



GJØVIK KOMMUNE

Planbeskrivelse

Detaljregulering for Hunn bydelssenter

Utkast for regionalt planforum 13.11.2024

Foreløpig Planforslag, datert: 28.10.2024

Vedtatt:
Sist revidert:
Plan-ID: 0463

Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent
J01	28.10.2024	Grunnlag for regionalt planforum	Strad	Ingkly	strad

Sammendrag

Hensikten med planen er å legge til rette for etablering av et bydelssenter med en større dagligvareforretning som erstatning for eksisterende Prix-butikk i Prost Bloms gate 28 og næringsbygg i Prost Bloms gate 30A, 30B og 32. Eksisterende bebyggelse er planlagt revet. I kombinasjon med bydelssenteret ønskes det å legge til rette for leilighetsbygg i to etasjer over bydelssenteret. Terrenget heller østover, ned mot Mjøsa, og samlet antall etasjer blir tre mot Føllingstads veg og to-tre etasjer over bakken mot nabo i vest.

For å sikre gangakser rundt bydelssenteret er det planlagt nytt fortau langs Føllingstads veg og deler av Hunnsvegen frem til gangfeltet ved kirkegården. Dette vil bidra til å bedre trafiksikkerheten i området.

Bydelssenterets vil henvende seg mot Føllingstads veg med inngangsparti og tilhørende torgareal. Gående og syklende vil få direkte adkomst til bydelssenteret fra nytt fortau langs Føllingstads veg. Parkeringen vil i hovedtrekk ligge på samme sted som eksisterende, men med en inn-/utkjøring fra Føllingstads veg og ingen parkering foran inngangspartiet. I forbindelse med bydelssenteret ønskes det tilrettelagt for 24-25 biloppstillingsplasser inkludert 2 HC-plasser og 15 parkeringsplasser for sykkel. Det kan også avsettes areal til mopedparkering.

Boligene vil få adkomst via Hunnsvegen til parkering under ny boligbebyggelse. Boligene vil få felles uteopphold med nærlekeplass på takhage over bydelssenteret. Det vil være direkte gangadkomst fra gårdsrommet til Prost Bloms gate. Området er utsatt for vegtrafikkstøy og bebyggelsens utforming med bodrekke langs Prost Bloms gate vil bidra til å støydempe uteoppholdsarealet. Planlagt bebyggelse har et funksjonelt uttrykk og flatt tak. Dette vil dempe volumet og redusere de negative konsekvensene for naboene knyttet til solforhold.

INNHALDSFORTEGNELSE

Sammendrag.....	3
1 INNLEDNING	6
1.1 Bakgrunn for planforslaget	6
1.2 Planens formål	6
1.3 Vurdering om krav til konsekvensutredning	6
2 BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET	7
2.1 Beliggenhet og planavgrensning	7
2.2 Eiendom og eierforhold	8
2.3 Dagens arealbruk	8
2.4 Stedets karakter og landskap	9
2.5 Kulturminner og kulturmiljø	9
2.6 Landbruk	10
2.7 Naturverdier	10
2.8 Rekreasjonsverdi og –bruk	10
2.9 Sosial infrastruktur	11
2.10 Barns interesser	11
2.11 Trafikkforhold	11
2.12 Tilgjengelighet for syklende	17
2.13 Universell tilgjengelighet	19
2.14 Vannforsyning og avløp	20
2.15 Energi	21
2.16 Risiko og sårbarhet - eksisterende situasjon	22
3 BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET	26
3.1 Planlagt arealbruk	28
3.2 Reguleringsformål	29
3.3 Bebyggelsens plassering og utforming	32
3.4 Boligmiljø og bokvalitet	35
3.5 Uteoppholdsareal	35
3.6 Kulturminner og kulturmiljø	37
3.7 Trafikk og mobilitet	37

3.8	Universell utforming	41
3.9	Vannforsyning- og avløp	41
3.10	Overvannshåndtering	42
3.11	Renovasjon	43
3.12	Energiløsninger	43
3.13	Risiko og sårbarhet – avbøtende tiltak	43
3.14	Rekkefølgebestemmelser	48
4	VIRKNINGER OG KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET	48
4.1	Vurdering av konsekvenser av planforslaget	48
4.2	Vurdering etter Naturmangfoldloven	53
4.3	Avbøtende tiltak	54
5	VURDERING AV INNKOMNE MERKNADER.....	54
5.1	Offentlige høringsinstanser	54
5.2	Organisasjoner, foreninger og interessegrupper	61
5.3	Direkte berørte parter og naboer	63
5.4	Vurdering av høringsuttalelser etter offentlig ettersyn	65
6	PROSESS OG FØRINGER.....	65
6.1	Planprosess.....	65
6.2	Medvirkning.....	66
6.3	Eksisterende reguleringsplaner i området.....	70
6.4	Kommuneplanens arealdel	71
6.5	Viktige føringer	72
7	AVSLUTTENDE KOMMENTAR	73
8	VEDLEGG	74
9	REFERANSER.....	75

1 INNLEDNING

1.1 Bakgrunn for planforslaget

Prost Bloms Gate Eiendom AS ønsker å utvikle området med dagens Coop Prix-butikk, næringsbebyggelse og leiligheter til Hunn bydelssenter. Hunn bydelssenter skal være et nytt bydelssenter med en ny og større dagligvareforretning (Coop Extra) med et større sortiment og faghandelsprodukter, og et tilleggslokale for et utvidet handels-, tjeneste- eller cafétilbud på Hunn, som inkluderer torgareal med sosial møteplass. I tillegg til bydelssenteret med tilhørende torg og parkeringsområde for sykkel og bil planlegges bygging av leiligheter med nærlekeplass, felles uteoppholdsareal og parkering i kjelleren.

Bydelssenteret er i tråd med overordnet arealbruk i kommuneplanens arealdel.

1.2 Planens formål

Planen skal legge til rette for bygging av større bydelssenter med torg, sykkelparkering, bilparkering, fortau og 14 leiligheter med uteopphold og nærlekeplass. Adkomst til bydelssenteret vil være fra Føllingstads veg, mens boligene får adkomst fra Hunnsvegen. Planen omfatter nytt fortau langs Føllingstads veg bort til nytt gangfelt i Hunnsvegen.

1.3 Vurdering om krav til konsekvensutredning

Det er avklart med Gjøvik kommune at planforslaget ikke er KU-pliktig.

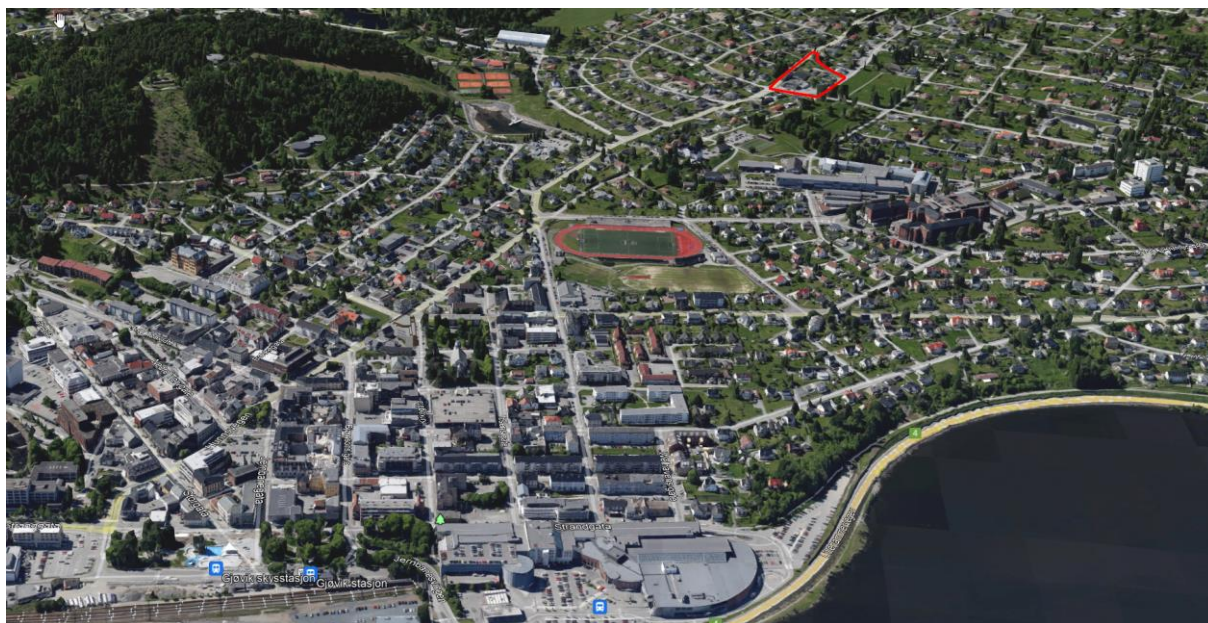
Det konkrete tiltaket er listet opp i KU-forskriftens vedlegg II, pkt. 10 b) Utviklingsprosjekter i by- og tettstedsområder og pkt. 11 j) Næringsbygg herunder kjøpesentre mv. Tiltaket er derfor vurdert etter kriterier gitt i § 10 for å avklare om tiltaket kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn og må konsekvensutredes etter § 8, 1.ledd a). Tiltaket er ikke konsekvensutredet i forbindelse med kommuneplanarbeidet og skal dermed vurderes om det kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn. Kommunen har vurdert at planen ikke kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn, jf. kriteriene gitt i KU-forskriften § 10 med denne begrunnelsen:

Planen og forslaget til innhold i den gjør at det ikke er egenskaper ved planen (størrelse, planområde og utforming) som tilsier at det er KU-plikt i denne konkrete saken. Planen og tiltaket medfører heller ikke konflikt med verneinteresser (natur, vassdrag, kulturminner), statlige planretningslinjer eller rikspolitiske retningslinjer, omdisponering av landbruksområder eller økt belastning i område med miljøkvalitetsstandarder. Planen vil verken ha konsekvenser for befolkningens helse i form av vann- eller luftforurensning, medføre vesentlig forurensning eller klimagassutslipp eller at det er risiko for alvorlige ulykker som følge av naturfare som ras, flom eller skred i dette området.

2 BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET

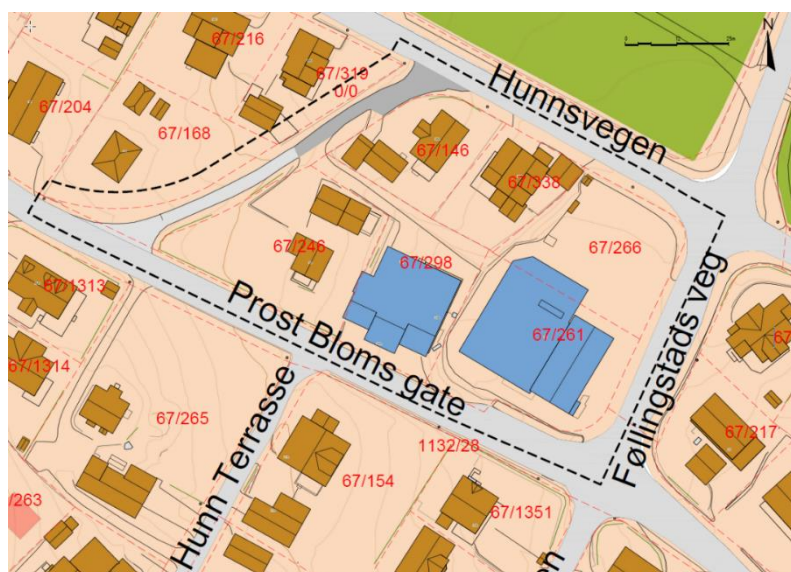
2.1 Beliggenhet og planavgrensning

Planområdet er på ca. 8,8 daa og ligger på Hunn/Tranberg, ca. 1 km fra sentrum i Gjøvik. Området er østvendt og utgjør et kvartal avgrenset av Prost Bloms gate i sør, Føllingstads veg i øst, Hunnsvegen i nord og adkomstveg/gangveg i vest. Planområdet er basert på avgrensningen for Hunn bydelssenter i kommuneplanens arealdel inkludert adkomstveg i nord.



Figur 2-1 Oversiktsbilde over Gjøvik sentrum og planområdet med rød avgrensning

Varslet plangrense er vist i figur 2-2 varslet plangrense er vist med stiplet svart linje. eiendomsgrenser og gårdsnummer og bruksnummer er vist med rød stiplet linje og skrift. eksisterende boliger er brune, og næringsbygg er blå. Figur 2-2 med grunneiendommer og eiendomsgrenser.



Figur 2-2 Varslet plangrense er vist med stiplet svart linje. Eiendomsgrenser og gårdsnummer og bruksnummer er vist med rød stiplet linje og skrift. Eksisterende boliger er brune, og næringsbygg er blå.

I oppstartsmøtet ble det anført at det må gjennomføres kartforretning for å sikre de usikre eiendomsgrensene mellom 0/0 mot 67/168 og 67/319 i løpet av planprosessen. Det ble satt i gang en prosess for å få avklart dette. Gjøvik kommune er hjemmelshaver av 0/0. Siden forslagsstiller ikke kan bestille kartforretning uten å være hjemmelshaver er ikke dette gjennomført.

2.2 Eiendom og eierforhold

Eiendommen som skal bygges ut er gbnr 67/261, 67/298 og 67/266 eies av Prost Bloms gate Eiendom AS. I tillegg omfatter planområdet følgende private boligeiendommer som ikke er en del av tiltaket: gbnr 67/246, 67/146 og 67/338. I tillegg ligger deler av eiendom gbnr 1132/28 Prost Bloms gate som er en fylkeskommunal veg eid av Innlandet fylkeskommune. Del av kommunale veger Føllingstads veg og Hunnsvegen med gbnr 0/0 ligger også innenfor planområdet.

2.3 Dagens arealbruk

Deler av området benyttes i dag til Coop Prix-butikk med parkering. Næringsbygget i Prost Bloms gate 30-32 er avviklet. Eksisterende forretnings- og næringsbebyggelse har et samlet fotavtrykk på i overkant av 1270 m².



Figur 2-3 Eksisterende Coop-butikk og parkeringsplass (Foto: Norconsult Norge AS)



Figur 2-4 Eksisterende næringsbebyggelse som brukes som anleggskontor under utbyggingen av Prost Bloms gate (Foto: Norconsult Norge AS)

Øvrig bebyggelse i planområdet er frittliggende boligbebyggelse.

2.4 Stedets karakter og landskap

Planområdet ligger i nordre bydelsområde med utsikt ut over byen og Mjøsa. Terrenget er østvendt, svakt skrånende nedover mot Føllingstads veg i retning Mjøsa.

Hovedlandskapsformen er stigende terreng fra Mjøsa og vestover med noen mindre markerte høydedrag som for eksempel Hunn og Hovdetoppen som ligger i forkant av planområdet.

Planområdet ligger litt ned i terrenget i forhold til omgivelsene og dets fjernvirkning er derfor begrenset.

Bebyggelsen i området domineres av etablert villabebyggelse, men her finnes også iblandet enkelte næringsbygg samt barnehager, sykehus, skole, rehabiliteringsenhet mm. Nord for planområdet langs Hunnsvegen ligger Hunn kapell og gravlund med Gjøvik krematorium. Gatenettets struktur følger i stor grad topografien med hovedretning sørøst-nordvest og tverrgater sørvest-nordøst.

2.5 Kulturminner og kulturmiljø

Planforslaget berører ikke kjente kulturminner/kulturmiljø/bygningsvern. Området har en lang og rik kulturhistorie. Før byen vokste inn i dette området var det preget av landbruk, og tingbygningen på Hunn står igjen som et synlig spor etter den gamle gården Hunn. Hunn var en av de mest verdifulle jordbrukseiendommene i Vestoppland, og byområdet er bygd på tomter fra gården. Hunn har blant annet vært kirke-, ting- og skolested og vært et viktig og sentralt knutepunkt. Gjennomgangstrafikken har preget livet på Hunn, og gården har fungert som et nav for de gamle ferdselsårene, både mellom Sverige og Bergen og mellom Oslo og Trondheim. Det har vært kirkebygg på Hunn siden 1200-tallet og den siste kirken ble innviet i 1821, vest for tunet der Hunn gamle kirkegård ligger i dag. Den ble revet etter 60 år og ny kirke ble bygget i sentrum [1].

Hunns historie som skolested begynte tidlig på 1900-tallet, da husmorskolen ble bygget i 1907 og fortsatt med yrkesskole og gymnas på Hunnsjordet på 1950-tallet. På 1920-tallet ble sykehuset bygd i samme område [2].

2.6 Landbruk

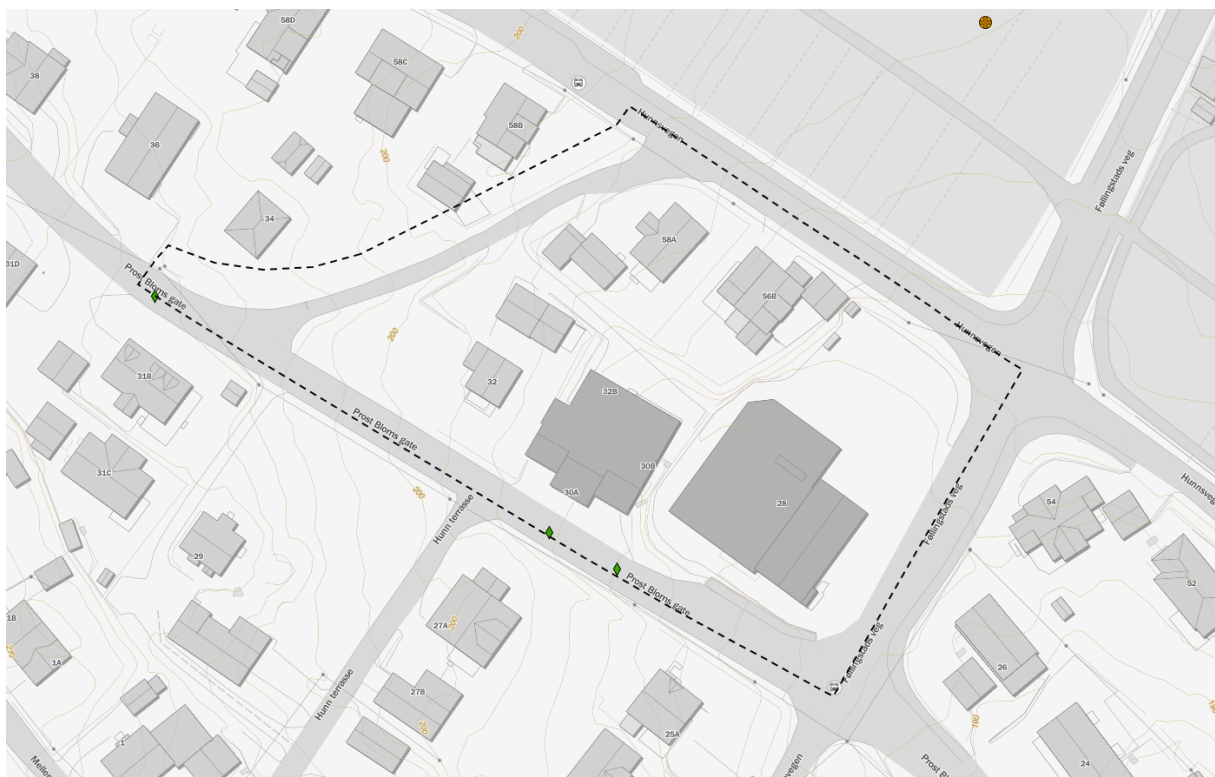
Området har tidligere tilhørt gården Hunn, men er nå byområde i Gjøvik by.

2.7 Naturverdier

Det er verken registrert rødlistede, prioriterte eller rødlistede arter eller utvalgte naturtyper.

Det er registrert fremmede arter som hagelupin og kanadagullris i Prost Bloms gate [3].

Fylkeskommunen har pågående anleggsarbeid i dette området og status for fremmede arter vurderes derfor å være ivarettatt gjennom dette arbeidet.



Figur 2-5 Illustrasjon over registreringer av naturverdier og fremmede arter [3]

2.8 Rekreasjonsverdi og –bruk

Det er ingen kartlagte friluftsområder i eller nær planområdet. Det ligger flere populære og mye brukte bynære fri-, park-, aktivitets- og lekeområder i nær avstand. Friluftsbadet Fastland er ca. 300 m i luftlinje fra planområdet, og i bakkant av dette ligger Hovdetoppen med alpinbakke og skogsstinet. Ca. 500 m unna ligger Bassengparken med dam og parkområde. Lysløype for tursti og skiløype strekker seg fra Bassengparken til Øverbyskistadion og videre mot Øverbymarka og Skistua. På Øverbys ligger et omfattende turvegnett, frisbeegolfbane, klatrepark og friluftsmuseet Eiktunet.

2.9 Sosial infrastruktur

Området tilhører Nordbyen skolekrets med Fredheim barneskole og Bjørnsveen ungdomsskole. Fredheim er en 7-trinns skole og Bjørnsveen en 3-trinns, og begge skolene ligger på Tranberg. Avstanden til skolene er innenfor gå- og sykkelavstand med henholdsvis 1,4 km og 1,5 km. Gjøvik videregående skole med et bredt studietilbud ligger ca. 650 m fra planområdet.

Gjøvik kommune har god barnehagedekning og flere barnehager ligger i nærheten og i gåavstand til planområdet. Kråkjordet barnehage er nærmeste barnehage 180 m unna. Deretter kommer Trollhaugen 350 m og Lissomskogen 800 m unna.

2.10 Barns interesser

Området er bebygd i dag med forretning, næringsareal og småhusbebyggelse med private hager. Det er derfor ikke et område som benyttes til lek og aktiviteter av barn og unge i dag. Ungdommer kan henge utenfor butikken i dens åpningstid, men øvrig opphold i området er ukjent.

Nærmeste lekeplass blir på uteområdet til de omkringliggende barnehagene, og ved Hunn gård, 350 m unna, ligger en ballplass. Gjøvik stadion er et idrettsanlegg med tilbud både sommer og vinter. Gjøvik stadion ligger i gå- og sykkelavstand til planområdet, ca. 650 m unna i retning østover.

2.10.1 Barnetråkk

Barnetråkkregistreringen viser at kjøreveiene oppleves som farlige ved at de er mørke, har farlige kryss og mangler fortau.

2.11 Trafikkforhold

2.11.1 Kjøreatkomst

Området har adkomst fra Prost Bloms gate, Hunnsvegen og Føllingstads veg, se figur 2-6. Eksisterende næringsareal i Prost Bloms gate 30A-B har adkomst fra både Prost Bloms gate og Hunnsvegen. Eksisterende Coop Prix har adkomst fra Føllingstads veg. Kjørearealet er utflytende med parkering rett ut i Føllingstads veg.

Prost Bloms gate er fylkeskommunal veg med vegbredde ca. 7 m med stigning ca. 7,3 % vestover. Føllingstads veg og Hunnsvegen er kommunale veger. Føllingstads veg har en veldig varierende vegbredde fra ca. 7,3 til 9,3 m (inkl. busslomme) og ensidig fortau langs busslommen med stigning på ca. 2,8 % mot nord. Hunnsvegen har en vegbredde på ca. 6,2 m med stigning på ca. 2,6 % mot vest.

Gjeldende fartsgrenser rundt planområdet er 40 km/t (figur 2-7).



