

Løpenr.: 34149/15 Arkivsaksnr.: 14/3636 Emnekode: 504

Kommunestyret

Møtedato: 26.11.2015

Saksbehandler: Stine Radmann

Utvalgssaksnr.	Utvalg	Møtedato	Vedtak
15/64	Utv. Samfunnsutvikling	26.08.2015	Vedtatt
15/14	Utv. Samfunnsutvikling	25.11.2015	Vedtatt
15/107	Kommunestyret	26.11.2015	Vedtatt

Sak 107/15
 REGULERINGSPLAN FV.33 STRANDGATA SØR - MILJØGATE -
 SLUTTBEHANDLING

Vedtak:

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

Ny detaljregulering vil erstatte deler av reguleringsplan for:

- 05020315 Kvartal 114, sist vedtatt med mindre endring 5.7.2011
- 05020308 Gjøvik skysstasjon, vedtatt 19.6.2008
- 05020292 Kvartal 113, vedtatt 13.12.2007
- 05020265 Parkgården, vedtatt 23.9.2004
- 05020098 Kvartal 33, vedtatt 3.9.1979

05020091 Kvartal 63, vedtatt 4.4.1978

Behandling i Kommunestyret :

Innstillingen enstemmig vedtatt.

Behandling i Utv. Samfunnsutvikling :

Innstillingen enstemmig vedtatt.

Fakta:

Trykte vedlegg:

Reguleringsplankart datert 5.11.2015

Reguleringsplanbestemmelser datert 9.11.2015

Reguleringsplanbeskrivelse datert november 2015

Risiko- og sårbarhetsanalyse (udatert)

Sammendrag av merknader og besvarelse fra Statens vegvesen datert november 2015

Utrykte vedlegg:

Brev fra Statens vegvesen datert 9.11.2015

Innkommne merknader i uavkortet form

Bakgrunn:

Bakgrunnen for å få etablert en miljøgate gjennom byen er et prosjekt som har utgangspunkt i flere forhold. Gjennom Nasjonal transportplan (NTP) vektlegges sykkelens og 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. Et mål er å redusere unødvendig biltrafikk og få flere til å gå eller sykle.

Trafikken i Gjøvik er økende, 25 % de siste 10 år, og det er mye biltrafikk i Strandgata. Det påvirker punktlighet og fremkommelighet for kollektivtrafikken. Bystrategien har som mål å fjerne unødig biltrafikk fra denne viktige sentrumsgata samt å bedre framkommeligheten for kollektivtrafikken og myke trafikanter.

Nordre del av Strandgata frem til krysset med Hunnsvegen er ferdig utbygd som miljøgate, Storgata er nylig renovert og Gjøvik skystasjon med kollektivgate er så å si ferdig utbygd. Prosjektet er i så måte en naturlig forlengelse av den oppgraderingen og ombyggingen av gatene i en sentral del av sentrum.

Planens formål:

Hovedmålsettingen for prosjektet er å bygge om søndre del av Strandgata til miljøgate med god framkommelighet for kollektivtrafikk samt å finne en god løsning for krysset mellom Strandgata, Hunnsvegen og Parkgata.

Målene skal oppnås ved å:

- omforme Strandgata fra veg til gatemiljø
- legge til rette for å skape gode byrom
- separere ulike trafikantgrupper; kjørende, gående og syklist
- omforme kryssene til brukervennlige kryss med mer bypreg
- tilrettelegge for kollektivtrafikk med kantstopp

Planprosess:

Forslag til detaljreguleringsplan for: «Fv. 33 Strandgata sør. Miljøgate» 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 22.10.2014. 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 6. juli 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 godt 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 kryssområdet med Strandgata/Hunnsvegen/Parkgata, samt deler av Hunnsvegen og Parkgata og Strandgata frem til krysset med Niels Ødegaards gate med sideareal. Strekningen er ca. 310 m lang og utgjør ca. 10 daa. Krysset mellom Strandgata og Niels Ødegaards gate er ikke med i denne planen men i tilstøtende reguleringsplan 05020361 fv. 33 Strandgata - Kaspergården - Kollektivløsning som også er på høring. Planområdet utføres som striperegulering langs veger og kryss og plangrensen følger i fasadelivet der det er bygninger.

