



**Statens vegvesen**



**OPPLAND**  
fylkeskommune

## REGULERINGSPLAN



Torgeir Moen

### **Fv. 33 Strandgata sør. Miljøgate**

Gjøvik kommune

Vedtatt i Gjøvik kommunestyre 26.11.2015 i sak 107/15

## Innhold

|                                                                 |    |
|-----------------------------------------------------------------|----|
| 1 Sammendrag .....                                              | 3  |
| 2 Bakgrunn for planforslaget.....                               | 4  |
| 2.1 Målsettinger for planforslaget .....                        | 4  |
| 2.2 Planområdet .....                                           | 4  |
| 2.3 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning..... | 4  |
| 2.4 Planstatus for området.....                                 | 5  |
| 3 Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet .....       | 5  |
| 3.1 Beliggenhet.....                                            | 5  |
| 3.2 Dagens – og tilstøtende arealbruk .....                     | 6  |
| 3.3 Trafikkforhold .....                                        | 6  |
| 3.4 Teknisk infrastruktur .....                                 | 7  |
| 3.5 Landskapsbilde/bybilde.....                                 | 7  |
| 3.6 Nærmiljø/friluftsliv .....                                  | 8  |
| 3.7 Naturmangfold .....                                         | 8  |
| 3.8 Kulturmiljø/Kulturminner.....                               | 9  |
| 3.9 Naturressurser.....                                         | 10 |
| 3.10 Grunnforhold.....                                          | 10 |
| 4 Beskrivelse av planforslag .....                              | 10 |
| 4.1 Forutsetning og standardvalg.....                           | 10 |
| 4.2 Tekniske forutsetninger.....                                | 10 |
| 4.2.1 Kjøreveger/kryss.....                                     | 10 |
| 4.2.2 Gateutforming.....                                        | 12 |
| 4.2.3 Tiltak for gående og syklende.....                        | 13 |
| 4.2.4 Tilrettelegging for kollektivtrafikk .....                | 15 |
| 4.2.5 Universell utforming.....                                 | 16 |
| 4.2.6 Grønn struktur .....                                      | 16 |
| 4.2.7 Møblering og belysning.....                               | 16 |
| 5 Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger .....    | 16 |
| 5.1 Framkommelighet .....                                       | 16 |
| 5.2 Trafikksikkerhet .....                                      | 17 |
| 5.3 Naboer .....                                                | 17 |
| 5.4 Nærmiljø/friluftsliv .....                                  | 17 |
| 5.5 Naturressurser.....                                         | 17 |
| 5.6 Støy og vibrasjoner .....                                   | 18 |

|                                                                              |    |
|------------------------------------------------------------------------------|----|
| 5.7 Forurensning.....                                                        | 18 |
| 5.8 Massehåndtering.....                                                     | 19 |
| 6 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse.....                          | 19 |
| 6.1 Naturfare .....                                                          | 19 |
| 6.1.1 Ras, skred Massehåndtering .....                                       | 19 |
| 6.1.2 Flom, erosjon, vann .....                                              | 19 |
| 7 Gjennomføring av forslag til plan .....                                    | 19 |
| 7.1 Forhold til eldre planer.....                                            | 19 |
| 7.2 Framdrift og finansiering. ....                                          | 20 |
| 7.3 Grunnerverv .....                                                        | 20 |
| 7.4 Trafikkavvikling i anleggsperioden .....                                 | 20 |
| 7.5 Plan for ytre miljøplan (YM-plan) .....                                  | 20 |
| 7.6 Beredskapsplan; sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (Del av SHA-plan) ..... | 21 |
| 7.7 Uttalelse etter naturmangfoldloven §§8-12 .....                          | 21 |
| 8 Sammendrag av innspill – alt. Sammendrag av merknader .....                | 21 |
| 9 Oppsummering og anbefaling .....                                           | 24 |
| 10 Vedlegg.....                                                              | 24 |

Formell saksbehandling av reguleringsplanen:

| Aktivitet                      | Ansvar                           | Dato                  |
|--------------------------------|----------------------------------|-----------------------|
|                                |                                  |                       |
| Annonsering, oppstartsvarsling | Statens vegvesen                 | 22.10.2014            |
| Åpent møte, oppstartsfase      | Statens vegvesen/Gjøvik kommune  | 13.11.2014            |
| Offentlig ettersyn             | Statens vegvesen                 | 06.07. – 28.08.2015   |
| Åpent møte i ettersynsperioden | Statens vegvesen /Gjøvik kommune | 05.08.2015            |
| Eventuell planbearbeiding      | Statens vegvesen /Gjøvik kommune |                       |
| Godkjent i utvalg              | AMT- utvalg Gjøvik               |                       |
| Vedtak i Gjøvik kommune        | Gjøvik kommunestyre              | 26.11.2015/17.12.2015 |

## 1 Sammendrag

Forslag til detaljreguleringsplan for: «Fv. 33 Strandgata sør. Miljøgate» er utarbeidet av Statens vegvesen i samarbeid med Gjøvik kommune, og med hjemmel i Plan og bygningslovens § 3-7. Statens vegvesen er ansvarlig for saksbehandlingen fram til oversendelse til kommunen til politisk vedtak.

Prosjektet er et resultat av samarbeidet mellom Gjøvik kommune, Oppland fylkeskommune, Statens vegvesen og Byen Vår Gjøvik om areal- og transportplanlegging, og er nedfelt i «Strategi for ny byutvikling – Visjon Gjøvik 2030» som ble utarbeidet i 2011.

Planen omfatter Strandgata fra og med krysset Strandgata/Hunnsvegen/Parkgata og frem til krysset Strandgata/Niels Ødegaards gate. Hovedmålsetting for prosjektet er å utbedre parsell av Strandgata til miljøgate med god framkommelighet for kollektivtrafikk og finne god løsning for krysset mellom Strandgata, Hunnsvegen og Parkgata. Prosjektet skal produsere et trivelig gateløp og byrom med god framkommelighet for alle typer trafikanter, buss i særdeleshet. Det er også lagt vekt på å få på plass gode løsninger for sykkel, da strekningen inngår i Sykkelpyens hovednett og vil bli en viktig rute for transportsyklister inn og ut av byen i sør.

Det har i prosessen vært samarbeidet med Gjøvik kommune både i oppstartsfasen, ved åpent møte og diskusjoner mht. valg av løsning.

Oppstart av planarbeidet ble i henhold til Plan- og bygningslovens § 12-8 annonsert i Oppland Arbeiderblad 22.10.2014. Varslet om oppstart av reguleringsplanlegging ble sendt ut til offentlige instanser samt grunneiere og andre berørte.

I forbindelse med oppstart ble det registrert 4 kommentarer/innspill som er oppsummert i dette dokumentets kapittel 10.

Reguleringsplanen ble lagt ut til offentlig ettersyn i perioden 30.06.2015 til 28.08.2015 og annonsert i Oppland Arbeiderblad 10.07.2015. Planforslaget ble sendt på høring til offentlige instanser samt grunneiere og lå tilgjengelig på Statens vegvesen og Gjøvik kommunes nettsider. Det har kommet inn 8 merknader. Merknader med kommentarer følger som eget vedlegg, sammen med reguleringsbestemmelser og reguleringsplan. Det ble avholdt åpent møte på Gjøvik rådhus i løpet av prosessen den 5.8.2015 hvor Statens vegvesen og Gjøvik kommune var til stede, orienterte om planen og svarte på spørsmål.

Kontaktperson i Gjøvik kommune:  
Stine Radmann, tlf. 61189744  
e-post: [stine.radmann@gjovik.kommune.no](mailto:stine.radmann@gjovik.kommune.no)

Kontaktpersoner i Statens vegvesen:  
Prosjektleder Torbjørn Knai  
Tlf.: 61271129, mobil 95488947  
e-post: [torbjorn.knai@vegvesen.no](mailto:torbjorn.knai@vegvesen.no)

Planansvarlig Torgeir Moen  
Tlf.: 61271407, mobil: 90992587  
e-post: [torgeir.moen@vegvesen.no](mailto:torgeir.moen@vegvesen.no)

Ansvarlig grunnnerv/erstatning Einar G. Bergem

Tlf.: 62553733, mobil: 41455311

e-post: [enar.bergem@vegvesen.no](mailto:enar.bergem@vegvesen.no)

Kommunens endelige vedtak kan påklages til Miljøverndepartementet i hht. Plan- og bygningslovens § 12-12. Avgjørelsesretten i klagesaker er delegert til Fylkesmannen. Eventuell klage stiles til Fylkesmannen og sendes til kommunen.