Figur 2-6 Illustrasjon av vegnettet rundt planområdet (Trafikk- og mobilitetsplan)



Figur 2-7 Sammenstilling av grunnlag for trafikkmengde (ÅDT) og fartsgrenser ved planområdet (Trafikk og mobilitetsplan)

2.11.2 Trafikkmengde

Trafikkmengden varierer fra 1320 kjøretøy i døgnet (ÅDT) langs Føllingstads veg, knapt 1500 ÅDT i Hunnsvegen til 4400 ÅDT i Prost Bloms gate (figur 2-7).

2.11.3 Trafikksikkerhet

Gatenettet rundt planområdet er i liten grad bygget ut med infrastruktur for myke trafikanter. Prost Bloms gate er opparbeidet med ensidig fortau fra sentrum frem til planområdet, men ikke videre vestover. Innlandet fylkeskommune ferdigstiller i disse dager ombygging av Prost Bloms gate som vil gi gjennomgående fortau og sykkelveg (figur 2-10).

Føllingstads veg er opparbeidet med ensidig fortau mot øst forbi planområdet, delvis tosidig langs gravlunden og videre ensidig på vestsiden videre nordover. Resterende vegnett er uten fortau.

Krysset Prost Bloms gate X Føllingstads veg er skiltet og har oppteegnede gangfelt, som fremgår av Figur 2-8. Føllingstads veg X Hunnsvegen har kun gangfelt over Føllingstads veg omtrent 25 m nord for krysset, se figur 2-9 og figur 2-10.



Figur 2-8: Bilde av Prost Bloms gate X Føllingstads veg/Kirkevegen sett mot nord. Kilde: Google street view.



Figur 2-9: Bilde av Hunnsvegen X Prost Bloms gate sett mot sør. Kilde: Google street view.

Figur 2-10 viser dagens og fremtidig infrastruktur for myke trafikanter og registrerte trafikkulykker. I NVDB er det registrert en ulykke i 2022 og en i 2010 i krysset Prost Bloms gate X Føllingstads veg. Begge ulykkene var «ved kryssende kjøreretning uten avsvingning».



Figur 2-10 Infrastruktur for myke trafikanter og registrerte trafikkulykker i nærområdet (NVDB)

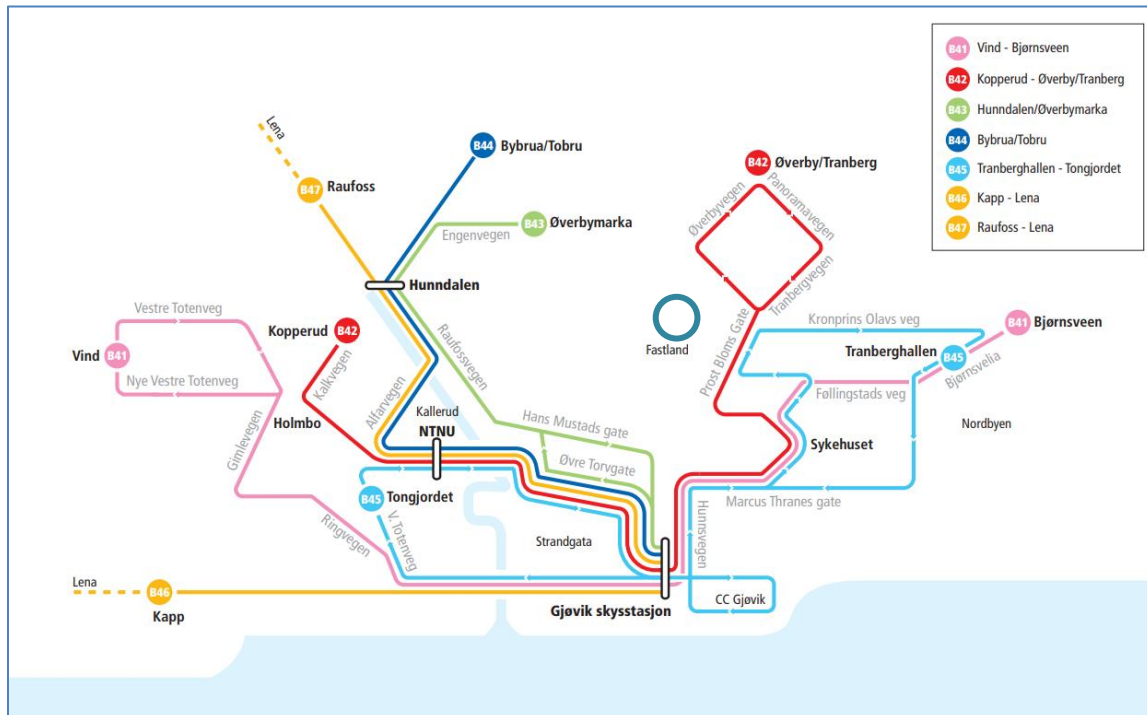
Trafikkarealene foran dagens butikk er utflytende og utformet på bilistenes premisser (figur 2-11). Parkeringsplassene foran butikken benytter kjørebane i Føllingstads veg som manøvreringsareal, i forbindelse med krysset Prost Bloms gate X Føllingstads veg/Kirkevegen, som er et trafikkert kryss med mye aktivitet.



Figur 2-11: Dagens parkeringsløsning foran eksisterende butikk hvor kjørevege benyttes som manøvreringsareal. Kilde: Google street view.

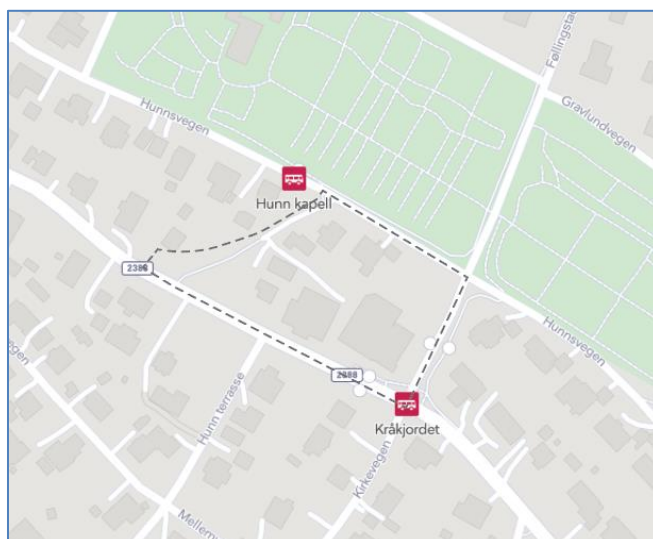
2.11.4 Kollektivtilbud

Planområdet inngår i to av bybussrutene, B42 og B45. figur 2-12 viser linjefartet for bybussrutene i Gjøvik med markering av planområdet.



Figur 2-12: Linjekart for bybussene i Gjøvik. Planområdet er markert med mørk grønn ring. Kilde: Innlandstrafikk.no.

Nærmeste holdeplass er Kråkjordet og Hunn kapell, som begge ligger inntil planområdet, figur 2-13 viser plassering av holdeplassene. Holdeplassene i Føllingstads veg tilhører holdeplassen Kråkjordet.



Figur 2-13: Bussholdeplasser ved planområdet. Kilde: ENTUR.no

Rute B42 har avgang tre ganger i timen på dagtid og en gang i timene på kveldstid hver retning. Bussen bruker ca. 8 minutter til skystasjonen. B45 bruker omtrent like lang tid til

skysstasjonen, men har kun en avgang i timen og kort betjeningstid kun mellom kl. 10-14. Bussrute 425 og 426 er skoleruter hvor avgangene er tilpasset skoletiden.

Tabell 2-1: Bussruter via holdeplassen Kråkjordet og Hunn kapell. Kilde: Entur.no og Innlandstrafikk.no.

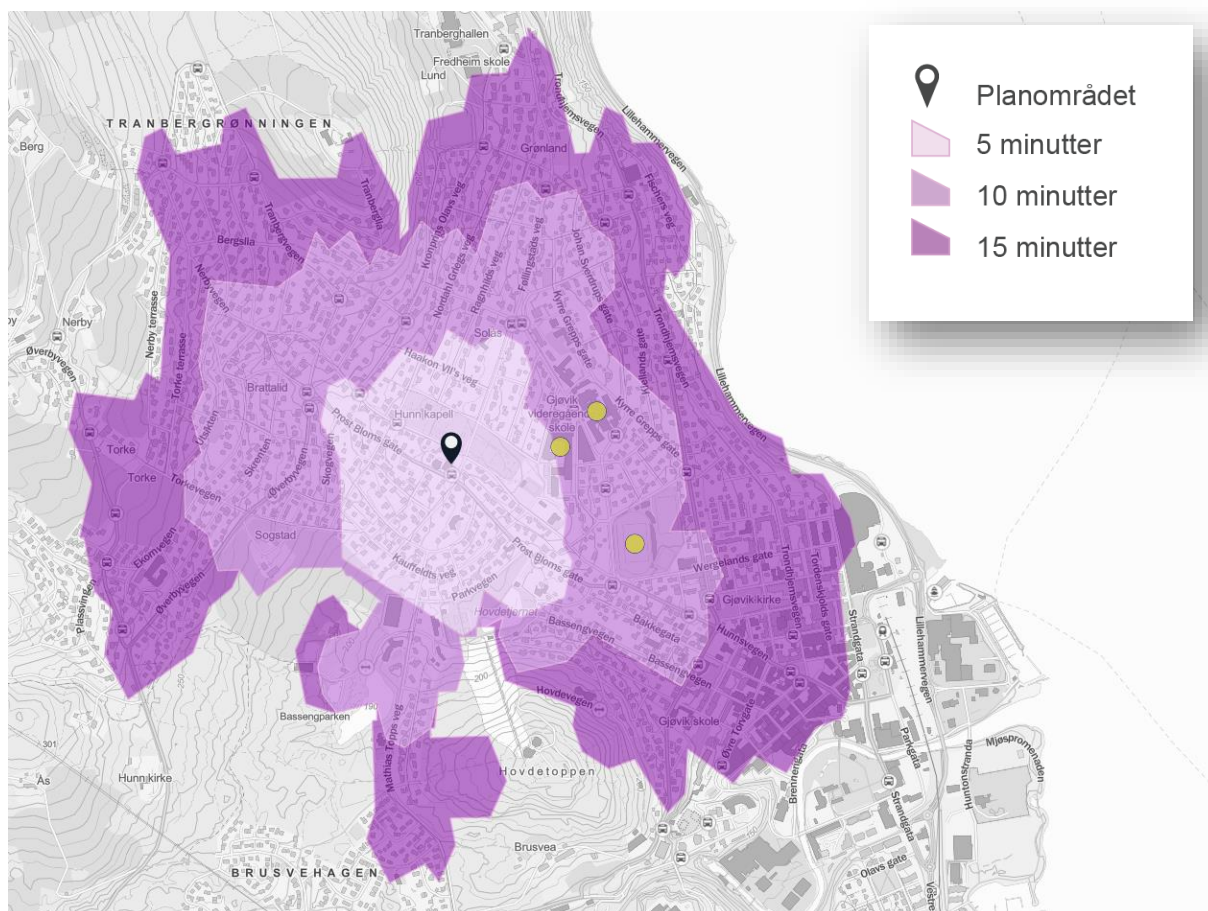
Holdeplass	Bussrute	Antall avganger i timen - ukedager
Kråkjordet (holdeplass i begge retninger i Prost Bloms gate og Føllingstads veg)	B42 Øverby - Kopperud /skysstasjonen Kopperud	3 ganger/timen per retning (06:13-18:13) 1 gang/timen per retning (19:13-23:13)
	425 Gjøvik - Landåsen	(Skolerute) 2-3 ganger om dagen per retning på skoledager om morgen og ettermiddag
	426 Gjøvik – Grande skole – Vardal U.skole	(Skolerute) 3 avganger midt på dagen (12:19-13:19)
Hunn kapell	B45 servicebuss - Tongjordet - Sykehuset - Tranberghallen	1 gang i timen (10:07-14:07)

Lokasjonen har god kollektivdekning i Gjøvik-sammenheng, hvor begge bybussene går via skysstasjonene og fortsetter videre til motsatt ende av byen, avhengig av hvilken rute man tar. Dette kan begrense behovet for et eventuelt bussbytte på skysstasjonene. Det er stort sett rute B42 som betjener planområdets kollektivtilbud mht. frekvens.

2.11.5 Tilgjengelighet for gående

Det er utarbeidet en nettverksanalyse som viser hvor langt man når innenfor 5, 10 og 15 minutters gange fra planområdet (figur 2-14). Bratt stigning i byen gir tydelig utslag på nettverksanalysen hvor en ser at man rekker å gå lengre møt øst (nedoverbakke) enn vest (motbakke). Gjennomsnittlig ganghastighet er ca. 5 km/t og avhenger av helningen på terrenget.

Innen 5 minutters avstand ligger det mange boliger, samt mindre deler av Gjøvik videregående skole og Fastland. Innenfor 10 minutter ligger det i tillegg til boliger også Sykehuset og stadion. Innen 10 minutter ligger i hovedsak resterende boligområder i Nordbyen, sentrum til og med Storgata og kjøpesenteret CC. Dersom en går litt fortere enn gjennomsnittlig ganghastighet som er lagt til grunn vil også mange nå Jernbaneparken og skysstasjonen innen 15 minutter.

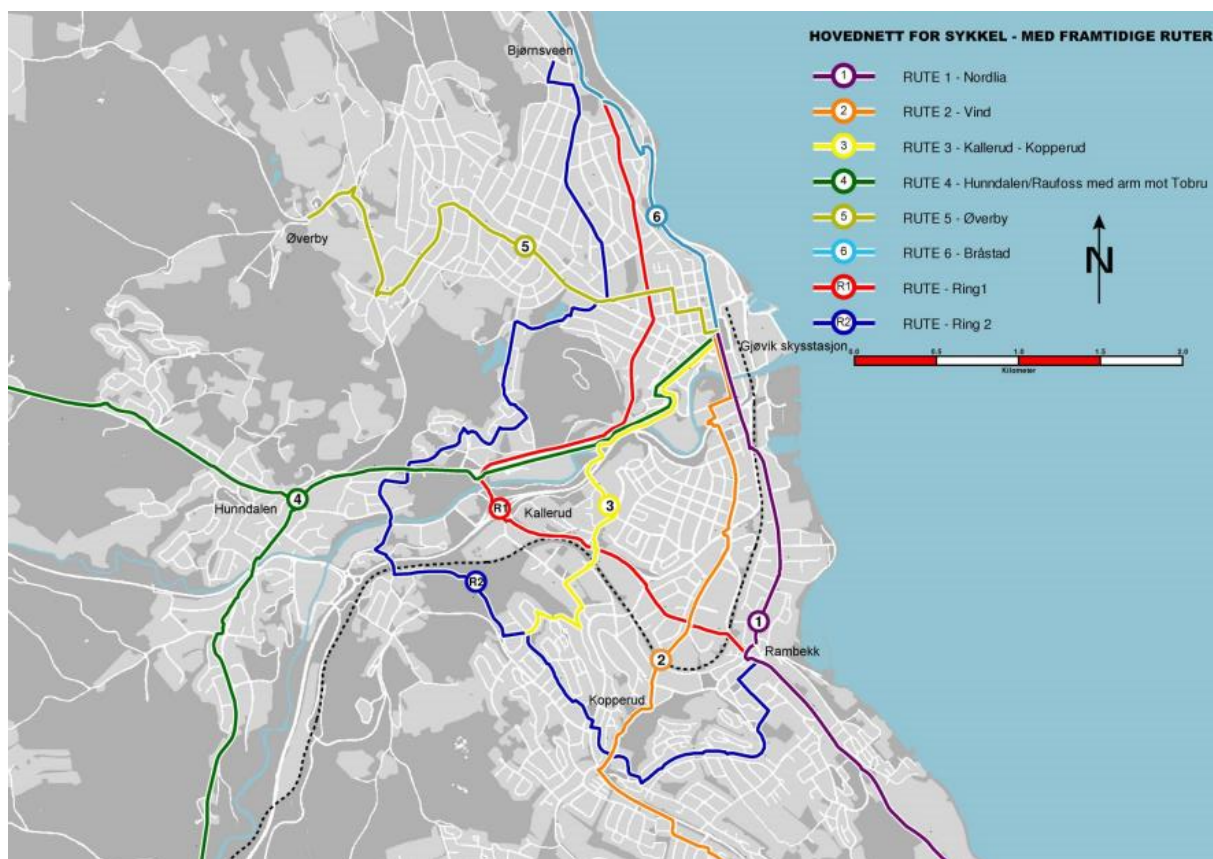


Figur 2-14 Nettverksanalyse med gangavstand innenfor 5, 10 og 15 minutter fra planområdet. Gjøvik videregående skole, sykehuset og stadion er markert med gule prikker

Fredheim barneskole og Bjørnsveen ungdomsskole ligger litt lengre enn 15 minutters avstand til planområdet. Det er fortau langs hele skolevegen, men man må krysse Føllingstads veg.

2.12 Tilgjengelighet for syklende

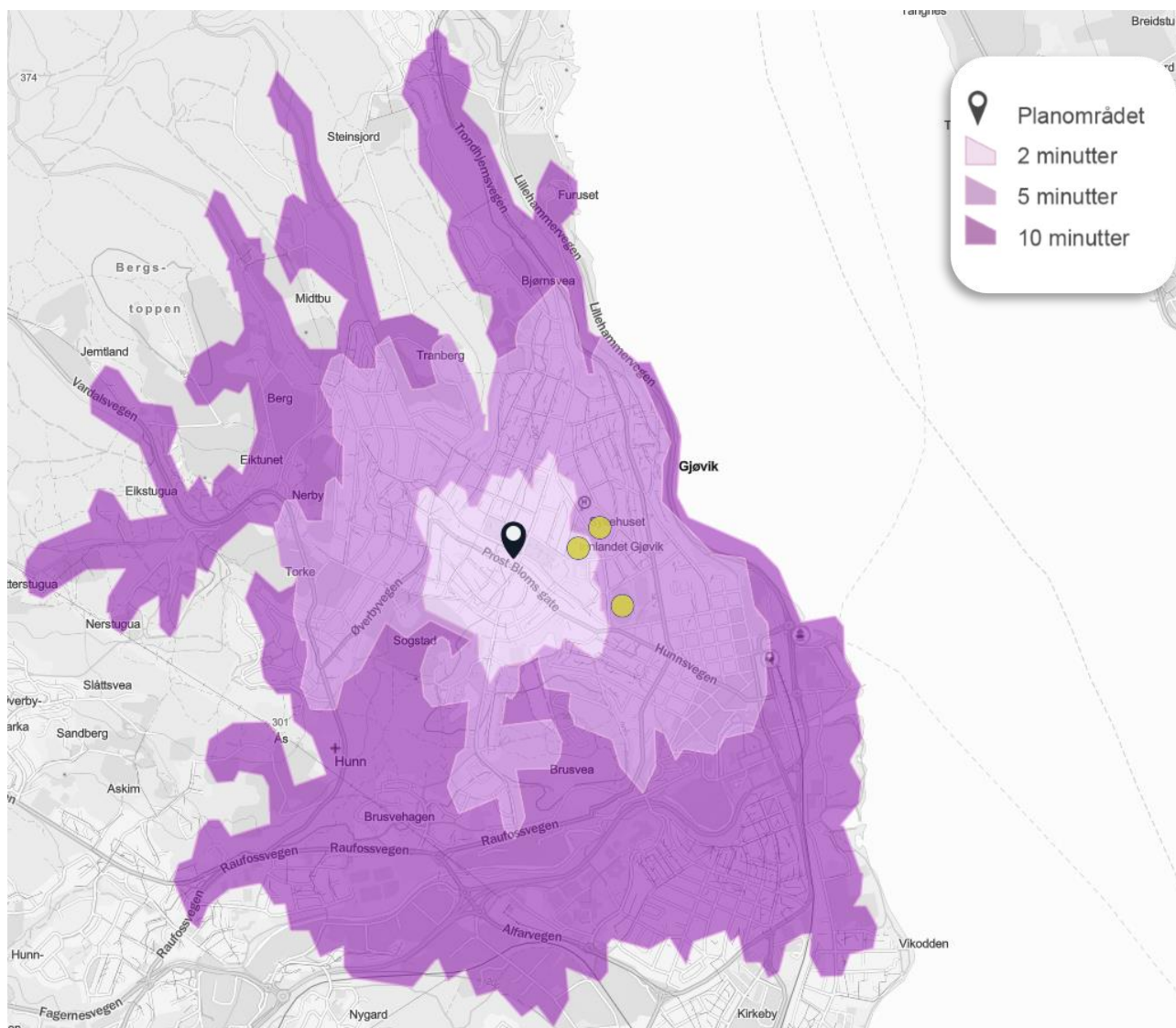
Hovednett for sykkel for Gjøvik byområde viser at hovedrute 5 Øverby går forbi planområdet (figur 2-15).



Figur 2-15 Hovednett for sykkel. Planområdet ligger omtrent tallet 5 på hovedrute 5

Det er utarbeidet en nettverksanalyse som viser hvor langt man når innenfor 2, 5 og 10 minutters sykling fra planområdet (figur 2-16).

Innenfor 2 minutter med sykling når man primært boligområdene rundt planområdet, Gjøvik VGS og Fastland. Sykehuset ligger i overgangen mellom 2- og 5-minutters sonene. Innenfor 5 minutter når man resterende boligområder i nordbyen, sentrum, CC og Fredheim barneskole. Innenfor 15 minutter når man store deler av Tongjordet, NTNU i Gjøvik og Brusvehagen.



Figur 2-16: Nettnetanalyse med sykkelavstand innenfor 2, 5 og 10 minutter fra planområdet. Gjøvik videregående skole, sykehuset og stadion er markert med gule prikker.

2.13 Universell tilgjengelighet

Området bærer preg av tidens tann og er utformet før kravene til universell tilgjengelighet kom. Foran butikken og til parkeringen er området relativt flatt og ligger til rette for universell tilgjengelighet. Selve inngangspartiet til butikken er løst med rampe. Området er belyst, men ledelinjer for myke trafikanter er fraværende og kantstein mangler nedsenk (figur 2-17).

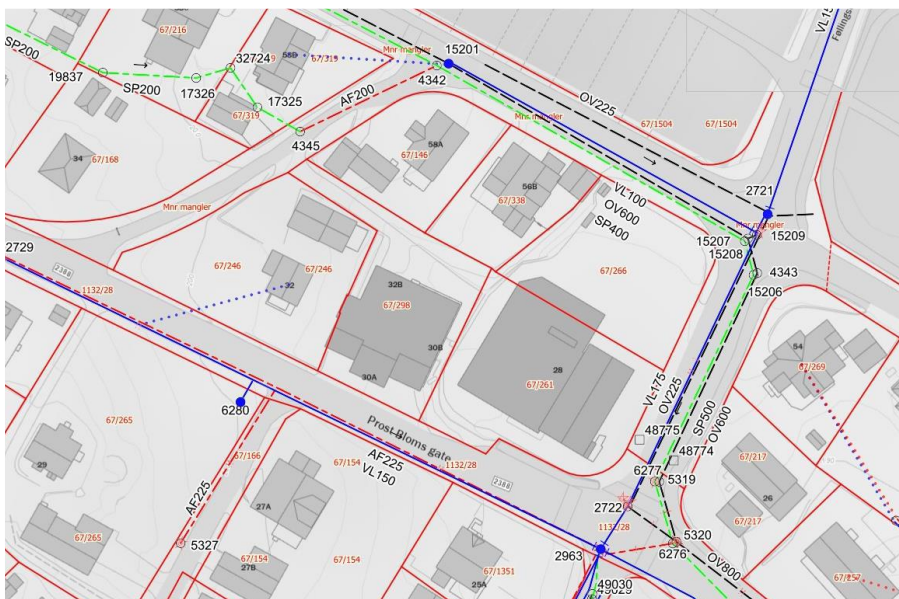
Området stiger mot vest og dette er en utfordring når det gjelder universell tilgjengelighet.