Planstatus:

I kommuneplanens arealdel ligger planområdet i områder for sentrumsformål, offentlig eller privat tjenesteyting, park, boligbebyggelse og veg.

Reguleringsplanen berører følgende reguleringsplaner:

- 05020315 Kvartal 114, sist vedtatt med mindre endring 5.7.2011, formålene fortau og kjøreveg
- 05020308 Gjøvik skysstasjon, vedtatt 19.6.2008, formålene kjøreveg, annen veggrunn grøntareal, fortau, gang- og sykkelveg og park
- 05020292 Kvartal 113, vedtatt 13.12.2007, formål kjøreveg og gangveg
- 05020265 Parkgården, vedtatt 23.9.2004, formålene kjøreveg, gang- og sykkelveg, kombinert formål og forretning/kontor
- 05020098 Kvartal 33, vedtatt 3.9.1979, formål forretning/kontor
- 05020091 Kvartal 63, vedtatt 4.4.1978, formål offentlig bygg

Planforslag:

Planforslaget foreslår 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 trafiksikkerheten langs Strandgata.

Nærmere beskrivelse av planforslaget i retning nord mot sør:

Byens rom (byggningsfasader, park) danner avgrensningen av gatetversnittet. Bredden på tversnittet varierer fra bredest nord for Hunnselva og smalere sør for Hunnselva til smalest ved brukryssing.

Strandgata blir planlagt med et kjørefelt, et sykkelfelt og et fortau i begge retninger. Gateparkeringen innenfor planområdet fjernes, men det er lagt inn areal for å sikre plass til varelevering.

Krysset med Hunnsvegen og Parkgata har et av byens mest sentrale beliggenheter. Ny utforming skal gi forbedringer både trafikkalt og som byrom. For å senke hastigheten

gjennom krysset er det foreslått å heve krysset. En hevet flate gir også muligheter for kryssing diagonalt for myke trafikanter dersom det velges å styre trafikklyset med allgrønt signal. Nederste del av Hunnsvegen samt Parkgata inn mot krysset tilrettelegges med separat løsning for gående og syklende. Det legges opp til å prioritere buss gjennom krysset.

Strandgatas utforming på kjørearealet nord for Hunnsvegen-/Pargatakrysset er tenkt videreført sør for krysset. Det legges opp til å fjerne kantparkeringen, og det avsettes areal for varelevering utenfor rådhuset. Denne kan også betjene bygningene på motsatt side av Strandgata eller de kan bruke adkomst fra Parkgata. Det er foreslått møbleringssoner både langs bygningsfasadene og mellom sykkelsti og gangakse. Disse sonene skal romme vegetasjon, sykkelparkering, lyktestolper, benker, søppeldunker. Planen legger opp til å fjerne bussholdeplassen utenfor rådhuset. Planforslaget trekker kjørebanelen noe tettere inn på Rådhuset enn den ligger i dag, for å gi bedre plass til fortauutvidelse langs de fasadene som har potensiale for mest byliv. Et resultat av dette er at Strandgata ikke treffer med samme linjeføring som dagens linjeføring inn til krysset med Hunnsvegen og Parkgata. Et aktivt byrom med plass for menneskelig aktivitet er vurdert som viktigere i denne sammenheng.

Krysset med Elvegata ivaretar en svært viktig gangakse mellom Mjøsstranda og sentrum. 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. Hevet kryss og overgangsfelt vil senke hastigheten og forbedre forholdene for mye trafikanter. Det er ønskelig at fotgjengerkryssingen utformes med samme elementer som ved Storgatas kryssing i Strandgata.