## 2 Bakgrunn for planforslaget

Trafikken i Gjøvik er økende, 25%, de siste 10 år. Det er mye biltrafikk i Strandgata. Det påvirker punktlighet og fremkommelighet for kollektivtrafikk. Gjøvik kommune og samarbeidsprosjektet om areal- og transportplanlegging (Gjøvik kommune, Oppland fylkeskommune, Statens vegvesen og Byen vår Gjøvik) har som mål å fjerne *unødig* biltrafikk fra denne viktige sentrumsgata og bedre framkommeligheten for kollektivtrafikken. Dette er nedfelt i 'Strategi for ny byutvikling, visjon Gjøvik 2030' som ble vedtatt i 2011.

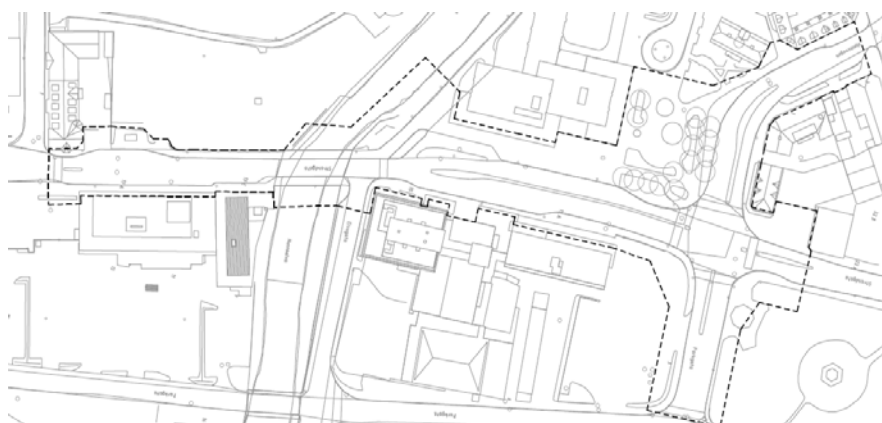
Det har over tid pågått arbeider med Strandgata i Gjøvik. Den nordre delen av Strandgata frem til Hunnsvegen er ferdig utbygd som miljøgate.

### 2.1 Målsettinger for planforslaget

Hovedmålsetting for prosjektet er å utbedre parsell av Strandgata til miljøgate med god framkommelighet for kollektivtrafikk og finne god løsning for krysset mellom Strandgata, Hunnsvegen og Parkgata.

### 2.2 Planområdet

Planområdet omfatter området krysset Strandgata/Hunnsvegen/Parkgata, samt omfatter deler av Hunnsvegen og Parkgata, og frem til krysset Strandgata/Niels Ødegaards gate. Dette krysset er ikke med. Strekningen er på ca. 310m.



### 2.3 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning

De viktigste konsekvensene ved prosjektet skal beskrives. Ut fra dette prosjektets størrelse, kompleksitet og påvirkning av omgivelsene er det ikke relevant å gjennomføre en omfattende konsekvensutredning med individuell vektning av hver enkel konsekvens. Området er tidligere utredet og det foreligger eksisterende reguleringsplaner.

Det legges i stedet opp til å vurdere de viktigste konsekvensene ved anlegget på en noe mer enkel måte, (ROS-analyse) og som sammen med reguleringsplanens bestemmelser kan danne grunnlag for den offentlige høringen og politiske behandlingen av prosjektet.

Vurderingen er gjort i samråd med Gjøvik kommune.

## 2.4 Planstatus for området

Kvartal 33, PlanID 05020098, vedtatt 1979.

Gjøvik skysstasjon, PlanID 05020308, vedtatt 2008.

Kvartal 63, PlanID 05020091, vedtatt 1978 (Rådhuset).

Parkgården, PlanID 05020265, vedtatt 2004.

Kvartal 113, PlanID 05020292, Thon hotel/kulturhus, vedtatt 2007.

Kvartal 114, PlanID 05020315, vedtatt 2011.

Mustadhagen mm, PlanID 05020222, vedtatt 2000.

Kart og bestemmelser finnes på Innlandsgis og/eller Gjøvik kommunes innsynsløsning for kart:  
<http://www.gjovik.kommune.no/plan-og-utbygging/oppmaling/kart/>

## 3 Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet

### 3.1 Beliggenhet

Planområdet ligger langs deler av Strandgata som har en sentral beliggenhet i Gjøvik. Strandgata løper ut fra Vestre Totenvei i sør og ender som blindvei ved Mjøsstranda like nord for bysentrum. I nord ender gata i parkeringsområdet til storsenteret CC Gjøvik. Det søndre avsnittet av gata er en av hovedferdselsårene gjennom Gjøvik sentrum og er arm av fylkesvei 33.





### 3.2 Dagens – og tilstøtende arealbruk

Langs traséen er det næring, offentlig bygg, kombinert bygg for bolig/næring og park. Videre krysser den Hunnselva i form av bru. Deler av traséen ligger inntil Gjøvik gård.



### 3.3 Trafikkforhold

Området har en døgntrafikk, ÅDT, som følger:

Fv. 33 Strandgata

ÅDT 11.000-12.000

Fv. 132 Hunnsvegen

ÅDT 9.000-10.000

Fartsgrense er 30 km/t i sentrum, omfatter både Strandgata, Hunnsvegen og Parkgata. Det er delvis kantparkering på østsiden av vegen, delvis all stans forbudt.





Ang. ulykker med personskade, er det registrert 6 stk. personer med lettere skade i perioden fra 2004-2014. Skadene fordeles mellom ulykke fra fotgjengere, påkjøring bakfra, møteulykke og en MC-ulykke.

Det er tosidig fortau langs hele strekningen, men er enkelte steder meget smale. Kantsteinen er generelt nedslitt, og bussholdeplassene er ikke i tråd med dagens krav til universell utforming og lengde på bussene.

Gaten er ikke tilrettelagt for separat sykkeltrafikk.

Strekningen har 3 eksisterende kryss/avkjørsler:

Krysset Strandgata/Hunnsvegen/Parkgata:

Krysset er i dag lysregulert og har 2 felt fra alle armer inn mot krysset.

Krysset ved Elvegata/Strandgata:

Elvegata er et bindeledd mellom Parkgata og Strandgata og ligger langs Hunnselva.

Avkjørsel:

Gbnr. 61/87. Avkjørsel til bolig.

Det er i dag 3 busstopp/busslommer langs strekningen.

Bildet nedenfor viser et eksempel på dagens trafikkbilde med busser gjennom Strandgata.



### 3.4 Teknisk infrastruktur

Det foreligger et eksisterende anlegg med vann- og avløpsledninger langs store deler av traséen. Videre har Eidsiva, Telenor og Kabel-tv ledningsnett i grunnen. Det samarbeides med disse og Gjøvik kommune om dette.

Det er pr. i dag gatebelysning langs hele strekningen som består av gammelt armatur. Plasseringen fremstår noe uryddig og tilfeldig, der flere stolper er plassert midt i gangaksen.

### 3.5 Landskapsbilde/bybilde

Strandgatas beliggenhet i Gjøvik by markerer skillet mellom byens kvartalsstruktur i øst og de noe mer spredt bebygde arealer i vest, retning Mjøsa. Historisk var det byggeforbud på deler av områdene vest for Strandgata pga. flomfare. Gjøviks kvartalsstruktur og gatenett forholder seg til en

bygningslov fra 1845 som krevde regelmessige kvartaler. Disse ble i form og retning tilpasset lokale forhold, der Hunnselva var en av flere faktorer det ble tatt hensyn til. Strandgata følger to klare retninger, der knekkpunktet ligger ved brua over Hunnselva.

Planområdet omfatter krysset ved Hunnsvegen/Parkgata og sørover til Niels Ødegaards gate og det vernede bygget Sandsgården. Med sin beliggenhet i et kvartalshjørne fungerer Sandsgården i krysset som en visuell byport. Krysset ved Hunnsvegen og Parkgata er utflytende. Området vis a vis Jernbaneparken langs Parkgata er sentralt plassert men benyttes i dag som parkeringsplass. Langs Rådhuset står en rekke frodige gatetrær. Trærne kobler områdets grønnstruktur sammen mellom jernbaneparken, Gjøvik gård og Hunnselva, men er også med på å gjøre fortausarealet mellom kjørebane og Rådhuset noe mørkt. Likevel er trærne en kvalitet og motvekt til de asfalterte flatene mot Hunnselva. Strandgata sørover har et urbant preg der gaterommet er tydelig avgrenset av bygningsmasser og frodige trær/park (Gjøvik gård). Bygningenes fasader vender i stor grad ut mot gaten og er med til å danne liv i gaterommet.

