



Statens vegvesen



OPPLAND
fylkeskommune

REGULERINGSPLAN



Øyvind Solberg

Fv. 33 Strandgata - Kaspergården. Kollektivløsning.

Gjøvik kommune

Vedtatt i Gjøvik kommunestyre 26.11.2015 i sak 108/15

Revidert 09.11.2015

Region øst
Lillehammer, R.vegkt
Dato: Juni 2015

Innhold

1 Sammen drag	3
2 Bakgrunn for planforslaget.....	4
2.1 Planområdet	4
2.2 Bakgrunn for planforslaget.....	5
2.3 Målsettinger for planforslaget	5
2.4 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning.....	5
2.5 Planstatus for området.....	5
3 Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet	5
3.1 Beliggenhet.....	5
3.2 Dagens- og tilstøtende arealbruk	5
3.3 Trafikkforhold	6
3.4 Teknisk infrastruktur	6
3.5 Landskapsbilde/bybilde	7
3.6 Nærmiljø/friluftsliv	7
3.7 Naturmangfold	7
3.8 Kulturmiljø	8
3.9 Naturressurser	8
3.10 Grunnforhold	9
4 Beskrivelse av planforslag.....	9
4.1 Forutsetning og standardvalg.....	9
4.2 Tekniske forutsetninger.....	9
4.2.1 Kjøreveger	9
4.2.2 Sykkelsti med fortau	10
4.3 Nærmere beskrivelse av planområdet/planstrekningen:	12
5 Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger	12
5.1 Framkommelighet	12
5.2 Trafikksikkerhet	12
5.3 Naboer	12
5.4 Byggegrenser	13
5.5 Gang- og sykkeltrafikk	13
5.6 Kollektivtrafikk.....	16
5.7 Landskap/bybilde	17
5.8 Nærmiljø/friluftsliv	17
5.10 Støy og vibrasjoner	17
5.11 Forurensning	18
5.12 Massehåndtering.....	18

6 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse.....	18
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 Forholdt til eldre planer.	19
7.2 Framdrift.....	20
7.3 Grunnerverv	20
7.4 Trafikkavvikling i anleggsperioden	20
8.5 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	09.10.2014
Åpent møte, oppstartsfase	Statens vegvesen/Gjøvik kommune	13.11.2014
Offentlig ettersyn	Statens vegvesen	30.06.2015
Åpent møte i ettersynsperioden	Statens vegvesen /Gjøvik kommune	05.08.2015
Eventuell planbearbeiding	Statens vegvesen /Gjøvik kommune	
Godkjent 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 – Kaspergården. Kollektivløsning**» 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 ATP-samarbeidet i Gjøvik, prioritert i 'Strategi for ny byutvikling – Visjon Gjøvik 2030'.

Hensikten med planarbeidet er å bedre fremkommelighet for kollektivtrafikken på strekningen fra hjørnet Strandgata/Niels Ødegaards gate og frem til rundkjøringen ved fv. 33 Vestre Totenveg/Kaspergården (rundkjøringen). Arbeidet skal også ivareta og finne gode løsninger for gående og syklende.

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 09.10.2014. Varsel om oppstart av reguleringsplanlegging ble sendt ut til offentlige instanser samt grunneiere og andre berørte.

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

Reguleringsplanen er lagt ut til offentlig ettersyn i perioden 30.06.2015 til 28.08.2015 og annonsert i Oppland Arbeiderblad den 02.07.2015. Det ble avholdt åpent møte på Gjøvik rådhus den 5.8.2015 hvor Statens vegvesen og Gjøvik kommune var til stede, orienterte om planen og svarte på spørsmål. Innkomne merknader med kommentarer følger som eget vedlegg, sammen med reguleringsbestemmelser og reguleringsplan og oppdatert plan for støy.

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

Kontaktperson i Gjøvik kommune:
Stine Radmann, tlf. 61189744
e-post: stine.radmann@gjovik.kommune.no

Kontaktpersoner i Statens vegvesen:
Prosjektleder Torbjørge Knai
Tlf.: 61271129, mobil 95488947
e-post: torbjorg.knai@vegvesen.no

Planansvarlig Øyvind Solberg
Tlf.: 61271496, mobil: 95837471
e-post: oyvind.solberg@vegvesen.no

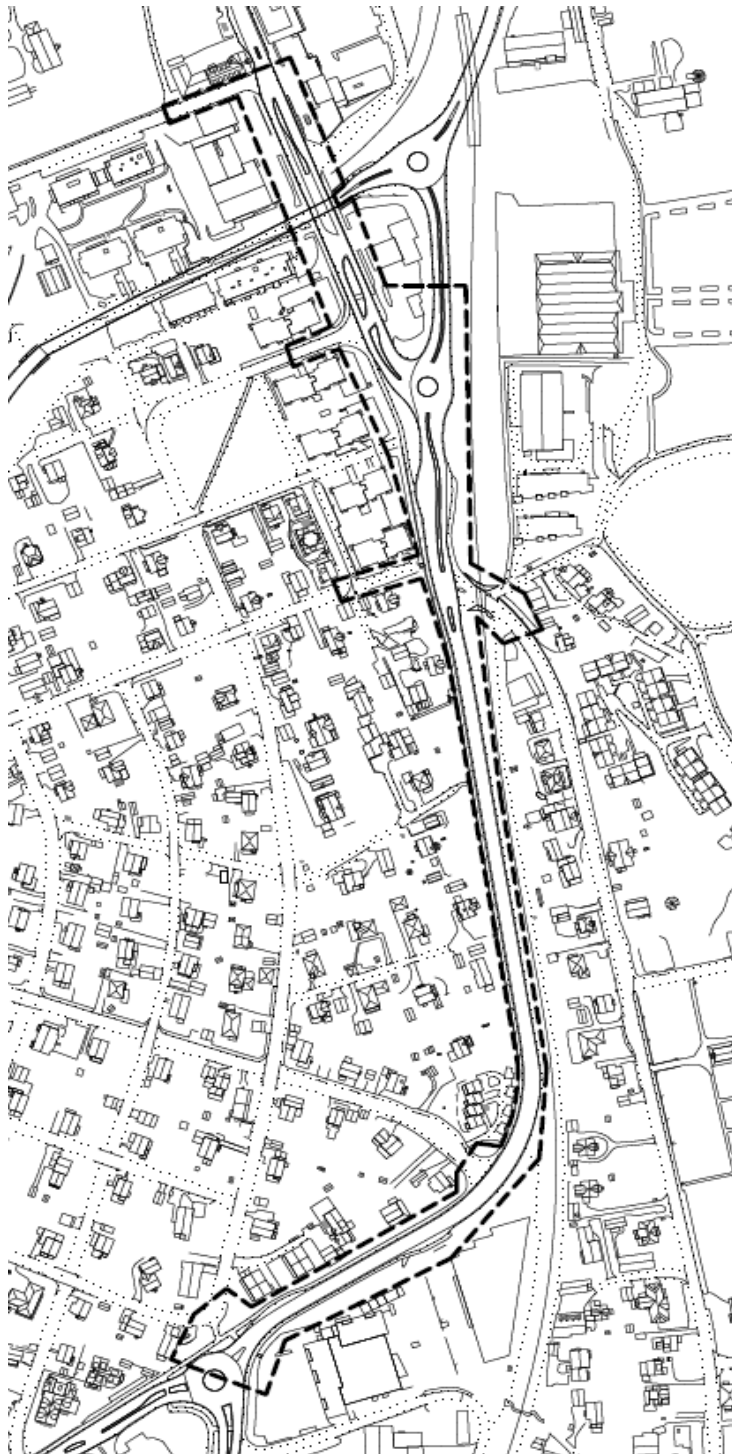
Ansvarlig grunnnerv/erstatning Einar G. Bergem
Tlf.: 62553733, mobil: 41455311
e-post: enar.bergem@vegvesen.no

2 Bakgrunn for planforslaget

2.1 Planområdet

Planområdet omfatter Strandgata fra krysset Strandgata/Niels Ødegaards gate sørover til rundkjøringen ved fv. 33 Vestre Totenveg/Kaspergården. Se kart med planavgrensning under.

