

Løpenr.: 34150/15 Arkivsaksnr.: 14/3409 Emnekode: 504

Kommunestyret

Møtedato: 26.11.2015

Saksbehandler: Stine Radmann

Utvalgssaksnr.	Utvalg	Møtedato	Vedtak
15/63	Utv. Samfunnsutvikling	26.08.2015	Vedtatt
15/15	Utv. Samfunnsutvikling	25.11.2015	Vedtatt
15/108	Kommunestyret	26.11.2015	Vedtatt

Sak 108/15
REGULERINGSPLAN FOR FV.33 STRANDGATA - KASPERGÅRDEN -
KOLLEKTIVLØSNING. SLUTTBEHANDLING

Vedtak:

I medhold av plan- og bygningslovens § 12-12 godkjennes forslag til detaljregulering for FV. 33 STRANDGATA - KASPERGÅRDEN - KOLLEKTIVLØSNING med plankart datert 28.10.2015, planbestemmelser datert 4.11.2015, planbeskrivelse datert 28.10.2015 og ROS-analyse.

Ny detaljregulering vil erstatte deler av reguleringsplan for

- PlanID 05020315 Kvartal 114 vedtatt 2011
- PlanID 05020222 Mustadhagen mm. vedtatt 2000.
- PlanID 05020197 Kasper Andresens veg mm. vedtatt 1998.
- PlanID 05020133 Hunnselva - Vikodden vedtatt 1988.
- PlanID 05020118 Ny riksveg 4, Gjøvik: Strekingen Brufoss - Hunnselvas munning vedtatt 1985.
- PlanID 05020165 Ny rv. 33 fra Rambekk til Ringvegen mm. vedtatt 1993.

PlanID 05020040 Østre del av Gjøvikjordet vedtatt 1965.

Behandling i Kommunestyret :

Innstillingen enstemmig vedtatt.

Behandling i Utv. Samfunnsutvikling :

Innstillingen enstemmig vedtatt.

Fakta:

Trykte vedlegg:

Reguleringsplankart datert 5.11.2015

Reguleringsplanbestemmelser 4.11.2015

Reguleringsplanbeskrivelse datert 9.11.2015

Risiko- og sårbarhetsanalyse (udatert)

Støyberegninger datert 28.10.2015

Oppsummering av merknader fra Statens vegvesen

Utrykte vedlegg:

Brev fra Statens vegvesen datert 29.10.2015

Innkomne merknader fra offentlig ettersyn

Bakgrunn:

Bakgrunnen for prosjektet har utgangspunkt i flere forhold. Gjennom Nasjonal transportplan (NTP) vektlegges kollektivtransportens rolle som transportmiddel i byer og tettsteder. Et av målene er at vekst i persontrafikk i byer skal tas med kollektiv, sykkel og gange.

Gjøvik kommune, Oppland fylkeskommune, Byen vår Gjøvik og Statens vegvesen har inngått et forpliktende samarbeid om arealbruk og transport i Gjøvik; ATP Gjøvik. I 2011 ble det vedtatt en bystrategi - Visjon Gjøvik 2030. Gjøvik skal utvikles til en mer attraktiv og urban by som innbyr til opphold og god tilgjengelighet.

Trafikken i Gjøvik er økende, 25 % de siste 10 år, og det er mye biltrafikk i Strandgata og Vestre Totenveg. Vestre Totenveg er en av Opplands mest trafikkerte gater med ÅDT opp mot 20.000 kjøretøy. Det påvirker punktlighet og fremkommelighet for kollektivtrafikken. Bystrategien har som mål å fjerne unødig biltrafikk fra Strandgata samt å bedre framkommeligheten for kollektivtrafikken og myke trafikanter.

Planens formål:

Hovedmålsettingen for prosjektet er å bedre fremkommelighet for kollektivtrafikken på strekningen. Tiltaket skal også ivareta og finne gode løsninger for gående og syklende.

Planprosess:

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

Oppstart av planarbeidet ble varslet 9.10.2014. I forbindelse med varsel om oppstart ble det invitert til åpent møte for grunneiere og andre interessenter den 13. november 2015 på Gjøvik. Høringsuttalelser til varsel om oppstart med merknader fra Statens vegvesen fremgår av planbeskrivelsen kapittel 8.

Statens vegvesen la ut planforslaget til offentlig ettersyn i perioden 30. juni til 28. august 2015. I forbindelse med offentlig ettersyn inviterte Statens vegvesen til en åpen kontordag på Gjøvik den 5. august. Det har gjennom planprosessen vært samarbeid mellom Gjøvik kommune og Statens vegvesen, både i oppstartsfasen, ved åpent møte og diskusjoner rundt valg av løsninger. Statens vegvesen ved prosjekteier orienterte om reguleringsplanen før offentlig ettersyn i AMT-utvalget den 20. mai 2015. Etter høringsfristens utløp har Statens vegvesen besvart alle innkomne merknader i samarbeid med Gjøvik kommune. Sammendrag av merknadene med kommentar fra Statens vegvesen er omtalt i eget vedlegg.

Planområde:

Planområdet omfatter området Strandgata og Vestre Totenveg med sideareal fra Niels Ødegaards gate frem til rundkjøringen ved Kaspergården. Strekningen er ca. 780 m lang og ca. 30 daa. Planen grenser inn til reguleringsplan 050200362 fv. 33 Strandgata sør - Miljøgate som også er på høring. Planområdet utføres som striperegulering langs veger og kryss.

