitt mindre. Handelsstanden og politikerne var enige om at framveksten av store sentra utenfor bykjernen på sikt ville utarme sentrum. COOP ønsket å etablere en OBS-butikk i Kallerud-området, mens politikerne ville ha begrensninger i handel med varer som like godt kunne selges i Storgata. COOP hadde kjøpt tomt på Kallerud og satset mye for sin prioriterte løsning. For å sikre pillen forsikret COOP at de ville komme med et storprosjekt øverst i Storgata, som skulle inneholde butikker, boliger og parkering.



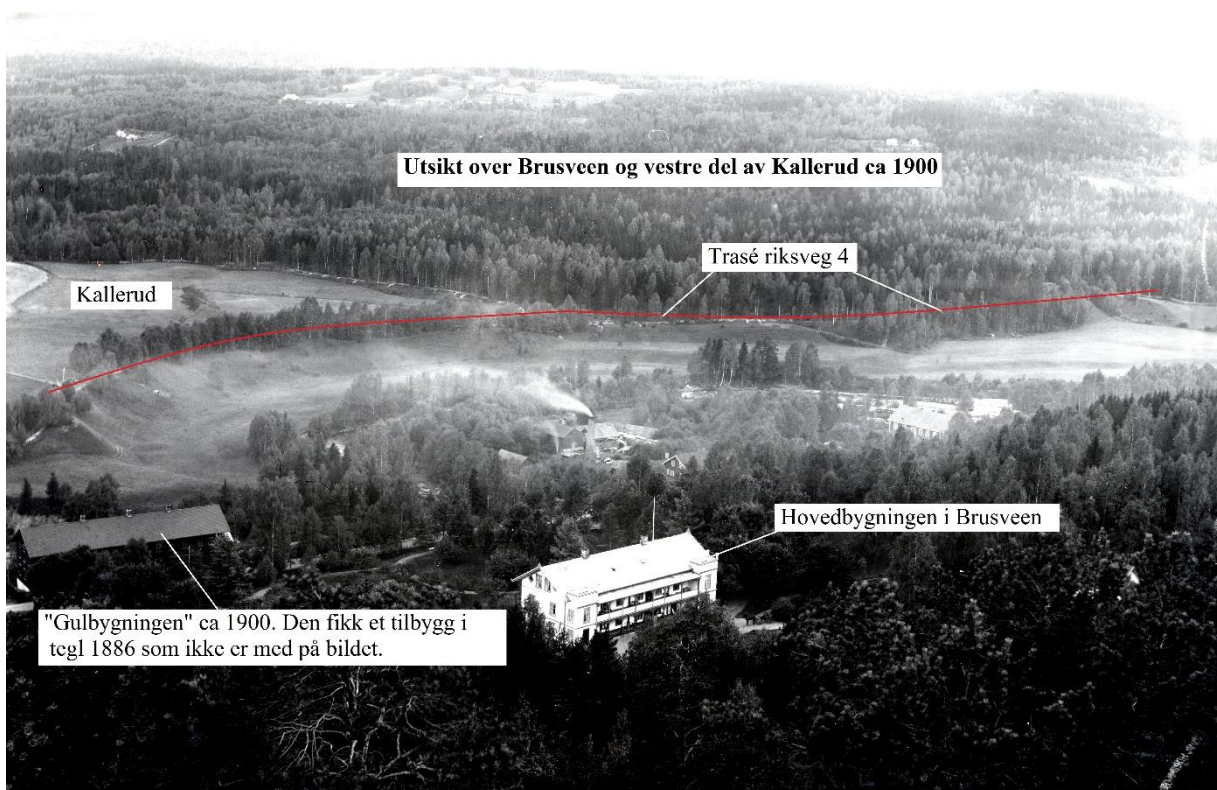
Vegvesenet ga gode tips for kjøring i rundkjøring

Arbeidet med gjennomføring av vegprosjektet startet i januar 1986, og det ble bygget to bruer over Hunnselva. På grunn av diskusjonene om kryssløsningen skjedde det deretter lite før høsten 1988. I oktober kunne rundkjøringene åpnes. For mange trafikanter var dette nye løsninger, og ikke alle var like begeistret.