På grunn av løsning med kulvert under jernbanen, vil en liten del av løsningen bli liggende utenfor varslet planområde. Det vil ikke bli varslet ny oppstart, men berørte parter/eiere vil bli kontaktet direkte.



2.2 Bakgrunn for planforslaget

Trafikken i Gjøvik er økende, 25% de siste 10 år. Det utgjør pr i dag mye biltrafikk i Strandgata, noe som påvirker punktligheten og fremkommelighet for kollektivtrafikken på strekningen. Gjøvik kommune har som mål å redusere/fjerne unødig biltrafikk fra denne viktige sentrumsgata. Det er samtidig et mål å legge bedre til rette for kollektivtrafikk samt gående og syklende.

2.3 Målsettinger for planforslaget

Det har over tid pågått arbeider med Strandgata i Gjøvik. Den nordre delen av Strandgata frem til Hunnsvegen er ferdig utbygd som miljøgate. Videre pågår det planarbeid, en videreføring av miljøgate på strekningen fra krysset Strandgata/Hunnsveien frem til krysset Strandgata/Niels Ødegaards gate som også skal behandles i 2015.

Fra dette krysset og frem til fv. 33 Vestre Totenveg/Kaspergården (rundkjøringen) er området for denne planen. Den har som målsetting å bedre fremkommelighet for kollektivtrafikken på strekningen. Forslaget skal også ivareta og finne gode løsninger for gående og syklende. Strekningen er på ca. 1000m. se pkt. 3.2.

2.4 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.

2.5 Planstatus for området

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.

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

For området gjelder kommunedelplan og reguleringsplaner. Området er regulert til bolig, industri/næring, vegareal, gang- og sykkelveg og jernbane.

3.2 Dagens- og tilstøtende arealbruk

Langs traséen er det boliger, industri/næring vegareal, gang- og sykkelveg og jernbane.

3.3 Trafikkforhold

Området har en døgntrafikk, ÅDT, som følger:

Fv. 33 Strandgata mot sentrum	ÅDT 11.000-12.000
Fv. 33 Fra Østre Totenveg og ned til rundkjøringen med Strandgata	ÅDT ca. 20.000
Fv. 33 Fra Østre Toten veg og opp til rundkjøringen med fv. 111	ÅDT ca. 16.000
I rundkjøringen ved Kaspergården (fv. 33/fv.111)	ÅDT ca. 20.000

Fartsgrense er 40 og 50km/t



Ang. ulykker med personskade, er det registrert 6 stk. personer med lettere skade og 1 med alvorlig skade de siste 4 år.

3.4 Teknisk infrastruktur

Det foreligger et eksisterende anlegg med vann- og avløpsledninger langs store deler av traséen. Mye av dette er gammelt og trenger utskifting. Videre har Eidsiva ledningsnett i grunnen. Det samarbeides med Gjøvik kommune og Eidsiva om dette.

Det er pr. i dag gatebelysning langs hele strekningen. Det er vurdert ny plassering av lyspunkter og type armatur, som er i tråd med den nye belysningen langs den ferdige utbygde nordlige delen av Strandgata. I tillegg til god belysning, blir det lagt vekt på tilpasning til omgivelsene. Det er også vurdert å ha all lyssetting på samme side av gata, noe som gjør det mer helhetlig. Nærmere detaljering av belysning tas videre i byggeplan.

3.5 Landskapsbilde/bybilde

Strekningen er en av hovedtraséene for bil og kollektivtrafikk, sentralt i byen. Strandgata har bl. annet mulighet for atkomst til øvrige deler av sentrum herunder handlegater, Gjøvik gård, Gjøvik skystasjon, Gjøvik kino og Scene jernbane, CC-kjøpesenter og rv. 4.

Vestre Totenveg er innfartsveg fra nabokommunen Østre Toten samt bydelene i Sørbyen og inn mot sentrum.

Vestre Totenveg ligger delvis inneklemt mellom jernbanen og eldre villabebyggelse bak støyskerm og murer. Vestre Totenveg bærer preg av å være en innfartsveg som innbyr til høy hastighet med bred kjøreveg, få kryss og ensidig fortau. Fra krysset ved Østre Totenveg og videre inn i Strandgata endrer vegen karakter til en bred gate med midtrabatter, flere kryss, brede kjørefelt og tosidig fortau.

3.6 Nærmiljø/friluftsliv

Området i seg selv er ikke et turområde, men bedre sykkelveger og gangmuligheter gjør det enklere for å bl. annet å komme seg ned mot Mjøsa og områdene der. Vegen og jernbanen er en barriere for ferdsel til og fra Mjøsa så det er viktig å legge til rette for trygge krysningspunkter for myke trafikanter.

3.7 Naturmangfold

Planområdet er av begrenset utstrekning og går gjennom et tett utbygd område. Tiltakene som skal gjennomføres er innenfor dagens vegareal. 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.

Forurensning vann

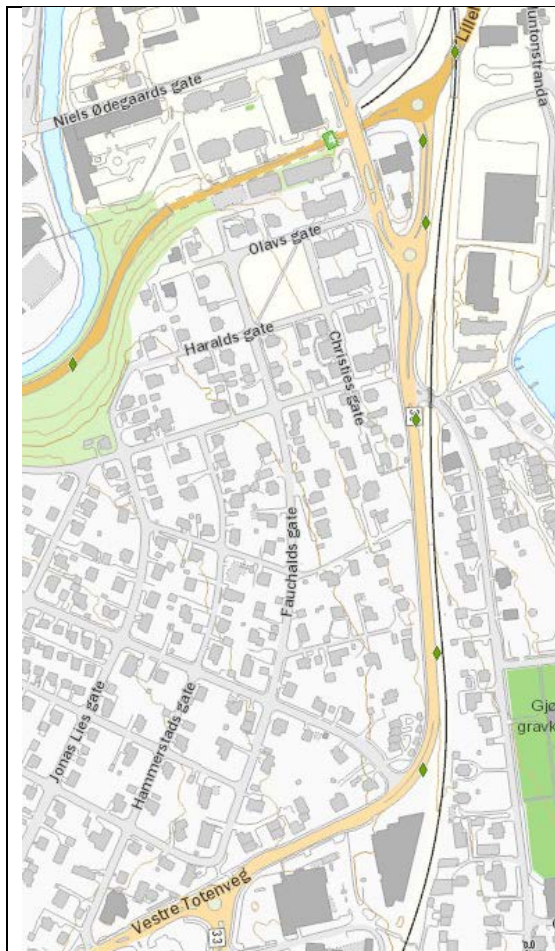
Deler av denne parsellen er oppgitt å være den meste trafikkerte vegstrekningen i Oppland. Parsellen går vassdragsnært til både Hunnselva og Mjøsa. Overvannsledninger går i dag og vil fortsatt å ha utløp til båthavna nedenfor jernbaneundergangen ved Østre Totenveg. Annet overvann antas å bli ledet ut i Hunnselva og/eller går via overvannsanlegget til Rv. 4 i kulverten og pumpes ut i Mjøsa.