Langs strekningen ligger flere kulturtilbud, bla. kino, spisesteder med uteservering og Rådhuset.

Strandgata krysser Hunnselva, strekningens smaleste gatetverrsnitt. Nord for Hunnselva er gata bredere, bygningene danner gaterommet, men gaten har preg av vegutforming med flere filer/svingefelt inn mot kryss, kantparkeringer, busslomme og asfaltert midtrabatt.

### 3.6 Nærmiljø/friluftsliv

Med sin beliggenhet er Strandgata et viktig bindeledd til bynære aktiviteter og urbant nærmiljø. Strandgata kobler seg til både Gjøvik gård, promenaden langs Hunnselva, jernbaneparkene, herunder skateparken ved Skysstasjonen og flere av byens kulturtilbud. Krysningspunktet Strandgata - Elvegata er en av byens få bindeledd for myke trafikanter mellom sentrum og Mjøsområdet. Strandgata har kvaliteter og potensiale for å skape gode byrom som kan gi byen liv og et mer attraktivt nærmiljø.

### 3.7 Naturmangfold

Planområdet er av svært begrenset utstrekning i Gjøvik by. Tiltakene som skal gjennomføres er hovedsakelig innenfor dagens vegareal. Det skal ikke gjøres tiltak på dagens bru og dermed blir ikke sjølve vannstrengen med kantsoner/sideterreng direkte berørt av anlegget.

#### Naturtyper:

I dette området er det registrert to områder som egne naturtyper. Det gjelder Gjøvik Gård som parklandskap med verdi A svært viktig og Hunnselvas utløp ved verdi B; viktig.

#### Arter:

Fisk har begynt å gå opp Hunnselva opp til Brufoss igjen. Naturbase har en feilaktig anvisning av leveområde for elvemusling i Hunnselva ned til Strandgatebrua. Det er mest sannsynlig ikke tilfelle.

#### Vannmiljø / Forurensning vann:

Parsellen passerer Hunnselva og er nær utløpet til Mjøsa. Dagens overvannsledninger har mest sannsynlig utløp til Hunnselva. Det er lagt store ressurser inn på rensing og bedring av de økologiske forholdene i den nedre del av elveløpet til Hunnselva fra mange aktører de senere år. Det er viktig at dette området sikres mot ytterligere belastning av forurensning.

#### Forurensset grunn:

Langs denne parsellen har det opp gjennom tidene vært ulik aktivitet og næringsvirksomhet. Belastningen fra dagens veganlegg kommer i tillegg. Dette er forhold som må kartlegges nærmere i byggeplanfasen.

#### Fremmede skadelige arter:

Sjøl i et gatenett med lite grøntareal og hageareal inntil vegen, er det vegetasjon som en må ta hensyn til. Strekingen er kartlagt for fremmede skadelige arter av Statens vegvesen i 2012. Det ble ikke registrert noen fremmede arter på denne strekingen. Det gir en indikasjon på dagens situasjon. I byggeplanfasen må strekingen kartlegges på nytt for å fastsette evt. ny etablering av fremmede arter.

### 3.8 Kulturmiljø/Kulturminner

Gjøviks første byplan med gater og kvartalsstruktur ble vedtatt i 1861. Før dette var området er jordbruksområde med enkelte industriforetak, blant annet glassverk fra 1807, Mustad fra 1834 og brenneri fra 1854. Viktige gårder var Hunn, samt Nedre og Øvre Gjøvik. På 1880-tallet skyter byveksten fart med nye industrietableringer og befolkningsvekst.

Planområdet omfattes av Verneplan for Gjøvik. Verneplanen er en kommunedelplan, der formålet er å verne viktige historiske bygninger og bygningsmiljøer i sentrum. Verneplanen omfatter i grove trekk området for den første byplanen for Gjøvik, som ble stadfestet i 1861. Den har tre vernegrader for bygninger: Vernegrad 1 omfatter bygninger som er fredet etter kulturminneloven eller er under fredning. Vernegrad 2 omfatter bygninger som vil bli foreslått regulert til vern gjennom plan- og bygningsloven. Vernegrad 3 omfatter bygninger, som har verneverdi, men som kan tillates revet på visse vilkår.

Planområdet grenser inn til og delvis omfatter bygninger og miljøer, som er avsatt i verneplanen. Gjøvik gård med tilhørende park ble fredet i 2008. Parken grenser til planområdet sør for Hunnselva. Lengst i sør omfatter planen et leskur ved busslomma på vestsiden av Strandgata. Leskuret ligger innenfor det fredete området, men selve bygningsstrukturen er ikke en del av fredningen. Det er ønskelig at området, der leskuret står, på sikt tilbakeføres til park.

*11. Arealet som omfattes av fredningen, og som Statens vegvesen på fredningstidspunktet disponerer til bussholdeplass, bør på sikt tilbakeføres til park (Utdrag fra fredningsbestemmelsene til Gjøvik gård).*

Følgende verneverdige bygninger grenser til planområdet, men blir ikke direkte berørt av tiltak etter reguleringsplanen:

*Kauffeldt-gården, Kauffeldts plass 2.* Fredet. Bygningen er fra tidlig på 1800-tallet. Enetasjes bygning i pusset og kalket mur med klassisistiske, regelmessige fasader med empirevinduer og tak med halvvalm tekket med tegl.

*Apoteker-gården, Hunnsvegen 1.* Vernegrad 2. 2-etasjes bolig- og forretningsgård i treverk. Sen empire-stil. Byggeår 1864. Et av byens eldste hus og byens første «skikkelige» apoteklokale.

*Strandgata 15 («Strandhotellet») og Strandgata 17 (Handelsbygningen)* har begge vernegrad 2. Begge bygningene er oppført etter 2. verdenskrig i etterkrigsfunksjonalisme. Bygningene er markante i bybildet.

*Sands-gården, Industrigata 1.* Vernegrad 2. 2-3 etasjes bolig- og forretningsgård i tre, to byggetrinn. Bygningen er oppført i to trinn. Første del er fra 1900, mens andre del er bygd i 1920. Stilpreget er nasjonalromantikk (norsk sveitser-stil) i den eldste delen, mens den yngre delen er mer preget av nyklassisismen. Bygningen har stor identitetsverdi som ved innfarten til sentrum. Denne blir ikke berørt. Blir omtalt i reguleringsplan for: Fv. 33 Strandgata – Kaspergården. Kollektivløsning.

### 3.9 Naturressurser

Planen omfatter ikke landbruk, drikkevannskilder eller grus- og pukkressurser.

### 3.10 Grunnforhold

Det er ikke utført grunnundersøkelser, men grunnlag fra tidligere veiprosjekter ligger til grunn for prosjektet. Dette tas videre i byggeplanfasen.

## 4 Beskrivelse av planforslag

Endringene i planforslaget går i hovedtrekk ut på å:

- Omforme Strandgata fra veg til gatemiljø
- Legge til rette for å skape gode byrom
- Separere ulike trafikanter; kjørende, gående, syklist
- Omforme kryssene til brukervennlige kryss med mer bypreg
- Tilrettelegge for kollektivtrafikk med kantstopp

### 4.1 Forutsetning og standardvalg

I dette prosjektet er det byens rom som danner avgrensningen av gatetversnittet (byggningsfasader, park). For å få en helhet i planforslaget er det totale gatetversnittet langs strekningen illustrert. Bredden varierer fra bredest nord for Hunnselva mot krysset Strandgata-Hunnsvegen-Parkgata til smalt ved brukryssing.

### 4.2 Tekniske forutsetninger

#### 4.2.1 Kjøreveger/kryss

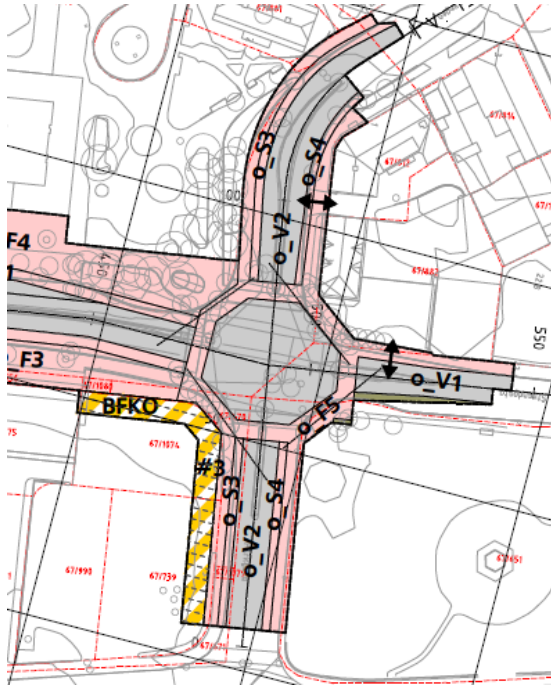
##### Kjøreveg:

Traséen blir planlagt med enfelts kjørebane i begge retninger, avgrenset mot sykkelstie og fortau med kantstein.