Planstatus:

I kommuneplanens arealdel ligger planområdet i områder for sentrumsformål, forretninger, boligbebyggelse, bane og veg.

Reguleringsplanen berører følgende reguleringsplaner:

- Kvartal 114, PlanID 05020315, vedtatt 2011.
- Mustadhagen mm, PlanID 05020222, vedtatt 2000.
- Ny riksveg 4, Gjøvik: Strekningen Brufoss - Hunnselvas munning, PlanID 05020118, vedtatt 1985.
- Østre del av Gjøvikjordet, PlanID 05020040, vedtatt 1965.
- Hunnselva - Vikodden, PlanID 05020133, vedtatt 1988.
- Ny rv. 33 fra Rambekk til Ringvegen mm., PlanID 05020165, vedtatt 1993.
- Kasper Andresens veg mm., PlanID 05020197, vedtatt 1998.

Planforslag:

Tiltaket øker fremkommeligheten for busser, spesielt for de som skal sørover, i og med at de får egen fil gjennom rundkjøringen og kjørefeltene ut av byen økes med 1 felt. I Strandgata legger planforslaget opp til gode og trygge løsninger for syklende og gående i tråd med nasjonale føringer og bystrategien. Et mer strukturert gatesystem med separering av trafikanter vil bidra til å øke trafikksikkerheten langs Strandgata. Planforslaget viderefører løsningen som er foreslått i reguleringsplan for fv. 33 Strandgata sør - Miljøgate.

Nærmere beskrivelse av prosjektet i sørgående retning:

Mellom Niels Ødegaards gate og eksisterende fotgjengerovergang ved bensinstasjonen blir det sykkelsti og fortau på begge sider av kjørevegen. Denne løsningen velges fordi det gir en enhetlig løsning for Strandgata for myke trafikanter frem til krysset med Hunnsvegen og Parkgata. Eksisterende overgang for myke trafikanter opprettholdes, men opphøyes.

Krysset med Niels Ødegaards gate dimensjoneres for tungtrafikk med tanke på atkomst til Hunton fabrikk med venstresvingefelt i fra sør. På motsatt side av Niels Ødegaards gate opprettholdes adkomsten til et gatetun og avkjørsle til tilgrensende næringseiendom strammes opp.

Næringseiendommen gnr/bnr 61/166 (Topp Auto) har i dag flere avkjørsler, både fra Strandgata og Niels Ødegaards gate. På grunn av trafikksikkerhet stenges avkjørselen mot Strandgata og avkjørselen mot lyskrysset i Niels Ødegaards gate holdes åpen kun for varelevering. Eiendommen har fortsatt to avkjørsler, en fra Niels Ødegaards gate og en fellesavkjørsel i Strandgata (jamfør reguleringsplanen for Mustadhagen mm.).

Krysset med Parkgata er utformet i tråd med gjeldende reguleringsplan. Avkjørslene inn til bensinstasjonen opprettholdes, men avkjørslene blir noe strammet opp og dimensjoneres for lange kjøretøy.

I krysset med Olavs gate endres kjøremønsteret. Sykkelstien endres fra å være tosidig (et kjørefelt på hver side av kjørebane) til å bli toveis sykkelfelt på vestsiden av gata fra overgangen over Strandgata og videre sørover. Fortau endres også fra å være tosidig til ensidig på samme side som sykkelstiene. Kjørende mister muligheten å kjøre fra Olavs gate og nordover i Strandgata.

Rundkjøring flyttes noe lenger mot nordøst og gjøres noe større. Bussene får eget kollektivfelt som legges utenfor rundkjøringen i sørgående retning med bussholdeplass utformet som kantstopp for 2 busser. Dette vil ivareta at busser som skal videre ut Østre Totenveg kan ta opp passasjerer ved denne holdeplassen. Dagens busstopp som ligger nærmere krysset med Østre Totenveg blir da tatt vekk. Busstoppet langs jernbanen på nordsiden av krysset med Østre Totenveg blir opprettholdt og oppgradert etter dagens krav. For å opprettholde trafikkflyt gjennom rundkjøringen, vil det være behov for 2 kjørefelt inn i rundkjøringen sørfra.

Adkomst for gående og syklende mellom Vestre Totenveg og Haralds gate og Haakons gate opprettholdes og utbedres. For Haakons gate er adkomsten veldig bratt slik at ny løsning også vil inkludere trapp slik som i eksisterende situasjon.

I krysset med Østre Totenveg opprettholdes lysreguleringen og eksisterende overgang for myke trafikanter over Vestre Totenveg. Selve krysset blir utformet med venstresvingefelt inn i Østre Totenveg fra byen. Venstresvingefeltet kan brukes som fil videre sørover og opp til Kaspergården. Dette vil lette avviklingen av kollektivtrafikken ut av Gjøvik i retning sør. Planforslaget legger opp til å stenge muligheten for å svinge inn til høyre i Østre Totenveg når man kommer sørfra på Vestre Totenveg fordi store kjøretøy ikke klarer svingebevegelsen uten å rygge eller benytte seg av motgående kjørefelt.