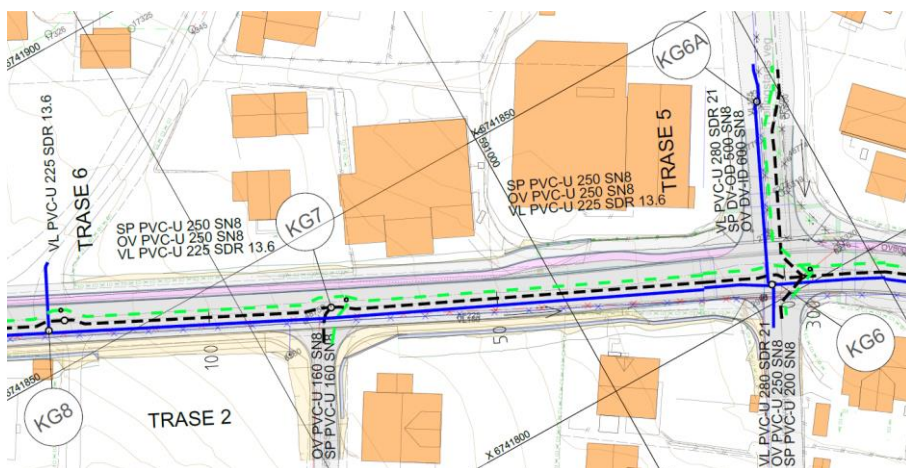
Figur 2-17 Dagens situasjon foran Coop prix. Kilde: Google street view

2.14 Vannforsyning og avløp

Mye av ledningsnettet i tilknytning til Prost Bloms gate er av eldre dato (figur 2-18). Gjøvik kommune gjennomfører en betydelig oppgradering av VA-infrastrukturen som ligger i eller i tilknytning til Prost Bloms gate (figur 2-19). Dette arbeidet skal ferdigstilles høsten 2024.



Figur 2-18 Eksisterende situasjon (Kilde: VA-rammeplan Sweco)



Figur 2-19 Anbudstegning som viser planlagt VA (Kilde: VA-rammeplan, Sweco)

Vann og slokkevann

Det er anlagt eller planlegges følgende kommunale vannledninger rundt planområdet:

- Hunnsvegen: eksisterende VL 100
- Føllingstad veg: eksisterende VL175 som planlegges erstattet med VL280
- Prost Bloms gate: eksisterende VL150 planlegges erstattet med VL225

Det ligger fire eksisterende vannkummer med slokkevannsutttak i nærområdet. Etter oppgradering av VA-nettet er seks vannkummer tilrettelagt med slokkevannsutttak.

Dagens butikk er tilknyttet til VL175 i Føllingstad; leilighetsbygget er tilknytting til VL150 i Prost Bloms gate. Dimensjon er ukjent.

Spillvann

Det er anlagt eller planlegges følgende kommunale spillvannledninger rundt planområdet:

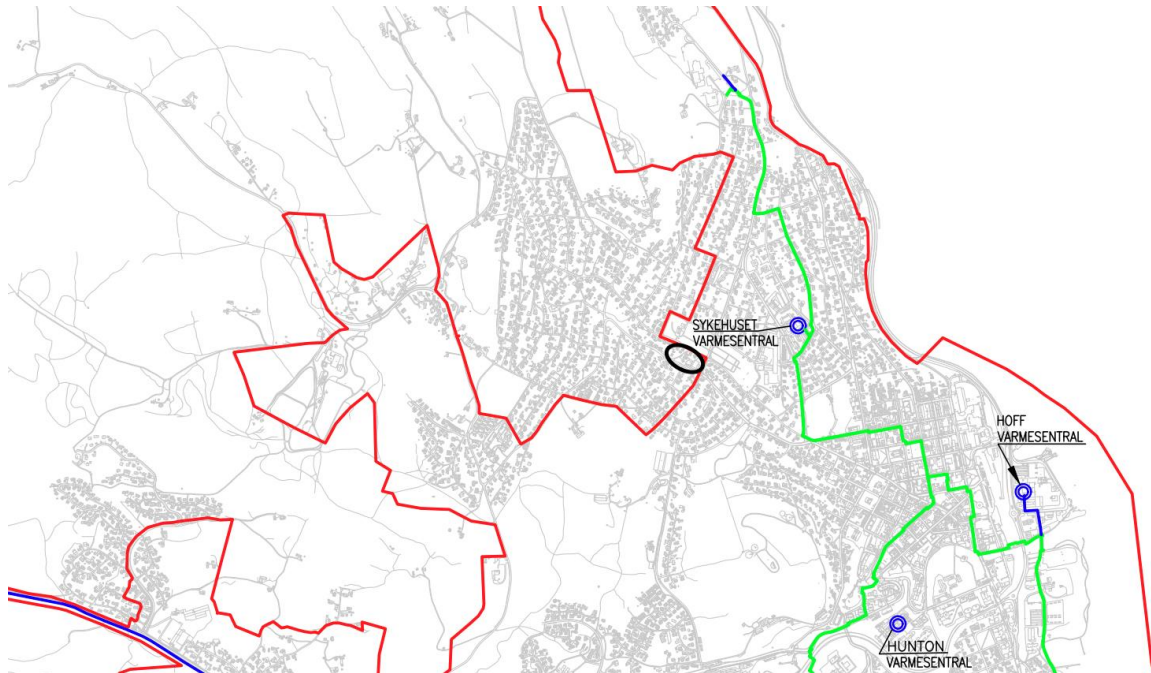
- Hunnsvegen: eksisterende SP400
- Føllingstad veg: eksisterende SP500 planlegges erstattet med ny SP500.
- Prost Bloms gate: eksisterende AF 225 planlegges erstattet med OV250

Dagens butikk er tilknyttet til SP500 i Føllingstad; leilighetsbygget har en septiktank med overløp mot AF225 i Prost Bloms gate. Dimensjon er ukjent.

2.15 Energi

Elvia AS har etter energiloven anleggskonsesjon (regionalnett) og områdekonsesjon (høyspennings og lavspennings distribusjonsnett) i Gjøvik kommune. Dette innebærer at nettselskapet etablerer og drifter strømmettet i kommunen. Elvia har lavspennings- og høyspenningskabel og nettstasjon innenfor planområdet som må hensyntas.

Området ligger utenfor konsesjonsområdet for fjernvarme [4] og derfor utenfor sone med krav til tilknytningsplikt for fjernvarme i kommuneplanens arealdel.



Figur 2-20 Konsesjonsområde for fjernvarme vist med rød avgrensning. Planområdet er vist med sort sirkel

2.16 Risiko og sårbarhet - eksisterende situasjon

2.16.1 Naturfare – Flom

I fagrapport *VA-rammeplan* (vedlegg 4) utarbeidet av Sweco er naturfare flom beskrevet og essensen av dette er gjengitt under:

Planområdet ligger i en aktsomhektssone for flom ifølge NVE sine kart (figur 2-21). Det er ingen åpne bekker/elver i nærområdet. Nærmeste vann er Hovdetjernet (Fastland), men dette ligger mye lavere og langt unna. Basert på NEVINA (Nedbørsfelt-Vannføring-Indeks-Analyse fra NVE) ligger det heller ikke noe åpent vann i nærheten. NVE sitt aktsomhetskart for flom er basert på høydemodell og datasett 'Felles kartdatabase Vann' (FKB-Vann). FKB-Vann inneholder både vann som linjer (bekker, grøfter mm.) og som polygoner (Elver, innsjøer). FKB-data i prosjektområdet inneholder en 'vannlinje under terrenget' i Hunnsvegen. Når linjen sammenlignes med det kommunale VA-kartet viser det seg at denne kommer overens med overvannsledningen i Hunnsvegen/Føllingstads veg og Prost Bloms gate. Gamle flybilder bekrefter at det har vært et gammelt bekkeløp i området (figur 2-22). Samtidig viser høydedata at det aktuelle området er utformet som en slags dal (figur 2-23). Denne kombinasjonen gjør at området har kommet fram som et aktsomhetsområde for flom i NVE sine kart.



Figur 2-21 Aksomhetsområde for flom [5].



Figur 2-22 Flyfoto fra området tatt i 1958. Antatt bekk angitt med blå sirkel, planområdet angitt med rød sirkel [6].



Figur 2-23 Digital høydemodell [7]

Området er karakterisert av gamle kommunale VA-ledninger, med mange fellesledninger. Dette utgjør en større fare for oversvømmelser. Gjøvik kommune jobber med en omfattende

oppgradering av VA-anlegget i området og skal legge separate ledninger for overvann og spillvann med åpne grøfter. For nye tiltak er det i tillegg krav til lokal overvannshåndtering. Det vurderes at planområdet ikke er utsatt for flom fra bekk/elv, men har vært utsatt for oversvømmelser fra overvann. Det er ikke behov for tiltak utover de planlagte tiltak som foreligger fra Gjøvik kommune og planlagte overvannstiltak på egen tomt.

2.16.2 Naturfare – Områdestabilitet

Det er utarbeidet et fagnotat *Områdestabilitetsvurdering* (Vedlegg 1) områdestabilitet som vurderer at det ikke er fare for områdeskred da det er ingen indikasjoner på kvikkleire i området. Dermed er områdestabilitet ivaretatt iht. NVEs veileder 1/2019.

Vurderingen av områdestabilitet er utført i henhold til NVE sin veileder 1/2019 og basert på muligheten for marine avsetninger, grunnundersøkelser, topografiske forhold og generell kunnskap om grunnforholdene i området.

2.16.3 Forurensning i grunnen

Innledende miljøteknisk undersøkelse er nærmere beskrevet i fagnotat *Fase-1 undersøkelse forurenset grunn* (vedlegg 3).

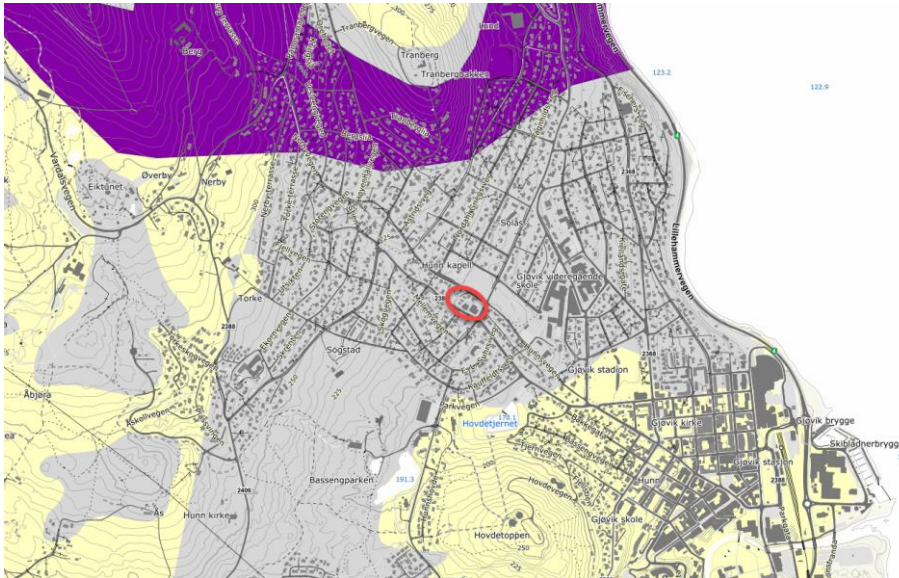
Løsmassene i planområde er morenemasser, med glimmergneis som underliggende bergart ifølge kart fra NGU. Basert på dette vurderes det til å ikke være risiko for at det skal finnes løsmasser med forhøyede bakgrunnsverdier eller syredannende egenskaper i området.

I Miljødirektoratets database over forurenset grunn er det registrert en lokalitet i planområdet. Det er opplyst at lettere forurensede masser er gjenbrukt i forbindelse med et gravetiltak i 2010. Eiendom 67/266 har vært benyttet til parkeringsformål siden 80-tallet. På denne bakgrunn vurderes det som sannsynlig at det vil påtreffes forurensning i grunnen i forbindelse med tiltakene i prosjektet. Dette medfører at det må utføres undersøkelser – og dersom det påvises forurensning, må utarbeides tiltaksplan for de forurensede masser. Tiltaksplanen skal deretter godkjennes i Gjøvik kommune som forurensningsmyndighet.

Før gravetiltak i prosjektet starter opp må det foreligge godkjent tiltaksplan. Det er mulig å gjennomføre prøvetaking av masser i prosjektet enten før oppstart av selve graveprosjektet eller i anleggsfase. For å få et tilfredsstillende bilde av evt. forurensning i grunnen må antall og plassering av prøvepunkter tilpasses prosjektet. Krav til prøvetetthet er gitt i Miljødirektoratets veileder for forurenset grunn. Jordprøver må analyseres for de vanligst forekommende miljøgifter. Det vurderes at risiko for å møte forurensede masser vil være størst i området som er registrert i grunnforurensningsdatabasen og på areal som er benyttet til parkering. Omfang av prøvetakingen vil kunne tilpasses dette evt. i dialog med miljømyndighet i Gjøvik kommune.

2.16.4 Fare for radon

NGU sitt aktsomhetskart for radon [8] viser en usikker aktsomhetsgrad for planområdet (figur 2-24)



Figur 2-24 Aktsomhetskart for radon. Grå skravur angir usikker status. Mørk lilla er særlig høy aktsomhetsgrad og gul er moderat til lav aktsomhetsgrad. Planområdet er vist med rød sirkel

2.16.5 Støyforurensning

Fagrapport *Støyvurdering vegtrafikkstøy* (vedlegg 5) med tegninger viser at området er utsatt fra relativt mye støy fra omkringliggende veger Prost Bloms gate, Føllingstads veg og Hunnsvegen (figur 2-25). Deler av utbyggingsområdet ligger innenfor rød støysone



Figur 2-25 Vegtrafikkstøy 4 m over terreng for prognoseår 2039 for dagens situasjon (Kilde: støyutredning Norconsult Norge AS)

2.16.6 Forurensning i luft

Luftsonekartet over Gjøvik viser at planområdet ligger i gul sone, på lik linje som store deler av Nordbyen (figur 2-26). Gul sone betyr at personer med alvorlig luftvei- og hjertekarsykdom har økt risiko for forverring av sykdommen, mens friske personer sannsynligvis ikke vil ha helseeffekter [9].



Figur 2-26 Luftsonekart over Gjøvik. Planområdets plassering med sort avgrensning [9]

3 BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET



Figur 3-1 Illustrasjon over Hunn bydelssenter med boliger og parkering

Planforslaget innebærer å utvikle området med å erstatte eksisterende utdaterte forretnings- og næringsbebyggelse med et nytt bygg for et bydelssenter med boliger, forretning, tjenesteyting og bevertning.

Hunn bydelssenter skal både være et boligområde og lokalsenter for lokalbefolkningen. Med et helhetlig dagligvaretilbud med sosial møteplass søker prosjektet å tilrettelegge for et godt bo- og nærmiljø på Hunn. Bydelssenteret vil gi beboerne i Nordbyen et bedre og bredere handelstilbud. Prosjektet søker å tilrettelegge for både en større dagligvareforretning i tillegg til annen virksomhet som apotek, blomsterutsalg, café og lignende. Et større handelstilbud i Nordbyen vil legge til rette for at en større andel korte reiser kan tas med sykkel og gange i Gjøvik. Dette bygger oppunder klimamålene om nullvekst i personbiltrafikken.

Ny bebyggelse vil bestå av et grunnplan for bydelssenter med forretning, tjenesteyting og bevertning over et areal på ca. 1400 m². Over dette planlegges boliger med 14 leiligheter fordelt på 2 etasjer. Boligene får felles uteopphold på tak og private uteopphold på tak og balkonger. I tilknytning til bydelssenterets inngangsparti ut mot Føllingstads veg skal det etableres et torg (figur 3-2) for å legge til rette for at lokalbefolkningen får en møteplass og treffpunkt i nærmiljøet. Torget skal minimum møbleres med sittemuligheter, bord, sykkelstativ, belysning og beplantning. Eksisterende parkeringsplass videreføres for bydelssenteret, mens beboerparkeringen innlemmes i bebyggelsen. Parkeringsområdene har ulike adkomster. I tillegg til parkeringsplass for bil vil bydelssenteret også ha avmerkede plasser for moped.



Figur 3-2 Utsnitt av landskapsplanen med illustrasjon av torget og sykkelparkering ved inngangen til bydelssenteret

Eksisterende butikkbygg og næringsbygg med hybler og leiligheter i Prost Bloms gate 28 og 30-32B skal rives.

3.1 Planlagt arealbruk

Planforslaget legger til rette for ny utbygging innen deler av kvartalet. Gjeldende arealbruk for de tre boligeiendommene mot vest og nordvest og eksisterende veger skal videreføres.

Det søkes å legge til rette for ny utbygging med høyere arealutnyttelse i søndre og østre del av kvartalet for bydelssenter med leiligheter, parkering for bil, sykkel og moped, torg med møteplass og uteoppholdsareal med nærlekeplass.

Det planfaglige grepet er komplekst da prosjektet skal tilpasses mange ytre fastlagte faktorer. Viktige premisser har blant annet vært tomtens utforming og tilgjengelig tomteareal, stigningsforhold på terreng og omkringingliggende gater, hensynet til omkringingliggende boliger, tilpasning til eksisterende gater og adkomster, hensyn til øvrig infrastruktur, flom og overvann, adkomster for ulike trafikantgrupper og støy- og solforhold.

Bygningen strekker seg langs Prost Bloms gate og foreslås lagt delvis under bakken med høyeste fasade ut mot Føllingstads veg. Parkering og adkomst for boligene er lagt fra Hunnsvegen, mens gangadkomst blir både fra Prost Bloms gate og Hunnsvegen. For bydelssenteret blir adkomst fra Føllingstads veg.

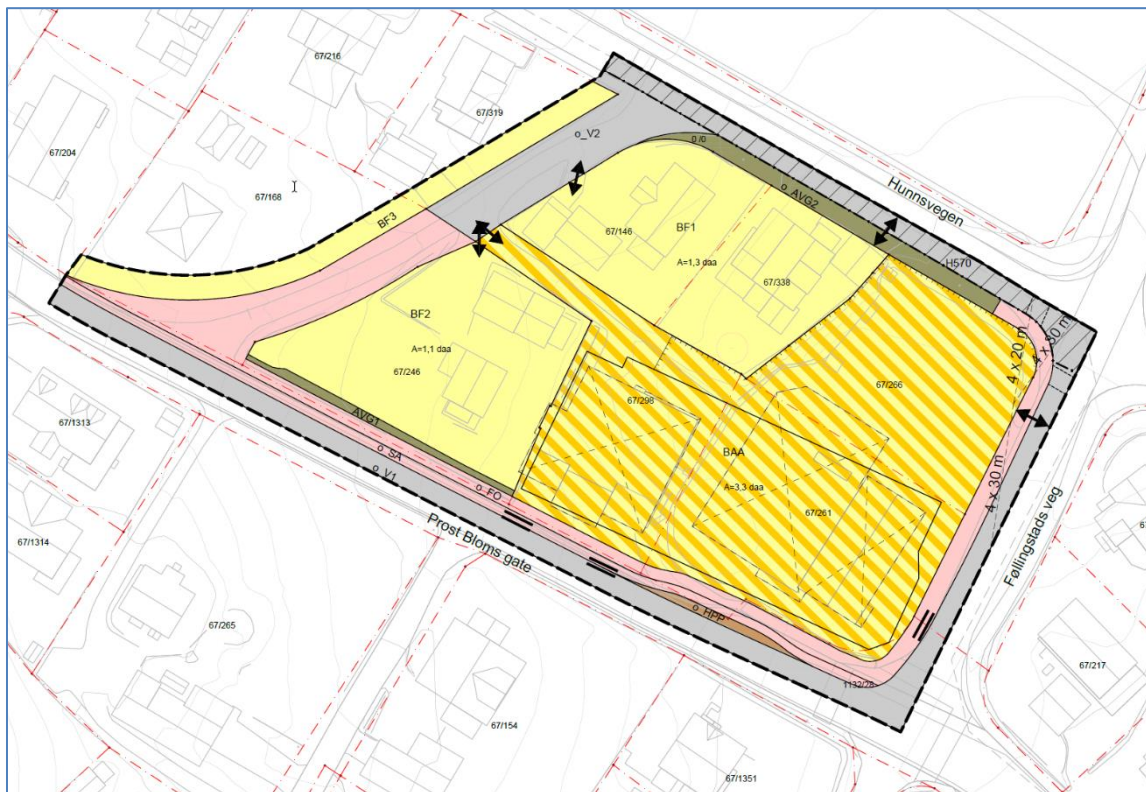
Forslagsstillers behov for areal til dagligvare og ønske om å tilrettelegge for flere funksjoner har vært førende for volum, plassering og utforming av bydelssenteret. I tillegg er adkomst og varelevering viktige premisser i dette. Ulike høyder og plassering av boligbebyggelsen i de øvrige planene har vært vurdert og forkastet basert på støyforhold, uteopphold og tilpasninger til omkringingliggende bebyggelse. Adkomster og parkering for denne delen av tiltaket gir også sterke føringer for plangrepet.

3.1.1 Arealtabell

Arealformål	
§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg	Areal (daa)
1111 - Boligbebyggelse-frittliggende småhusbebyggelse (3)	2,8
1900 - Angitt bebyggelse og anleggsformål kombinert med andre angitte hovedformål	3,3
Sum areal denne kategori:	6,1
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (daa)
2010 - Veg (2)	1,4
2012 - Fortau	0,9
2017 - Sykkelanlegg	0,2
2019 - Annen veggrunn - grøntareal (2)	0,2
2025 - Holdeplass/plattform	0
Sum areal denne kategori:	2,7
Totalt alle kategorier:	8,8

3.2 Reguleringsformål

Figuren under viser utsnitt av plankartet for Hunn bydelssenter.



Figur 3-3 Utsnitt av plankart for Hunn bydelssenter

3.2.1 Boligbebyggelse – frittliggende småhusbebyggelse (BF)

Områdene BFS1-BFS3 er i dag bebygd, men uregulert. Feltene blir regulert med hensikt å opprettholde eksisterende bebyggelsesstruktur.

3.2.2 Bolig/forretning/bevertning/tjenesteyting (BAA)

Innenfor området tillates bebyggelse for bolig i kombinasjon med et bydelssenter med forretning, bevertning, og tjenesteyting. Adkomstveg og parkering tillates også innenfor arealformålet.

Innenfor bydelssenteret søkes en større dagligvareforretning i kombinasjon med annen forretningsvirksomhet som for eksempel apotek og blomsterbutikk, men også mindre servering eller tjenesteyting som frisør, hudpleie, fysioterapi, lege, tannlege o.l. kan være aktuelt. Plasskrevende varehandel tillates ikke. Bydelssenteret planlegges for ca. 1500 m² for forretning og ligger innenfor kravene i KPA.