##### Krysset Strandgata/Hunnsvegen/Parkgata:

Krysset har et av byens mest sentrale beliggenheter i Gjøvik. Ny utforming skal inneholde både trafikale og byromsmessige forbedringer. For å senke hastigheten gjennom krysset er det foreslått å heve krysset med ramper i alle armer inn mot krysset. En hevet flate gir også muligheter for kryssing på tvers/diagonalt dersom det velges å styre trafikklyset med «allgrønne» signaler. Sykkelstien merkes opp frem mot overgangsfeltene. For å bryte opp i store asfalterte flater gjennom krysset anbefales det å gjøre overgangsfeltene bredere (ca 4-5 meter) og i et materiale som avviker fra asfalt. Markeringen av overgangsfeltene forbedrer også lesbarheten for brukerne. Støpt betong er en type dekke som er brukt ved flere nyetablerte overgangsfelt i Gjøvik (Storgata – Hunnsvegen, Strandgata – Storgata).

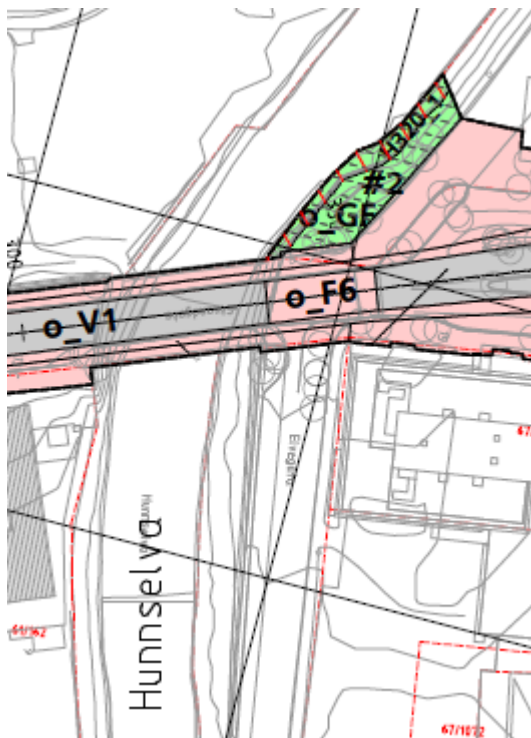
Gjøvik kommune holder på med/har planer om ombygging av rådhuset. Dette innebærer bl. annet mer publikumsrettede muligheter i 1. etg. Det vil i den forbindelse også bli sett på løsninger med uteareal og parkering. Det pågår også endringer på motsatt side, området nedenfor Strandgata mot skysstasjonen. Eksisterende kiosk, som er et kjent moment i bylivet, vil bl annet bli flyttet noe. Dette inngår ikke i denne planen, men det er viktig at ombyggingen av krysset blir utført på en måte som ivaretar kryssingen for syklende/gående og er i samsvar med kommunens planer. Se skisse under.



#### Krysset Strandgata – Elvegata:

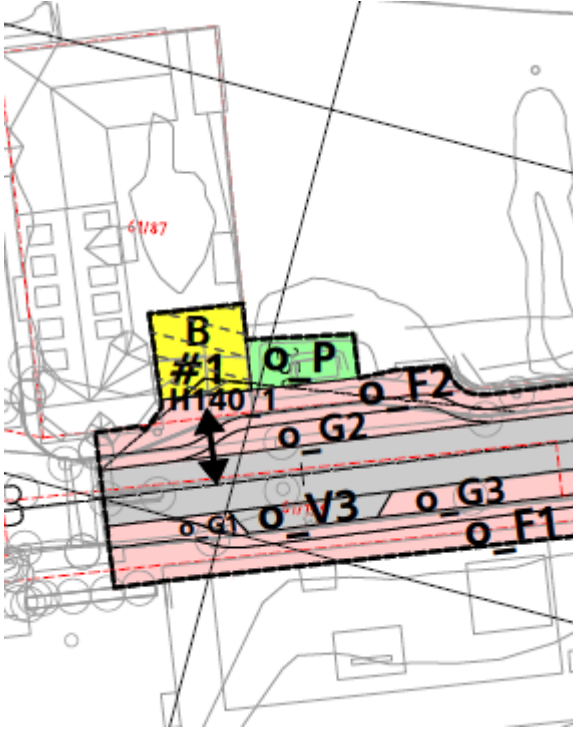
Her krysser en svært viktig eksisterende og framtidig gangakse fra Mjøsstranda, under rv. 4 og jernbanen, opp forbi hotellet med elvetrappa og videre langs elva forbi rådhuset. Gjøvik kommune ønsker at fotgjengerkryssingen utformes med samme elementer som ved kryssingen Storgata X Strandgata. Hevet med rampe opp for biltrafikk. Som et av byens få koblingspunkter mellom sentrum og dagens p-plasser og framtidige utbyggingsområder nede ved Mjøsa, er det spesielt viktig å styrke og synliggjøre denne tverrforbindelsen for myke trafikanter. Dette er også nedfelt i 'Strategi for ny byutvikling, Visjon Gjøvik 2030'.

Hevet kryss og overgangsfelt vil senke hastigheten og forbedre forholdene for myke trafikanter.



Avkjørsel: Gbnr. 61/87. Avkjørsel til bolig opprettholdes. Nedsenk av kantstein må tilpasses i forhold til nytt kantstopp for buss.

Se skisse under og forøvrig pkt. 4.2.4 om kollektivtrafikk.



#### 4.2.2 Gateutforming

Traséen i Strandgata videreføres fra ny parsell nord for Hunnsvegkrysset ang. utforming. Kantparkering fjernes. Gatearealet kan også brukes til varelevering. Det settes også av eget areal til varelevering på østsiden. Denne side kan også brukes til varelevering på motsatt side ved at varene fraktes over gata eller det er mulighet til å kjøre på baksiden av f. eks rådhuset og levere varer der.

Arealet kan også brukes som av og påstigning for taxi.

Fortau blir regulert inn til fasadeliv ved gård mot krysset. Det blir lagt inn byggelinjer langs eksisterende parkeringsplass.

Nord for Hunnselva gjør gaten en sving og endrer retning. Planforslaget går her ut på å trekke kjørebanelen noe tettere på Rådhuset enn den ligger i dag, for å gi bedre plass til fortausutvidelse langs de fasadene som har potensiale for mest byliv. Et resultat av denne svingen på gateforløpet er at Strandgata ikke treffer med samme linjeføring som Strandgata nord for krysset Hunnsvegen/Parkgata ligger i. Et aktivt byrom med plass for menneskelig aktivitet er vurdert som viktigere i denne sammenhengen.

Det noe trange byrommet i søndre del av parsellen (bru over Hunnselva) gjør at tilgjengeligheten for myke trafikanter ikke blir radikalt endret fra i dag. Separering av fortau og sykkelsti er nytt, men plassen for syklist og fotgjenger må også deles med en vareleveringslommen og de to avstigningsplassene for kantstopp.