Forurensset grunn

Langs denne parsellen har det opp gjennom tidene vært ulik næringsvirksomhet. Kjente aktiviteter er en nåværende bensinstasjon, en nylig nedlagt bensinstasjon og en bilforhandler. Jernbanen går tett på fv. 33 og kan også ha påvirkning på forurensningssituasjonen i tillegg til belastningen fra dagens veganlegg.

Fremmede skadelige arter

Sjøl i et gatenett med lite grøntareal og hageareal inntil vegen, er det vegetasjon som en må ta hensyn til. Strekningen er kartlagt for fremmede arter av Statens vegvesen i 2012. Det gir en indikasjon på dagens situasjon.



Tegnforklaring:

◆ Fremmede arter, punkter

Det er funnet russekål og hagelupin i dette planområdet.

Funn i tilførselsvegen til/fra Rv. 4 er ikke omfattet av dette prosjektet. Men her er det funnet kjempebjørnekjeks og tromsøpalme. Det er arter med stor formeringsevne og faren for spredning til planområdet er stor.

3.8 Kulturmiljø

Det er en eiendom i krysset Strandgata/Niels Ødegaards gate som er regulert til bevaring. Denne blir ikke berørt, se kartutsnitt under.



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. Området antas å bestå av undergrunn av meget telefarlige masser T4 i Strandgata og frem til oversiden av krysset mellom fv. 33 Vestre Toten veg og Østre Toten veg. Herfra og opp til rundkjøring ved Kaspergården består undergrunnen av lite telefarlige masser T2.45 Beskrivelse av planforslag

4 Bakgrunn for planforslaget

4.1 Forutsetning og standardvalg

Prosjektet berører lite arealer utenom eksisterende vegareal.

4.2 Tekniske forutsetninger

4.2.1 Kjøreveger

Strekningen har 4 eksisterende kryss/avkjørsler.

1. Krysset Niels Ødegaards gate/Strandgata. Atkomst til Hunton fabrikker går i dag via dette krysset, også med tunge kjøretøy, mellom 25-30 stk daglig. Det er ønske om ny avkjørsel til Hunton fabrikker direkte fra rv. 4, men dette ligger noe frem i tid. Krysset planlegges derfor med tanke på fortsatt mye tungtrafikk. Det planlegges venstresvingefelt fra sør. På motsatt side av Niels Ødegaards gate er adkomsten til et gatetun med en liten tregruppe.
2. Eiendommen gbnr. 61/166, Næringseiendom. Den har i dag flere inn/avkjørsler både fra Strandgata og Niels Ødegaards gate. Avkjørsel nr. 1 kan opprettholdes for varelevering, nr. 2 stenges og nr. 3 opprettholdes som hovedavkjørsel, se skisse under.



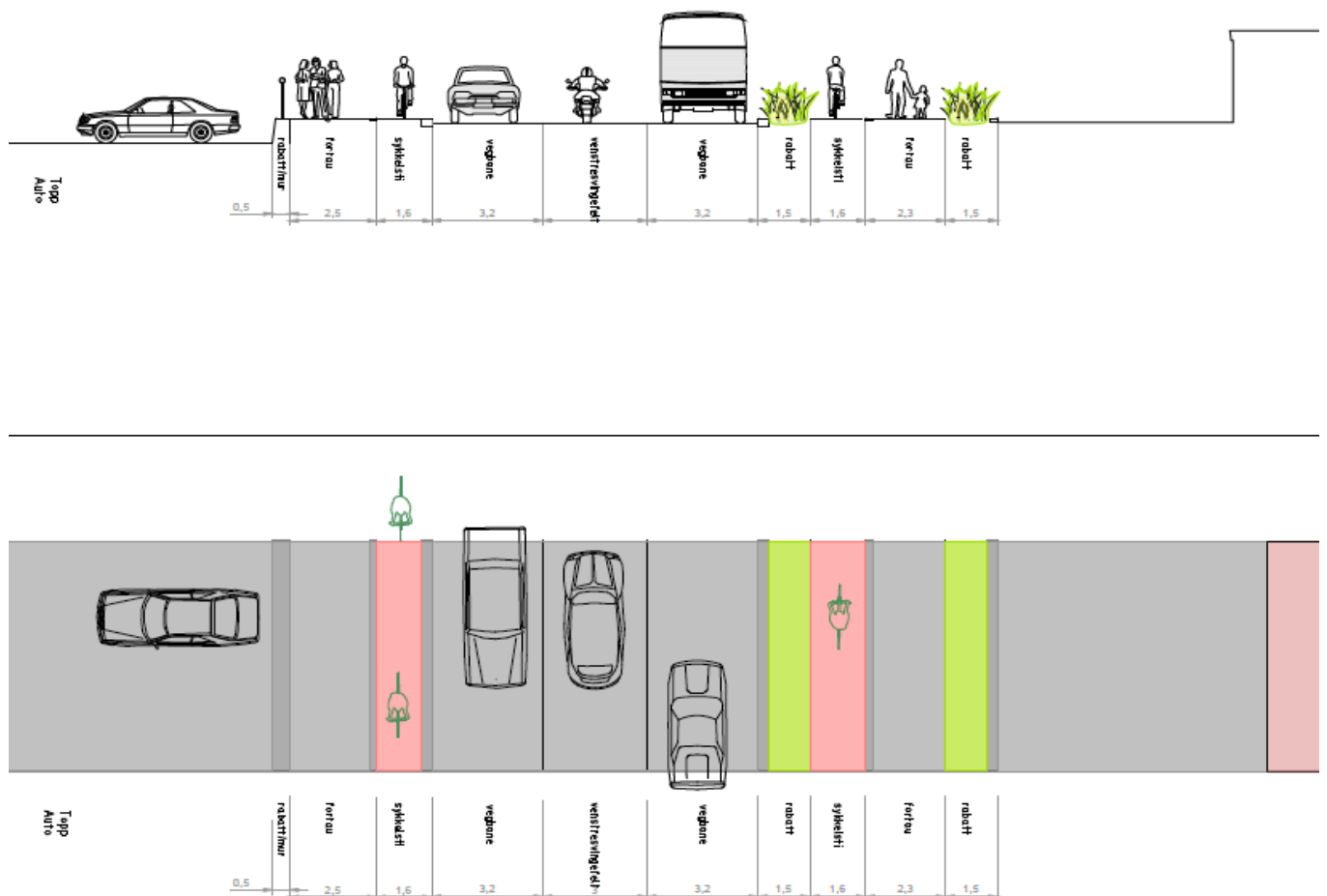
3. Krysset ved Parkgata/Strandgata strammes opp, blir i tråd med gjeldende reguleringsplan, Kvartal 114. Parkgata er ikke bygget i henhold til eksisterende plan.
4. Eiendommen gbnr. 61/161 har brede avkjørsler. Disse justeres og strammes opp.
5. Eiendommen gbnr. 61/154, bensinstasjon. Eiendommen har 2 avkjørsler som er brede. Disse vil bli opprettholdt, for at tunge/store kjøretøy i forbindelse med levering av drivstoff skal komme seg ut og inn av eiendommen. Avkjørslene blir noe strammet opp.
6. Krysset Olavs gate/Strandgata. Her endres kjøremønsteret noe. Det gis fortsatt mulighet til å svinge fra Strandgata og inn i Olavs gate fra begge retninger. Det vil ikke bli tillatt å kjøre ned Olavs gate og svinge til venstre inn i Strandgata mot sentrum. Parkering langs Olavsgate fjernes.
7. Rundkjøring ved Strandgata/fv. 33 Vestre Totenveg. Den flyttes noe lenger mot nordøst og gjøres noe større. Den blir likevel ikke i tråd med krav til utførelse i henhold til vegvesenets