Dagens fortau gjennom jernbaneundergangen er veldig smalt og kun på den ene siden av veien. For å få en bedre forbindelse for gående og syklende legges det opp til å bygge en ny kulvert under jernbanen med tilpassing til eksisterende gangveg på østsiden av jernbanen. Det er en trygg og fremtidsrettet løsning for myke trafikanter som gir en god forbindelse mellom byen og Mjøsområdet, som er et pågående bosted- og utviklingsområde. Eksisterende fortau i undergangen til Østre Toten veg kan da fjernes, og brukes til vegareal.

På strekningen mellom krysset med Østre Totenveg og sørover til Lunds gate fjernes langsgående fortau til fordel for to kjørefelt i sørgående og et kjørefelt i nordgående retning. Myke trafikanter som skal mot Kaspergården er tenkt ledet gjennom Tongjordet der det nå legges til rette for sykkelveg i Fauchalds gate. Eksisterende gangpassasjer fra Egers gate og Øvre Gjøviks veg fjernes og støygjerdet mot Vestre Totenveg stenges. Ettersom det blir 2 kjørefelt fra krysset med Østre Totenveg og opp mot Kaspergården blir fremkommeligheten bedre for bussene. Begge kjørefeltene planlegges helt frem til rundkjøringen.

I krysset med Lunds gate stenges muligheten for innkjøring fra Vestre Totenveg. Adkomst mellom Lunds gate og Vestre Totenveg for myke trafikanter er tenkt opprettholdt. Videre

vil eksisterende fortau (på nordsiden) opp mot rundkjøringen ved Kaspergården opprettholdes. Støyskjermingens utforming i krysset vurderes i forhold til stengning av krysset og adkomst for myke trafikanter. Det lages en ny opphøyd fotgjengerovergang over Vestre Totenveg, noe lenger østover i forhold til eksisterende fotgjengerfelt. Ny fotgjengerovergang vil korrespondere med gang- og sykkelvegen gjennom parkeringsområdet utenfor Ica og Kaspergården og blir i tråd med kravene til universell utforming. Eksisterende fortau (på sørsiden) fra overgangen og opp mot rundkjøringen ved Kaspergården opprettholdes.

Rundkjøringen ved Kaspergården er ikke en del av dette prosjektet. Prosjektet må derfor tilpasse seg gjeldende kryssløsning. Holdeplassene for buss blir utformet som kantstopp i sørgående retning på samme sted som eksisterende holdeplass. I nordgående retning flyttes busslommen nærmere rundkjøringen på grunn av plasseringen av fotgjengerovergangen. Ved rundkjøringen opprettholdes eksisterende fotgjengerovergang. Det lages større øy, og der hvor fil mot byen kommer gjennom rundkjøringen, blir denne strammet opp slik at hastigheten senkes og trafikksikkerheten øker. Videre er det tenkt en bedre forbindelse mellom rundkjøringen mot Fauchalds gate for syklende og gående da dette ligger i traseen for hovedrute for sykkel. Mellom fortauet ved rundkjøringen og gangveg på parkeringsnivå utenfor Kaspergården lages det en gangvegrampe slik at det blir bedre fremkommelighet for gående og syklende.

Konsekvenser ved planforslaget

Et mer strukturert gatesystem vil bidra til å øke trafikksikkerheten. Det samme vil også ny sykkelsti med fortau gjøre, da denne blir separert fra de kjørende.

Ombyggingen av gatearealet vil stort sett gjennomføres innenfor dagens vegareal, men noen eiendommer kan eller vil bli berørt:

- Gbnr. 61/87. Krysset Strandgata/Niels Ødegaards gate. 61/87. Fredet boligeiendom som ikke blir berørt. Boligen har tidligere fått utført støytiltak etter forurensningsloven. Skjermet uteplass vurderes videre i byggeplanfasen.
- Gbnr. 61/161. Næringseiendom hvor bygninger er vedtatt revet i eksisterende reguleringsplan, Kvartal 114.
- Gbnr. 61/166. Næringseiendom som er regulert til kombinert formål felles opphold, forretning og kontor. Det tas noe areal av eiendommen langs Strandgata for å tilrettelegge for venstresvingefelt mot Niels Ødegaards gate, samt bygge sykkelsti og fortau.
- Gbnr. 61/154. Næringseiendom med bensinstasjon blir lite berørt. Avkjørsler blir strammet opp.
- Gbnr. 61/212, 61/143, 61/158, 61/50, 61/49, 61/155: Boligeiendommer med blokkbebyggelse. Det tas noe areal av eiendommene langs Strandgata for å bygge sykkelsti med fortau. Ved gbnr. 61/158 må et avfallssystem med molokk flyttes.
- Gbnr. 60/173 og 60/197: Boligeiendom. Blir noe berørt på grunn av endring av støyskjerming, tas noe areal, samt at støytiltak må vurderes i forbindelse med byggeplan.
- Gbnr. 63/291, 60/173, 60/174, 60/175, 63/196 og 60/197. Boligeiendom. Blir ikke berørt direkte, men støytiltak må vurderes i forbindelse med byggeplan.
- Gbnr. 60/134. Butikk/forretningsbygning. Blir noen justeringer langs kjøre- og parkeringsareal.
- Gbnr. 60/94: Kaspergården; bolig, forretning og kontor. Det blir noen inngrep i arealet langs fv. 33 på grunn av flytting av busstopp. Videre legges det til rette for

rampe ved eksisterende trapp ved rundkjøringen. Rampen blir liggende langs eksisterende grønt areal mot fv. 33.