Figur 3-4 Foreløpig landskapsplan for bydelssenteret

Bydelssenteret har felles inngangsparti ut mot Føllingstads veg (mot øst). På begge sider av inngangen ligger torget og sykkelparkering, se figur 3-4. Torget er sentralt plassert og følger Føllingstads veg i lengderetningen. Beplantning og regnbødder rammer inn områdene for gangareal og torg. Torget skal inneholde møblering med sitteplasser, bord, vegetasjon og belysning. Bildene i figur 3-5 illustrerer hvordan torget som møteplass kan utformes og møbleres. I tilknytning til inngangspartiet er skal det være parkering for sykkel og sparkesykler med låsemulighet i fast installasjon. Eksempel på dette er vist i figur 3-6.

I tillegg rommer formålet boliger i form av leiligheter med felles- og privat uteoppholdsareal, nærlekeplass, parkering for bil og sykkel og renovasjonsløsninger. Beboerne over bydelssenteret vil ha tilgjengelig utformede gangadkomster til Prost Bloms gate og via heis til bydelssenteret.



Figur 3-5 Inspirasjonsbilder for utforming av torget ved bydelssenteret [10]



Figur 3-6 Inspirasjonsbilder for utforming av parkering for sykkel og sparkesykkel i tilknytning til bydelssenteret

Parkering for bil og varelevering til bydelssenteret er planlagt på eksisterende parkeringsplass med én avkjørsel fra Føllingstads veg. Parkering for beboerne søkes integrert i bebyggelsen med adkomst fra Hunnsvegen i nord.

3.2.3 Veg (V)

Innenfor formålet tillates etablering og oppgradering av offentlige kjøreveger. Kommunale vegger Føllingstads veg er i 7 m og Hunnsvegen er 6,5 m brede. Planforslaget regulerer halve

vegbredden inn til senter veg. For Prost Bloms gate følger planforslaget gjeldende reguleringsplan for veg, fortau og sykkelveg.

Gangfelt etableres i Føllingstads veg og Hunnsvegen med bredde 3 m, 5 m inn fra vegkant.

3.2.4 Fortau (FO)

Innenfor formålet tillates etablert fortau. Fortau er offentlig fortau og skal opparbeides med fast dekke. Plassering av master for belysning og skilt tillates, men disse skal plasseres utenfor en gangsgang på minimum 2,0 m.

Nytt fortau på nordsiden av fv. 2388 er en videreføring av gjeldende regulering og regulert i 2,0 m bredde.

Langs Føllingstads veg skal det etableres fortau på vestre side med minimum 2,75 m bredde, inkludert kantstein. På østsiden (utenfor planområdet) er det i vegplanen vist 3 m fortau, dette kan også benyttes som kantstopp for buss.

3.2.5 Sykkelanlegg (S)

Sykkelanlegg er en videreføring av reguleringsplan for Prost Bloms gate.

3.2.6 Annen veggrunn – grøntareal (AVG)

Innenfor formålet tillates etablering av grøfter, terrengmurer, tilpasning til sideterreng og plassering av teknisk vegutstyr som er en del av veganlegget, herunder drenering og overvannshåndtering.

3.2.7 Holdeplass/plattform (HPP)

Innenfor formålet tillates etablering av holdeplass for buss, plattform, leskur og annet tilknyttet drift av buss.

3.3 Bebyggelsens plassering og utforming

Et bydelssenter tilsier en noe høyere arealutnyttelse enn eksisterende bygg (som skal rives) og øvrig bebyggelse i området. Samtidig søkes tiltaket tilpasset omkringliggende boliger, både i høyde og materialbruk.

Det nye fotavtrykket på ca. 1500 m² er litt over 300 m² større enn fotavtrykket til eksisterende bebyggelse som skal rives. Ved å erstatte eksisterende bygningsmasse oppnås en mer rasjonell og utnyttelse av tomta som et stedstilpasset og fremtidsrettet bydelssenter.

Det nye bydelssenteret er planlagt som en lavblokk som følger terrenget. Tomten heller svakt østover og bygningskroppen er lagt inn i byggegrunnen med høyeste fasadeåpning mot vest, mot Føllingstads veg. Bydelssenterets henvender seg til Føllingstads veg med inngangsparti og torg, mens boligene vender seg mot Prost Bloms gate. For å holde byggets høyde så lav som mulig er bygget planlagt med flatt tak.



Figur 3-7 Bydelssenteret sett fra Prost Bloms gate i retning vest

Ved å legge fasaden ut mot krysset med Prost Bloms gate og Føllingstads veg løftes bygget frem som et bydelssenter i området. Bygget vil ha stor synlighet nedover Prost Bloms gate, figur 3-7, og vil markere kvartalet for bydelssenteret.

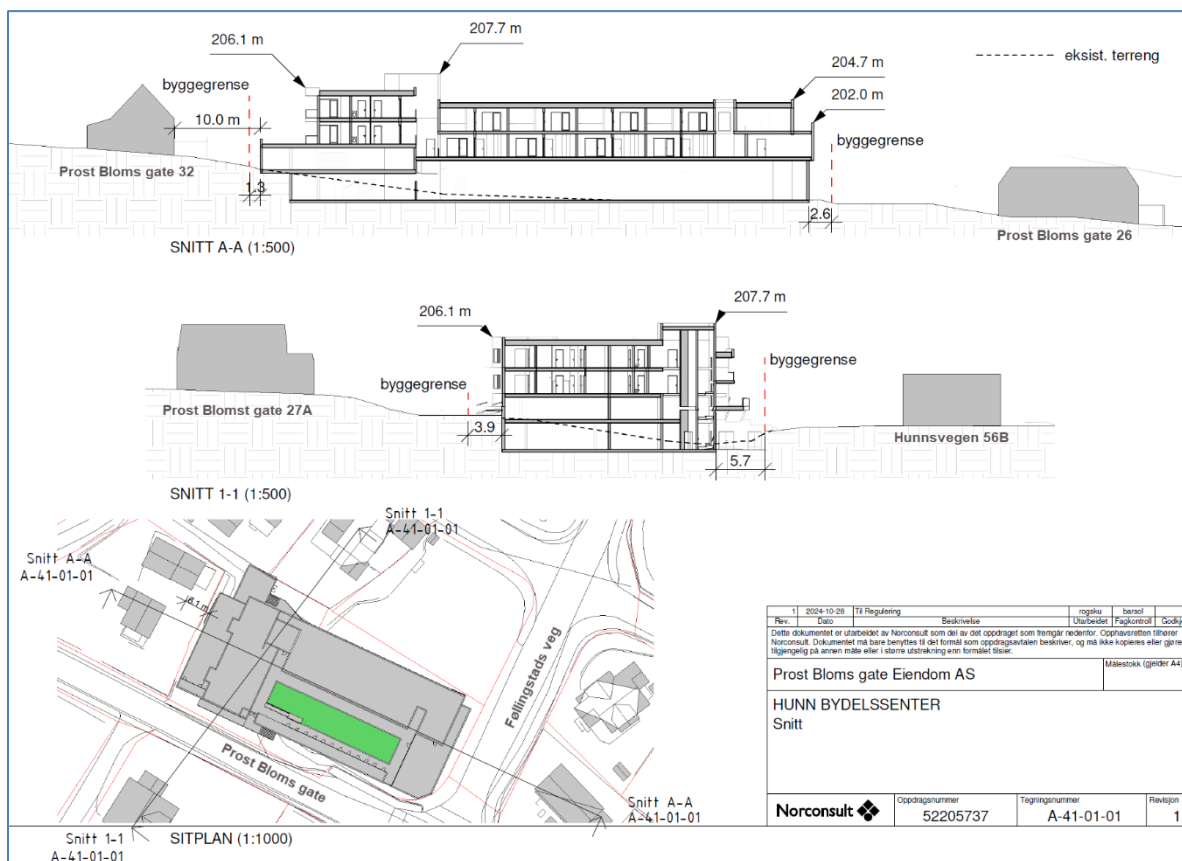
Bygningen består av 2 hoveddeler: Bydelssenteret og boligdelen. Materialiteten søker å forsterke skillet mellom bydelssenteret og boligformål, samtidig som det brukes til å bryte ned et volum som naturlig er større enn boligbebyggelsen i de nærmeste omgivelsene.

Næringsdelen nærmest bakken er i hovedsak tenkt utført med en pusset overflate med unntak av fasaden ut mot Føllingstads veg. Her leder en trekledd fasade inn til inngangen. Dette er gjort for å bryte ned volumet ut mot Føllingstads veg der bygget er på sitt høyeste. Den pussede overflaten ned mot bakken gir ellers et robust og rent uttrykk, og passer skalaen til butikkdelen.

Boligdelen er i hovedsak tenkt utført med trekledning. Dette tar inn materialiteten fra størstedelen av bebyggelsen i nærområdet, og gir et varmere uttrykk som passer boligbygg og den mer menneskelige skalaen. Ved inngangspartiet tas det høyde for bruk av platekledning for ekstra robusthet samt mulighet til å fremheve inngangspartiet til butikken.

3.3.1 Byggehøyder

Byggets høyde er tilpasset nærmiljøet som domineres av villabebyggelse i 2-3 etasjer. Bygget tillates i inntil 3 og 4 plan, se Figur 3-8. Mot Føllingstads veg og tillates 3 plan. Mot vest tillates 4 plan, hvor 2 av disse vil være synlige boligetasjer over bydelssenteret og parkeringen som ligger delvis under bakken. Terrenget søkes arrondert og tilpasset mot nabo i vest.



Figur 3-8 Illustrasjon som viser byggehøyder og snitt gjennom planlagt bebyggelse

Byggehøyder er vist i figur 3-8. Innenfor kombinert arealformål skal ikke byggehøyden overstige +kote 205 moh mot Føllingstads veg og plan 3 mot nord. Nærmest krysset med Prost Bloms gate og langs Prost Bloms gate plan 1 og 2 er byggehøyden + kote 202,5 moh. For plan 4 mot vest er byggehøyden +kote 206,6 moh. Innenfor bebyggelsen tillates innebygde tekniske installasjoner med byggehøyde inntil +kote 208 moh.

Terrenget faller mot øst og byggehøyden vil derfor variere målt fra terreng. Ved rampen for varelevering er planlagt bygg omtrent 13,1 m høyt, mens det ved inngangspartiet er omtrent 11,7 m høyt.

3.3.2 Grad av utnyttning

Utnyttingsgraden søkes til 50 % BYA for det kombinerte formålet uten parkering for bydelssenteret. Dersom parkering for bydelssenteret skal medregnes må BYA være lik 65 %. For boligene settes dette til 25 % BYA som er en normal utnyttelse for frittliggende småhusbebyggelse.

Utnyttingsgraden for det kombinerte formålet er basert på arealformållets størrelse på 3,3 daa og samlet fotavtrykk på bygningsmassen på inntil 1500 m².

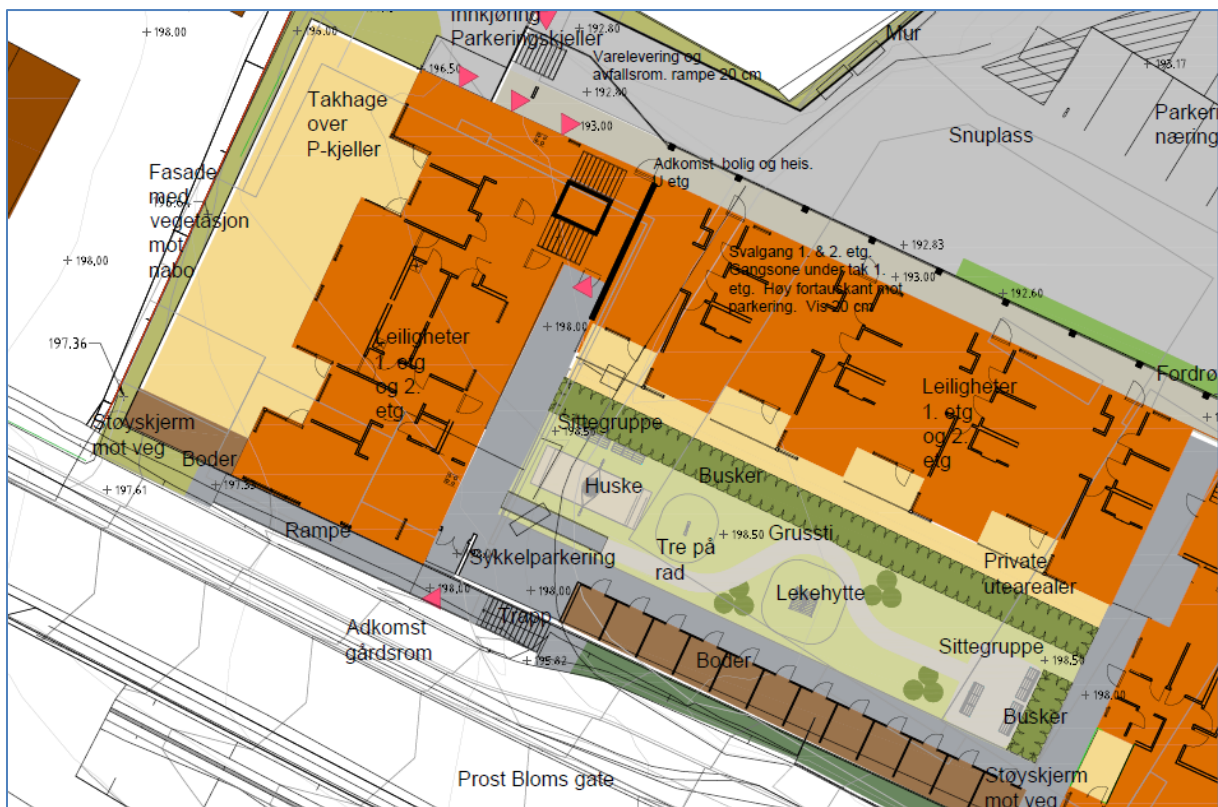
3.4 Boligmiljø og bokvalitet

Hunn bydelssenter, som møteplass og bolig. Kombinasjonen av forretning og bolig her vil være et prosjekt som begge drar nytte av hverandre. Her vil det være mennesker som kommer og går gjennom hele dagen. Det skal legges til rette for et attraktivt boligområde med gode kvaliteter i leiligheter og uterom og sosialt fellesskap. En vil tilby en boligtype som ikke er typisk i området, med umiddelbar tilgjengelighet til butikk. Boligene vil få gode sol- og utsiktsforhold. Bydelssenter med dagligvareforretning vil også bety mer aktivitet, som kan være støyende for beboerne. Eksempelvis varelevering tidlig om morgenen.

3.5 Uteoppholdsareal

3.5.1 Privat og felles uteoppholdsareal

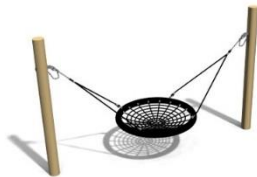
Hunn bydelssenter ligger i et strøk med eneboliger med grønne frodige hager. Tomta har gode solforhold og uteplassene på tomta vil være en av kvalitetene her. Leilighetene har hver sin private balkong eller uteplass på bakken. Privat uteoppholdsareal vil være sør- eller vestvendte og dermed solrike plasser. Privat uteopphold vil enten være på takhage (i gårdsrommet eller over parkeringskjeller), balkong (for plan 3) eller på takterrasse (for en boenhet i plan 2). Arealet vil derfor variere, men skal være minimum 6 m².



Figur 3-9 Utsnitt av landskapsplanen som viser hvordan uterommet kan utformes for lek, sosial møteplass og sykkelparkering

Felles uteopphold vil være i gårdsrommet, som også er sørvestvendt og solrikt. Bodrekken og dør/port mot Prost Bloms gate vil skjerme området for støy og skape en lun innramming. I gårdsrommet vil det være et felles oppholdsareal i et opphøyet felt. Her skal det være frodig

vegetasjon slik at det får et hagepreg, samt det skal romme en nærlekeplass for de minste barna. En mini-fugleredehuske, tre-på-rad-spill og en lekehytte er forslag som er vist i landskapsplanen. Det er også sittegrupper her slik at det går an å trekke ut hit for beboere. Feltet vil være tilgjengelig for rullestolbrukere. Gårdsrommet er i overkant av 380 m². Av dette vil nærlekeplassen med lekeområder og lekeapparater, beplantning og sittegruppe utgjøre ca. 260 m². Øvrig areal går med til gangsoner og buffer mot de private uterommene. Med en rasjonell og effektiv arealutnyttelse kombinert med opparbeidelse av god kvalitet vil man kunne få et innbydende uterom for lek og opphold.



Figur 3-10 Eksempler som er brukt i utformingen av nærlekeplassen

Beboerne vil ha tilgang til felles uterom/gårdsrommet via inngangen fra Prost Bloms gate eller internt i bygningskroppen enten fra trappe- og heishus eller svalgang.

Felles gårdsrom ligger på kote 198 og Prost Bloms gate ligger på kote 196-197 ved inngangen til gårdsrommet.

3.5.2 Andre uteoppholdsarealer

I tilknytning til bydelssenteret er det avsatt areal til torg og felles møteplass som beskrevet. Foran bydelssenteret og langs fortauet mot sørøst vil det være møteplasser. Flere type benker som plasseres med vegetasjon rundt slik at det dannes flere mindre torg som skal fungere som møteplasser eller en plass og sitte og se på verden gå forbi. Overvann fra parkeringen går til to regnbed hvor vannet fordrøyes. Regnbedene som beplantes med stauder som både tåler fuktighet og tørke.

Mellom fortauet i Prost Bloms gate og bygget skal det tilplanteres med busker og klatrebusker som skal vokse opp på veggen mot gårdsrommet og gi prosjektet et grønt uttrykk likt de frodige hagene i nabolaget.

Fasaden mot nabo i vest skal beplantes med klatreplanter slik at fasaden blir skjermet for nabo.

3.6 Kulturminner og kulturmiljø

Innlandet fylkeskommune sitt innspill om å sikre Pilegrimsleden, den historiske traseen for Hunnsvegen, og kongevegen (krysset Hunnsvegen og Føllingstads veg) er innarbeidet i planforslaget som hensynssone og bestemmelse. Pilegrimsleden skal holdes åpen for fri ferdsel. Skilting og tilrettelegging skal følge standarder og maler for Pilegrimsleden.

3.7 Trafikk og mobilitet

I Trafikk og mobilitetsplanen (vedlegg 2), framgår det at for å stimulere til grønne reisevalg til området er det viktig med trygge ferdselsforbindelser til nærområdet med god belysning og trygge krysningspunkter av trafikkerte veger. Reisevaneundersøkelsen fra 2018 viser at det er en betydelig bilbruk utenfor den indre sonen av Gjøvik by. Dette påvirker også hvordan folk reiser til og fra planområdet som ligger innenfor den definerte indre sonen i Gjøvik. Pågående anleggsarbeid i Prost Bloms gate vil gjøre det mer trafiksikkert å gå og sykle til planområdet enn i dag. Det forventes at infrastrukturtiltaket vil øke andelen grønne reiser i området. For at prosjektet skal bidra til at samfunnet beveger seg mot flere grønne reiser og klimanøytralitet, er det innarbeidet virkemidler i reguleringsplanen som påvirker reisende til å ta grønnere valg enn i dag. Dette innebærer blant annet å legge til rette for fortau inn mot planområdet og gangfelt i Hunnsvegen og Føllingstads veg.

3.7.1 Veg og atkomst

Vegene er offentlig trafikkareal.

Bydelssenteret har kjøreadkomstveg fra Føllingstads veg og boligene fra Hunnsvegen. Adkomsten til parkering for boligene blir privat avkjørsel fra blindvegen, som grener ut i Hunnsvegen.

Adkomster for gående til bydelssenteret er direkte fra nytt fortau langs Føllingstads veg eller Prost Bloms gate.

Føllingstads veg har i dag en varierende bredde fra 7-9,5 m. Kommunen ønsker en vegbredde på 7 m mellom kantstein på hver side, og dette er lagt til grunn i planforslaget. Vegen reguleres kun inn til senter veg, men full vegbredde (7 m) er vist i vegplanen. Stigningen er antatt å være den samme, som er vist i vegplanens lengdeprofil. Det er en overgang mellom høydene i plantegningene til Innlandet fylkes kommune og tilpasning til eksisterende veg basert på FKB-data. Dette må ses nærmere på i videre detaljprosjektering.

Føllingstads veg og Hunnsvegen er å betraktes som gate etter vegnormalen N100. Gate etter N100 skal være belyst.

Ved etablering av fortau rundt hjørnet langs Hunnsvegen vil krysset mellom Føllingstads veg X Hunnsvegen strammes inn. Hjørneavrundingen endres fra 17 m til å ha en enkelt radius med 9 m, kryss for gate etter N100. Det er forventet at dette tiltaket vil være med på å senke hastigheten i krysset betraktelig. Det er fremdeles fremkommelig for buss gjennom krysset.

Stoppsikt ved 40 km/t langs gate er 30 m og 20 m ved 30 km/t. Avkjørselen til bydelssenteret vil være høyere enn en ÅDT på 50, og L2 er derfor satt til 4 m.

For etablering av fortau langs Hunnsvegen er mur inn mot parkeringsplassen noe som kan vurderes nærmere. Denne bør ikke være høyere enn 0,5 m for å hindre sikt. Skråninger beplantes i hovedsak.

3.7.2 Gangtraseer

Det planlegges nytt fortau langs Føllingstads veg og som avsluttes i nord ved nytt gangfelt over Hunnsvegen. I sør blir fortauet tilpasset eksisterende fortau og gangfelt i krysset med Prost Bloms gate. Fortauets bredde følger kommunens krav på minimum 2,75 m og skal ha fast dekke. Forslag til nye gangfelt i kryssområdet mellom Føllingstads veg og Hunnsvegen er vist i figur 3-11. Det legges opp til nye gangfelt både i Hunnsvegen og Føllingstads veg.

Stigningen på fortau langs Føllingstads veg er under 5 % i planområdet og dermed godt tilrettelagt for bevegelseshemmede. Etter krysset med Hunnsvegen stiger vegen til oppimot 8 %.

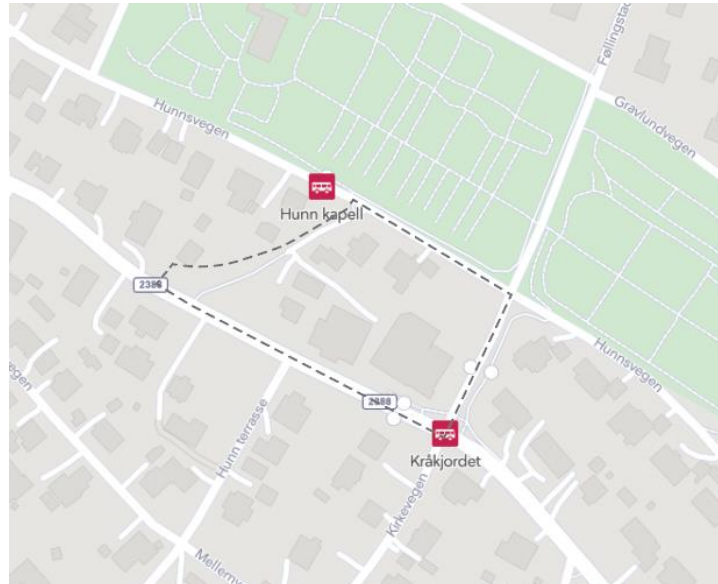


Figur 3-11 Nytt fortau er vist med oransje skravur

Langs Prost Bloms gate vil bydelssenteret tilpasse seg eksisterende fortau. Langs Prost Bloms gate er det sykkelveg i vestgående retning. Mellom fortauet og fasaden blir det et areal til beplantning, avrenning og snøopplag.