Ved brua over Hunnselva og videre sørover blir byrommet trangere og feltene til fortau og sykkelsti blir noe smalere enn nord for brua. Gatetverrsnittet gir ikke plass til en møbleringssone mellom sykkelsti og gangfelt. Brua over Hunnselva skal ikke utbedres. Gateparkeringen utenfor Strandgata 13A fjernes, men det sikres areal til varelevering i tillegg til holdeplass for buss. Begge holdeplassene for buss videreføres som kantstopp med venteareal som er et bymessig grep og arealbesparende løsning. Kantstopp medfører at biler får noe dårligere fremkommelighet, men til gjengjeld vil det gjøre det lettere for bussene å komme seg over lyskrysset ved Niels Ødegaards gate. Eksisterende løsning med busslomme medfører at det ofte er vanskelig for bussene å komme seg inn i trafikken igjen på grunn av mye biltrafikk.

Lyktestolper og skilt plasseres på en måte som tilgodeser trygg ferdsel for myke trafikanter og enkelt drift. Belysningsanlegget oppgraderes med grunnlag basert på eksisterende miljøgate og belysningsplanen til Gjøvik skystasjon.

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.

Konsekvenser ved planforslaget

Strandgata har en ÅDT (årsdøgnstrafikk) på opp mot 12000 kjøretøy, og biltrafikken stjeler fremkommelighetskapasitet fra bussene. Eksisterende utforming av gata gir en relativt bra fremkommelighet, og den oppleves antakelig som raskere enn å kjøre via rv. 4.

Trafikktellinger viser at Strandgata i stort omfang brukes av gjennomgangstrafikk og denne trafikken ønskes redusert. Utfordringene i prosjektet har vært å skulle gi kollektivtrafikken bedre vilkår enn personbiltrafikken. Vurderingen fremgår i planbeskrivelsen.

Tiltak for kollektivtrafikken som foreslås er kantstopp og utbedring av krysset med Hunnsvegen og Parkgata. Kantstopp prioriterer bussen ved at den holder seg i kjørebanelen ved av og påstigning og personbiltrafikken må vente bak bussen.

Krysset mellom Hunnsvegen og Parkgata er strammet opp, men er fortsatt utformet med en geometri som tilgodeser gode svingradier for kollektivtrafikken. Bussprioritert lysregulering tas videre i byggeplanprosessen.

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

- Gbnr. 67/1074. Parkeringsplass. Noe areal i forbindelse med etablering av sykkelsti/fortau kan bli 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.

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

Det skal ikke gjøres tiltak på dagens bru over Hunnselva og dermed blir ikke selve vannstrengen med kantsoner/sideterreng direkte berørt av anlegget. Det er begrenset med naturmiljøinteresser, men det er to viktige områder med definerte naturtyper som det må tas tilstrekkelig hensyn til. Gjøvik gård og Hunnselva skal bestå urørt av arbeidet med veganlegget og ikke bli påført noen ytre belastning fra anlegget.

Det er ikke gjennomført støyberegninger for området siden det er kun en boligeiendom (Sandsgården) som grenser inntil planområdet, og den er beskrevet i reguleringsplanforslaget for 05020361 fv. 33 Strandgata - Kaspergården, kollektivløsning. Boligen har tidligere fått utført støyutbedringer etter forurensningsloven. Boligen og eventuelt skjermet uteplass vil bli vurdert nærmere i byggeplanfasen.

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.

Parsellen passerer Hunnselva og er nær utløpet til Mjøsa. Håndtering av overvann på strekningen 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. 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, anleggsfasen inkludert. Et nytt veganlegg må bidra til å nå målet etter vannforskriften om å bedre de økologiske forholdene i vassdraget. 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 behov for oljeutskillere koblet på overvannssystemet. En kombinasjon av sandfang og oljeutskillere som kan ta volumet fra drivstofftanker fra tunge kjøretøy er vurdert til å være en tilstrekkelig sikkerhet mot utslipp som veganlegget kan handtere. Det antas at Hunnselva som en større resipient vil gi stor fortykning av det overvannet som tilføres slik at det ikke skal påvirke vannkvalitet eller sedimenter.