Riksveg 4 over Kallerud 1990. Bilde: Aero Nor





Stigningen oppover mot Nybrua 7. juni 1991. Bilde fra Vegvesenets film

Oppland Arbeiderblad var ytterst kritisk: «Skandaløs planlegging og skandaløse vedtak. Resultatet så langt er blitt deretter. Strandgata har bl.a. fått ei vindskeiv og malplassert rundkjøring. Den innbyr til venstrekjøring for bilister sørfra til sentrum, noe mange praktiserer. Mer av samme slaget er vel i vente før en finner fram igjen til riksvei 4 et eller annet sted etter all denne meningsløse slalåmkjøringen i byen.» Den 400 meter lange tunnelen for omlegging av Hunnselva sto ferdig i april 1989.



Som forstøtningsmur mot Hunton ble det benyttet et prefabrikkert system av engelsk opprinnelse som ble kalt «Reinforced earth». Bilde fra Vegvesenets film

For gående trafikanter ble snarvegen om «Støperikanken» borte. Da sidesporet til Hunton ble bygget, ble gangforbindelsen gjenopprettet med en trapp ved den høye forstøtningsmuren ved støperiet. Den først vedtatte planen for riksvegen inneholdt en gangbru som erstatning for denne. Ved senere planrevisjon ble denne brua av budsjettmessige årsaker tatt ut. Den som ville komme seg til sentrum fra Tongjordet, fant dermed ikke noe overgangspunkt mellom Strandgata og Nybrua. Også dette holdt temperaturen i diskusjonene oppe, og kommunens representanter ble anklaget for å være uinteresserte og arrogante. I et avisinnlegg mente en debattant at dette hadde sammenheng med at ingen i kommunens ledelse bodde på Tongjordet.



Riksveg 4 ble liggende i en voldsom grøft som delte byen i to. Den populære gangforbindelsen over Støperikanken var borte og ble ikke gjenopprettet før kulverten for Mustadhagen ble bygget mer enn 10 år senere.

Den nye Riksveg 4 fra Huntonstranda til Hundalen sto ferdig i 1991. Den nye forbindelsen mellom riksvegen og V. Totenveg, Allfarvegen, var en del av prosjektet. Det meste av denne traséen ble lagt ved og under høyspentledningene som var der fra før. Det oppsto dermed få konflikter med grunnavståelse og arealdisponering. Senere kom forlengelsen til Brusvehagen med bru over Hunnselva. Allfarvegen fikk rikelig med rundkjøringer, hele fem i tallet. Da denne nye kryssløsningen ble introdusert i Gjøvik, fikk rundkjøringene det glatte lag av Oppland Arbeiderblad. Erttertiden har allikevel vist at løsningen var riktige og framtidsrettet. Med den formidable økningen i biltrafikk som området har fått, må det sies at rundkjøringene har en imponerende kapasitet for trafikkavvikling. Løsningen som Rv4 fikk var gjenstand for kraftig kritikk. Selvsagt skulle en stor del av vegen gjennom Gjøvik ha gått i tunnel. Men den vegen byen fikk, fungerer meget bra og har åpnet opp for den eventyrlige utviklingen på Kallerud-området med skoler, universitet og næringsvirksomhet.



Nybrua sprenges 23. november 1990. Bilder fra Vegvesenets film



«Nye» Nybrua under bygging mai 1991. Bilde fra Vegvesenets film



Fra Hunnselva. Bilder fra Vegvesenets film



Riksveg 4 ved Brufoss. Bilder fra Vegvesenets film



Riksveg 4 ved Kallerud. Bilder fra Vegvesenets film



Graving i fjellmasser ved brua til Nygard stasjon. Riving og brenning av det gamle frørenseriet til Lilleengen. Bilder fra Vegvesenets film



Riksveg 4 ved Åmodt. Gamlebrua til Lilleengen. Våningshuset til Øvre Åmodt. Vegen mot Ås bru.
Bilder fra Vegvesenets film



Riksveg 4 ved Ås bru. Bilder fra Vegvesenets film



Allfarvegen. Bilder fra Vegvesenets film