3.7.3 Kollektivtilbud

Lokasjonen har god kollektivdekning i Gjøvik-sammenheng, hvor begge bybussene går via skysstasjonen og fortsetter videre til motsatt ende av byen, avhengig av hvilken rute man tar. Dette kan begrense behovet for et eventuelt bussbytte på skysstasjonen. Det er stort sett rute B42 som betjener planområdets kollektivtilbud mht. frekvens. Nærmeste holdeplass er Kråkjordet og Hunn kapell, som begge ligger inntil planområdet, se Figur 3-12.



Figur 3-12 Bussholdeplasser ved planområdet. Kilde: ENTUR.no

3.7.4 Parkering

Boligene får egne reserverte parkeringsplasser iht. kommuneplanens minstekrav på grunnlag av den sentrale beliggenheten til bydelssenteret og sentrum, og med bussholdeplasser umiddelbart utenfor planområdet. 1 P-plass per bolig og 0,1 gjesteplass per bolig. Parkeringsplassene vil ligge fysisk adskilt fra planlagt kundeparkering og er planlagt integrert i bebyggelsen i et plan mellom bydelssenteret og boligene.

Ifølge parkeringsanalysen i mobilitetsplanen er en parkeringsdekning med 24 plasser for bil og 5 plasser for sykkel beregnet å dekke opp bydelssenteret makstime.

Trygge og praktiske sykkelparkeringsplasser med tak over, like ved inngangen gjør det mer attraktivt å reise med sykkel, også ved handling av matvarer. Plass til å parkere med sykkelvogn er også et positivt tiltak for å øke attraktiviteten for syklistene. El-sykler gjør det mer attraktivt å sykle i en bratt by som Gjøvik. Den ekstra drahjelpen gjør sykkel til et aktuelt reisemiddel for en større del av befolkningen, men er også aktuelt av hensyn til fremkommelighet og økonomi. Parkeringsdekningen for syklistene bør derfor være god. Kravet til sykkelparkering i kommuneplanens arealdel er høyere enn det estimerte behovet for prosjektet. For at tiltaket skal være godt rustet for ønsket utvikling i reisevaner anbefales det at planen uansett legger til rette for en parkeringsdekning i tråd med kommuneplanens arealdel som tilsier min. 2 P-plasser for sykkel pr boenhet og min. 1 P-plass for sykkel pr. 100 m² BRA for bydelssenteret, dvs. 28 P-plasser for 14 boenheter og 15 P-plasser for 1500 m² bydelssenter.

For å begrense bilbruk til og fra området er et effektivt tiltak å ha noe begrenset med parkeringsdekning i kombinasjon med sentral lokalisering ved eks. boligområder. Det gjør at flere innen gangavstand lettere vil velge å gå/sykle fremfor og kjøre bil til butikken. Det anbefales derfor at det legges til grunn en parkeringsdekning for bil som bygger oppunder ønsket reisemiddelfordeling. Det betyr at parkeringsnormen er lagt opp til å følge anbefalingene i mobilitetsplanen som fraviker fra kravene i KPA. Det legges opp til en parkeringsdekning på min. 1,6 og maks. 2,5 bilparkeringsplasser pr. 100 m² BRA. For 1500 m² utgjør det et spenn på 24-38 biler.



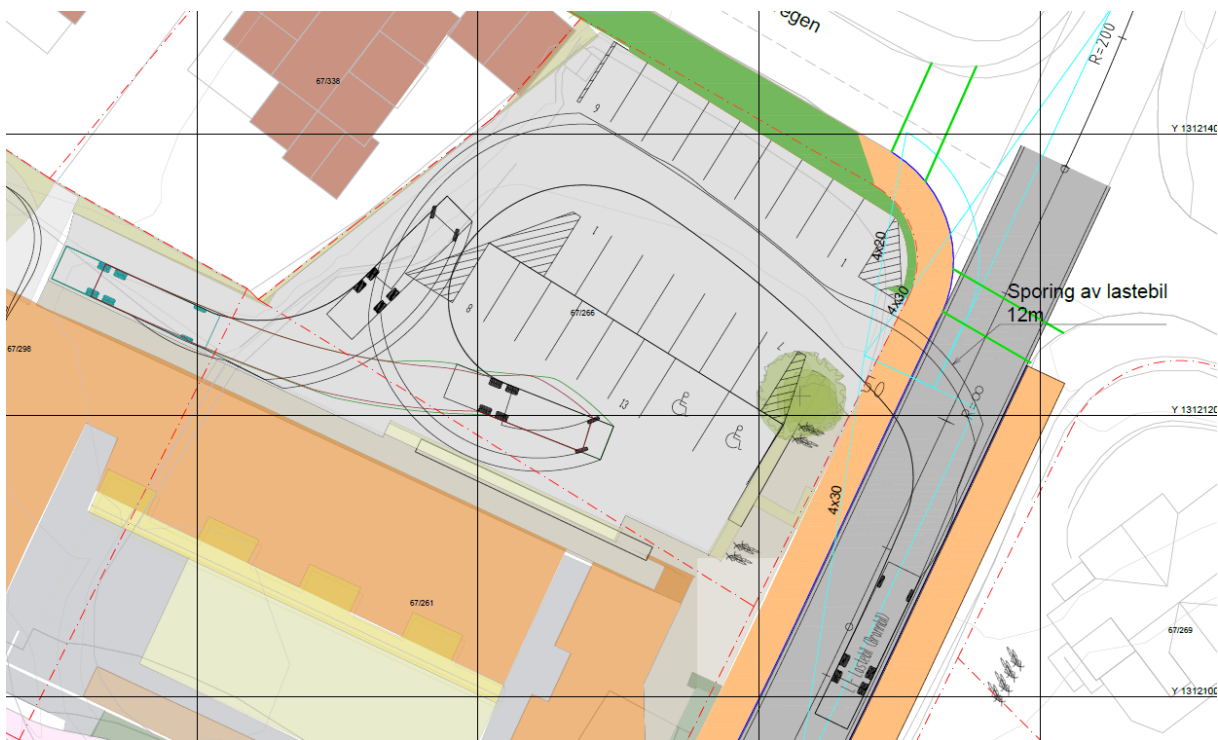
Figur 3-13 Illustrasjon over parkeringsplassene foran bydelssenteret med sporing for varelevering/renovasjon.

For boligene legges kravene til parkeringsdekning i KPA til grunn i planforslaget med min 1 og maks 1,5-2 bilparkeringsplasser pr. boenhet under og over 60 m².

Type bebyggelse	Pr enhet	Sykkel	Bil	
Bolig	Pr. boenhet < 60 m ²	Min 2	Min 1,0	Maks 1,5
	Pr. boenhet > 60 m ²	Min 1	Min 1,0	Maks 2
	Gjesteparkering		0,1	
Bydelssenter	Pr. 100 m ² BRA	Min 1	Min 1,6	Maks 2,5

3.7.5 Varelevering og atkomst for store kjøretøy

Adkomst for varelevering og andre store kjøretøy som renovasjon er planlagt fra Føllingstads veg. Vareleveringssonen er adskilt fra øvrig aktivitet. Frekvensen på vareleveringen vil bli tilnærmet lik som dagens situasjon med snitt på omtrent 7 kjøreturer per virkedag.



Figur 3-14 Illustrasjon som viser sporingskurven for varelevering med inn-/utkjøring fra Føllingstads veg

3.8 Universell utforming

Bebyggelsen planlegges tilrettelagt for bevegelseshemmede til alle plan og områder. I forbindelse med detaljplanlegging av bygg og anlegg skal det sikres god tilgjengelighet og høy brukskvalitet for alle befolkningsgrupper uavhengig av funksjonsevne og alder. Inngangspartiet til bydelssenteret planlegges med god visuell synlighet med gode gangsoner fra fortau og inn til torg og inngangsparti. Prinsippene for universell utforming skal integreres i helhetsløsningen i planer og tiltak slik at spesialløsninger i størst mulig grad unngås.

3.9 Vannforsyning- og avløp

VA-rammeplan er utarbeidet av Sweco og ligger vedlagt. VA-rammeplan har tegninger som viser foreslått løsning for VA traseer.

3.9.1 Vannforsyning

Det legges opp til at vannforsyningen kobles til offentlig vann i kommunal kum i Føllingstads veg. Private stikkledninger tillates normalt ikke i kommunale VA-kummer, med det antas at nybygget skal sprinkles.

Det planlegges en ny vannledning med dimensjon Ø100 i hovedadkomsten fra ny vannkum i Føllingstads veg til ny privat vannkum på parkeringsplassen med forgreninger for forbruksvann og sprinklervann til nybygget. Endelig dimensjonering og plassering må detaljprosjekteres i en senere fase. Området har tilstrekkelig slokkevannsuttak.

3.9.2 Spillvann

Ny spillvannsledning legges sammen med ny vannledning i vegene i området. Privat spillvannsledning skal derfor tilknyttes i Føllingstads veg. Dimensjon på spillvannsledning bestemmes endelig i detaljprosjekt.

Basert på anbudstegninger ligger spillvannsledning i Føllingstads veg på kote 189,75 m, ca. 2,9 m under topp vegdekke. Laveste punkt på bygget vil være på samme nivå som Føllingstads veg så selvfall skal ikke være et problem.

3.10 Overvannshåndtering

3.10.1 Trinn 1 – lette regn

Det anbefales at utomhusområdene planlegges så permeabel som mulig, f. eks ved bruk av permeable stein, slik at det lette regnet kan infiltrere der det faller. Det er ikke tatt hensyn til grøntområder, men det anbefales at det planlegges noe grønne områder. Terrenget bør planlegges slik at vannet renner åpent på overflaten og følger lavbrekk mot forsenkninger som grøntområder, veigrøfter og sluk, så at det ikke kommer overvann inn mot bebyggelsen.

3.10.2 Trinn 2 – store regn

Det planlegges et nedgravd fordrøyningsmagasin under parkeringsplassen på baksiden av bygget. Fordrøyningsmagasin har kapasitet på 156 m³ og kan håndtere et 25-års regn med 40% klimafaktor. Det videreføres ikke overvann videre til dagens kommunalt nett, men anlegget bør utformes med et nødoverløp til kommunalt nett. Denne ledningen planlegges i samme grøft som vann og spillvann og anlegget tilknyttes derfor til ny Ø600 overvannsledning i Føllingstads veg.

3.10.3 Trinn 3 – flomveier

Ekstremnedbør er store regnskyll med minimum 200-årsregn pluss klimapåslag, som inntreffer på tette flater, og kan føre til lokalt store overvannsmengder og utfordrende situasjoner som det må tas høyde for.

Det planlegges sikre trygge flomveier for regn større enn 25-års gjentaksintervall som følger grøfter. I en flomsituasjon er fordrøyningsanleggene for små. De nye kommunale grøftene langs Prost Bloms gate fungerer som flomveier og flomvannet føres via grøftene videre i eksisterende flomveier til resipient.

3.10.4 Forurensning

Overvann som ledes til vassdrag eller infiltreres må behandles i henhold til forurensningsloven. Overvann fra vei regnes som forurenset ved ÅDT > 3000. Dersom dette gjelder kun en butikk og noen få leiligheter forventes ingen forurensning. Eneste tiltak som planlegges er sandfang.

3.10.5 Drift- og vedlikehold

For å sikre at dreneringsveiene og -tiltakene fungerer tilfredsstillende i en flomsituasjon og ved vinterforhold, er det helt avgjørende med gode rutiner for drift- og vedlikehold. Det er viktig med ansvarliggjøring og beskrivelse av rutinemessig ettersyn, samt når det er behov for vedlikehold, f.eks. rensk, tining ol, og at det utarbeides en plan for dette. Det bør også utarbeides en plan for hvordan en håndterer en ev. flomsituasjon i utbyggingsperioden, spesielt mht. å hindre erosjon, sedimenttransport og vann på avveie.

3.11 Renovasjon

Det er avsatt avfallsrom for boligbebyggelsen i tilknytning til vareleveringsområdet. Renovasjon for både bydelssenteret og boligene følger derfor samme kjøremønster som vareleveringen.

3.12 Energiløsninger

Arealplanlegging og byutvikling

Et av hovedmålene i klimaplanen for Gjøvik kommune er å «legge til rette for areal- og byplanlegging som skaper korte avstander og bærekraftig byutvikling». Planforslaget følger derfor opp kommunens klimaplan ved at det er lagt vekt på å legge til rette for et nytt bydelssenter sentralt i Nordbyen i samsvar med overordnet plan.

Mobilitet og transport

Tiltaket vil legge til rette for grønne reisevalg og gjennom dette at andelen korte reiser til området som tas ved gange og sykkel øker.

Bygg og anlegg

Nytt bygg vil erstatte to eldre bygningskropper som vi antar har et høyt energiforbruk ift. oppvarming. Et nytt etter gjeldende teknisk forskrift vil derfor ha et mye lavere energibruk enn eksisterende. Bygningenes utforming er i seg selv er også lite hensiktsmessig for gjenbruk i det nye prosjektet. Valg av energiløsninger og byggematerialer skal være gunstig med hensyn til klimagassutslipp i henhold til teknisk forskrift.

3.13 Risiko og sårbarhet – avbøtende tiltak

Med utgangspunkt i forslag til detaljreguleringsplan for Hunn bydelssenter i Gjøvik kommune, er det gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse). Denne skal etterkomme plan- og bygningslovens krav om ROS-analyser ved all planlegging (jf. § 4-3).

Planområdet fremstår generelt, med de tiltak som er beskrevet og forutsatt fulgt, som lite sårbart.

Det har blitt gjennomført en innledende fareidentifikasjon og sårbarhetsvurdering av de temaer som gjennom fareidentifikasjonen fremsto som relevante. Følgende farer har blitt utredet:

- Flom og ekstremnedbør/overvann
- Trafikkforhold

Sårbarhetsvurderingen viste at planområdet ikke fremstod med forhøyet sårbarhet (moderat eller svært sårbart) for noen av disse. Det er derfor ikke gjennomført hendelsesbaserte risikoanalyser, i tråd med analysens metodikk, jf. kapittel 3.3.

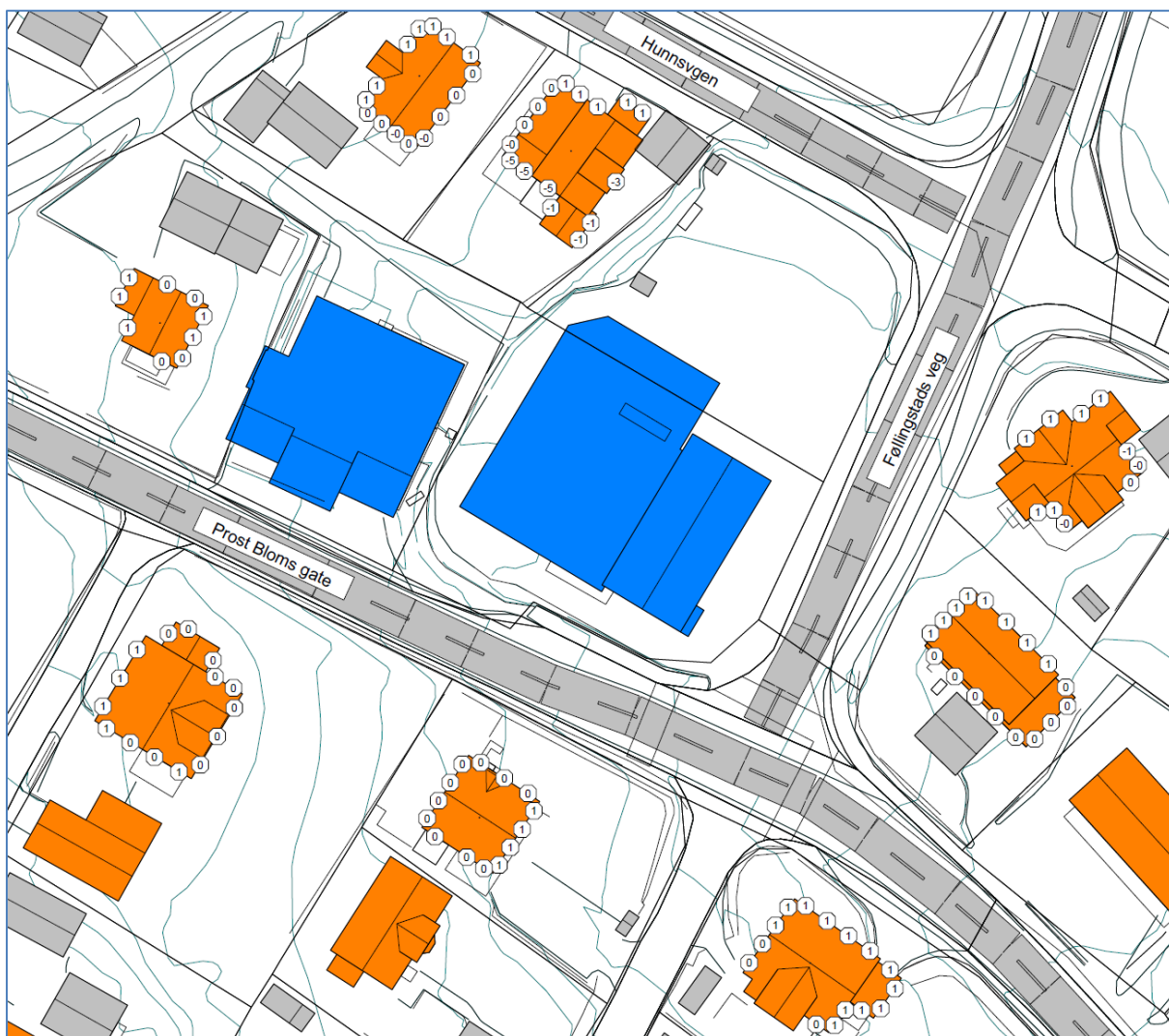
Det er allikevel, gjennom fareidentifikasjon og sårbarhetsvurdering, identifisert tiltak som det ut fra samfunnssikkerhetshensyn er nødvendig å gjennomføre for å unngå å bygge sårbarhet inn i dette planområdet. Tiltakene er sammenfattet nedenfor og må følges opp gjennom videre planarbeid og prosjektering.

Fare	Sårbarhets- og risikoreduserende tiltak	Avbøtende tiltak
Ekstremnedbør/overvann	Videre prosjektering må ta hensyn til nødvendig klimapåslag, og redegjørelse og tiltak knyttet til overvannshåndtering og flomveier gitt i VA-rammeplan (Vedlegg 744).	Krav til overvannsplan er innarbeidet i bestemmelsen § 2.5 og rekkefølgebestemmelse § 6.
Radon	Planområdet ligger i et område registrert med usikker aktsomhet for radon i planområdet (aktsomhetskart fra NGU/DSA). Det forutsettes sikkerhetstiltak mot radon ved prosjektering og oppføring av bygg for personopphold. TEK 17 legger til grunn at det ved nybygg kan være radon i grunnen og tetting og ventilasjon skal dimensjoneres deretter. Krav går fram av § 13-5 i TEK 17.	Radon blir ivaretatt gjennom oppfølging av teknisk forskrift.
Elektromagnetiske felt	Ved etablering av nye kilder som kan gi magnetfelt over utredningsgrensen på 0,4 µT i årsgjennomsnitt, må det vurderes tiltak.	Følges opp videre i detaljprosjekteringen.
Fremkommelighet for utrykningskjøretøy og slokkevann	Krav til fremkommelighet for utrykningskjøretøy og slokkevann (TEK17 § 11-17) skal etterkommes i forbindelse med planlegging/detaljprosjektering av arealer og bygninger i området. Tilgjengelighet for brannvesenets kjøretøy og materiell må også ivaretas for eksisterende bygninger i området, også under anleggsperioden. Det forutsettes at krav til slokkevann blir 50 l/s.	Følges opp videre i detaljprosjekteringen.

VA-anlegg/-ledningsnett	Nye VA-anlegg skal tilpasses aktuelle tiltak. Eksisterende VA-ledninger innenfor planområdet må påvises og hensyntas i forbindelse med anleggsarbeidet.	Følges opp videre i detaljprosjekteringen.
Eksisterende og ny kraftforsyning og ekom-infrastruktur	Kraftforsyningens kapasitet må tilpasses planlagte tiltak, og eksisterende kraftforsyning og ekom-infrastruktur må hensyntas under anleggsarbeid gjennom kabelpåvisning. Det er ingen høyspente luftlinjer i relevant nærhet.	Følges opp i videre detaljprosjektering.
Trafikkforhold	Forutsetninger og tiltak knyttet til trafiksikkerhet, som er lagt til grunn i trafikkanalysen og gjennom planforslaget, må følges opp i videre prosjektering. Det må sikres fremkommelighet for utrykningskjøretøy og trafiksikkerhet må ivaretas gjennom anleggsperioden. Dette skal omfattes av SHA-vurderinger som utføres iht. byggherreforskriften for denne perioden. Disse vurderingene skal også omfatte tredjeperson og myke trafikanter.	Nytt fortau og gangfelt blir regulert i plankart. Videre detaljprosjektering og SHA-vurderinger må sørge for at fremkommelighet og trafiksikkerhet i anleggsfasen blir ivaretatt.