Både hensynet til fremmede skadelige arter som kan dukke opp og eventuell forurensning grunn i området vil bli ivaretatt i anleggsfasen gjennom en kartlegging før utbygging.

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 et mer strukturert gateplan samt bedre tilrettelegging for gående og syklende.

Endringer av planen etter offentlig ettersyn:

Følgende endringer er gjort i reguleringsplanen etter høringen:

Plankartet:

1. Området o_BR, rådhus, offentlig formål tas vekk og erstattes av o_GF, friområde,
2. Området merket «Varelevering» fjernes og erstattes av o_V, kjøreveg, offentlig formål.
3. området o_KH, kollektivholdeplass, offentlig formål, fjernes og erstattes med o_G, gangveg, offentlig formål.
4. Området mot Gjøvik gård o_F, fortau endres til o_P, park.
5. Planområdet, plan- og formålsgrænse langs Parkgata utvides til å gå ned mot krysset med kollektivgata.
6. Eiendommene gnr/bnr 67/812 og 67/882 får angitt avkjørsel.
7. Fotgjengerovergang over Strandgata ved Elvegata oppmerkes i planen med o_F, fortau.

Planbestemmelsene:

1. § 4.3 Kulturminner er flyttet fra fellesbestemmelser til retningslinje og angitt som § 8.1.
2. § 4.4 Naturmiljø, forurensning og biologisk mangfold har fått et tillegg:
 - I arealplaner skal terreng- og overflateutforming, grønnstruktur, vegetasjon og overvannshåndtering samordnes. Overvannet skal i den grad det er mulig tilbakeføres til grunnen og til vegetasjon nærmest mulig kilde.
3. § 5.2 Veg har fått følgende endringer:
 - o_V, veg, følgende tekst tilføyes: Arealet benyttes også til varelevering.
 - o_F skal benyttes til fortau, offentlig formål. O_F deles inn i delområder fra o_F1 til o_F6 med følgende bestemmelser:
 - Delområdene o_F1, o_F2, o_F5 og o_F6 skal benyttes som felles gangareal og oppholdsareal. Området skal opparbeides med god standard og bymessig utforming.
 - o_F3 skal benyttes som felles gangareal og oppholdsareal. Området skal også romme en tydelig møbleringssone mellom sykkelsti og

gangareal med plass til vegetasjon, sykkelparkering, belysning, benker, søppeldunker ol. Området skal opparbeides med høy estetisk kvalitet med gode bymessige oppholdskvaliteter.

- o_F4 skal benyttes som felles gangareal og plass/torg. Plassen nord for Rådhuset og langs Strandgata inngår i dag som en del av den grønne forbindelsen mellom Jernbaneparken og Gjøvik gård. Trærne og vegetasjonen skal om mulig bevares, som en del av en møbleringssone og må sees i sammenheng med tydelige og godt tilgjengelige gangakser. Området skal opparbeides med høy estetisk kvalitet med gode bymessige oppholdskvaliteter og framstå som en del av stedets offentlige byrom. Området o_K, kollektivholdeplass, offentlig formål, fjernes. Da formålet skal være kantstopp endres formålet til o_G, gangveg, offentlig formål.
4. § 5.4 Vegetasjon og grønnstruktur får følgende tillegg:
- o_GF skal benyttes som friområde, offentlig formål. Grønnstruktur opprettholdes langs elv.
 - o_P skal benyttes til park.

Dagens naturlige vegetasjonsbelte langs Hunnselva skal ivaretas og sikres under anlegg.