Tiltaket krever grunnerverv. Grunneierne har vært involvert i fra varsel om oppstart og erverv vil settes i gang etter at reguleringsplanen er vedtatt.

Byggegrenser er påført planen i områder hvor det er naturlig. Der byggegrenser ikke er vist i planen, gjelder øvrige gjeldende reguleringsplaner, eller veglovens bestemmelser.

Det er gjennomført støyberegning for området. Statens vegvesen forholder seg til Miljøverndepartementets retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442) og veileder til retningslinjene. Prosjektet er et miljø- og trafikksikkerhetstiltak. Det vil si at det vurderes å gjøre tiltak på hus som får en økning på mer enn 3dB(A) i gul støysone, 55 - 65 db(A), eller ligger i rød støysone, dvs. > 65 db(A). Resultatet viser at tiltaket fører til minimale endringer i støynivået for eiendommene langs Strandgata og Vestre Totenveg. Det er to eiendommer som ligger i gul sone, og ingen av dem får en økning i støynivået på 3 dB(A), og ingen kommer over grensa til rød sone, dvs >65dB(A). Støyberegningen viser for alternativ 0 (Eksisterende situasjon med ÅDT for året 2038) at 6 bolighus og 5 blokker ligger i rød sone, dvs > 65 dB(A). Alternativ 1 (Ny situasjon med ÅDT for året 2038) viser at det ikke endrer antall støyutsatt hus. Det vurderes fasadetiltak på 6 bolighus og på de 5 blokkene i rød sone forslås ingen tiltak siden blokkene har innebygde balkonger som antas har støydempende effekt. Støytiltak blir ikke foreslått for boliger i gul sone da ingen hus får en økning på 3 dB(A).

Tiltaket vil ikke føre til økt trafikk og derav heller ikke til økt forurensning sett bort fra tillegget fra alminnelig trafikkvekst. Noe økt forurensning må påregnes i anleggssituasjonen (utslipp fra maskiner, transport av masser mm.). En utbedring av strekningen skal være med å øke trafikksikkerheten. Med den 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 håndtere. Utløp av overvann til båthavna ansees som en gunstig løsning. Ved større ulykker med utslipp av farlige stoffer, vil båthavna kunne fungere som et basseng det er mulig å stenge av og kunne samle opp utslippet.

Når det gjelder faren for flom i vann og ledningsnett vil avrenningsforholdene endres minimalt fra dagens situasjon. Dersom arealet mellom mur og kjørefelt etableres som «grønt» oppnås en marginal reduksjon i overvannsavrenningen. Overvannet fra vegarealet tenkes tilført ny overvannsledning lagt i Vestre Totenveg og Strandgata. Prosjektet legger opp til at overvannsledningen nyttes og koster av SVV og Gjøvik kommune i felleskap. Kommunen ønsker å skifte ut og oppgradere eget ledningsnett i forbindelse med tiltaket. Det ligger til rette for 4 uttrekk for overvann på strekningen som berøres av planene. I tillegg er tanken at Bakkestumpen som går ned til Mjøsøa skal fungere som flomveg dersom overvannsledningen(e) overbelastes og må derfor få en utforming som ivaretar denne funksjonen.

Både hensynet til eventuelt uønskede skadelige arter og eventuell forurensning grunn vil bli ivarettet i anleggsfasen gjennom en kartlegging før utbygging i byggeplanfasen.

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

Endringer av planen etter offentlig ettersyn

Følgende er endret etter offentlig ettersyn:

Plankartet

- Områdene for rabatt og gang- og sykkelveg er gjort smalere langs Strandgata forbi Topp Auto AS for å begrense arealbeslaget av eiendommens parkeringsplasser.
- Kjøremønsteret i krysset Strandgata - Olavs gate er endret ved at det er åpnet opp for å svinge opp fra sør i Strandgata og inn i Olavs gate i tråd med dagens løsning.
- Kjørefelt fra sør mot rundkjøringen Strandgata/Vestre Totenveg er utvidet slik at det er mulighet for to personbiler å komme gjennom rundkjøringen samtidig.
- Mellom Strandgata og Haralds gate skal passasjen legges mer til rette for gående og syklende og i den grad det lar seg gjøre være universelt utformet.
- Rampe ved Haakons gate er tatt ut av planen og er erstattet med en trappeløsning.
- Gang- og sykkelveg øst for jernbanekulvert er forlenget nordover til plangrensen.
- Kryssområdet ved Lunds gate er mer detaljert og optimalisert.
- Kryssområdet ved Fauchalds gate og rundkjøringen ved Kaspergården er mer detaljert og optimalisert.
- Rampe for myke trafikanter fra fortau og ned til parkeringsområdet ved Kaspergården er lagt inn. Rampen ble vist som en illustrasjon, men ikke i planforslaget da planen var på høring. Rampen er nå regulert inn i planen og kobler sammen eksisterende gangveg utenfor Kaspergården med fortauet ved rundkjøringen.