3.13.1 Støytiltak

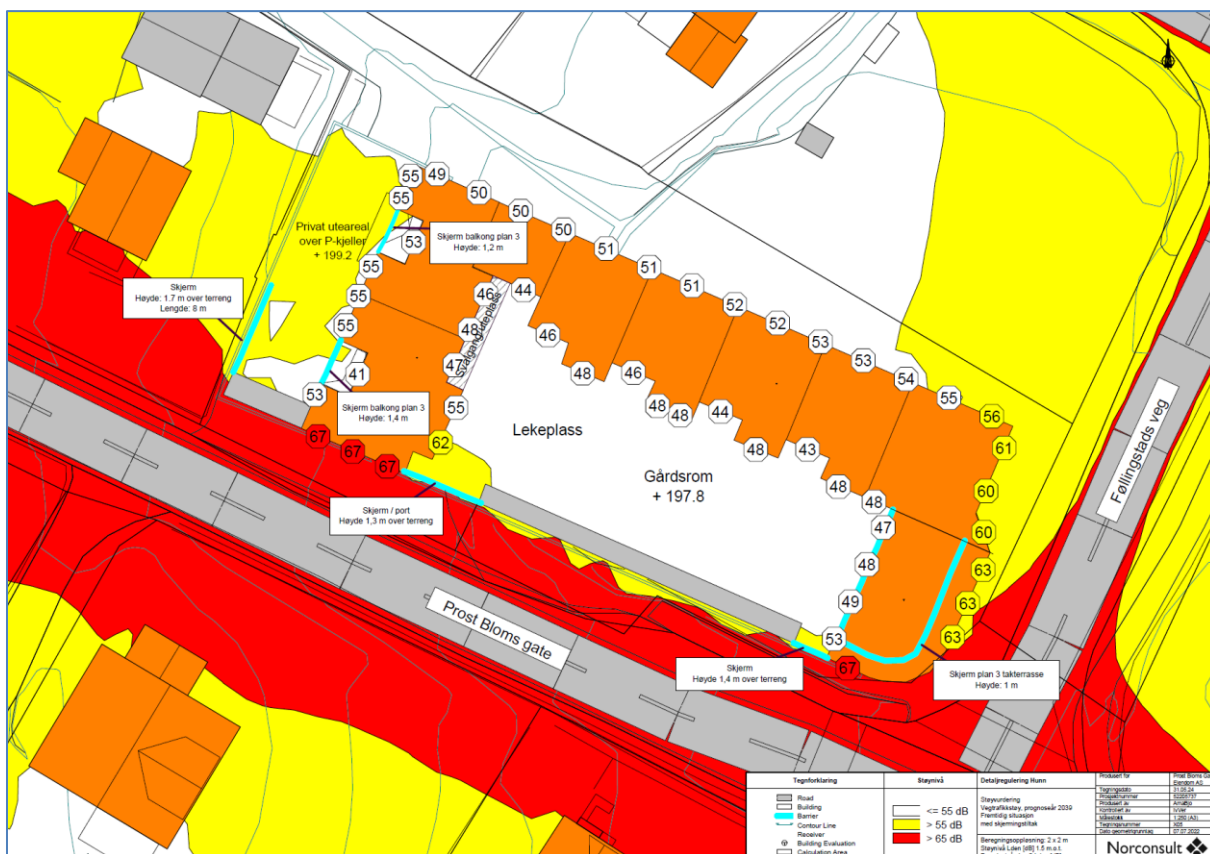
Støy er utredet i et eget fagnotat se vedlegg 5. Beregningen viser at det allerede er betydelig støy i området i null-alternativet. Det nye bydelssenteret og boligene vil medføre en liten økning i trafikkmengden i området, men denne økningen i trafikk resulterer i en endring i støynivået som er mindre enn 1 dB, se figur 3-15. En økning på 1 dB anses som ikke merkbart. Det er også en bolig som får mindre støy ved at åpningen mot Prost Bloms gate blir borte. Etter T-1442 vil det derfor ikke være behov for å iverksette tiltak for å redusere støyen, og det er dermed ikke nødvendig med videre vurdering av avbøtende tiltak for nabobebyggelse.



Figur 3-15 Endring i støynivå som følge av tiltaket er vist for bebyggelse med støyfølsom bruk i nærheten av tiltaket

Siden ny bebyggelse kommer i berøring med gul og rød støysone må det sikres at de nye boenhetene får tilgang til en stille side, uteoppholdsareal med støynivå under nedre grenseverdi for gul støysone og at krav til innendørs støynivå er ivarettatt.

For ny bebyggelse for støyfølsom bruk må støytiltak innarbeides som en del av utformingen og fasadematerialer. For foreslått bebyggelse er det angitt følgende skjermingstiltak som vist i figur 3-16. Det vil være tett rekkverk på balkonger i 3dje etasje mot vest og takterrasse i øst, tett port inn mot gårdsrommet fra Prost Bloms gate, tett vegg mellom bebyggelsen og bodrekken og en støyskjerm mot eiendommen i vest. Støyskjerming kan sikres gjennom de materialer som tilfredsstiller kravene til støydemping, inkludert glass.



Figur 3-16 Vegtrafikkstøy prognoseår 2039, fremtidig situasjon med skjermingstiltak

Følgende konklusjoner foreligger:

Generelt

- Nytt bygg ligger i gul- og rød støysone fra vegtrafikk. Tre boenheter har fasade i rød støysone. Etablering av boliger i rød støysone er ikke i henhold til kommuneplanen og det må derfor åpnes opp for i bestemmelsene.
- Eksisterende bebyggelse med støyfølsom bruk i nærheten av tiltaket får ikke merkbar økning i støynivå som følge av tiltaket. Det er ikke nødvendig med videre vurdering av avbøtende tiltak for nabobebyggelsen.

Uteareal

- Felles uteareal (gårdsrom og lekeplass) mot sør ligger delvis støyutsatt i gul støysone uten avbøtende tiltak. Det er lagt fram skjermingstiltak i rapporten for å oppnå tilfredsstillende støynivåer.
- Leilighetene har tilgang på enten privat uteareal på terreng, balkong eller takterrasse. Det er lagt fram anbefaling til avbøtende tiltak i rapporten for å oppnå tilfredsstillende støynivåer slik at alle boenheter tilfredsstiller krav i kommuneplanen til private uteareal.

Stille side

- Alle boenheter utenom to har tilgang til stille side.
- For den ene boenheten som ikke har tilgang til stille side er det mulig å skjerme hele vestre fasade til under 55 dB med skjermingstiltak på terreng.
- For den siste boenheten er det mulig å oppnå at deler av fasaden vil ligge under 55 dB med skjermingstiltak på balkong, i tillegg er deler av fasaden mot svalgang under 55 dB.

Innendørs støy nivå

- Ettersom planløsninger ikke er endelig bestemt, er innendørs støy nivå ikke vurdert. Det er lagt frem anbefalinger til plassering av støyfølsomme rom for å tilfredsstille krav iht. T-1442(2021). Arkitekt må sikre at det tas hensyn til støy i utforming av planløsninger.

Føringene fra støyutredningen er innarbeidet i bestemmelsene § 2.7 med følgende krav:

Tabell 2 i støyretningslinjen «Klima- og miljødepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen T-1442:2021» skal legges til grunn for støyfølsom bebyggelse. For boenheter som kommer inn under grenseverdier angitt i støyretningslinjen T-1442/2021, skal støydempende tiltak vurderes. For boenheter med støy nivå over LDEN > 55 dB(A) fra veitrafikk, skal støydempende tiltak vurderes. Støyrapport utarbeidet av Norconsult Norge AS, datert 31.05.2024 skal legges til grunn for senere vurderinger.

Ved etablering av boenheter i gul/rød støysone skal alle boenheter ha stille side og minst ett soverom per boenhet plasseres med åpningsbart vindu/dør mot denne siden.

Det kan likevel være situasjoner hvor det selv etter arbeid med plangrep ikke er mulig å oppnå stille side for alle boenheter. Da kan det unntaksvis, for inntil 2 boenheter, tillates dempet fasade som erstatning for stille side. Denne unntaksbestemmelsen gjelder ikke for ettroms leiligheter.

3.14 Rekkefølgebestemmelser

I planbestemmelsene er det gitt rekkefølgebestemmelser før igangsettingstillatelse og før ny bebyggelse tas i bruk.

4 VIRKNINGER OG KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET

4.1 Vurdering av konsekvenser av planforslaget

4.1.1 Estetikk og arkitektur

Arkitekturen i forprosjektet er funksjonell med flatt tak. Volumet er større enn omkringliggende boliger, men dette er forsøkt brutt ned gjennom materialbruken. Bygget

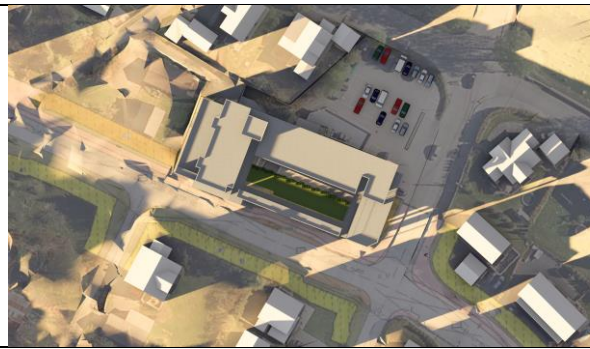
søkes lagt ned/inn i terrenget, samtidig som bydelssenteret henvender og tilpasser seg til Føllingstads veg med inngangsparti, torg og adkomst. Boligene henvender seg mot Prost Bloms gate. Støy- og terrengforholdene medfører at fasaden må være tett, men visuell brytning med elementer i fasaden kan skape mer dynamikk langs vegen.

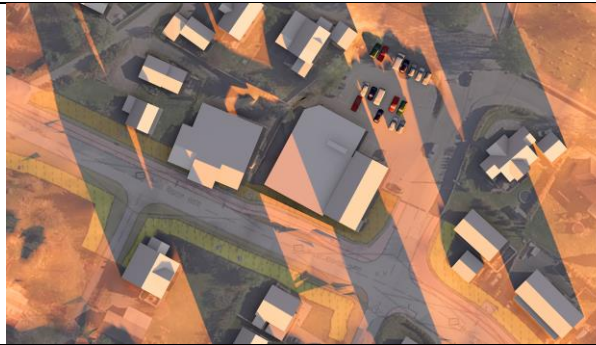
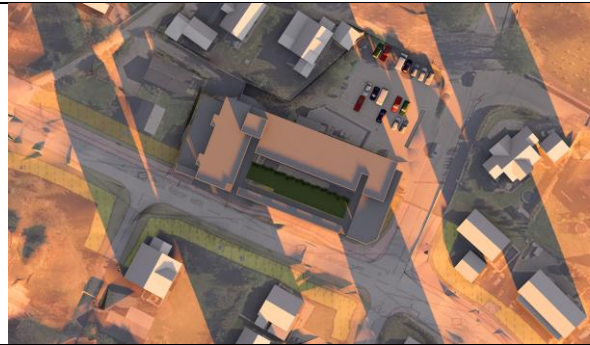
4.1.2 Sol- og skyggeanalyse

Det er utarbeidet en sol-skyggeanalyse for dagens situasjon og den planlagte utbyggingen som viser endringen av solforholdene som ny utbygging vil medføre. Sol-skyggeanalysen viser noe endrede solforhold for de nærmeste naboene samt bolig på motsatt side av Føllingstads veg. Bebyggelsen er redusert med en etasje i prosessen, men noe endring av solforholdene er likevel ikke til å unngå.

Sommersolverv 21.06	
Eksisterende bebyggelse	Ny bebyggelse
kl. 12:	
	
kl. 16:	
	
kl. 18:	
	
kl. 20:	



Vår- og høstjevndøgn 21.03 og 21.09	
Eksisterende bebyggelse	Ny bebyggelse
kl. 12:	
	
kl. 16:	
	
kl. 18:	
	

Vintersolverv 21.12	
Eksisterende bebyggelse	Ny bebyggelse
kl. 12:	
	
kl. 16:	
	

4.1.3 Støy

For ny støyfølsom bebyggelse må støy utredes og tiltak innarbeides etter gjeldende støyretningslinje. For øvrig bebyggelse vil ikke tiltaket medføre økt støy utover anbefalte grenser, også fordi området allerede er støybelastet som følge av trafikk. For en bolig vil støyforholdene bli forbedret gjennom ny utbygging ved at ny bebyggelse vil stenge for støyen fra Prost Bloms gate.

4.1.4 Barn og unges interesser, folkehelse

Hensyn til barn og unges interesser og folkehelse er i denne saken i hovedsak knyttet til trafiksikre forbindelser for myke trafikanter, møteplass som legger til rette for uformelle møtesteder for folk i alle aldre og felles uteoppholdsareal med nærlekeplass for beboerne. Disse hensynene er godt innarbeidet i planforslaget gjennom at det er regulert inn fortau langs Føllingstads veg og deler av Hunnsvegen. Det er i bestemmelsene sikret et torg som vil legge til rette som en uformell møteplass for folk i alle aldre i tilknytning til bydelssenteret. Det skal også etableres sykkelparkering i tilknytning til inngangsparti for å gjøre det enkelt å sykle til bydelssenteret. For boligene er det innarbeidet areal til felles uteoppholdsareal og nærlekeplass med bord og benker som en sosial møteplass for beboerne som er sikret gjennom bestemmelsene.

4.1.5 Universell utforming

Bygget er planlagt slik at parkering og gangarealer ligger på samme nivå som felles inngangsparti til bydelssenteret, som vil være en forbedring i forhold til dagens butikkinngang. Parkering for bevegelseshemmede er plassert ved inngangspartiet. Selve bygget med bydelssenter og boliger med uteareal for byggverk for publikum og for allmennheten skal utformes i samsvar med krav om universell utforming i byggteknisk forskrift (TEK).

4.1.6 Trafikk

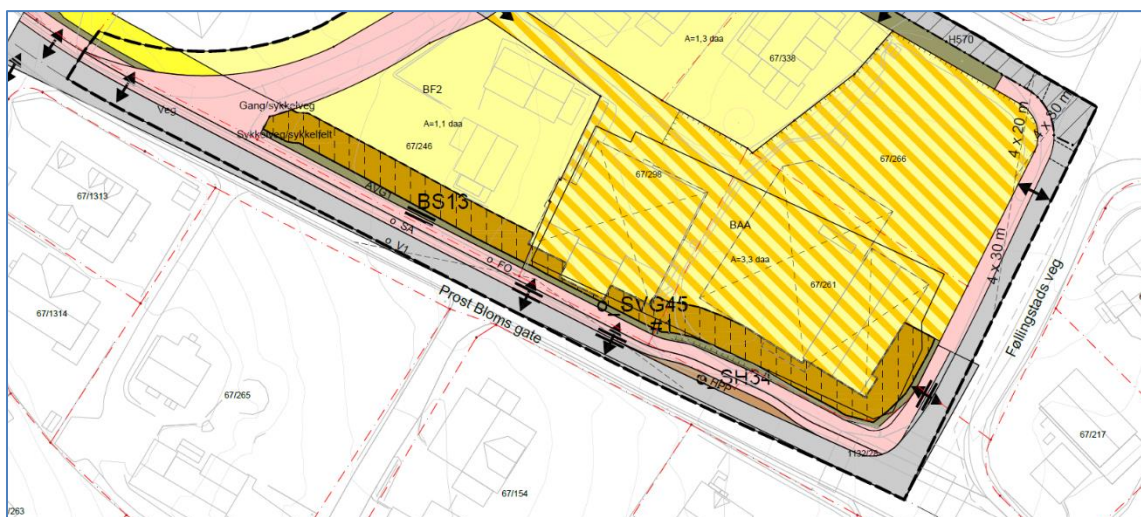
Tiltaket medfører begrenset trafikkøkning i Føllingstads veg. Trafikksituasjonen langs Føllingstads veg blir betraktelig forbedret fra utflytende trafikk- og parkeringsareal til nytt fortau og innsnevring til en kjøreadkomst. Nytt fortau og nye gangfelt vil bedre trafikksikkerheten for myke trafikanter betydelig i området. Nytt fortau vil også stramme inn krysset mellom Føllingstads veg og Hunnsvegen som antagelig vil redusere hastigheten gjennom krysset.

4.1.7 Parkering

Det legges opp til en parkeringsdekning som vil dekke behovet til et bydelssenter og bygger oppunder grønne reisevalg basert på mobilitetsplanens utredning. Parkeringsnormen for bil i planforslaget avviker derfor fra overordnet plan som legger opp til en mye høyere parkeringsdekning, selv om minstemål. Parkeringsnormen for sykkel følger overordnet plan, og er en høyere parkeringsdekning enn utredet behov, og vil derfor i større grad bygge oppunder grønne reisevalg enn ønsket reisemiddelfordeling har tatt høyde for. Det vil derfor totalt sett være god parkeringsdekning for bydelssenteret.

4.1.8 Samferdselstiltak i Prost Bloms gate

Planforslaget med plassering av ny bebyggelsen og nytt fortau langs Føllingstads veg har tilpasset seg gjeldende regulering for Prost Bloms gate, figur 4-1. Regulerte avkjørsler til Prost Bloms gate stenges. Regulert avkjørsel til Føllingstads veg nærmest krysset med Prost Bloms gate stenges også. Annen veggrunn grøntareal langs erstattes av BAA. Ved utbyggingen av ny bebyggelse legges det til grunn at regulert (og bygd) mur mot fortau i Prost Bloms gate kan fylles igjen og at området mellom fortau og fasade blir beplantet.



Figur 4-1 Planforslaget med gjeldende regulering for Prost Bloms gate

4.1.9 Landskap og fjernvirkning

Bydelssenteret ligger i skrånende terreng, og vil i stor grad ligge under horisontallinjen omtrent uansett hvor man ser det fra. Bydelssenteret vil bli synlig i landskapet, men plasseres lavt i terrenget og vil ikke bli spesielt dominerende. Bydelssenteret vil ha liten innvirkning på hvordan landskapets fjernvirkning oppleves.

4.2 Vurdering etter Naturmangfoldloven

Arealene som planforslaget omfatter består i dag av harde flater i form av asfaltplass og bygninger, samt noen hager med plen og enkelte busker og trær.

Planforslaget berører ikke viktige naturtyper, arter eller økologiske funksjonsområder. Det er foretatt en utsjekk i Miljødirektoratets Naturbase og i Artsdatabankens artskart. Det er ikke registrert prioriterte arter eller rødlistede arter. Det er heller ikke registrert utvalgte naturtyper eller truede eller nær truede naturtyper innenfor planområdet. Det er registrert rødlistede fuglearter som grønnfink (VU), stær (NT) og gråspurv (NT) i nærheten av planområdet. Dette er fuglearter som trives godt i urbane miljøer, og planforslaget vil ikke påvirke deres leveområde negativt.

Det er registrert kanadagullris (svært høy risiko – SE) langs Prost Bloms Gate ved planområdet. Dette er en fremmedart som har høy risiko for å spre seg i forbindelse med anleggsarbeid, og dette må hensyntas i senere faser.

Det har ikke framkommet opplysninger i saken som skulle tyde på at det kan finnes seg arter eller naturtyper i planområdet som ikke er fanget opp av ovennevnte registreringer. Dermed er det heller ikke påvist mulige effekter av tiltaket på naturmangfold. Kravet i § 8 om at saken skal baseres på eksisterende og tilgjengelig kunnskap, er dermed oppfylt. I og med at naturmangfold i liten grad berøres av planforslaget og det ikke kan påvises effekter av tiltak på verdifull natur, legges det til grunn at det ikke er nødvendig å foreta vurderinger etter de andre miljøprinsippene i naturmangfoldloven §§ 9 til 12 for dette planforslaget.

4.3 Avbøtende tiltak

Negative forhold er i hovedsak knyttet til økt arealutnyttelse og forholdet til naboene i kvartalet og på motsatt side av Føllingstads veg. Ny bebyggelse vil ha et større volum enn eksisterende, noe som påvirker naboers visuelle utsyn og solforhold i ulik grad. Gjennom prosessen har byggehøyde blitt redusert for å hensynta naboene.

Planforslaget innebærer bygging av støyfølsom bebyggelse i rød støyzone og har dermed avbøtende tiltak for å oppnå tilfredsstillende støyforhold i henhold til støyretningslinjen.

5 VURDERING AV INNKOMNE MERKNADER

Varsel om oppstart ble utsendt 28.06.2023 og varslet i lokalavisa Oppland Arbeiderblad den 1.7.2023. Frist for innspill var: 25.8.2023. Til fristen kom det inn 11 innspill til planarbeidet. Etter fristen mottok vi innspill fra Innlandet fylkeskommune den 29.08.2023. Statsforvalteren i Innlandet har ikke kommet med en uttalelse til varsel om oppstart av planarbeidet til tross for oppfølging på telefon. Innkomne innspill er vedlagt i sin helhet (Vedlegg 6). I dette dokumentet er det laget en oppsummering av hver av innspillene og en vurdering av hvordan dette er håndtert.

5.1 Offentlige høringsinstanser

5.1.1 Norges vassdrags og energidirektorat (NVE), 4.7.2023

NVE viser til at kommunen må vurdere om planen ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser, jf. NVEs veileder 2/2017 Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging. Tilpasning til klimaendringer, overvann og tilstrekkelig sikkerhet mot flom må ivaretas i planforslaget.

Kommentar fra forslagsstiller:

Merknad er tatt til etterretning, se vedlagt overvannsnotat fra Sweco som er innarbeidet i planen. Utredningen viser at området ikke er utsatt for flom fra bekk/elv, men har vært utsatt for oversvømmelser fra overvann.

Utbyggingen medfører et samlet fordrøyningsbehov på 227 m³ basert på et regn med 25 års gjentakelsesintervall pluss klimafaktor og 0,5 l/s videreført vannmengde (infiltrasjon). Et nedgravd fordrøyningsmagasin med kapasitet på 156 m³ under parkeringsplassen kan håndtere et 25-års regn med 40% klimafaktor. Det videreføres ikke overvann videre til eksisterende kommunalt nett, men anlegget bør utformes med et nødoverløp til kommunalt nett med ledning til ny overvannsledning i Føllingstads veg.

I en flomsituasjon vil de nye kommunale grøftene langs Prost Bloms gate fungere som flomveier og flomvannet føres via grøftene videre til eksisterende flomveier til resipient.

Det er ikke behov for tiltak utover de planlagte tiltak som foreligger fra Gjøvik kommune og planlagte overvannstiltak på egen tomt.

5.1.2 Statens vegvesen (SVV), 25.08.2023

Gående og syklende

Området er ca. 1,3 km fra sentrum. Potensialet for at mange kan gå, sykle eller reise kollektivt daglig er stort. Derfor viktig at det stilles rekkefølgekrav som sikrer at alle anlegg for gående og syklende er etablert samtidig med boligbebyggelsen, inkludert bussholdeplassen som ligger innenfor området. Det bør også stilles rekkefølgekrav til etablering av sykkelparkering. SVVs sykkelhåndbok V122 skal legges til grunn for sykkelparkerings-anlegg i Gjøvik jf. KPA. Hovednett for sykkel rute 5 går langs Prost Bloms gate. Nylig vedtatt reguleringsplan for sykkelveg med fortau videreføres i planforslaget.

Kommentar fra forslagsstiller:

Bestemmelse har rekkefølgekrav for trafiksikkerhet (fortau) knyttet til gående og syklende. Sykkelparkering er synliggjort i landskapsplanen og krav til antall, utforming og utarbeidelse er hjemlet i bestemmelsene. Holdeplass utarbeides av fylkeskommunen.

Avkjørsel

I planinitiativet er det skissert parkering for boligene med egen innkjøring fra Prost Bloms gate, noe som medfører økt trafikk over den planlagte sykkelvegen med fortau. SVV mener det er en uheldig løsning mtp. trafiksikkerheten til gående og syklende, spesielt skolebarn og forutsetter at fremtidig adkomst til boligene skjer fra Føllingstads veg eller Hunnsvegen.

Kommentar for forslagsstiller:

Innspillet er tatt til følge. Boligene har kun adkomst via kommunal veg fra Hunnsvegen.

Skoleveg:

Trafikksikker skolevei må ha et særlig fokus i planarbeidet. Det er positivt dersom dagens løsning med parkering der man må rygge rett ut mot Føllingstads veg ikke videreføres, slik det beskrives i planinitiativet. SVV anbefaler av trafiksikkerhetshensyn å skille arealer for parkering og varelevering.

Kommentar fra forslagsstiller:

Trafikksikker skoleveg er ivaretatt gjennom direkte gangadkomst til fortau.

Annet:

Statens vegvesen er positive til planarbeidet, som vil bidra til fortetting i tråd med byvisjonen Gjøvik 2030.

Kommentar fra forslagsstiller:

Merknaden tas til orientering

5.1.3 Innlandet fylkeskommune (IFK), 29.08.2023

Bydelssenteret og byliv

Utvikling av Hunn bydelssenter er positivt for bydelen. Opprusting av dagligvarebutikken og innslag av leiligheter i et ellers homogent område med eneboligbebyggelse er positivt – skaper mer variert boligmiks som kan ha ulike kjøpergrupper og tilpasses ulike behov.