#### 4.2.3 Tiltak for gående og syklende

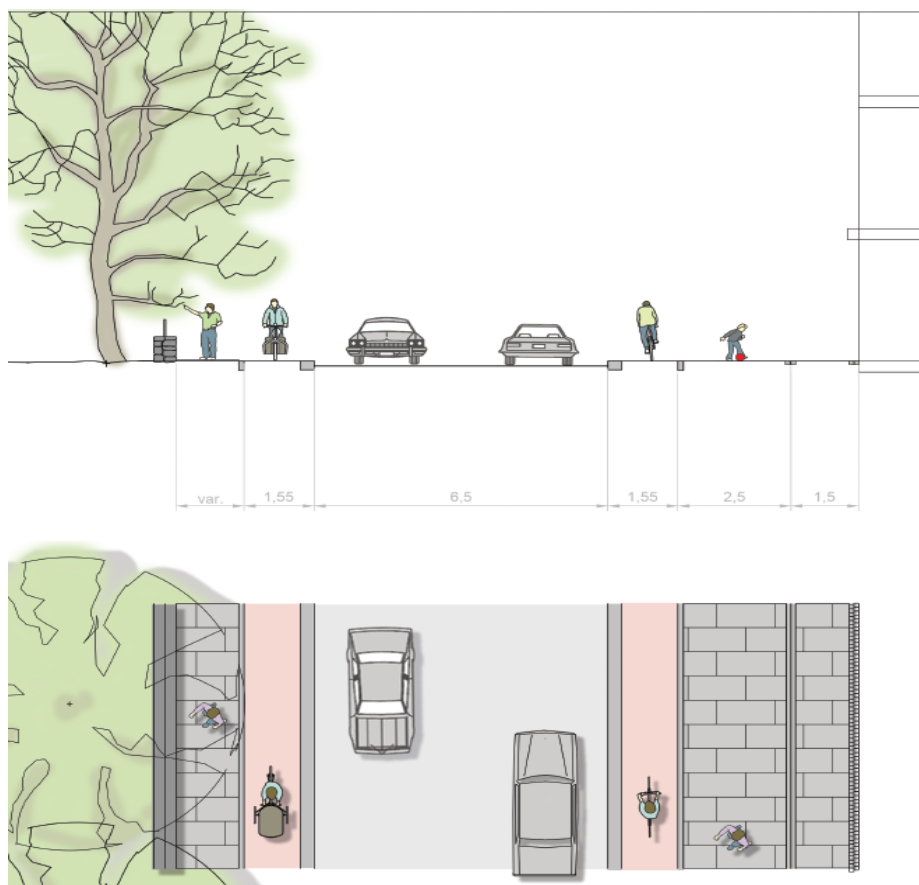
På strekningen fra krysset ved Strandgata/Hunnsvegen/Parkgata til brua over Hunnselva planlegges gateprofil som vist nedenfor. Den viser den generelle utformingen inkludert løsning for gående og syklende.



Figur 1 Illustrasjon: Plan og profil av Strandgata ved Gjøvik rådhus



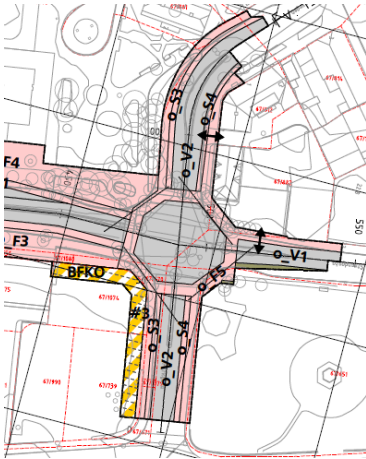
Gateprofil av Strandgata ved mur mot Gjøvik gård:



Figur 2 Illustrasjon: Plan og profil av Strandgata ved Gjøvik gård.



Nederste del av Hunnsvegen samt Parkgata ned mot krysset tilrettelegges med separat løsning for gående og syklende. Se skisse under.



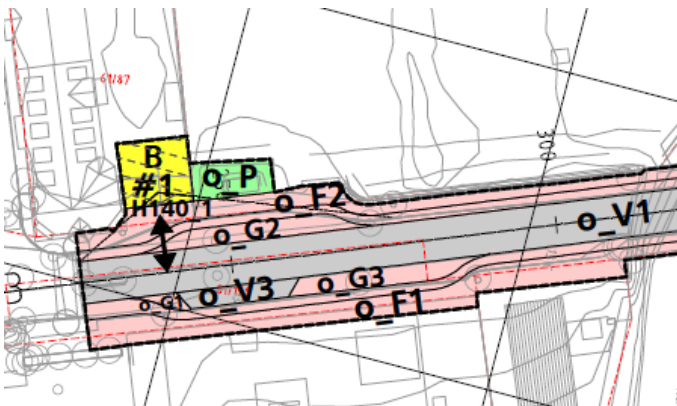
Via krysset er det mulig å komme seg videre nordover for gående og syklende til allerede opprettet miljøgate. Det er her ikke opprettet egen sykkelsti, men gateplan må brukes.

Det blir sykkelsti med fortau langs begge sider videre sørover til krysset ved Niels Ødegaards gate. Tilsvarende løsning blir planlagt videre sørover Strandgata fram til Olavs gate i ny plan for fv. 33 Strandgata – Kaspergården. (Denne planen skal godkjennes av kommunen samtidig med denne). (Fra Olavs gate forbi rundkjøringen på fv.33 og opp til jernbaneundergangen ved Østre Totenveg planlegges en tovegs sykkelløsning som det arbeides for å henge sammen med tilsvarende løsning i Østre Totenveg helt til Rambekk; Sykkelbyens hovednett, rute 1.)

Gatesnittet blir noe smalere over bro over Hunnselva, da denne ikke skal utbedres. Men eksisterende vegareal/fortau blir omdisponert til sykkelsti/fortau. Fra her og frem til krysset ved Niels Ødegaards gate blir det samme bredde på sykkelstien.

#### 4.2.4 Tilrettelegging for kollektivtrafikk

Det blir tosidig busstopp ved Gjøvik gård og nær til Sandsgården, gbnr. 61/87. Dagens stopp ved rådhuset fjernes. Dette er avklart med Opplandstrafikk. Som en bymessig og arealbesparende løsning planlegges kantstopp med på- og avstigningsareal. Kantstopp betyr at biler får noe dårligere fremkommelighet, se skisse under. Ved å etablere kantstopp, vil dette gjøre det lettere for bussene å komme seg over lyskrysset. I dagens situasjon med busslomme, er det ofte vanskelig å komme seg inn i gatesystemet igjen og over lyskrysset på grunn av mye biltrafikk.



Buss vil bli prioritert gjennom krysset ved Hunnsvegen. Dette tas videre i byggeplanprosessen.

#### 4.2.5 Universell utforming

Universell utforming skal ligge til grunn for alle løsninger som utformes i gaten. Prosjektet skal bidra til å etablere løsninger som gir mulighet for god orientering og veifinning for flest mulig, også svaksynte og blinde. Utgangspunktet skal være å utforme et byrom og gatetverrsnitt med mest mulig naturlige ledelinjer, kontrastfarger, fremfor kunstige ledelinjer. Løsningene skal være stedstilpasset med gode estetiske kvaliteter. Utforming av klare skiller mellom sykkel, møblerings- og gangsoner vil gi en mer ryddig gatestruktur og også medvirke til å øke tilgjengeligheten.

#### 4.2.6 Grønn struktur

Gaten har en frodig karakter i dag som ønskes videreført med ny plan. Ved utforming av gatetverrsnittet, er det lagt opp til at trærne langs Rådhuset kan bevares. Trærnes tilstand bør vurderes ved neste planfase, og samtidig bør det utarbeides en plan for sikring av vegetasjon under anleggsperioden. Enkelte av trærne trær kan vurderes fjernet for å gjøre området langs Rådhuset noe mindre skyggefullt.

For å skape byrom og et triveligere gatemiljø langs fortausarealene fra hotellet (Elvegata) og nordover, anbefales det å plante en trerekke, der avstanden mellom trærne er ca. det dobbelte av deres utvokste høyde, for å sikre lys og innblikk mellom dem. Trærne skal sikres optimale vekstbetingelser og tilstrekkelig jordvolum (min 12m<sup>3</sup> pr tre anbefales).

#### 4.2.7 Møblering og belysning

Nord for Hunnselva er det foreslått møbleringssoner både langs bygningsfasadene og mellom sykkelsti og gangakse. Disse sonene skal romme vegetasjon, sykkelparkering, lyktestolper, benker, søppeldunker.

Fra krysset i sør t.o.m. bru over Hunnselva tillater gatetverrsnittet ikke en møbleringssone mellom sykkelsti og gangfelt. Lyktestolper og skilt må plasseres på en måte som tilgodeser trygg ferdsel for myke trafikanter og enkelt drift.

Belysningsanlegg oppgraderes og tilpasses i forbindelse med ny miljøgateprofil. Tanker og ideer bli videreført fra det nye anlegget i eksisterende miljøgate. Dette tas med videre i byggeplan.

Det er utarbeidet en «Overordnet belysningsplan for ny Skysstasjon på Gjøvik» i 2012. Denne planen bør tas med videre som grunnlag.