Planbestemmelsene

- Følgende er flyttet fra fellesbestemmelser til retningslinjer § 8.1:
4.3 Kulturminner
- Tillegg: Møbleringssoner er tatt med under § 5.3 Annen veggrunn - grøntareal - offentlig formål.
- Tillegg: Fareområde. Område med flomfare er tatt med under hensynsone § 6.2 Fareområde.

Kommentarer til innkomne merknader:

Det vises til Statens vegvesen sin vedlagte merknadsbehandling for oppsummering av innkomne merknader og Statens vegvesen sin kommentar til disse. Nedenfor fremgår en kort oppsummering av innkomne merknader samt Gjøvik kommunes kommentarer. Merknadene er angitt med samme nummerering som i vedlegget fra Statens vegvesen.

1. Eidsiva nett, brev datert 10.07.2015:

Eidsiva påpeker at de har diverse infrastruktur på ulike spenningsnivå innenfor planområdet som blir berørt. Eidsiva forutsetter samarbeid i forkant av utbyggingen for å sikre sine anlegg og tilgang samt å kunne vurdere egne tiltak. Eidsiva tar også opp spørsmål om kostnadsdekning av tiltakshaver

Statens vegvesen har besvart momentene i merknaden på en tilfredsstillende måte og følger opp videre overfor netteier i byggeplanleggingen.

2. *Jernbaneverket, brev datert 20.08.2015:*

Jernbaneverkets sine interesser blir berørt av planforslaget, og de er uenig i den reguleringsstekniske fremstillingen av gangveg under sporet samt motsetter seg anleggsområde innenfor jernbanetraseen. Jernbaneverket har forståelse for at kulvert under jernbanen vil kreve et nært samarbeid og er innstilt på å bidra.

Statens vegvesen har rettet seg etter momentene som Jernbaneverket påpekte og har endret planen. Merknaden er vurdert til å være besvart på en tilfredsstillende måte, og vegvesenet legger opp til videre samarbeid med Jernbaneverket ved gjennomføringen av planen.

3. *Sameiet Kaspergården ved eierne i seksjonen 1-10, brev datert 10.08.2015:*

Sameiet er bekymret for fremtidig kjøreadkomst til garasjer, adkomst med bil til inngangsparti, reduksjon av areal til snøopplag og verdireduksjon på leilighetene pga. tiltaket.

Momentene i merknaden fra sameiet er besvart på en tilfredsstillende måte, og vegvesenet vil vurdere murløsning for å redusere eiendomsinngrepet. Det forutsettes at Statens vegvesen følger opp kommentarene i grunnervervsprosessen og byggeplanleggingen.

4. *Tonga vel, e-post datert 18.08.2015:*

Tonga vel vil opprettholde muligheten for kunne kjøre inn i Olavs gate fra Strandgata sørfra, de ønsker parkeringsforbud i Olavs gate, lysregulert fotgjengerfelt ved ICA- bygget, fjerne fotgjengerfeltet i rundkjøringen ved Kaspergården, opprettholde lysregulering av krysset med Østre Totenveg og leskur på holdeplassene.

Statens vegvesen besvarer de fleste momenter i merknaden på en tilfredsstillende måte bortsett fra bortsett fra spørsmålet om lysregulerte fotgjengerfelt i Vestre Totenveg. Det momentet blir derimot besvart i en annen merknad, og vegvesenet vil vurdere lysregulering av fotgjengerfeltet i byggeplanfasen.

5. *Tema Eiendom v/Børge Moen, datert 20.08.2015:*

Tema Eiendom påpeker at Parkgata ikke følger reguleringsplan for Kvartal 114 og ser ikke om dette er hensyntatt i planforslaget.

Merknaden er besvart på en tilfredsstillende måte, og det er ikke behov for ytterligere kommentar.

6. *Ica Eiendom Norge AS vedrørende Kapser Andresens v. 16-20, 60/134, brev datert 18.08.2015:*

Ica Eiendom AS forutsetter at frigjort tomteareal ved flytting av busstoppen tilbakeføres til kjøreareal/parkering, er positive til dialog med vegvesenet og ønsker minst mulig trafikale ulemper under anleggsfasen.

Statens vegvesen har besvart alle momenter i merknaden på en tilfredsstillende måte og det synes ikke å være uavklarte forhold. Vegvesenet legger opp til dialog i videre detaljering i byggeplanfasen, og det forutsettes at Statens vegvesen følger opp kommentarene i grunnervervsprosessen og byggeplanleggingen.

7. *Ica Eiendom Norge AS vedrørende Kasper Andresens v. 2-4 Eiendom AS, brev datert 18.08.2015:*

Ica Eiendom AS er største eier i sameiet og støtter merknaden fra sameiet for øvrig fullt ut. Viser til at skissert gangadkomst vil sperre adkomst til avfallsbod og ønsker denne flyttet. Ønsker busstopp flyttet nærmere rundkjøringen for å redusere arealbeslag av boligparkeringen. Ønsker minst mulig trafikale ulemper under anleggsfasen.

Statens vegvesen redegjør grundig for arealinngrepet rundt Kasper Andresens v. 2-4 og legger opp til dialog i videre detaljering i byggeplanfasen. Det forutsettes at Statens vegvesen følger opp kommentarene i grunnervervsprosessen og byggeplanleggingen.