Utviklingen av bydelssenteret bør tilstrebe å få til noe mer hensiktsmessig torg/uteareal, hvor folk kan møtes og hvor byliv kan oppstå. Det er i dag parkeringsplass foran og ved siden av butikken, som er lite hensiktsmessig som offentlig areal. Slik det er skissert i oversendelsen er det i svært liten grad lagt opp til noen offentlige arealer som er i strid med kommuneplanens arealdel.

Videre er det en passiv fasade mot Prost Bloms gate i hele bygningens utstrekning og antar at dette har med hensynet til støy å gjøre på uteoppholdsarealene for leilighetene. Jf. teorier om fasadens betydning for byliv av Jan Gehl, vil passiv fasade på ca. 30 m skape en transportetappe i stedet for å skape byliv.

IFK støtter kommunens vurdering og anbefaler at en tilstreber å følge KPA planbestemmelser og skape gode offentlige rom, som vil bidra til at folk kan møtes, barn kan leke, demokratiske prosesser kan oppstå osv. Plassering av leilighetene og deres uteoppholdsarealer bør vurderes videre med hensyn til støy, solforhold og øvrige kvaliteter.

Kommentar fra forslagsstiller:

Positivt at IFK vurderer leiligheter i miks med forretningen som positiv for bydelen. Tidlig skisse hadde fokus på volum og viste ikke torgareal. Det er avsatt areal til torg/møteplass sentralt plassert i tilknytning til forretningens inngangsparti med direkte adkomst til nytt fortau langs Føllingstads som er hjemlet i planen.

Fasaden mot Prost Blomst gate vil gjennom materialbruk og utforming skape dynamikk langs fasaden. I tillegg vil det være et inngangsparti til boligens uterom fra gata med trapp og rampe langs fasaden.

Uteoppholdsområdene til boligene er sør- og vestvendte. Uteoppholdsarealet er vurdert til å oppfylle miljøkrav knyttet til støy fra vegene og solforhold, se fagrapporter og kap om uteopphold.

Arkitektur og volumer:

Bydelssenteret er skissert som 4 etasjer med inntrukket 4 etasje. Eksisterende bygning har 2 et. og saltak. Det er ikke regulert gesims- og mønehøyder i KPA for sentrumsformålet. IFK vurderer at noe høyere bebyggelse tillates. Det er en naturlig utvikling av området, og bydelssenteret er noe annet enn øvrig eneboligbebyggelse. 4. et. vil likevel ha vesentlig nær- og fjernvirkning. Fra Prost Bloms Gate kan bydelssenteret sees i overkant av 300 m unna og vil også bli synlig fra Hunn kapell og den sør-østlige av kirkegården. IFK har forståelse for at det er behov for økt byggehøyde med hensyn til lønnsomhet i byggeprosjektet. Sett opp mot den

potensielle nær- og fjernvirkningen bygningen vil ha, anbefaler IFK at det sees på muligheter for å redusere høyden, om 3 et. er et mer stedstilpasset alternativ.

Med hensyn til arkitekturen er det skissert buet fasade ut mot krysset. Det kan også virke som at bygningen får et moderne preg. Ut fra ortofoto vil en bue i fasaden være et fremmedelement i området. Vi er usikre på om dette er positivt eller ikke og ber kommunen vurdere. Bydelssenter er noe annet enn øvrig eneboligbebyggelse i området, men kanskje det hadde vært mer estetisk pent om bygningen fikk en annen mer stedstilpasset arkitektur? Viser til at kommunen skal sikre at estetiske hensyn blir ivaretatt i planleggingen og se til at et hvert arbeid som omfattes av loven skal ha en god estetisk utforming i samsvar med tiltakets funksjon og med respekt for naturgitte og bygde omgivelser, jf. Plan- og bygningsloven §§ 29-1 og 29-2.

Kommentar fra forslagsstiller:

Bygningsvolumet er tilstrebet lagt så lavt som mulig for å tilpasse seg stedets karakter og er trukket ned en etasje fra innledende volumstudier.

Illustrasjoner av volum i tidligfase må ikke forstås som ferdigprosjektert prosjekt. Fasaden ut mot kryssområdet er likevel endret fra opprinnelig skisse, se planforslaget.

Pilegrimsleden og kongevegen

Turvegen Pilegrimsleden følger Hunnsvegen gjennom planområdet, en svært gammel ferdselsåre. Videre berører nordøstre del av planområdet den gamle kongevegen, det vil si krysset Hunnsvegen - Føllingstads veg. Dette har vært et viktig kryss mellom historiske ferdselsårer i området. Vegene er begge oppgraderte til moderne kjøreveger med asfalt. Etter IFKs vurdering, er det viktig å synliggjøre at dette er historisk viktige veger og sikre at begge traseer opprettholdes. IFK ber om at de historiske vegfarene og Pilegrimsleden sikres som hensynssone H570 bevaring kulturmiljø (Hunnsvegen gjennom hele planområdet) med egen bestemmelse (tekstforslag): «Hensynssone H570 skal sikre Pilegrimsleden, den historiske traseen for Hunnsvegen og kongevegen (krysset Hunnsvegen og Føllingstads veg). Pilegrimsleden skal holdes åpen for fri ferdsel. Skilting og tilrettelegging skal følge standarder og maler for Pilegrimsleden».

IFKs merknader knyttet til historiske veger og Pilegrimsleden er ikke til hinder for utvikling i området. Dersom det under anleggsarbeidet blir behov for å stenge Hunnsvegen/Pilegrimsleden for gående, må midlertidig trase for Pilegrimsleden skiltes tydelig.

Kommentar fra forslagsstiller:

Pilegrimsleden og den gamle kongevegen er avsatt som hensynssone i plankartet med tilhørende bestemmelse med IFK sitt tekstforslag.

Automatisk fredete kulturminner

Det er ingen kjente sikre automatisk fredete kulturminner innenfor planområdet, selv om IFK antar at middeleladerens vegfar mellom Hunn gård og Vardal kan ha gått her. IFK anser

potensialet for slike kulturminner som så lavt at de ikke vil kreve registrering. IFK minner om at dersom det i forbindelse med tiltak i marka blir funnet automatisk fredete kulturminner som ikke er kjent, skal arbeidet straks stanses i den grad det berører kulturminnene eller deres sikringssoner på 5 m, jf lov om kulturminner § 8. Melding skal snarest sendes til kulturarv i Innlandet fylkeskommune, som vil avklare om tiltaket kan gjennomføres og eventuelt vilkårene for dette.

Kommentar fra forslagsstiller:

Merknaden tas til orientering.

Trafikale og trafiksikkerhetsmessige vurderinger

IFK forventer at det gjøres tilstrekkelige trafikale og trafiksikkerhetsmessige vurderinger for samtlige trafikantergrupper, der nødvendige tiltak må tas inn i reguleringsplanen og knyttes til rekkefølgekrav.

Kommentar fra forslagsstiller:

Det er utarbeidet en trafikk- og mobilitetsplan for planområdet som vurderer tiltaket for samtlige trafikantergrupper. Anbefalingene fra denne er fulgt opp i planens bestemmelser.

Forhold knyttet til fylkesveg 2388, Prost Bloms gate

IFK er spesielt opptatt av forhold som berører fv. 2388, Prost Bloms gate. I Vegnettsplan for Innlandet er fv. 2388 lagt til funksjonsklasse C, lokal hovedveg med streng holdning til avkjørsler. Trafikkmengden er skjønnsmessig angitt til 4400 ÅDT og fartsgrensa er 40 km/t, jf. NVDB. IFK forutsetter at trafikkarealer og frisiktsoner knyttet til fylkesvegen utformes i henhold til SVVs håndbok N100 og tegnes ut i plankartet med tilknyttede bestemmelser til. For tiltak som berører fv. 2388, må det gå frem av bestemmelsene at byggeplan skal godkjennes av IFK. Generell byggegrense langs fv. 2388 er 30 m. I et bydelssenter som her ser IFK at det vil være hensiktsmessig med en høy utnyttelsesgrad og tilnærmet gateutforming og kan akseptere at det bygges tett på fylkesvegen. Hvor vidt det kan bygges helt i fortauskant må vurderes nærmere, spesielt med tanke på snøopplag. Det bør settes av god bredde til fortau, minimum 3 m bredde. IFK har utarbeidet reguleringsplan for sykkelveg med fortau langs Prost Bloms gate, og utbygging er nært forestående. Det er uttalt i oppstartvarselet at gjeldende regulering legges til grunn, og gjeldende arealformål for fortau, sykkelanlegg og veg videreføres uendret langs Prost Bloms gate. I kryssområdet og langs Føllingstads veg vil planforslaget medføre noe justering av formålsgrensen av gjeldende regulering for fortau. IFK imøteser gjerne en nærmere dialog om forhold knyttet til fv. 2388 når det foreligger konkrete forslag til løsninger.

IFK forutsetter at overvann håndteres slik at det ikke påvirker fv. 2388 og nødvendige tiltak må utføres av tiltakshaver. IFK forutsetter videre at gjeldene støyregler legges til grunn.

Kommentar fra forslagsstiller:

IFK sine innspill til planarbeidet er hensyntatt og innarbeidet i vegplan og sikret i plankart og bestemmelser.

Formålsgrensen til fortauet langs Føllingstads veg er tilpasset en helhetlig løsning for hele kvartalet.

Overvann løses med lokal overvanns-håndtering.

Støyretningslinje T-1442/2021 ligger til grunn for planforslaget.

Parkering og varelevering

IFK oppfordrer til å se på mulighet for å plassere parkering under bakken. IFK bemerker at det er viktig å ivareta friskt ved utkjøring fra parkeringskjeller til veg. Parkeringsplasser og varelevering bør planlegges slik at man unngår rygging på arealer der myke trafikanter ferdes. Manøvrering i forbindelse med parkering og varelevering må skje utenfor kjøreveg.

God tilgang til sykkelparkeringsplasser er et viktig tiltak for å stimulere til økt bruk av sykkel. IFK oppfordrer til å stille krav til minimum antall sykkelparkeringsplasser. Sykkelparkering bør fortrinnsvis plasseres under tak, med god mulighet for å låse fast syklene.

Kommentar fra forslagsstiller:

Parkering for boligene legges under bebyggelsen. Bydelssenteret vil ha parkering på bakkeplan.

Myke trafikanter er skilt fra kjørende, inkludert parkering og varelevering.

Sykkelparkering med krav til utforminger innarbeidet i planforslaget.

5.1.4 Mattilsynet (MT), 25.08.2023

Mattilsynet påpeker at hensyn til drikkevann må innarbeides i planforslaget.

Kommentar fra forslagsstiller:

Viser VA-rammeplan fra Sweco som beskriver vann og slokkevann for fremtidig situasjon med tilknytning mot vannkum i Føllingstads veg.

5.1.5 Elvia, 20.7.2023

Eksisterende anlegg:

Elvia har lavspennings- og høyspenningskabel innenfor planområdet. Normalt kan det iverksettes tiltak så nært inntil kabelgrøften som 1 m. Viktig at fremtidig tilkomst til kabelgrøftene ikke hindres, og det må ikke gjøres terrenginngrep som medfører endring av kabeloverdekningen.

Eksisterende frittstående nettstasjon bes tatt hensyn til. Det tillates ikke bebyggelse med brennbare overflater nærmere enn 5 m. Av støyhensyn anbefaler Elvia at bygg plasseres min. 10 m unna.

Dersom nye tiltak i planområdet medfører fjerning av nettstasjon må ny nettstasjon settes opp som erstatning. Eksisterende nettstasjon forsyner også områder utenfor planområdet som må opprettholdes.

Kommentar fra forslagsstiller:

Tas til etterretning.

Behov for nye anlegg:

Elvia antar behov for ny(e) nettstasjon(er) for å forsyne de nye tiltakene. Dersom eksisterende nettstasjon må fjernes, må det vurderes om eksisterende og ny forsyning kan samordnes i felles nettstasjon(er). Elvia forutsetter at forslagsstiller tar kontakt slik at dette kan avklares.

For nye nettstasjoner ønskes følgende: Arealet som avsettes i planen til nettstasjon må være av en slik størrelse at det er plass og adkomst med kranbil. Kan bli behov for et areal på inntil 35 m² (ca. 5,5 x 6,5). Avstandskrav til brennbare overflater. Av hensyn til trafiksikkerhet plassering minimum 3 m fra veikant og utenfor frisktsoner. For optimal strømforsyning ønskes nettstasjonen sentralt plassert. Av støyhensyn anbefaler Elvia plassering min. 10 m fra ny bebyggelse.

Dersom reguleringsplanen ikke har satt av areal til nettstasjon, bes følgende presiseres i planbestemmelsene:

- Nettstasjoner tillates oppført inntil 1 m fra eiendomsgrense og at det generelt er 5 m byggegrense rundt nettstasjoner.
- Nettstasjoner tillates oppført også utenfor regulerede byggegrenser og kommer i tillegg til tillatt utnyttelsesgrad.

Arealer som planlegges til frittliggende nettstasjoner avsettes i planen til arealformål Andre typer bebyggelse og anlegg, energianlegg kode 1510. Elvia ser at det ofte ikke blir tatt hensyn til avstandskravene ved planlegging og oppføring av nye tiltak, som skaper utfordringer både for grunneiere og nettselskapet. Derfor viktig å synliggjøre byggegrenser mot nettstasjoner i bestemmelsene. Nettstasjoner kan også etableres i egne rom i bygg, og hvor effektbehovet er over 1250 A er det krav om etablering som rom i bygg. Størrelsen på rommet må være minimum 16 m² og ingen vegg må være kortere enn 4 m. Rommet må være i første etasje med særskilte krav til direkte adkomst, utforming av rommet, ventilasjon m.v.

Tiltakshaver må som hovedregel dekke kostnadene med tiltaket, inkludert eventuelt erverv av nye stedsvarige bruksrettigheter. Det er viktig at det planlegges slik at ny bebyggelse og anlegg ikke kommer i konflikt med nettselskapet sine anlegg, dette gjelder særlig høyspenningsanlegg. Dersom planen forutsetter at eksisterende elektrisk nett må flyttes eller legges om, må det settes av arealer til nye traseer og/eller nettstasjon(er). Nye traseer må gis rettigheter med minst like gode vilkår som det nettselskapet har til de eksisterende traséene/nettstasjonene.

Elvia ønsker at utbygger tar kontakt i god tid før utbygging for å avklare hvordan ny bebyggelse skal forsynes med strøm samt planlegge nye elektriske anlegg.

Kommentar fra forslagsstiller:

Det er avklart gjennom dialog med Elvia at eksisterende nettstasjon kan bygges om for å takle det planlagte tiltaket. Det er derfor ikke avsatt areal til ny nettstasjon utover eksisterende som er avsatt med arealformål med tilhørende bestemmelse.

5.2 Organisasjoner, foreninger og interessegrupper

5.2.1 Miljørettet helsevern (MH), 24.08.2023

Sosiale møteplasser og uteområder:

Det planlegges felles uteoppholdsareal og møteplass på bakkeplan og at dette sees i sammenheng med nærlekeplassen som søkes å få anlagt i tilknytning til bakkeplan/taket på forretningsbygget i tilknytning til boligene. Dette blir tett ved vegen og ser ut som det blir høyt ned fra uteoppholdsarealet. Det er positivt at det planlegges å legge til rette for sosiale møteplasser, men disse må ha en utforming som gjør de attraktive, tilgjengelig og trygge. Her vil det være støy og forurensing fra vegen og «fallhøyde» ned mot vegen. Siden det er plassert rett utenfor leilighetene vil det også kunne oppleves som privat og ikke brukes av andre.

Det må redegjøres for hvordan uteområdene og møteplassene skal utformes slik at de er tilgjengelige, attraktive og trygge, og evt. vurdere å plassere det bort fra vegen slik at de ikke belastet med støy og luftforurensing fra trafikken. Parkering under bakkeplan vil gi mulighet for uteområder av bedre kvalitet og bør derfor vurderes. Gjøvik kommunes veileder for barn og unges uteområder må følges.

Det bør legges til rette for sosial møteplass på tvers av generasjoner i tilknytning til inngangen på forretningen som et viktig treffpunkt for befolkningen i bydelen.

Kommentar fra forslagsstiller:

Det planlegges en nærlekeplass på felles uteoppholdsareal mellom boligene. En bodrekke langs Prost Bloms gate vil skjerme uteområdet og nærlekeplassen mot vegen fra trafikk og støy og samtidig ramme det inn. Området er lagt mot sør og vil være solrikt. Privat og felles uteopphold og kvalitet på disse arealene er sikret i planens bestemmelser. Boligparkeringen er lagt i bebyggelsen. Torg med felles møteplass er lagt til bydelssenterets inngangsparti og er sikret i planen.

Sikkerhet og trafikale forhold:

Det må legges til rette for sikker trafikk- og parkeringsavvikling som legger til rette for gående og syklende. Dette er skoleveg og veg til aktiviteter for mange barn og unge, og mye trafikk i området. Foreslått løsning for varelevering er ikke ideell ift. trafiksikkerhet og andre løsninger bør vurderes. Mange boenheter vil øke trafikkbelastningen og utfordre de trafikale

forholdene ytterligere. Antallet boenheter bør begrenses, og utformingen på bygget bør vurderes og høyden begrenses.

Kommentar fra forslagsstiller:

Myke trafikanters bevegelsesmønster er ivaretatt, bl.a. fortau langs Føllingstads veg og gangfelt over Hunnsvegen. Tiltakene er sikret i planen.

Trafikk- og mobilitetsplanen redegjør for endret trafikk som følge av utbyggingen. Det vil bli en liten trafikkøkning i Hunnsvegen og Føllingstads veg.

Støy:

Det er viktig at det redegjøres grundig for hvordan helsemessige ulemper forebygges for de som bor og ferdes i området. Uteoppholdet er planlagt i støysonen til Prost Bloms gate. Det er lagt inn i planene at avbøtende tiltak må vurderes. Det må også vurderes om disse vil gi ønsket effekt eller om det også må gjøres grep ift. omfang og utforming. Det planlagte næringsbygget er for stort ift. muligheter for parkering og gode uteområder. Det må vurderes om det er behov for tiltak for å forebygge at støy fra f.eks. varelevering samt eventuelle andre aktiviteter ikke blir til sjenanse. Vi har erfaring med at det kan bli utfordringer/ klagesaker når det er næring og bolig i samme bygg/ område. Det er viktig med god og tidlig involvering av naboer i planprosessen for å forebygge eventuelle fremtidige konflikter.

Kommentar fra forslagsstiller:

Støyretningslinje T-1442 er lagt til grunn i planen. Støy ifm varelevering skjer også i dag. Ny varelevering får en mer skjermet plassering i forhold til dagens situasjon.

Lys:

Lyssetting av uteområde må utformes slik at det ikke blir til sjenanse og gir tilstrekkelig sikkerhet.

Kommentar fra forslagsstiller:

Bestemmelsene stiller krav til utforming av belysningen. Lyssetting blir en del av detaljutformingen i byggeplan.

Skyggeforhold:

Sol-/ skyggeforhold må ivaretas best mulig, og høyden utformingen på bygget bør vurderes hvis det gir sjenerende skygge.

Kommentar fra forslagsstiller:

Tiltaket er tilstrebet en lavest mulig utforming. Sol-skyggeanalysen viser endringer i solforholdene.

Generelt:

Helsemessige ulemper må forebygges i alle ledd, også i bygg- og anleggsfasen. Det er viktig med god og tidlig involvering av naboer i planprosessen for å forebygge eventuelle fremtidige konflikter.

Kommentar fra forslagsstiller:

Naboer har fått tilskrevet varsel om oppstart og mulighet for å komme med merknader til planarbeidet.

5.2.2 Leverandørenes utviklings- og kompetansesenter (LUKS), 29.6.2023

Leverandørenes utviklings- og kompetansesenter (LUKS) påpeker at all varetransport er en del av en transport. Planen må legge til rette for forsvarlige av og på kjøringer til varemottak til næringsvirksomheten. Adkomst, manøvreringsareal og biloppstillingsplass til varelevering og renovasjon må nødvendige arealer avsettes. Disse må ikke komme i konflikt med myke trafikanter. Sjøførenes arbeidsmiljø må ivaretas. Merknaden viser til gjeldende regelverk.

Kommentar fra forslagsstiller:

Varelevering og varetransport for bydelssenteret er ivaretatt i planen. Varelevering og renovasjon vil ha sambruk av areal. Hensynet til varelevering er grundig vurdert, beskrevet og illustrert i planbeskrivelsen.

5.3 Direkte berørte parter og naboer

5.3.1 Peter Huuse, Ragnhilds veg 7, 29.06.2023

Ingen innsigelser til planene

Kommentar fra forslagsstiller:

Merknaden tas til orientering.

5.3.2 Mai B. Ringelien Hänsch, Prost Blomst gate 26, 67/217, 4.7.2023

Er bekymret for høyden på bygget og mener det vil ta etas- og kveldssola fra verandaen og legge hageflekken helt i skyggen. Leiligheter vil få fullt innsyn over eiendommen med veranda, samt inn vinduene. Eiendommen er under sterkt press i forhold til alle tiltak i krysset, inkludert innløst areal til sykkelveg. Vet ikke hva som planlegges av fortau i Føllingstads veg og hva som evt. vil berøre eiendommen. Eiendommen har ikke egen innkjøring fra Prost Bloms gate, men kjører over naboeiendom. Den totale belastningen føles å bli meget stor. Kommune/fylke/utbyggere kan gjerne kjøpe eiendommen da det å skulle fortsette å bo her blir belastende. Eiendommens salgsverdi vil slik de ser det påvirkes veldig negativt framover.

Kommentar fra forslagsstiller

Sol-skygge-analysen viser hvordan solforholdene endres gjennom tiltaket. Bygget er tatt ned én etasje for å redusere ulempene.

Planen regulerer ikke tiltak som berører eiendommen direkte.

5.3.3 Paulo Jorge Do Monte Barbas, og Susana Filipa De Oliveira Cabral, Hunnsvegen 58A

Har sendt inn likelydende innspill med vedlegg til varsel om oppstart. Dette omtales her:

Uttrykker bekymring og misnøye angående planlegging av nytt bygg. Som nabo mener de det er flere vesentlige problemstillinger som oppstår som følge av tiltaket, som kan ha negativ innvirkning på deres eiendom og livskvalitet.

Tap av naturlig lys: Det nye bygget kan medføre en betydelig reduksjon i naturlig lys i hjemmet, som påvirker daglige aktiviteter og generelle atmosfæren i boområdet.

Økt støy: Støynivået i området kan øke betydelig ved byggingen og etter ferdigstillelse med mange nye naboer og økt trafikk. Være utfordrende å nyte fred og ro hjemme, som påvirker trivselen.

Tap av personvern: Mener nye bygget vil øke innsynet og krenke privatlivets fred gjennom plassering av et høyt bygg med mange vinduer og parkeringsplass for beboerne like ved hagen. Stiller spørsmål til hva blir de nye forurensningsnivåene, avstanden mellom bygningene og skal nybygget bygges umiddelbart i nærheten av hagen, eller skal det være avstand slik det er nå fra eksisterende nabo? Skal det være gjerde mellom de to eiendommene?

Tap av utsikt: Er mest bekymret over at det nye bygget kan blokkere den utsikten over Mjøsa og Hovdetoppen, som var en av hovedgrunnene til at de valgte å bosette seg her, sammen med fredelig nabo. Huset har en frontutsikt til kirkegården, så det er viktig å beholde utsikten over fjell og innsjø fra bakgården.