regler (håndbok) og det må søkes fravik. Grunnen til dette er mangel på areal for å få plass til filterfelt for buss med kantstopp forbi rundkjøringa, med tilhørende tovegs sykkelsti og fortau for gående. Videre vil det bli tilrettelagt for 2 innfarter til rundkjøringen fra sør.

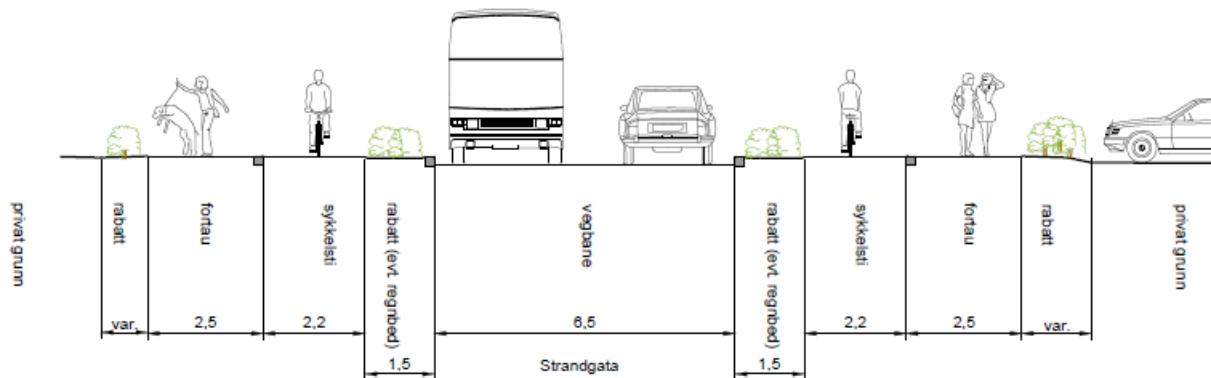
8. Krysset fv. 33 Vestre Totenveg/Østre Totenveg. Her blir det opprettholdt venstresvingefelt, inn Østre Totenveg fra byen. Venstresvingefeltet brukes også som fil videre sørover og opp til Kaspergården.
9. Avkjøring til høyre inn Østre Totenveg fra sør (Kaspergården) mot sentrum, stenges. Det er her mulighet å svinge inn Østre Toten veg fra Minnesundvegen, lenger sør i byen, og unngå rundkjøringen ved Kaspergården. Det er heller ikke mulighet for større kjøretøyer å komme seg gjennom krysset og inn Østre Totenveg på grunn av for liten svingradius, undergangen er for smal.
10. Fra krysset fv. 33/Østre Totenveg, planlegges det 3 kjørefelt; to i sørgående retning mot Kaspergården og et i nordgående mot sentrum. Det ekstra kjørefeltet lages som kjørefelt, ikke som eget kollektivfelt, men kan brukes av bussene for å få bedre flyt. (Eksisterende fortau frem til Lundsgate fjernes).
11. Lunds gate stenges for innkjøring fra fv. 33 Vestre Toten veg. Støyskjerming videre inn i krysset vurderes.
12. Rundkjøringen ved Kaspergården er ikke en del av dette prosjektet. Prosjektet må derfor tilpasse seg gjeldende kryssløsning.

4.2.2 Sykkelsti med fortau

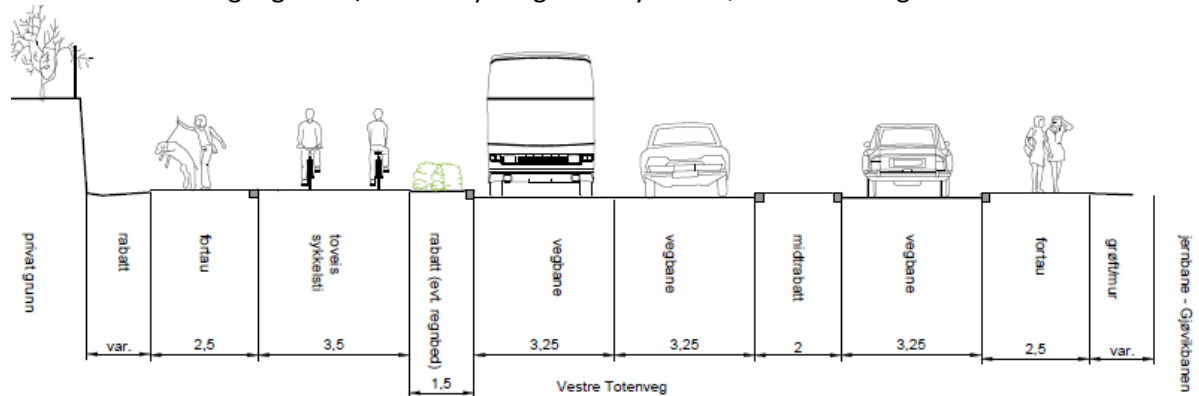
Tverrsnitt v. Topp Auto AS – smalt tverrsnitt – sykkelsti med fortau, enveis trafikk for sykkel. Ensidig rabatt:



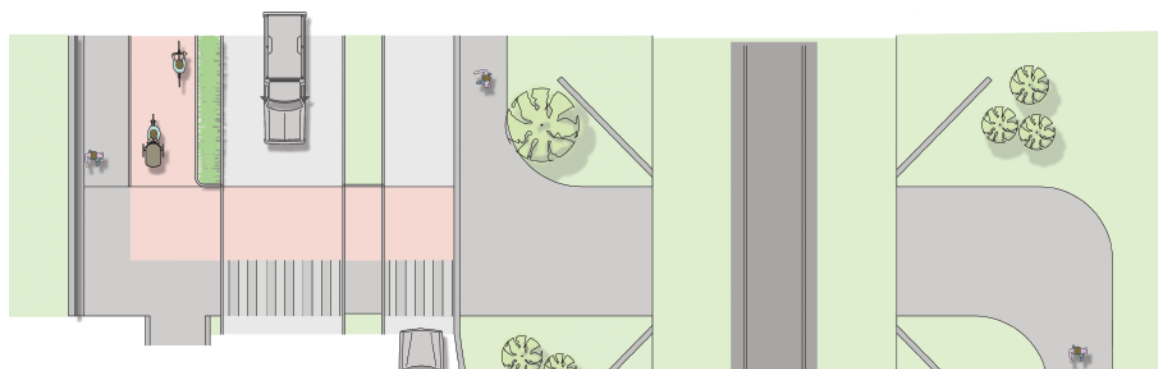
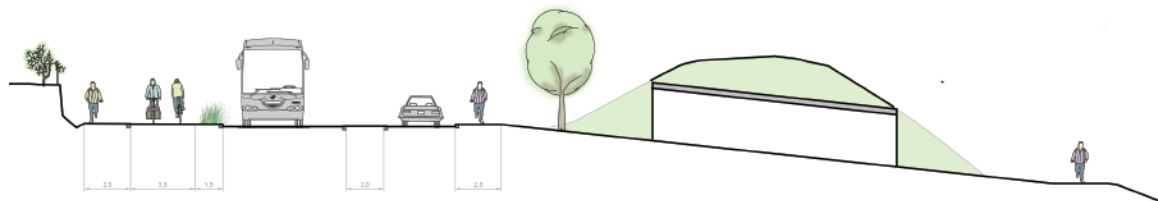
Tverrsnitt sør for Topp Auto AS – til overgangsfelt v/Esso. Sykkelsti med fortau, enveis trafikk for sykkel. Tosidig rabatt:



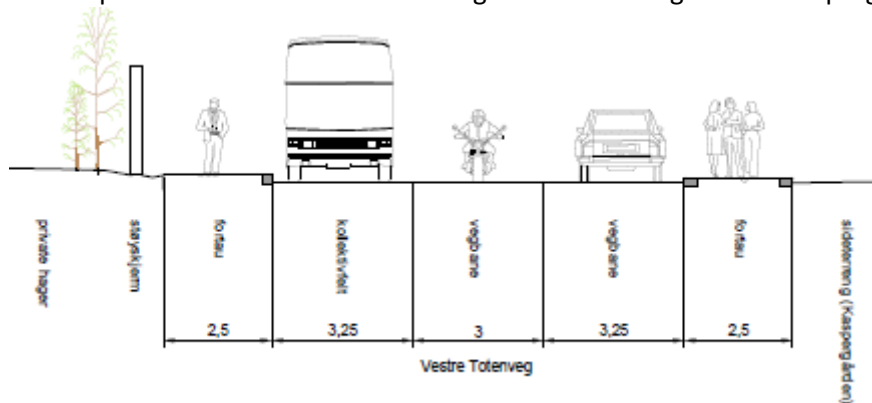
Tverrsnitt fra overgangsfelt v/Esso – kryssregulert kryss ved Østre Totenveg:



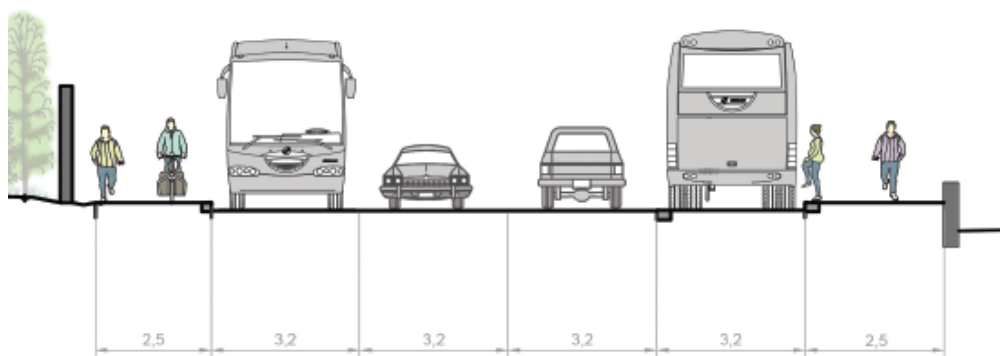
Normalprofil av krysset fv. 33 Vestre Totenveg/Østre Totenveg med kulvert:



Normalprofil ved fv. 33 Vestre Totenveg ovenfor Lunds gate mot Kaspergården:



Normalprofil av kjøremønster ved Kaspergården ved busstopp og busslomme:



4.3 Nærmere beskrivelse av planområdet/planstrekningen:

Langs strekningen er det næringsbygg, forretningsbygg, boligområder; herunder småhusbebyggelse og blokkbebyggelse. Langs stor deler av traséen går jernbanen.

5 Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger

5.1 Framkommelighet

Tiltaket øker framkommeligheten for busser, spesielt for de som skal sørover, i og med at de får egen fil gjennom rundkjøringen ved Strandgata/fv. 33 og kjørefeltene ut av byen økes med 1 felt. Det blir i tillegg bedre og mer forutsigbar framkommelighet for gående og syklende, som får sammenhengende sykkelsti og fortau.

5.2 Trafikksikkerhet

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.

5.3 Naboer

6.3.1 Berørt bebyggelse

Gbnr. 61/87. Krysset Strandgata/Niels Ødegaards gate. 61/87. Fredet boligeiendom. Vil ikke bli berørt. Når det gjelder støy, har det tidligere blitt utført tiltak etter forurensningsloven. Skjermet uteplass vurderes videre i byggeplanfasen.

Gbnr. 61/161. Næringseiendom. Bygninger er vedtatt revet i eksisterende reguleringsplan, Kvartal 114. Det tas noe areal til gang- og sykkelveg.

Gbnr. 61/166. Næringseiendom. Eiendommen er regulært til kombinert formål felles opphold, forretning og kontor. Det tas noe areal av eiendommen i krysset Niels Ødegaards gate/Strandgata for å tilrettelegge for venstresvingefelt mot Niels Ødegaards gate. Avkjørsler, se punkt 5.2.1.

Gbnr. 61/154. Næringseiendom; bensinstasjon. Blir lite berørt. Avkjørsler opprettholdes.

Gbnr. 61/212, 61/143, 61/158, 61/50, 61/49, 61/155: Boligeiendommer/blokkbebyggelse. Det tas noe areal av eiendommene i krysset Strandgata/Olavs gate til å bygge sykkelsti med fortau, erstatning med mur for å begrense inngrepet vurderes i byggeplanfasen. Dette gjelder hele strekningen langs blokkene. Ved gbnr. 61/158 må et avfallssystem; molokk flyttes. Det kan være mulig å plassere disse i skråningen mot Strandgata, vurderes videre i byggeplanfasen.

Gbnr. 61/40, 61/189, 63/143, 63/19, 63/12, 63/20, 60/4, 60/171, 60/172, 60/189: Boligeiendom. Blir ikke berørt.