### 5 Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger

#### 5.1 Framkommelighet

Det har vært diskutert hvordan bedre kollektivtrafikkens fremkommelighet i planområdet. Trafikktellinger viser at Strandgata i stort omfang brukes som gjennomkjøringstrasé. Slik Strandgaten er utformet i dag har den relativt bra fremkommelighet, og den oppleves antakelig raskere enn å kjøre via rv. 4. Men med ÅDT på opp mot 12000 sier det seg selv at biltrafikken stjeler kapasitet fra bussene. Utfordringene i prosjektet har vært å skulle gi kollektivtrafikken bedre vilkår enn personbiltrafikken. I sentrale områder med begrenset plass, er egne kollektivfelt ofte ikke fysisk mulig å gjennomføre og ofte heller ikke ønskelig dersom det må gå på bekostning av gode fortaus- og sykkelstisystemer. Hvis personbiltrafikken skal begrenses, må det fysiske tiltak til. En måte å oppnå et slikt mål er å la personbilene kjøre omveg, at deler av gaten kun er åpen for busser og myke trafikanter. Det ville vært en fordel for prosjektet, om den pågående gatebruksplanen for Gjøvik kunne gi føringer om slike trafikale prinsipper. Parkgata har vært diskutert som avlastningsveg, både



for buss og personbiler. For Opplandstrafikk har det vært viktig at bussen går i de gater som betjener flest passasjerer. Strandgata fanger i så måte flere brukere enn om traseen gikk gjennom Parkgata. Da prosjektområdet begrenser seg til et lite område og hovedsakelig kun Strandgata med tilhørende kryss, er også de virkemidler som kan tas i bruk for å bedre fremkommeligheten for buss noe begrenset.

Det som er foreslått av kollektivtiltak innenfor de rammer som er gitt i dette prosjektet er:  
Kantstopp: Prioriterer bussen som slipper å svinge av og evt. skulle vente for å komme seg ut i vegbanen igjen. Ved kantstopp må personbiltrafikken vente bak bussen. En mulig konsekvens av dette er at noen personbilførere ikke ser på traséen som en like effektiv gjennomfartsveg lenger.

X-kryss: Krysset er strammet opp, men er fortsatt utformet med en geometri som tilgodeser gode svingradier for kollektivtrafikken.

Bussprioritert lysregulering har vært oppe til diskusjon. Utfordringen ligger i at det står gjerne personbiler foran bussen i krysset, slik at effekten av grønn bølge for buss ikke nødvendigvis kan utnyttes her hvor det kun er planlagt ett felt inn i krysset.

## 5.2 Trafikksikkerhet

Mer strukturert gatesystem vil bidra til å øke trafikksikkerheten. Det samme vil også ny sykkelsti med fortau gjøre.

## 5.3 Naboer

### 6.3.1 Berørt bebyggelse

Gbnr. 67/1074. Parkeringsplass.

Gbnr. 67/1075/0, 67/1075/1, 67/1075/2, 67/1075/3. Annen forretningsbygning; herunder varehandel. Blir ikke berørt.

Gbnr. 67/1071, 67/1480. Hotellbygning; herunder overnattings- og serveringsvirksomhet. Blir ikke berørt.

Gbnr. 67/1087. Gjøvik rådhus. Bygget blir ikke berørt

Gbnr. 61/162. Annen kontorbygning; herunder varehandel. Noe areal i forbindelse med etablering av sykkelsti/fortau kan bli berørt.

Gbnr. 61/159. Annen forretningsbygg; herunder varehandel. Noe areal i forbindelse med etablering av sykkelsti/fortau kan bli berørt.

Gbnr. 61/87. Tas med i reguleringsplanen for fv. 33. Strandgata – Kaspergården. Kollektivtrafikk.

Bygningen blir ikke berørt. Innkjørsel opprettholdes, kantstopp for buss kommer ved siden av.

*(Sands-gården, Industrigata 1. Vernegrad 2. 2-3 etasjes bolig- og forretningsgård i tre, to byggetrinn. Bygningen er oppført i to trinn. Første del er fra 1900, mens andre del er bygd i 1920. Stilpreget er nasjonalromantikk (norsk sveitser-stil) i den eldste delen, mens den yngre delen er mer preget av nyklassisismen. Bygningen har stor identitetsverdi som ved innfarten til sentrum).*

## 5.4 Nærmiljø/friluftsliv

Området hvor tiltaket utføres, har kort og lett atkomst til Mjøsstranda med mulighet for friluftsliv, se pkt. 5.2.2 om sykkelstier og fortau.

## 5.5 Naturressurser

Ombyggingen av gateareal vil stort sett gjennomføres innenfor dagens vegareal. Det skal ikke gjøres tiltak på dagens bru og dermed blir ikke sjølve vannstrengen med kantsoner/sideterreng direkte berørt av anlegget. Det er begrenset med naturmiljøinteresser i dette byområdet. Men det er noen

viktige elementer en må kjenne til i videre detaljplanlegging og som det må tas tilstrekkelig hensyn til.

Begge områdene med definerte naturtyper, Gjøvik gård og Hunnselva, skal bestå urørt av arbeidet med veganlegget og ikke bli påført noen ytre belastning fra anlegget.

På elvestrekningen i Hunnselva fra Brufoss til utløpet til Mjøsa så er det et mål å få tilstanden til elva opp på et nivå slik at det kan bli et gyte- og oppvekstområde for storaure fra Mjøsa (og evt. andre fiskearter). Et nytt veganlegg må bidra til å nå målet etter vannforskriften om å bedre de økologiske forholdene i vassdraget.

I byggeplanfasen må strekningen kartlegges på nytt for å fastsette utbredelse og ny etablering av fremmede arter. Handtering og bekjempelse av disse artene skal følge Statens vegvesen Region øst sin gjeldende handlingsplan mot fremmede skadelige arter.

For vann og forurenset grunn, se kapittel 6.11 om forurensning.

## 5.6 Støy og vibrasjoner

Det er ikke gjennomført støyberegning for området. Dette på grunn av det er én boligeiendom langs traséen og denne er allerede ivarettatt, se omtale under.

Gbnr. 61/87. Boligeiendom. Blir beskrevet i reguleringsplan for fv. 33 Strandgata – Kaspergården og tatt med i støyrapporten for dette prosjektet. Boligen har tidligere fått utført støyutbedringer etter forurensingsloven. Boligen og eventuelt skjermet uteplass vil bli vurdert nærmere i byggeplanfasen.

## 5.7 Forurensning

### Biltrafikken:

Tiltaket vil ikke føre til økt trafikk og derav heller ikke til økt forurensning sett bort fra tillegget fra alminnelig trafikkvekst. Sett i sammenheng med andre planer og mål for Gjøvik sentrum, vil biltrafikken kunne minske.

### Vannmiljø / Forurensning vann:

Parsellen passerer Hunnselva og er nær utløpet til Mjøsa. Overvannsledninger vil få utløp til Hunnselva. Det er lagt store ressurser inn på rensing og bedring av de økologiske forholdene i den nedre del av elveløpet til Hunnselva. Det er viktig at dette området sikres mot ytterligere belastning av forurensning. Det inkluderer også anleggsfasen.

En utbedring av strekningen skal være med å øke trafikksikkerheten og fremkommeligheten for kollektivtransporten. Med den forholdsvis store trafikkmengden som er på strekningen, må en kunne regne med uhell som kan føre til utslipp av bl.a. drivstoff. Det er derfor et behov for oljeutskillere koblet på overvannssystemet. Med en kombinasjon av sandfang og oljeutskillere som kan ta volumet fra drivstofftanker fra tunge kjøretøy, så bør det være en tilstrekkelig sikkerhet mot utslipp som veganlegget kan handtere. Det antas at Hunnselva som en større resipient vil gi stor fortynning av det overvannet som tilføres slik at det ikke skal påvirke vannkvalitet eller sedimenter.

### Forurenset grunn:

Hvis det blir behov for masseutskiftning av vegfundamentet eller sideterrenget, så forutsetter det undersøkelser av forurenset grunn. Forbedret frostsikring på strekningen betinger antakelig masseutskifting av de øvre lag. En undersøkelse av forurenset grunn må gjøres tidlig i byggeplanfasen og være en forutsetning for massehåndteringen på anlegget. Før grunnundersøkelsen gjennomføres så må det gjennomføres en utsjekk av nåværende og tidligere virksomhet langs traséen.



## 5.8 Massehåndtering

Både hensynet til fremmede skadelige arter som kan dukke opp og eventuell forurensset grunn i området vil bety skjerpede krav til massehåndtering i linja. Det vil sette krav til mellomlagringsplasser og restriksjoner på masse som tas ut av anlegget. Ved en kartlegging før utbygging vil slike hensyn kunne tas inn i ytre miljøplan og byggeplanen.