5. § 6.3 Fareområde er tilført bestemmelsene:
- Område med flomfare
Hensynssonene viser arealer utsatt for flom. For BFKO gjelder eksisterende planbestemmelser tilknyttet fareområde flom. For o_GF skal alle nye tiltak i elva utformes for å tåle 200-årsflom + 20 % klimapåslag fra Mjøsa og Hunnselva.

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. Gjøvik kommune, vedtak datert 26.08.2015:

Våre merknader vedrørende manglende hensynssone støy er besvart med at det i stedet foreligger egne støyberegninger for tiltaket som vedlegg til planen. Det er foretatt støyberegning for boliger og for denne planen utgjør det kun Sandsgården som er vist i parsellen fv. 33 Strandgata - Kaspergården - Kollektivløsning. Merknaden vurderes til å være tilfredsstillende besvart.

Våre merknader knyttet til bestemmelsene angående kulturminner og flomsoner er imøtekommet av Statens vegvesen.

Videre er merknadene tilknyttet sykkelvegen i Parkgata og formålsgrensen mot byggeområdet i reguleringsplanen for Parkgården imøtekommet av Statens vegvesen. Tiltaket er forlenget til krysset med kollektivgata og planen er endret.

Vi er tilfreds med at vegvesenet har kommet med nytt forslag til detaljering rundt fortauareal og møbleringssoner som ivaretar både parken og arealet ved rådhuset og utenfor Handelsbygningen på en fleksibel og god måte. Det er i bestemmelsene

stilt krav om god standard, bymessig utforming og til høy estetisk utforming i tilknytning til byrom. Varelevering foran rådhuset er ivaretatt, ved at det er avsatt ei lomme for dette. Vegvesenet vil ikke imøtekomme vårt ønske om parkering i Strandgata og begrunner det med målsetningen om å få uønsket biltrafikk vekk fra Strandgata i tråd med betydningen av begrepet miljøgate. Rådmannen foreslår derfor at vi følger vegvesenet anmodning, men at vi følger situasjonen an. Viser det seg at parkeringssituasjonen i Strandgata blir uholdbar kan administrasjonen følge opp dette overfor vegvesenet og be om at deler av arealet avsatt til varelevering blir omgjort til parkering.

Statens vegvesen legger opp til godt samarbeid videre i byggeplanfasen og anleggsfasen og våre merknader knyttet til overvannshåndtering og plassering av ledningstrasé for denne synes å være godt ivaretatt.

2. *Jernbaneverket, brev 08.07.2015:*

Jernbaneverkets interesser blir ikke direkte berørt og de har ingen merknader til planforslaget.

Merknaden tas til orientering.

3. *Oppland fylkeskommune, brev datert 31.08.2015:*

Kulturvernmyndighetene har merknader tilknyttet arealet utenfor Gjøvik gård som blir brukt til leskur for bussholdeplassen og at dette arealet bør tilbakeføres til Gjøvik gård. Videre peker de på at steinmuren rundt Gjøvik gård er fredet og krever spesielle hensyn.

Statens vegvesen tar merknaden fra kulturarvenheten til etterretning og vil se på muligheten for å rekonstruere steingjerdet i byggeplanfasen for arealet som skal tilbakeføres til Gjøvik gård. Hensynet til eksisterende steingjerde synes å være ivaretatt ved at det er satt inn krav til utførelse og skjøtsel i bestemmelsene. Statens vegvesen synes å ha besvart momentene i merknaden på en tilfredsstillende måte og det virker ikke til å være uavklarte forhold.

4. *Fylkesmannen i Oppland, brev datert 27.08.2015:*

Fylkesmannen er positiv til planformålet og måten Hunnselvas naturkvaliteter er ivaretatt i planen. Fylkesmannen finner det uheldig at området nordvest for brua over Hunnselva er avsatt til bebyggelse og anlegg - offentlig/privat tjenesteyting og ber kommunen vurdere en endring i arealbruksformålet langs vassdraget. Dette vil medføre at kommunen også må endre reguleringsplanen for Kvartal 63.