Gbnr. 61/153, 63/18: Ikke bebygd areal. Blir ikke berørt.

Gbnr. 63/322, 63/292: Boligeiendom. Blir ikke direkte berørt, men åpning i støyskjerm med atkomst ut i Vestre Totenveg mellom de to eiendommene, blir stengt.

Gbnr. 60/173 og 60/197: Boligeiendom. Blir noe berørt på grunn av endring/flytting av støyskjerming, tas noe areal, samt at støytiltak må vurderes i forbindelse med byggeplan.

Gbnr. 63/291, 60/174, 60/175, 63/196. 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.

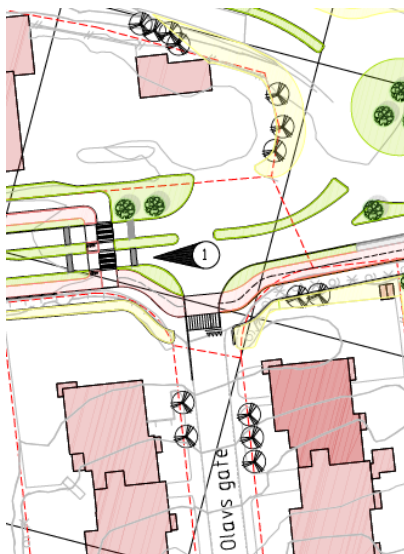
Gbnr. 60/94: Kaspergården; bolig, forretning og kontor. Det blir noen inngrep i arealet langs fv. 33 på grunn av flytting av busstopp. Videre legges det til rette for rampe ved eksisterende sti ved rundkjøringen. Rampen blir liggende langs eksisterende grønt areal mot fv. 33. Se skisse under pkt. 6.5. Eksisterende trapp opprettholdes.

5.4 Byggegrenser

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

5.5 Gang- og sykkeltrafikk

Langs strekningen fra krysset Strandgata/Niels Ødegaards gate til eksisterende overgang på nordsiden av krysset Strandgata/Olavs gate blir det separat sykkelsti med fortau på begge sider av kjørevegen. Denne løsningen velges fordi det er en enhetlig løsning. Løsningen forlenges videre langs Strandgata fram til krysset Strandgata/Parkgata/Hunnsvegen. Det blir også enklere å komme seg ned til områdene rundt Mjøsstranda via Parkgata. Eksisterende overgang opprettholdes, men opphøyes samt at den utvides i bredden for at del av den lages som eget felt for syklende.



Ved Haralds gate vil det bli kantstopp for buss. I forbindelse med dette vil det bli laget en bedre mulighet til å komme seg opp i gata, tilpasset krav til universell utforming.



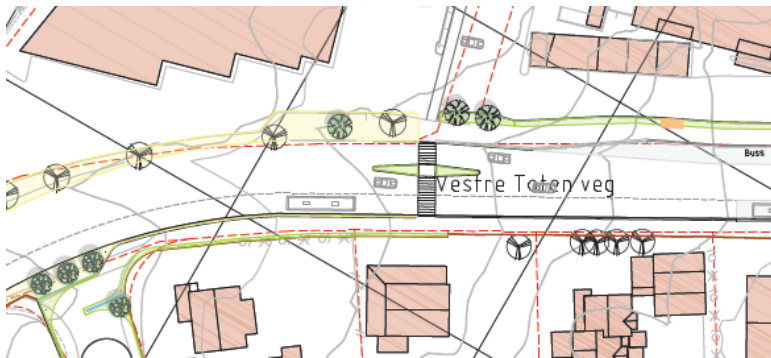
Videre fra overgangen og frem til krysset fv. 33 Vestre Totenveg/Østre Totenveg blir det toveis sykkelsti på vestsiden av Strandgata/fv. 33 Vestre Totenveg, samt at det fortsatt blir fortau. I krysset som også i dag er lysregulert, opprettholdes eksisterende overgang over fv. 33 Vestre Totenveg. Dagens fortau i undergangen, er ikke optimalt for passering, da det er veldig smalt og kun på den ene siden av vegen. For å få en bedre forbindelse for gående og syklende, planlegges det å lage en kulvert under jernbanen med tilpassing til eksisterende gangveg, se skisse under. Det vil gi en tryggere løsning. Dette også med tanke på at en her lettere kan komme seg ned mot Mjøsstranda og områdene her nede, som også er et utviklingsområde.

Eksisterende fortau i undergangen til Østre Toten veg kan da fjernes, og brukes til vegareal. I motsatt ende av overgangen er det i dag en trapp slik at det er mulighet for å komme seg opp mot Haakons gate og inn på Tongjordet eller hovedgaten for sykkel, Fauchalds gate og videre opp i byen/mot sentrum. Ved Haakons gate er det i dag en trapp. Denne vil bli prosjektert om, slik at det er mulig å komme seg opp og ned med sykkel og barnevogn.

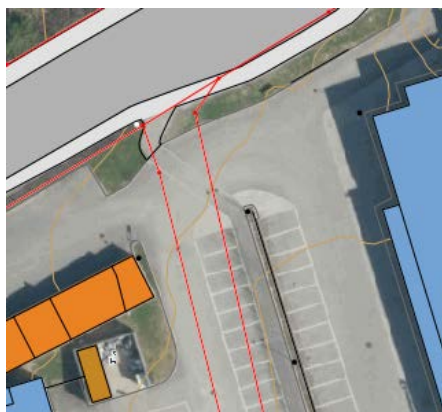


Fortauet fra krysset fv. 33 Vestre Toten veg/Østre Toten veg og opp mot Lunds gate fjernes, samt at de eksisterende åpninger/passasjer for gående med åpning i støygjerdet langs traséen stenges.

Det lages ny opphøyd fotgjengerovergang over fv.33 Vestre Toten veg, noe lenger opp fra Lunds gate. Denne vil enten bli opphøyd eller lysregulert.



På motsatt side, over plassen mellom Kaspergården og bygningen nedenfor, gbnr. 60/134, ICA-bygget, er det i dag en tilrettelagt gang- og sykkelveg. Den kan brukes som atkomst, kryssing via jernbanen, og videre til boligområder på vestsiden av jernbanen og mot Mjøsstranda. Det er ønskelig at den siste delen av denne eksisterende gang- og sykkelvegen som skrår, flyttes noe, slik at den korresponderes med ny overgang. Den blir da i tråd med kravene til universell utforming, se vedlagte skisse av dagens situasjon.



Eksisterende fortau, på samme side som Kaspergården, på østsiden, opp mot rundkjøringen opprettholdes.

Oppe ved rundkjøringen opprettholdes fotgjengerovergang. Det lages større øy, og der hvor fil mot byen kommer gjennom rundkjøringen, blir denne strammet opp. Dette for å gi bedre trafiksikkerhet. Overgangen blir opphøyd og det vurderes ekstra belysning. Videre blir det bedre forbindelse mot Fauchalds gate, se skisse under. Det vurderes bl. annet støyskjerm av glass, noe som gjør åpningen mer oversiktlig og trafiksikker.