## 6 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse

En ROS-analyse er en systematisk gjennomgang av mulige uønskede hendelser og hvor stor risiko de representerer og utarbeides som et grunnlag for planleggingsarbeidet slik at beredskapsmessige hensyn kan integreres i den ordinære planleggingen i kommunen. Analysen bidrar til å gi økt kunnskap og bevissthet rundt beredskapshensyn både for grunneiere, utbyggere, kommunen og publikum forøvrig.

ROS-analyse er gjennomført og har ikke påvist stor risiko for noen av de undersøkte hendelsene.

ROS-analyse er gjennomført og har ikke påvist stor risiko for noen av de undersøkte hendelsene. Tiltaket vil føre til bedre fremkommelighet for kollektivtrafikken, samt bedre tilrettelegging for gående og syklende.

Det skal utarbeides beredskapsplan for anleggsvirksomheten, som en del av HMS-planen. Den tas i bruk når uønskede hendelser inntreffer

### 6.1 Naturfare

#### 6.1.1 Ras, skred Massehåndtering

Det er ingen fare for ras eller skred. Dette er vurdert i ROS-analyse.

#### 6.1.2 Flom, erosjon, vann

Vann/ledningsnett:

Disponering av overvann på stekningen nord for Hunnselva skjer via nye sluk, sandfang og overvannsledning med utløp sørover til Hunnselva. Avrenning fra vegarealene sør for Hunnselva tenkes ført til Hunnselva i ny overvannsledning og til kommunens eksisterende overvannsledninger lengst sør på parsellen.

## 7 Gjennomføring av forslag til plan

### 7.1 Forhold til eldre planer.

Området for oppstart av denne planen overlapper deler av gjeldende planer. Deler av disse reguleringsplanene oppheves:

Kvartal 33, vedtatt 1979.

Gjøvik skysstasjon, vedtatt 2010.

Kvartal 63, vedtatt 1978 (Rådhuset).

Parkgården, vedtatt 2004.

Kvartal 113, Thon hotel/kulturhus, vedtatt 2007.

Kvartal 114, PlanID 05020315, vedtatt 2011.

Mustadhagen mm, vedtatt 2000.

## 7.2 Framdrift og finansiering.

### Reguleringsplan

Planen er forutsatt ferdig til sluttbehandling i kommunestyret november/desember 2015. Når planen er godkjent skal det gjennomføres grunnnerv og lages byggeplan/anbudsgrunnlag for engasjement av entreprenør.

I handlingsprogram for 2014-2017 i Nasjonal transportplan er prosjektet gitt finansiering i 2017.

## 7.3 Grunnnerv

Grunnnerv skal utføres på bakgrunn av reguleringsplan godkjent av Gjøvik kommunestyre.

Ved alt grunnnerv til vegformål er det de ekspropriasjonsrettslige regler som gjelder. Hensikten med erstatningen er å holde ekspropriaten (den som rammes) skadeløs. Erstatningen må derfor knyttes til ekspropriatens økonomiske tap. For at man skal få erstatning må man altså være påført et økonomisk tap.

Reguleringsplankartet gir informasjon om eiendomsinngrepene. Arealer vil bli beregnet senere i planprosessen når reguleringsplanen har vært ute til offentlig ettersyn og eventuelle merknader er behandlet. Disse vil danne grunnlaget for gjennomføring av grunnnerv for se dom er berørt av tiltaket.

Når planen er vedtatt vil grunnnerv fra Statens vegvesen ta direkte kontakt med hver grunneier med tanke på å få til en avtale.

Erstatningene som fastsettes enten i forhandlinger eller skjønn, forutsettes å dekke grunn, bygninger og andre innretninger som erverves, samt alle skader og ulemper som avståelsen, veganlegget og driften av dette vil føre med seg i framtiden.

Etter gjeldende rett har ikke vegvesenet plikt til å gjøre opp for seg i form av noe annet enn penger.

## 7.4 Trafikkavvikling i anleggsperioden

Det vil være aktuelt å benytte deler av Strandgata/fv. 33 i deler av anleggsperioden. Kun ett kjørefelt blir tilgjengelig i store deler av anleggsperioden. Det vil bli vurdert midlertidig anleggsvei mellom Parkgata og rv. 4. Trafikkavviklingen må i tillegg koordineres med andre vegtiltak i Gjøvik dersom de skal bygges i samme periode.

## 7.5 Plan for ytre miljøplan (YM-plan)

Det skal utarbeides YM-plan (plan for ytre miljø) for prosjektet.

YM-planen beskriver hovedmål, krav, utfordringer og tiltak for å sikre miljøet i planleggings- og anleggsfasen. Den skal redusere de negative skadevirkningene for omgivelsene som utbyggingen vil representere. Planen kan/skal også gi innspill til driften av det nye vegsystemet.

YM-planen er et internt dokument og skal:

- Presisere og formidle forutsetningene som er lagt til grunn i reguleringsarbeidet.
- Vise hvordan ytre miljøhensyn skal innarbeides og følges opp i alle faser av veganlegget, og på en slik måte bidra til minst mulig ulempe for omgivelsene og de berørte av tiltaket.
- Være styringsdokument ved planlegging av veganleggets bygging og utarbeidelse av tekniske planer, slik at nødvendige miljøhensyn og krav blir fulgt.

- Være grunnlag for evaluering av prosjektets vellykkenhet med hensyn til miljøhensyn.

## 7.6 Beredskapsplan; sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (Del av SHA-plan)

Entreprenør skal utarbeide beredskapsplan for anleggsvirksomheten. Denne skal bl. annet omtale forholdsregler for å unngå eventuelle uønskede hendelser og tiltak dersom uønskede hendelser inntreffer.

Tema i en slik plan vil være:

- Beredskap og tiltak ved eventuelle større nedbørsperioder i byggetiden som gir flomvannføring.
- Beredsskap og tiltak ved utslipp av drivstoff og olje.
- Beredsskap og tiltak i anleggsområdet.
- Beredsskap og tiltak ved ulykker i og langs anleggsområdet.
- Beredsskap og tiltak for å beskytte vannforsyning og brønner i området.

Det vil være naturlig å se dette som elementer i SHA-planen i byggefasen.

## 7.7 Uttalelse etter naturmangfoldloven §§8-12

Dette er en plan med et begrenset utstrekning i et utbygd byområde. Det er derfor litt andre verdier og påvirkninger som er aktuelle å vurdere enn for andre type planer. Omfang og omtale av arter, naturtyper og økologiske funksjonsområder får mindre vekt mens ulike former for fare for forurensning og virkning på naturmiljøet og vassdrag får større betydning.

Det er gjort ny kartlegging av fremmede skadelige arter i 2012. Vurdering av artsrike vegkanter med vekt på freda og trua planter er ikke relevant for dette området. Det er undersøkelse initiert av Statens vegvesen Region øst i forbindelse med rullering av driftskontrakter for vegnettet. Supplert med eksisterende data fra Naturbase, er kunnskapsgrunnlaget etter § 8 vurdert som godt nok. Det er vist at tiltaket ikke kommer i konflikt med noen spesielle naturmiljøverdier utover vannmiljø.

Det blir lagt inn avbøtende tiltak for overvann med oppsamling og bruk av sandfang og oljeutskiller før utslipp til resipient. Fremmede arter og forurensset grunn blir nærmere undersøkt i byggeplan og ytre miljøplan i neste fase av planleggingen. Det er også satt krav til plassering av rigger og arbeid i og nær vann for å redusere risiko for uhell.

Ut fra en samlet vurdering skal nødvendige hensyn etter naturmangfoldloven være godt ivaretatt i planen.

## 8 Sammendrag av innspill – alt. Sammendrag av merknader

I forbindelse med oppstartsvarsling i perioden 22.10.2014 – 05.12.2014 er det registrert 4 innspill/kommentarer.

Berørte ble varslet ved brev datert 22.10.2014 og avisannonse i Oppland Arbeiderblad 22.10.2014 med frist til å komme med innspill satt til 05.12.2014.

Det ble avholdt åpent møte i Gjøvik rådhus 13.11.2014.

Merknadene er fra disse offentlige instanser:

- 12.11.2014 Jernbaneverket
- 02.12.2014 NVE
- 28.11.2014 Fylkesmannen i Oppland
- 05.12.2014 Oppland fylkeskommune

Innspillene er oppsummert og enkelt kommentert i det følgende. Det er ikke varslet innsigelse fra offentlige myndigheter.