Statens vegvesen og kommunen har kommet frem til at området langs Hunnselva som inngår i planområdet blir regulert til friområde slik Fylkesmannen ber om. For øvrig er det ikke tatt stilling til om når reguleringsplanen for Kvartal 63 skal endres.

5. *Sameiet Strandgata 13C v/Kontur AS, brev datert 28.08.2015:*

Sameiet ønsker å bytte om areal til varelevering og areal for bussholdeplass. Videre pekes det på behovet for å kjøre varer trinnfritt inn i bygningen og ber om at dette blir hensyntatt i den videre detaljeringen. Det gjøres også oppmerksom på kjeller under fortauarealet som må ivaretas.

Momentene i merknaden fra sameiet er besvart på en tilfredsstillende måte, og det forutsettes at Statens vegvesen følger opp kommentarene i byggeplanleggingen.

6. *Mjøsmuseet, brev datert 28.08.2015:*

Mjøsmuseet peker på at arealet med leskur tidligere var en del av parken og avgrenset med steingjerde med tårn. Dette ble fjernet i forbindelse med byjubileet i 1961. I fredningsvedtektene står det at dette arealet bør tilbakeføres til Gjøvik gård. Mjøsmuseet peker på at steinmuren rundt Gjøvik gård er fredet og krever spesielle hensyn ved anleggsarbeid og snøryddning.

Statens vegvesen viser til sitt svar til Oppland fylkeskommune. Statens vegvesen synes å ha besvart momentene i merknaden på en tilfredsstillende måte og det virker ikke til å være uavklarte forhold.

7. *Industribygg AS, brev datert 11.08.2015:*

Industribygg peker på plasseringen av en overvannsledning og mulig konflikt med rådhusets interesser. Videre er det stilt spørsmålstegn ved møbleringssonen og gangvei som er tenkt utenfor rådhuset, og om tomteeier står fritt til å beholde arealet opparbeidet som i dag slik at ikke deler av rådhusplassen blir forringet og mister sin funksjon. Industribygg gjør oppmerksom på at rådhuset skal gjennom en stor rehabilitering på 18 mnd med oppstart i 2016 og ønsker tett dialog med vegvesenet for videre planlegging.

Statens vegvesen tar merknaden vedrørende plassering av overvannsledning til etterretning og vil ivareta dette i byggeplanfasen. Vegvesenet vil ta kontakt for nærmere samarbeid. Foreløpig byggestart for miljøgateprosjektet vil være tidligst i 2017.

8. *Eidsiva nett AS, 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.

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 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, syklistar og de som bruker beina, men også bidrar til å gjøre Gjøvik mer urban. Dette prosjektet er fremtidsrettet ved å fastlegge separate løsninger for trafikantgruppene inn mot sentrum. Videre vil utvikling av kollektivtrafikken fra sentrum og sørover 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 er en viktig del av prosjektet, ligger det til rette for at trafikkveksten internt i byen på sikt kan flate ut. I tillegg legger prosjektet til rette for økt utvikling av byrom og mulighet for opplevelser langs gata. Tiltaket er i så måte positivt utover å være et trafikksikkerhetstiltak, det vil heve kvaliteten av det offentlige rom i nedre del av sentrum.

Det har vært en god planprosess og et godt samarbeid mellom Statens vegvesen og Gjøvik kommune i saken. 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.