8. *Svanhild og Martin Hansen, brev mottatt 26.08.2015:*

Grunneier ønsker utbedret støyskjerming mot Vestre Totenveg, parkeringsforbud i Olavs gate og motsetter seg stengning av Lunds gate for innkjøring.

Statens vegvesen har besvart momentene i merknaden på en tilfredsstillende måte og det forutsettes at Statens vegvesen følger opp støyskjermingstiltak i byggeplanfasen.

9. *Gjøvik kommune v/barnerepresentanten Kristin Bratland, brev datert 19.08.2015: Barnerepresentanten forutsetter god skilting for å lede myke trafikanter opp Tongjordet fra Strandgata. Peker på at Olavs gate mangler fortau, det er konflikt mellom kantparkering i Olavs og Fauchalds gater og myke trafikanter og fotgjengerfelt i rundkjøring ved Kaspergården er uheldig plassert. Videre ønsker barnerepresentanten lysregulert fotgjengerfelt ved Ica, leskur på alle holdeplasser og opprettholde kjøreadkomst inn Olavs gate fra Strandgata sørfra.*

Momentene i merknaden er besvart av Statens vegvesen på en tilfredsstillende måte.

10. *Bente Johansen, e-post datert 27.08.2015:*

Grunneier motsetter seg bygging av rampe for myke trafikanter mellom Strandgata og Haakons gate fordi dette medfører et stort beslag av hagearealet.

Merknaden er imøtekommet i sin helhet og vegvesenet har endret planen.

11. *Arne Bratlie, e-post datert 28.08.2015:*

Grunneier motsetter seg rampe for myke trafikanter mellom Strandgata og Haakons gate på naboens grunn.

Merknaden er imøtekommet i sin helhet og vegvesenet har endret planen.

12. *Anne Caroline Syljuåsen, brev datert 27.08.2015:*

Grunneier har merknader knyttet til Vestre Totenveg og motsetter seg utvidelse med et kjørefelt, fjerning av fortau, ønsker ny støyskjerming, parkeringsforbud i Olavs og Fauchalds gater og bedre skilting av blindveg. Har synspunkt vedrørende

plassering av bussholdeplasser, fotgjengerovergang fra Haakons gate og arbeidstid i anleggsfasen.

Statens vegvesen besvarer momentene i merknaden på en tilfredsstillende måte. Det kan likevel være behov for å utdype at det pågår en KVVU-prosess for rv. 4 gjennom Gjøvik «Rv. 4 Lygna - Mjøsbrua» som spesielt skal se på løsninger for passeringer av byområdet Gjøvik. Dette inkluderer påkobling til fv. 33 i retning Østre Toten.

13. Gjøvik kommune, vedtak datert 26.08.2015:

Våre merknader vedrørende universell utforming, hensynssone støy, kollektivholdeplasser og håndtering av overvann vurderes til å være tilfredsstillende besvart.

Våre merknader knyttet til bestemmelsene angående kulturminner og møbleringssoner er imøtekommet av Statens vegvesen. Likeledes er merknadene tilknyttet kryssområdet med Olavs gate og adkomstrampe til Haakons gate også imøtekommet av Statens vegvesen og planen er endret.

Vi er tilfreds med at vegvesenet har detaljprosjektet kryssløsninger mot eksisterende gang- og sykkelveg ved Bakkestumpen og hovedrute sykkel i Fauchalds gate og rundkjøringen ved Kaspergården.

Støykartene er revidert og viser eksisterende støyskjerm. Detaljering rundt støyskjerming vil pågå i byggeplanfasen. Vegvesenet foreslår å bruke glass for å åpne opp der det er viktig at myke trafikanter ser hva som skjer på den andre siden, f.eks ved inngangen til Fauchalds gate og sykkelvegen der.

Statens vegvesen viser til at rundkjøringen ved Kaspergården ikke er en del av planområdet og at det kommer i neste plan, men det vil ta noen år før det blir en realitet.

14. Annbjørg og Paul-Otto Stadtler:

Grunneier ønsker tiltak i forbindelse med at hageutgang til Vestre Totenveg blir stengt, opprettholdelse av innkjøring til Lunds gate fra Vestre Totenveg, parkeringsforbud i Olavs gate, tilrettelegging, drift- og vedlikehold av snuplass i Egers gate samt utbedring av støyskjerm.

Statens vegvesen har besvart momentene i merknaden. Det forutsettes at Statens vegvesen følger opp kommentarene i grunnervervsprosessen og byggeplanleggingen. Når det gjelder snuplass i Egers gate så er den regulert i reguleringsplan «Østre del av Gjøvikjordet» (PlanID 05020040) vedtatt i 1965. Kommunen drifter og vedlikeholder området i tråd med denne planen, det vil si brøyting av snuplassen.

15. Fylkesmannen i Oppland, brev datert 27.08.2015:

Fylkesmannen er positiv til målet i prosjektet som er i tråd med Statlig planretningslinje for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging og Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging. Fylkesmannen er tilfreds med

de miljøvernfarende utredningene som er gjennomført og måten naturmiljø, forurensning og biologisk mangfold er ivaretatt i planen.

Merknaden tas til etterretning.

16. *Oppland fylkeskommune, e-post datert 31.08.2015:
Fylkeskommunen har ingen merknader til planforslaget.*

Merknaden tas til orientering.