#### **16.10.2014 Jernbaneverket**

Jernbaneverket viser til at det i Gjøvik sentrum er viktig at fremkommeligheten for alle trafikanter ivareta på en tilfredsstillende måte. Videre er de positive til at det spesielt fremheves særlig god fremkommelighet for utvalgte trafikanter, herunder for kollektivreisende og myke trafikanter. De ønsker at flest mulig togreisende fra Gjøvik stasjon fortrinnsvis ankommer via annet kollektivtransport (buss) eller gående/syklende. Sistnevnte betinger da god gang- og sykkelforbindelser fra utvalgte målpunkt og inn mot Gjøvik stasjon.

De minner også om at Gjøvik stasjon og tilhørende områder rundt stasjonen innehar kulturhistoriske verdier som bør tillegges vekt i det videre planarbeidet.

#### **Kommentar fra Statens vegvesen:**

Med den planlagte løsningen legger vegvesenet vekt på tilrettelegging for bedre fremkommelighet både for kollektivtrafikk og for myke trafikanter.

Området ved Gjøvik stasjon vil bli tillagt vekt i forbindelse med kulturhistoriske verdier.

Med dette blir de hensyn som Jernbaneverket påpeker ivaretatt.

#### **02.12.2014 NVE**

Det vises til at planområdet omfatter vassdrag og områder oversvømt ved en flom gjentakintervall på 1/200. Det forutsettes at tiltak som omfattes av TEK10 tilfredsstiller sikkerhetskravet i TEK10 §7-2. videre forutsettes det også at det ikke planlegges tiltak i og langs vassdraget som kan påvirke flom, erosjons- og isgangsforholdene negativt. Dette gjelder både i anleggsfasen og permanent. Tiltak må ikke påvirke sikkerhetene mot naturfarer til tredje part negativt. Tiltak i vassdrag omfattes av vannressurslovens bestemmelser og må dokumenteres tilstrekkelig i planen slik at en vurdering etter gjeldende lovverk er mulig.

Det følger vedlagt en sjekkliste knytta til NVE sine våre ansvarsområder som bør gjennomgås og ivaretas i planen. Det foreligger ikke ytterligere merknader ved varsel om oppstart, men forbeholde seg retten til å komme tilbake med senere i planprosessen.

#### **Kommentar fra Statens vegvesen:**

Ved utarbeidelse av reguleringsplan med bestemmelser og beskrivelse blir de hensyn som Fylkesmannen påpeker ivaretatt.

#### **28.11.2014 Fylkesmannen i Oppland:**

##### Generelt om planarbeidet.

Fylkesmannen er positiv til at det blir planlagt miljøgate i dette området. Planområdet omfatter sentrale og viktige områder i Gjøvik by. Utforming av miljøgate og planlegging av kollektivtrafikk i dette området vil være sentrale faktorer i videre utvikling av både dette området og Gjøvik by som helhet. Formålet er i tråd med *Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging* og *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging*.

##### Folkehelse og miljørettet helsevern.

Det vises til at Strandgata er spesielt sterkt trafikkert med stor aktivitet i området i tilknytning til m.a. handel, offentlige kontorer, hotell, kino, bibliotek, kollektivknutepunkt og

aktivitetsområde(skatepark). I et folkehelseperspektiv er det viktig å redusere støy- og støvproblemer og legge til rette for trygge trafikale løsninger og sammenhengende forbindelser for gående og syklende. Det sies videre at grøntområder og sosiale møteplasser er også vesentlig for å skape attraktive og trivelige bymiljø.

#### Medvirkning.

Det vises til pbl. §5-1 som omhandler medvirkning i planprosessen. Det minnes spesielt om paragrafens andre ledd om å sikre aktiv medvirkning fra grupper som krever spesiell tilrettelegging. For å sikre at miljøgata blir tilgjengelig for brukergrupper med ulike behov, kan det også være aktuelt å invitere mindre mobile grupper (bevegelseshemmede, synshemmede) med i prosessen.

Fylkesmannen anser det også som viktig å involvere representanter for brukere av de mange tjenestetilbudene som ligger i området; både ungdom, eldre og brukere av kollektivtrafikk (pendlere og reisende). I planskjemaet er det berammet ett åpent møte for berørte og publikum. Fylkesmannen forventer en mer utfyllende omtale av hvordan medvirkning er ivaretatt i planbeskrivelsen ved høring.

#### Universell utforming.

Fylkesmannen forventer at å sikre gode allmene løsninger fra oppstart og hindre at det blir behov for fordyrende tilpasninger og tilleggsløsninger senere i prosessen. Hovedløsningene skal utformes på en måte som sikrer best mulig brukervennlighet og tilgjengelighet for folk flest. Det vises til heftet «*Universell utforming i kommunal planlegging*» som er utarbeidet av ressursgruppa i folkehelse og universell utforming i Oppland og Hedmark. Heftet er tilgjengelig på [www.planoppland.no](http://www.planoppland.no).

#### Støy og støv:

Området er støybelastet, og traséen har en årsdøgntrafikk på mellom 9000 og 120000. Støyvurderinger skal utarbeides i planarbeidet, og det forutsettes at «*Retningslinjer for behandling av støy i arealplanleggingen*» (T-1521) legges til grunn. Fylkesmannen forventer at ev. behov for støyskjerming vurderes i planarbeidet. Fylkesmannen ber også om at «*Retningslinjer for behandling av luftkvalitet i arealplanleggingen*» (T1520) legges til grunn for planarbeidet.

#### Vassdrag:

Hunselvas nedre del har funksjon som gyteelv for storørret. Det er derfor viktig at tiltak som gjennomføres ikke hindrer fiskens frie gang eller medfører forringelse av gyte- og oppvekstområder. Fylkesmannen ber om at dette innarbeides i bestemmelsene, og at dette blir sett i sammenheng med de øvrige biotiltakaene og tilretteleggingstiltakene som er/planlegges gjennomført oppstrøms planområdet. Mulige konsekvenser for naturmiljø ved ev. inngrep i vannstreng og kantvegetasjon må synliggjøres i planbeskrivelsen.

Kantvegetasjon er en viktig vassdragsselement også i byområder. Kantvegetasjon skaffer ly og næring til vannlevende organismer. Dette må ses i sammenheng med ønsket om å tilrettelegge for aktivitet og nærhet til vassdraget for allmenheten. Det forventes at elvestekningen som berøres av planarbeidet, blir sett i sammenheng med kommunens øvrige langsiktige mål og planlegges for Hunnselva som miljøskapende element i Gjøvik. Det må både tas hensyn til naturkvaliteter og tilrettelegging for allmenheten.

#### Over sendelse av SOSI-fil

Det vises også til hvordan planforslaget skal oversendes når planforslaget sendes på høring, med henblikk på SOSI-fil.



**Kommentar fra Statens vegvesen:**

Ved utarbeidelse av reguleringsplan med bestemmelser og beskrivelse blir de hensyn som Fylkesmannen påpeker ivaretatt.

Når det gjelder medvirkning av de forskjellige gruppene av brukere av området, vil de som blir berørt av planforslaget, bli kontaktet via kommunen. Universell utforming, er beskrevet i planbeskrivelsen samt tatt med i reguleringsbestemmelsene.

Hunnselva vil ikke bli direkte berørt av tiltaket, men det vil bli gjort tiltak under byggeperioden for å ivareta elva.

**05.12.2014 Oppland fylkeskommune:**

Det vises til varsel om oppstart av planarbeidet. Fylkeskommunen er positive til planarbeidet og har ingen merknader til oppstart av planprosessen. Det forutsetts imidlertid at barn og unge, universell utforming og tilrettelegging for myke trafikanter blir ivaretatt i forbindelse med utforming av planmaterialer.

Det vises også til at Kulturarvenheten har vurdert saken og har ikke noen merknader.

**Kommentar fra Statens vegvesen:**

De hensyn som Oppland fylkeskommune påpeker vil bli ivaretatt. Når det gjelder medvirkning av de forskjellige gruppene av brukere av området, vil de som blir berørt av planforslaget, bli kontaktet via kommunen. Universell utforming, er beskrevet i planbeskrivelsen samt tatt med i reguleringsbestemmelsene.

## 9 Oppsummering og anbefaling

Planforslaget anses som klar for sluttbehandling i Gjøvik kommune.

## 10 Vedlegg

1. Brev ang. oversendelse
2. Reguleringsbestemmelser
3. Sammendrag etter høringsuttalelser
4. Plankart