Ombygging av Strandgata er viktig med hensyn til kollektivtrafikken og myke trafikanter. Prosjektet viderefører det estetiske løftet som er utført nord for krysset med Hunnsvegen og Parkgata og er en naturlig forlengelse av miljøgata. Tiltaket vil legge til rette for god ferdsel for mye trafikanter gjennom byen og binder byen tettere sammen. Separering av myke trafikanter med fortau og sykkelsti vil øke tryggheten og trafikksikkerheten vesentlig for myke trafikanter og er en fremtidsrettet løsning. Tiltaket vil gjøre det attraktivt, enkelt og trygt å velge sykkel, gåing eller kollektiv som transportmiddel. I tillegg vil den effektive fremkommeligheten for bil bli noe redusert. Med tanke på den betydelige årsdøgnstrafikken vil dette kunne medføre kødannelse, men det kan også bidra til å redusere antallet unødige bilreiser gjennom Strandgata. KVVU for rv. 4 Mjøsbrua - Lygna vil forhåpentligvis gi en del løsninger som på sikt vil fjerne gjennomgangstrafikken fra sentrum. 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 å oppnå målsetningen som en miljøgate ønsker ikke vegvesenet å tilrettelegge for gateparkering innenfor planområdet. De begrunner det med målsetningen om å få uønsket biltrafikk vekk fra Strandgata i tråd med betydningen av begrepet miljøgate. I parkeringsstrategien for Gjøvik sentrum er Gjøvik oppført med et relativt stort antall kantsteinsplasser med avgift for korttidsparkering, ca. 30 %. Videre står det at kantsteinsparkering bør fjernes hvis det er til hinder for varedistribusjon og i busstraseer gjennom byen. Miljøgateplanen ivaretar arealer for varelevering i tilknytning til næringsvirksomhetene langs Strandgata, men det går som sagt på bekostning av kantsteinsparkeringen. Strandgata er en viktig trasé for buss i sørgående retning og prosjektets målsetning er å legge til rette for god utvikling for bussene. Samtidig har vi et ønske om å fjerne uønsket biltrafikk fra sentrum, sånn som gjennomgangstrafikk som bruker sentrum som en transportetappe. Vi ønsker å legge til rette for reisende til sentrum som skal bruke sentrum enten i form av handel, arbeid eller andre aktiviteter. Det blir derfor en avveining om hvordan dette best kan løses i et lengre tidsperspektiv. I

prosjektet er det valgt å prioritere buss og myke trafikanter på bekostning av privatbilismen ved at gateparkering fjernes og den effektive fremkommeligheten for bil reduseres. Rådmannen foreslår derfor at vi følger vegvesenet anmodning, men vi følger situasjonen an. Viser det seg at parkeringssituasjonen i Strandgata blir uholdbar kan administrasjonen følge opp dette overfor vegvesenet og be om at deler av arealet avsatt til varelevering blir omgjort til parkering.

Dette er et viktig byprosjekt for Gjøvik kommune og det er en forutsetning at utarbeidelse av byggeplan med optimalisering av løsninger og utbyggingen skjer i nært samarbeid med Gjøvik kommune. Videre er det behov for dialog i forbindelse med renoveringen av rådhuset og anleggsarbeidet i Strandgata.

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 trafiksikre løsninger for gående og syklende. I tillegg legger prosjektet vekt på kvalitet i opplevelsen når man ferdes langs gata, som vil stimulere til at flere opplever gata som et attraktivt sted å gå og sykle. 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 faglig gjennomarbeidet med gode og trygge løsninger for gåing, sykling og kollektiv i Strandgata sør. Tiltaket er en naturlig forlengelse av det arbeidet som allerede er utført i Strandgata nord slik at det blir en helhetlig og tiltalende løsning for gata. Planforslaget er fremtidsrettet og legger til rette for økt sykkelbruk og gåing i Strandgata gjennom å separere ulike trafikantgrupper. Løsningen ivaretar målsettingene for prosjektet og er godt tilpasset omgivelsene. Planforslaget legger til rette for å skape gode byrom og hever opplevelsen av miljøet i gata. Nye kryssløsninger og kantstopp legger til rette for kollektivtrafikken. Fremkommeligheten for bil reduseres og det kan bli økt kødannelse. Totalt sett gir løsningen økt brukervennlighet og trafiksikkerhet i Strandgata som 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