17. *Strandgata 1 borettslag v/leder Asle Hovdal, brev mottatt 02.09.2015:
Borettslaget er bekymret for reduksjon i parkeringsarealet, påpeker manglende fremkommelighet for ambulanse, hjemmesykepleien, renovasjon mm. i Olavs og Haralds gate på grunn av gateparkering, ønsker gammel betongmur erstattet med tørrmur og erstatning i forbindelse med arealbeslag.*

Statens vegvesen har besvart momentene i merknaden på en tilfredsstillende måte og det synes ikke å være uavklarte forhold. Det forutsettes at Statens vegvesen følger opp kommentarene i grunnervvervsprosessen og byggeplanleggingen.

18. *Trond og Hanne Engebretsen, Thor Erik og Bodil Engebretsen, brev datert 28.08.2015:
Grunneier forventer tiltak i forbindelse med stengning av hageutgang til Vestre Totenveg, ber om at innkjøring til Lunds gate fra Vestre Totenveg opprettholdes, ønsker parkeringsforbud i Olavs gate, forbedret støyskjerming mot Vestre Totenveg, påpeker at eiendommen er utsatt for vibrasjoner fra trafikken og er positivt til fotgjengerbro ved lyskryss.*

Statens vegvesen har besvart momentene i merknaden på en tilfredsstillende måte, men det er uklart hva grunneier sikter til med fotgjengerbro. Nåværende lyskryss med fotgjengerfelt videreføres i ny plan. Videre er det planlagt en ny kulvert (tunnel) under jernbanesporet som sikrer gående og syklende sikker adkomst til Bakkestumpen og Østre Totenveg. Fra lyskrysset og opp mot Haakons gate lå det i planforslaget en universelt utformet rampe, men denne er tatt ut etter høringen. Grunnen er at Haakons gate er for bratt til å oppfylle kravene til universell utforming og at tiltaket innebar et stort eiendomsinngrep i privat hage. Det er vurdert til at Haralds gate er en bedre gate å legge til rette for universell adkomst mellom Tongjordet og Vestre Totenveg. For øvrig forutsettes det at Statens vegvesen følger opp kommentarene i grunnervvervsprosessen og byggeplanleggingen.

19. *Utrykningspersonellet's fellesutvalg Gjøvik og Toten, brev datert 21.07.2015:
Fellesutvalget uttrykker bekymring over fotgjengerfeltet ved Kaspergården.*

Statens vegvesen har besvart merknaden, og det synes ikke å være behov for ytterligere kommentar.

20. *Topp Eiendom as v/Kontur as, brev datert 28.08.2015:
Topp Eiendom uttrykker bekymring for redusert parkeringsareal, peker på behovet for varetransport med store kjøretøy og bekymring for redusert tilgjengelighet*

under anleggsperioden og ber om at planen utsettes da ny avkjøring fra rv. 4 til sentrum vil endre forutsetninger i planen.

Statens vegvesen har besvart momentene i merknaden og imøtekommet merknaden tilknyttet varelevering.

Egenvurdering:

Dette er et viktig byprosjekt for Gjøvik kommune. I tråd med byvisjonen «Visjon Gjøvik 2030» skal det utvikles et attraktivt kollektivtilbud og et effektivt og trygt gang- og sykkelvegnett i Gjøvik. Sentrum skal skjermes mot gjennomgangstrafikk og annen unødig biltrafikk, samtidig som det skal være enkelt å reise til Gjøvik med alle typer transportmidler. Fylkesvegene i Gjøvik sentrum er som de fleste steder utformet på bilens premisser og er til dels preget av slitasje og forfall. Prosjektet er en del av en helhetlig oppgradering av Strandgata og sørover langs Vestre Totenveg med fokus på kollektivtrafikk og myke trafikanter. Det er positivt at fylke og stat investerer i nybygging av ei gate i sentrum som ikke bare legger til rette for busser, syklistene og de som bruker beina, men også gjør Gjøvik mer urban. Dette prosjektet er fremtidsrettet ved å fastlegge separate løsninger for trafikantergruppene inn mot sentrum. Videre vil utvikling av kollektivtrafikken fra sentrum og ut til Kaspergården bli bedre, muligens på bekostning av øvrig biltrafikk. Dette kan få flere til å reise kollektivt og mindre bilbruk i sentrum. Med økt tilrettelegging for gående og syklende i sentrum som også er en del av prosjektet, ligger det til rette for at trafikkveksten internt i byen på sikt kan flate ut.

Den effektive fremkommeligheten for bil kan som sagt bli noe redusert. Med tanke på den betydelige årsgjennomsnittstrafikken i Vestre Totenveg og Strandgata vil dette kunne medføre kødannelse, men det kan også bidra til å redusere antallet unødige bilreiser gjennom Strandgata. Det er viktig at ny gjennomfartsløsning for rv. 4 og fv. 33 samt ny sentrumsadkomst fra rv. 4 realiseres snarlig for å kompensere for den reduserte fremkommeligheten for bil. For trafikkavviklingen vil ikke effekten av tiltaket komme til fulle før rundkjøringen ved Kaspergården og vegene videre er utbedret. KVVU for rv. 4 Mjøsbrua - Lygna vil forhåpentligvis gi en del løsninger som på sikt vil fjerne gjennomgangstrafikken fra sentrum.