Det vil bli laget rampe i skråningen som erstatter dagens sti, og går ned mot eksisterende gangveg. Eksisterende trapp vil ikke bli berørt.



På denne strekningen, fra Lunds gate og frem til Kaspergården, er det ikke tatt med eget felt for syklende. Det er likevel mulig å komme seg med sykkel via gate/fortau og inn mot Fauchhalds gate. Ved en eventuell fremtidig løsning av rundkjøringen vil en ny og bedre løsning for syklende kunne planlegges.

5.6 Kollektivtrafikk

Prosjektet skal som det vises til, forbedre punktligheten for kollektivtrafikken. Fra krysset Strandgata/Niels Ødegaards gate til rundkjøringen i krysset Strandgata/fv. 33 Vestre Totenveg, vil det ikke bli gjort noen endringer. Ved yttersiden, vestsiden, av rundkjøringen, planlegges det egen bussfil med mulighet for kantstopp for 2 busser.



Dagens busstopp som ligger nærmere krysset fv. 33 Vestre Totenveg/Østre Totenveg blir da fjernet. Dette stoppet ligger slik til at det i dag ikke kan benyttes for de busser som skal ned Østre Totenveg. Ved å ha kantstopp ved rundkjøringen, vil bussene kunne benytte venstresvingefeltet og komme seg inn Østre Totenveg. Gjeldende vikepliktsregler vil da ligge til grunn.

Busstoppet på nordsiden/østsiden av krysset fv. 33 Vestre Totenveg/Østre Totenveg, langs jernbanen, blir opprettholdt, og oppgradert etter dagens krav. For å opprettholde trafikkflyt gjennom rundkjøringen, vil det være behov for 2 kjørefelt inn i rundkjøringen sørfra.



Etablering av 2 kjørefelt fra krysset fv. 33 Vestre Totenveg/Østre Totenveg og opp mot Kaspergården, er gjort for å bedre fremkommelighet for bussene. Begge kjørefeltene planlegges helt frem til rundkjøringen. Det blir kantstopp oppe ved Kaspergården, der hvor dagens busstopp er.

Eksisterende busstopp langs fv. 33 Vestre Totenveg fra Kaspergården mot sentrum, opprettholdes, men flyttes nærmere opp mot rundkjøringen, samt oppgraderes til dagens krav. Stoppet flyttes på grunn av plassering av nytt gangfelt.



Vegvesenet anbefaler at det blir satt opp busskur ved busstoppene. Dette vises også i skissene.

5.7 Landskap/bybilde

Tiltaket vil foregå i/langs hovedgata i Gjøvik by, Strandgata, fra sentrum av Gjøvik og litt utover, men hele traséen har bypreg, se pkt. 4.5 og 4.6.

5.8 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 se pkt. 4.5 og 4.6.56.9 Naturressurser

Ombyggingen av gateareal vil stort sett gjennomføres innenfor dagens vegareal. For dette prosjektet begrenser omfanget for YM-planen seg, da tiltaket som skal gjennomføres er innenfor dagens vegareal. 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.

5.9 Støy og vibrasjoner

Det er gjennomført støyberegning for området. I nasjonal transportplan er det et mål at veksten i persontransport i byer og tettsteder skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gåing. Som konkret oppfølging av dette, er det valgt ut flere sykkelbyer, der det gis ekstra midler til sykkelvegen m.m. Gjøvik har vært sykkelby siden 2010.

På bakgrunn av dette er denne reguleringsplanene utarbeidet for å fremme kollektivtrafikksatsningen og derfor blir denne planen sett på som et miljø- og trafikksikkerhetstiltak. Det vil si at det vurderes å gjøre tiltak på eventuelle hus som får en økning på mer enn 3dB(A) i gul sone, 55 – 65 db(A), eller ligger i rød sone, dvs. > 65 db(A).

Resultatet viser at tiltaket fører til minimale endringer i støynivået for eiendommene langs Strandgata og fv. 33 Vestre Toten veg. 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).

Statens vegvesen forholder seg i støysaker til Miljøverndepartementets retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442) og veileder til retningslinjene. Retningslinjen er veiledende og ikke rettslig bindende.

Støyberegningen viser at:

Alt. 0: Eksisterende situasjon med ÅDT for året 2038:

- 6 bolighus og 5 blokker i rød sone, dvs > 65 dB(A)

Alt. 1: Ny situasjon med ÅDT for året 2038:

- Viser at det ikke endrer antall støyutsatte hus.
- 6 bolighus der det blir vurdert fasadetiltak. Se tabell i rapporten.
- 5 blokker i rød sone, dvs > 65 dB(A). Her foreslår vi ingen tiltak, da situasjonen ikke forandrer støynivået, og dette er blokker med innebygde balkonger, som vi må regne med har støydempende effekt.
- Ingen hus i gul sone får en økning på 3 dB(A).

5.10 Forurensning

Biltrafikken.

Tiltaket vil ikke føre til økt trafikk og derav heller ikke til økt forurensning sett bort fra tillegget fra alminnelig trafikkvekst.

Anleggssituasjonen.

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 handtere.

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.

5.11 Massehåndtering

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 traseen.

I byggeplanfasen må strekningen kartlegges på nytt for å fastsette utbredelse og ny etablering av fremmede arter. Håndtering og bekjempelse av disse artene skal følge Statens vegvesen Region øst sin gjeldende handlingsplan mot fremmede skadelige arter. Det vil bl.a. bety skjerpede krav til massehåndtering i linja, krav til mellomlagringsplasser og restriksjoner på masse som tas ut av anlegget.

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.

Det vil føre til bedre trafikkflyt i planområdet, og økt trafiksikkerhet ved at gående, syklende og kjørende skilles. Det blir dessuten bedre og tydeligere avkjørsler.

Det skal senere 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:

Avrenningsforholdene endres minimalt fra dagens situasjon. Dersom ønsket om å gjøre arealet mellom mur og kollektivfelt «grønt» blir gjennomført, oppnås en marginal reduksjon i overvannsavrenning. Overvannet fra vegarealet tenkes tilført ny overvannsledning lagt i fv. 33. Overvannsledningen nyttes og koster av SVV og Gjøvik kommune i felleskap. Kommunen ønsker å skifte sine gamle eksisterende vann og spillvannsledninger som ligger i fylkesvegen samtidig med etablering av den nye overvannsledningen. Kommunen har planer om å sanere og separere eksisterende ledninger på Tongjordet øst for fv. 33 Vestre Totenveg. Overvannet fra Tongjordet tenkes tilført den nye, tidligere nevnte, overvannsledningen i fv. 33 Vestre Totenveg. Det ligger til rette for 4 uttrekk for overvann på strekningen som berøres av planene. I tillegg er tanken at gata som går ned til Mjøsa, øst for jernbaneundergangen, skal fungere som flomveg dersom overvannsledningen(e) overbelastes. Gata må derfor få en utforming som ivaretar denne funksjonen.

Overvannssystemer vurderes i samarbeid med Gjøvik kommune ang. utskiftninger etc.

7 Gjennomføring av forslag til plan

7.1 Forholdt til eldre planer.

Området for oppstart av denne planen overlapper deler av gjeldende reguleringsplaner. Deler av disse reguleringsplanene blir erstattet/oppheves:

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.