En ny gang- og sykkelvegkylvert under jernbanen er en viktig del av prosjektet. Den er et virkelig løft for myke trafikanter med ny adkomst under jernbanetraseen mot Mjøsa. Kylverten vil binde sammen boligområder med Mjøsa på en mye bedre måte enn eksisterende tilbud som er i en smal kylvert med biler tett inntil et smalt fortau. For øvrig viser planen tydelig hvilke gangakser som skal ivaretas og utbedres og hvilke som stenges.

I byggeplanfasen vil vegvesenet få på plass en god del detaljer som gjenstår. Det er pekt på blant annet detaljer rundt støyskjermen ved Fauchalds gate som er ønskelig blir utført i glass for å åpne opp for hovedruten for sykkel i Fauchalds gate. For øvrig skal utskiftning av støyskjermene på strekningen vurderes fra et støyfaglig perspektiv, noe som også har vært et stort ønske fra beboerne på strekningen. Ut i fra en ren visuell vurdering er det sterkt ønskelig med renovering av støyskjermene. Detaljer rundt fotgjengerfelt og løsninger med lyssetting, opphøyde gangfelt og eventuell lysregulering vil også falle på

plass i byggeplanfasen. Vegvesenet har pekt på en del trafikkssikkerhetselementer som skal videreføres i byggeplanfasen, og det er viktig å påpeke at løsninger som velges skal være varige løsninger, som bør være godt tilpasset brukerne og ha trafikkssikkerheten i fokus.

For å gjøre det mer attraktivt å reise kollektivt er gode venteareal viktig i tillegg til et godt rutetilbud. Å tilby passasjerer venteareal med vegger og tak mener vi er et minimum av hva passasjerer som reiser på strekningen skal tilbys. Informasjon om rutetider og sanntidssystem bør også være på plass på holdeplassene.

Gående og syklende mister fortauet på strekningen mellom kryssene med Østre Totenveg og Lunds gate. I stedet får myke trafikanter et godt tilbud gjennom Fauchalds gate på Tongjordet. Her bygger Gjøvik kommune om Fauchalds gate for å bedre tilbudet til gående og syklende. Fra rundkjøringen og frem til Olavs gate bygges det tovegs sykkelveg på den ene siden og fortau på den andre siden av Fauchalds gate. Kommunen vil videre legge til rette ved å fjerne gateparkeringen i Olavs gate og Fauchalds gate. Dersom det avdekkes et behov for fortau langs Skråparken er kommunen beredt til å utbedre dette for å sikre en god tverrforbindelse for gående og syklende mellom Strandgata og Kaspergården.

Det har vært en god planprosess og et godt samarbeid mellom Statens vegvesen og Gjøvik kommune i saken. Det er forutsatt at utarbeidelse av byggeplan med optimalisering av løsninger og utbyggingen videre skjer nært samarbeid med Gjøvik kommune. Kommunen har behov for sanering av egne ledningsanlegg i bakken som må utføres før vegvesenet setter i gang med utbyggingen.

Det har vært lagt opp til bred medvirkning i planprosessen gjennom åpne møter på rådhuset i Gjøvik. Statens vegvesen har også vært til stede og orientert Utvalget for Areal-, Miljø- og Teknisk drift om planarbeidet i forkant av offentlig ettersyn av planen.

Konsekvens for folkehelse:

Tiltaket er positivt for folkehelsen.

Et tiltak for å bedre folkehelsen er å få flere til å gå og sykle mer. Dette tiltaket legger til rett for nettopp dette ved å tilby trafikkssikre løsninger for gående og syklende, både langs Strandgata og Vestre Totenveg, men også på tvers under jernbanen mot Mjøsa. Prosjektet er derfor vurdert til å ha en positiv effekt på folkehelsen. I tillegg til de fysiske tiltakene vil det sannsynligvis også være behov for andre tiltak som kampanjer og holdningsendringer for å få flere over på gåing og sykling. Folkehelseperspektivet er en viktig faktor og aktive arbeidsreiser kan være et virkemiddel for å få flere til å la bilen stå.

Konklusjon:

Planforslaget fremstår som godt gjennomarbeidet med gode løsninger for gående, syklende og kollektivtrafikken. Tiltaket er en naturlig forlengelse av det arbeidet som allerede er utført og planlegges utført nord i Strandgata slik at det blir en helhetlig og tiltalende løsning for Strandgata og videre sørover langs Vestre Totenveg. Planforslaget er fremtidsrettet og legger til rette for økt sykkelbruk og gåing gjennom å separere trafikantgruppene. Kryssløsninger og kantstopp legger til rette for kollektivtrafikken. Ved å prioritere buss i gatebildet styrkes bussens punktlighet og brukervennlighet og er et tiltak for å få flere til å reise kollektivt. Fremkommeligheten for bil kan bli noe redusert og det kan bli økt kødannelse.

Løsningen ivaretar målsettingene for prosjektet og er godt tilpasset omgivelsene.

Med bakgrunn i dette anbefales det at planforslaget vedtas slik det framgår av vedlagte plankart, reguleringsbestemmelser, planbeskrivelse og ROS-analyse.

Gjøvik, 01.12.2015

Magnus Mathisen
rådmann



Lars Engeli