7.2 Framdrift.

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 handlingsprogrammet 2014-2017 i Nasjonal transportplan er prosjektet gitt finansiering i 2017. Dette kan bli endret.

7.3 Grunnerv

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

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

Eiendomsinngrepet for den planlagte utbyggingen er satt til minimum 2 meter utenfor fyllingsfot eller skjæringstopp. Dette er arealer som vegvesenet vil erverve. I tillegg vil det bli midlertidige beslag av arealer under anleggsperioden. Disse arealene vil bli satt i stand når anlegget avsluttes, og bli tilbakeført til grunneier.

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 grunnerv for se dom er berørt av tiltaket.

Når planen er vedtatt vil grunnerverver 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 Vestre Totenveg i deler av anleggsperioden. Kun ett kjørefelt vil da bli 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 veganleget, 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 vellykkethet 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.
- Beredskap og tiltak ved utslipp av drivstoff og olje.
- Beredskap og tiltak i anleggsområdet.
- Beredskap og tiltak ved ulykker i og langs anleggsområdet.
- Beredskap 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 en 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 09.10.2014 – 21.11.2014 er det registrert 4 innspill/kommentarer.

Berørte ble varslet ved brev datert 09.10.2014 og avisannonse i Oppland Arbeiderblad 09.10.2014 med frist til å komme med innspill satt til 21.11.2014.

Det ble avholdt åpent møte i Gjøvik rådhus 13.11.2014.

Merknadene er fordelt på offentlige instanser:

- 16.10.2014 Jernbaneverket
- 14.11.2014 Fylkesmannen i Oppland

og privatpersoner, bedrifter, lag/foreninger mm.:

- 13.10.2014 Eidsiva Nett AS
- Atrium AS

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 dagens fv. 33 ligger svært tett inntil jernbanens spormidt og elektrifisert spor allerede, enkelte steder måles det kun ca. 5m fra spormidte til vegkant. På grunn av denne korte avstanden frarådes ytterligere tiltak mot spor av sikkerhetsmessige hensyn. Det forutsettes derfor at ev. fremtidige tiltak planlegges på vestsiden av fv. 33.

Videre orienteres det om planovergangen øst for søndre del av planområdet som går mellom Kasper Andresens vei og Smedvegen. Denne planovergangen skal oppgraderes. Jernbaneverket mener at det er mest nærliggende å tro at folk som bor øst for Gjøvikbanen i dette området vil benytte vegsystemet til/fra Gjøvik sentrum frem til der vegen går under en jernbanebro lengre nord i planområdet. Det forutsettes imidlertid at dette dokumenteres i det videre planarbeidet. Det informeres og om at tiltak som medfører utvidet bruk av planoverganger med jernbanen bør unngås av sikkerhetsmessige hensyn.

Kommentar fra Statens vegvesen:

Den planlagte ombyggingen av fv. 33 vil berøre minst mulig areal på siden mot jernbanen. Eksisterende busstopp på nordsiden av krysset fv. 33 Vestre Totenveg/Østre Totenveg, mot jernbanen vil bli oppgradert på lengden på grunn av nye krav. Avstanden her til midten av jernbanesporet er ca. 12m. Videre er det vurdert å lage kulvert under jernbanen også like nord for krysset. Det er avklart med Jernbaneverket at det kan føres en videre dialog om dette hvis det blir aktuelt.

Øvrige arbeider vil foregå på vestsiden av fv. 33.

Når det gjelder planovergangen oppe ved Kasper Andresens veg og Smedvegen, ivaretas muligheten for lettere atkomst dit ved å lage ramper ved busstoppet på østsiden av fv. 33 på nedsiden av Kaspergården samt ved rundkjøringen oppe ved Kaspergården.

Med dette blir de hensyn som Jernbaneverket påpeker ivaretatt.

14.11.2014 Fylkesmannen i Oppland:

Forhold til overordnet plan og konsekvensutredning.

Det vises til at planarbeidet berører 4 ulike reguleringsplaner på stekningen. Videre vises det til at planavgrensningen i hovedtrekk berører eksisterende arealer for samferdsel og parkering, men også arealplaner med arealbrukskategori næring og bolig. Fylkesmannen har ingen merknader til at vegvesenet ifølge planskjemaet at tiltaket ikke utløser konsekvensutredning.

Arealbruk, transport og klima.

Det sies at det er positivt at vegvesenet iverksetter planarbeid for å bedre kollektivtransportens fremkommelighet og vurdere fremkommeligheten til myke trafikanter i forbindelse med dette. Det

sies midlertid at det er viktig at tiltakene går på bekostning av andre viktige miljøkvaliteter og at det sikres høy bokvalitet og gode utearealer.

Støy.

Fylkesmannen registreres at støy vil bli nærmere utredet og opplyser at ifølge deres oversikt over beregnede støysoner, ligger flere eksisterende boliger nær reguleringsplanens grenser innenfor rød sone. Det forventes at blir håndtert i henhold til gjeldende retningslinjer og at avbøtende tiltak mot eksisterende bebyggelse vurderes i planprosessen.

Ellers berører ikke planarbeider kjente naturfaglige forekomster av betydning for planarbeidet.

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 ivare tatt.

22.10.2014 Atrium AS:

CBRE Atrium er porteføljeforvalter for Esso Norge vedrørende eiendommer som er brukt til bensinstasjoner eller lignende.

Det vises til dagens trafikkbilde og arealdisponering og ber om at dette beholdes da dette fungerer på en god måte.

Videre er det ønske om at atkomstene bevares slik de er da dette er en av de viktigste faktorene for den daglige driften, bl. annet av hensyn til strenge retningslinjer for levering av drivstoff.

Sikten rundt bensinstasjonen ønskes bevart.

Kommentar fra Statens vegvesen:

Arealene vil bli minimalt berørt.

De 2 atkomstene til stasjonen vil bli opprettholdt, blir noe innstramming/oppgradering av den nordlige.

Sikten blir opprettholdt.

13.10.2014 Eidsiva Nett AS:

Kommentarer til planarbeidet:

Det vises til at Eidsiva Nett AS har både rør- og kabelanlegg i gjeldende område. Enkelte kabler har nådd en slik alder at disse må reinvesteres i nær fremtid, samt at det er ønskelig med ny reserveforsyning på deler av strekningen fra ny transformatorstasjon i byen. Planene er imidlertid ikke utarbeidet, så det er tidlig å si noe eksakt hvor dette kommer. Eidsiva har likevel interesse i at tiltakene blir samkjørte, slik at det blir minst mulig belastning for byen i byggeperioden.

Videre er det viktig at eksisterende anlegg blir hensyntatt i reguleringsplanen for området.

Øvrig informasjon:

Før det graves, skal Eidsiva Nett etter forespørsel påvise eventuelle eksisterende kabler. De kan og være hjelpelige med data over eksisterende infrastruktur.

Kommentar fra Statens vegvesen:

De hensyn som Eidsiva Nett påpeker vil bli ivaretatt. Det vil bli tatt kontakt underveis i prosessen, både for et samarbeid om arbeider og påvisning av kabler.

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