Forstår at utviklingen er avgjørende for vekst i lokalsamfunnet, men det er like viktig at en slik utvikling respekterer rettighetene og trivselen til eksisterende innbyggere. Mener tiltaket ikke har tatt hensyn til påvirkningen på naboeiendommer og oppfordrer tiltakshaver til å vurdere de negative effektene dette har på eksisterende beboere og omkringliggende eiendommer.

Ønsker svar og ber om ytterligere informasjon hvis det er skritt de bør ta for å sikre at denne saken blir håndtert på riktig måte.

Kommentar fra forslagsstiller:

Tiltaket er i samsvar med kommuneplanens arealdel. Det må derfor forventes en noe høyere arealutnyttelse i dette kvartalet enn i omkringliggende boligområde. Når dette er sagt er etasjeantallet redusert til 3 etasjer i planforslaget. Det er ikke lagt opp til uteoppholdsareal ut mot naboens hage, og vinduene i den nye bebyggelsen vil i stor grad være tilbaketrukket bak en svalgang. Tiltakets konsekvenser er for øvrig godt utredet og beskrevet i planbeskrivelsen. Naboer vil merke noe økt trafikk ifm boligparkeringen som vil ha innkjøring fra kommunal

stikkveg.

Tiltaket vil i liten til ingen grad berøre utsikten mot Mjøsa eller Hovdetoppen som er forsøkt illustrert i figur 5-1.

Det er søkt å ivareta naboene i så stor grad som mulig og samtidig åpne opp for en utvikling av området som et bydelssenter.

Figur 5-1 Illustrasjon av siktlinjer med eksisterende bebyggelse i mørk skravur og det nye tiltaket i lysere skravur



5.3.4 Peter Dysthe, Hunnsvgen 58D, 23.08.2023

Er i utgangspunktet positiv, men ønsker ikke at det bygges så høyt at det tar vekk utsikten. Hvordan er mulighetene til å ta vekk 1 et?

Kommentar fra forslagsstiller

Merknaden er imøtekommet. Antall etasjer er redusert til 3 etasjer.

5.4 Vurdering av høringsuttalelser etter offentlig ettersyn

.....

6 PROSESS OG FØRINGER

6.1 Planprosess

Planprosessen så langt:

- Oppstartsmøte ble avholdt 26.01.2023
- Kunngjøring med varsel om oppstart 01.07.2023

6.1.1 Avklaringer med offentlige myndigheter

Det er i etterkant av varsel om oppstart avklart gjennom en prosess på e-poster med Innlandstrafikk, Innlandet fylkeskommune og vegavdelingen i Gjøvik kommune at busslommen langs Føllingstads veg kan utgå.

Det er videre avklart gjennom prosess på e-poster med Horisont, som renovatør til området, rundt tekniske løsninger og krav til renovasjonsløsning som foreslås.

Det er gjennom prosess på e-poster med nettleverandør Elvia effektbehovet for det nye tiltaket og hvordan dette kan løses i området. Anbefalingen er at eksisterende nettstasjon gjenbrukes gjennom ombygging og at det nye tiltaket innarbeidet i denne.

6.2 Medvirkning

6.2.1 Barn og unge

Det er avholdt 4 medvirkningssamlinger for barn og unge. Dette er nærmere beskrevet i notat Medvirkning med barn og unge Hunn bydelssenter, se vedlegg 7.

Fredheim barneskole 30.10.2023 kl. 12

Elevrådet ble utfordret på sine tanker om området utenfor butikken, hvordan de opplever at nærmiljøet deres ser ut og hva som er viktig for dem der. Metode med kartfortelling og blide og sure fjes ga mange innspill til planarbeidet. Dette er nærmere beskrevet i vedlegg 7.

Oppsummert pekte elevene på at det manglet fotgjengerfelt i krysset med Hunnsvegen og Føllingstads veg, et område som mange opplevde som ganske utfordrende å krysse. Å krysse vegene ble vektlagt som en stor utfordring. Bedre belysning og skilting, det å bli sett ble fremhevet. Møteplass med sittemuligheter og lekemulighet for barna som venter på foreldre som handler. Grøntområder og stor plass foran inngangen. Sykkelstativer ved inngangen og skille ut parkeringen for bilene. Elevene la vekt på god kvalitet som et trygghetsfremmende element og betegnet områder med tagging og forsøpling som utrygge.

Møte i ungdomsrådet 30.10.2023 kl. 17.20

Ungdomsrådet ble utfordret om sine tanker rundt trafiksikkerhet, sykkelparkering og torg/møteplass. Metode med kafédialog med ungdomsrådet som er nærmere beskrevet i vedlegg 7.

Trafiksikkerhet:

- *For å føle seg trygg i trafikken er det viktig å få plassert fotgjengerfelt, evt. male opp igjen de som er slitte*
- *Oppdelt gang- og sykkelveg*
- *Belysning*
- *Fortau*
- *Markere fotgjengerfelt*
- *Synlig gangfelt ved fotgjengeroverganger*
- *Fartshump*
- *Mere lys på området*
- *Mer belysning*
- *Tilrettelegging for sykkel*
- *Unngå parkering rett foran/ved inngangen. Ha heller en mer strategisk parkeringsplass der alle bilene parkeres*

- *Mer fartskontroll/humper*
- *Dårlig sikt til høyreregel*
- *Tydelig skilting*
- *Gangfelt plasseres unna avkjørsel til butikken (kommentar: avkjørsel til butikken plasseres unna gangfeltet)*
- *Oversiktlighet*

Sykkelparkering:

Utforming

- *Mer plass til sykkelparkering*
- *Velfungerende stativ, godt laget*
- *Nytt sykkelstativ*
- *Låsemuligheter for sykkel*
- *Mulighet for å låse*
- *Sykelstativene burde vært satt fast i f.eks. veggen*
- *Ordentlig stativ*
- *Belysning*
- *Gang- og sykkel-infrastruktur*

Beliggenhet

- *Diskre, litt unna parkeringen*
- *Lett tilgjengelig*
- *Sykkelparkering i nærheten av sykkelvegen, helst ikke sammen med bil, mc-parkering*
- *Litt unna parkering*
- *Separert fra bilparkering*

Sikkerhet

- *At det er trygt å parkere*
- *Kamera ved sykkelstativene*
- *Trygt*
- *Sykkelveg/Sykkelsti*

Motivasjon for økt sykkelbruk

- *Plassering av sykkelveg kan motivere for bruk av sykkel til butikk.*
- *Grusa veger (om vinteren)*
- *Raskere enn å gå*

Andre parkeringsbehov

- *Samme mopedparkering som på Gjøvik VGS*
- *Dedikert parkering for moped og andre motoriserte sykler*

- *Motorsykkkel og moped*

Møteplass:

Inkluderende

- *Alle er velkomne*
- *At man ikke trenger å kjøpe noe for å sitte der*
- *Varm mat på butikken så man kan spise på møteplass*
- *Et koselig sted og samles inne i butikken, sitteplasser inne*
- *Hyggelige ansatte som lar ungdommen henge i området*

Trygt miljø

- *Skikkelig belysning*
- *God organisert parkeringsplass*
- *Torg bør ha en viss avstand fra parkeringen*
- *Koselig utformet plass med lys, bord og dekorert (ikke så stusselig)*
- *Sitteplasser og ikke biler*

Utforming

- *For at et torg skal være en møteplass er det viktig med sitteplasser*
- *En enkelt benk og et bord med benk på hver side, plastikk (kommentar: betong og metall er kaldt å sitte på)*
- *Fine benker*
- *Blomster, planter og trær*
- *Finere bygg, tradisjonell stil. Kjipt at alt som bygges er minimalistisk, grått og kjedelig.*
- *For at et torg skal være en møteplass er det viktig med sitteplasser*

Skape aktivitet

- *Livlige områder*
- *Huske - for barna*
- *Gi en bok og ta en bok, skap med dører, bra bøker*

Vedlikehold

- *Tømme søpla*
- *Fint område*
- *Belysning*

Bjørnsveen ungdomsskole 6.11.2023 kl. 9.30

Elevrådet ble utfordret på sine tanker rundt trafiksikkerhet, sykkelparkering og torg/møteplass. Metode med kafédiallog med elevrådet som er nærmere beskrevet i vedlegg 7.

Elevene opplever krysset Hunnsvegen og Føllingstads veg som farlig. Bilister kjører fort i Føllingstads veg og elevene opplever at bilene kommer fort nordfra inn mot krysset over bakketoppen. De pekte også på at det mangler fotgjengerfelt i Hunnsvegen som gjør at de må gå omveg for å komme over krysset.

Når det gjelder sykkelparkeringen var de opptatt av at sykkelparkeringen skal være enkel å bruke med mulighet for å låse fast hele sykkelen og ikke bare hjulet. God kvalitet på området med fastmonterte stativ under tak og at det er stort nok slik at man kan manøvrere syklene uten å velte andre sykler.

Det var i begynnelsen litt vanskelig for elevene å se for seg hva vi mente med møteplass. De så for seg en møteplass a la Fastland og mente at de hadde nok slike møteplasser. Etter litt veiledning kom elevene med innspill til bord og benker under tak. De dro også frem at butikkturer var kjedelig for barn og at de trenger et sted å henge mens foreldrene handler, gjerne et lite klatrestativ i kombinasjon med bord og benker. De mente også at det burde være mulig å kunne kjøpe seg noe varm mat (og kaffe) og sette seg på torget/møteplassen.

Gjøvik videregående skole 10.11.2023 kl. 9.30

Elevrådet ble utfordret rundt sine tanker rundt trafiksikkerhet, sykkelparkering og torg/møteplass. Metode med kafédialog med elevrådet som er nærmere beskrevet i vedlegg 7.

Prix-butikken er mye brukt blant elevene. De savner en plass de kunne gå og spise utenfor skolen og kantina (som ble betegnet som for liten). Kunne gjerne vært kombinert med en plass man kunne satt seg ned for å spise. Området må ha kvalitet, og det må være en god opplevelse av å sitte der, ikke oppi trafikken. Ungdommene snakket om et særpreg og en egen identitet på torget. Foreslo samarbeid med studielinjen KDA (kunst, design og arkitektur) på Gjøvik VGS om elevutstillinger. Knytte området tettere til skolen.

De tok også opp spørsmålet rundt studentboliger for videregående elever. Det er en del elever på VGS som bor på hybel.

Gangforbindelsen til Prix-butikken er altfor dårlig, og det mangler fotgjengerfelt og fortau.

Oppsummering

Innspillene fra barn og unge er stor grad tilstrebet fulgt opp i planforslaget, spesielt innspillene som omhandlet trafiksikkerhet og trygghet. Nytt fortau, nye gangfelt, bedre belysning og redusert hastighet pga oppstrammet kryss vil bedre trafiksikkerheten. Når det gjelder biler som kommer i stor hastighet nordfra langs Føllingstads veg inn mot krysset med Hunnsvegen så ligger dette utenfor planområdet. Parkeringsplassen ved kirkegården lager også et hull i sammenhengende fortau, som spesielt de yngre opplever som utrygt.

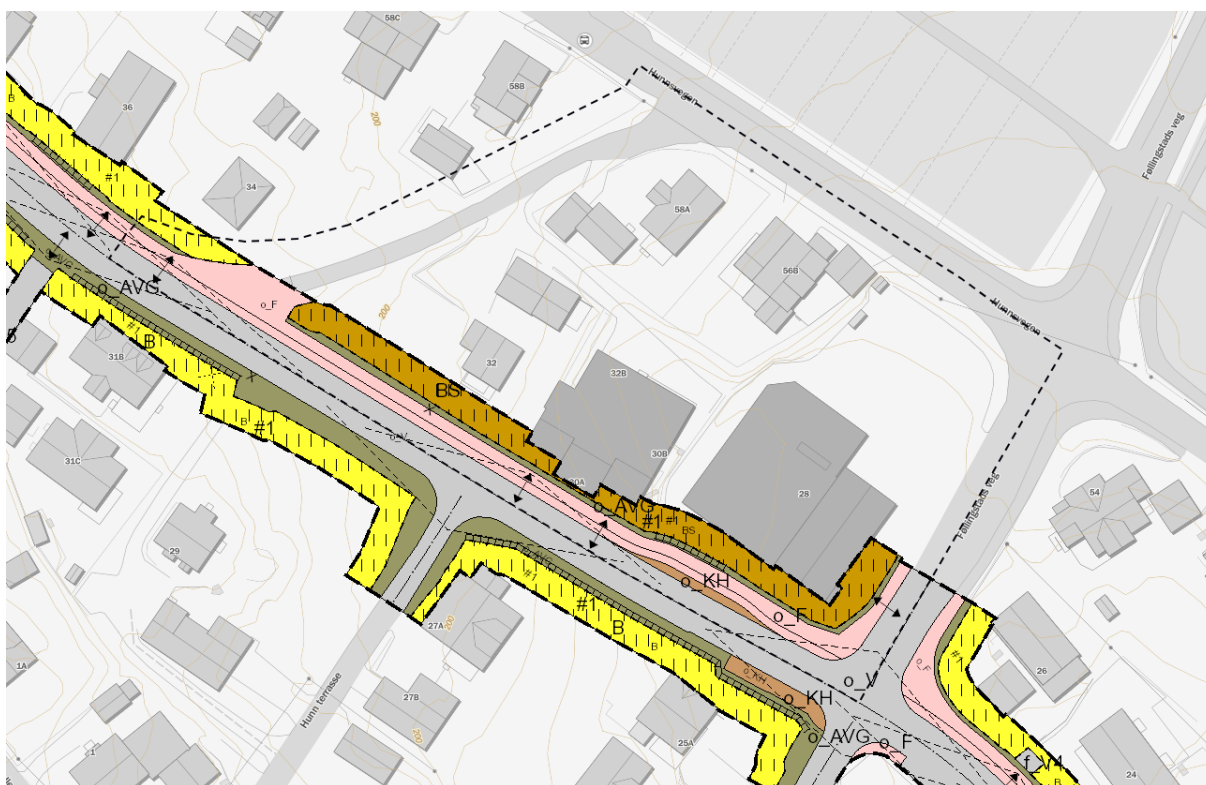
Torget er utformet med beplantning og sittegruppe. Det er også funnet areal til mopedparkering.

6.3 Eksisterende reguleringsplaner i området

Det eksisterer 1 reguleringsplan innenfor planområdet, og denne er listet opp i tabellen nedenfor. Reguleringsplan for Hunn bydelssenter vil oppheve deler av denne planen.

Planen vil oppheve følgende planer		
PlanID	Godkjent	Plannavn
0438	25.11.2021	Detaljregulering/Fv. 2388 Prost Bloms gate – sykkelveg med fortau, Gjøvik kommune

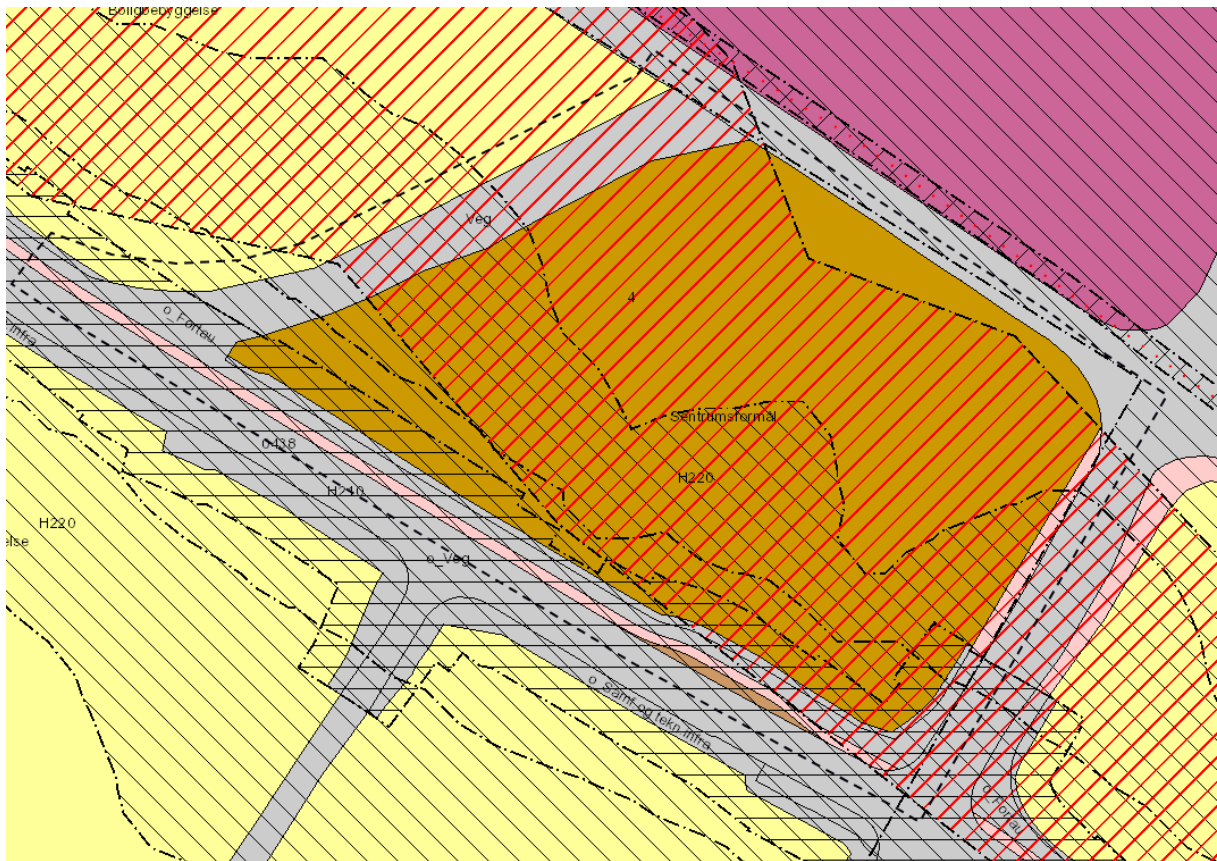
Planen vil oppheve deler av følgende planer			
PlanID	Godkjent	Plannavn	Formål som blir berørt
0438	25.11.2021	Detaljregulering/Fv. 2388 Prost Bloms gate – sykkelveg med fortau, Gjøvik kommune	Annen veggrunn grøntareal, fortau, sykkelanlegg, holdeplass/plattform, veg



Figur 6-1 Utsnitt med plangrensen for Hunn bydelssenter og gjeldende reguleringsplan for Prost Bloms gate

Gjeldende reguleringsplan er en samferdselsplan for å kunne bygge fortau og sykkelanlegg langs Prost Bloms gate.

6.4 Kommuneplanens arealdel



Figur 6-2 Utsnitt med plangrensen for Hunn bydelscenter og kommuneplanens arealdel

Området er avsatt til nåværende sentrumsformål og ligger under senterstruktur bydelscenter, jf. § 7-10.2 Kommuneplanens bestemmelse § 9-5.2. Deler av planområdet langs Prost Bloms gate er omfattet av faresone for støy. Rød og gul støysone (nærmere omtalt i § 7-1.1) Retningslinje T-1442/2021 skal legges til grunn.

Det er flere relevante bestemmelser og retningslinjer i kommuneplanens arealdel og disse er listet opp under. Hvordan disse er innarbeidet framgår av planbeskrivelsen.

Kap. 4: Krav til nærmere angitte tekniske løsninger med retningslinjer

- § 4-1: Krav til vegger
- § 4-2: Krav til vannforsyning, avløp og overvannshåndtering
- § 4-3: Krav til avfallshåndtering

Kap. 5: Rekkefølgekrav

- § 5-1: Rekkefølgekrav til teknisk og grønn infrastruktur, uteoppholdsarealer, støyskjermingstiltak, flomtiltak

Kap. 6: Formings-, miljø- og funksjonskrav

- § 6-1: Byggegrenser langs offentlig veg
- § 6-2: Universell utforming

- § 6-3: Skilt og reklame
- § 6-4: Parkering
- § 6-6: Barn og unge
- § 6-7: Kriminalitetsforebygging
- § 6-8: Folkehelse

Kap. 7: Miljøkvalitet, estetikk og bygningsvern

- § 7-1: Miljøkvalitet (støy, forurensning, energi/klima, flomfare/flomveger, massehåndtering,
- § 7-2: Landskap, bebyggelsesstruktur og utforming av bebyggelse
- § 7-6: Belysning
- § 7-9: Handel og kjøpesenter

Kap. 8: Forhold som skal avklares og belyses i reguleringsplanarbeid

- § 8-1 Transport og mobilitet
- § 8-2: Trafikksikkerhet
- § 8-3: Mobilitetsplan

Kap. 9: Bestemmelser til arealformål - Bydelssenter og lokalsenter har konkrete vilkår som skal oppfylles jf. § 9-5.2:

- Tillate bolig, forretning (inntil 3000 m² og ikke plasskrevende varer), tjenesteyting, kontor, bevertning, lett næringsvirksomhet og grønnstruktur.
- Tilstrebe urban struktur: bygg, torg, parkering og kjøreareal
- Form og plassering: skape gode uterom, torg og møteplasser
- Samlokalisering av funksjoner og bruk skal vektlegges
- Bygg med publikumsrettet virksomhet skal ha utadrettet fasade mot plasser og areal tilrettelagt for opphold
- Separert areal for myke trafikanter internt på området og til inngangsparti
- Samordnet parkering og primært under bakken for beboerparkeringen som skilles fra varehandel/næring.
- Samordnet logistikk for varetransport

Kap. 15-16: Hensynssoner

- § 15-1: Rød (H210) og gul (H220) støyzone
- § 15-2: Faresone for flom (H320)

6.5 Viktige føringer

6.5.1 Nasjonale føringer

- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023, 14.5.2019

- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, 29.6.2014
- Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning, 2018
- Retningslinjer for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging, T-1520
- Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442/2021
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen, 1995
- Veileder om barn og unge i plan og byggesak
- Flaum- og skredfare i arealplanar, 22. mai 2014
- Rundskriv H-5/18 Samfunnssikkerhet i planlegging og byggesaksbehandling

6.5.2 Regionale føringer

- Regional plan for klima, energi og miljø, 13.06.2023
- Regional plan for samfunnstryggleik 2023-2035
- Regional plan for det inkluderende Innlandet
- Regional plan for samferdsel 2018-2030
- Areal- og transportstrategi for Mjøsbyen
- Mobilitetsstrategien
- Handlingsprogram for fylkesveger 2022-2025

6.5.3 Kommunale føringer

- Kommuneplanens samfunnsdel – Langtidsplan 2018, vedtatt 22.3.2018
- Kommuneplanens arealdel 2020-2032, vedtatt 29.10.2020 med endringer 14.09.2023
- Kommunedelplan for klima 2022-2026
- Hovedplan for vann og avløp 2020-2031
- Trafikksikkerhetsplan 2019-2021
- Hovednett for sykkel, plan for Gjøvik byområde, 17.12.2015

7 AVSLUTTENDE KOMMENTAR

Planforslaget er i all hovedsak i tråd med overordna plan og vil legge til rette for etablering av et nytt bydelssenter og boligområde med sentral beliggenhet på Hunn i Gjøvik. Plasseringen vil tilføre boområdet Nordbyen en møteplass og et bydelssenter med et bredt dagligvaretilbud og et handels-, serverings- eller tjenestetilbud.

Planen vil legge til rette for en ny type boområde i denne delen av Gjøvik som vil utfylle boligmarkedet i Nordbyen. Det legges opp til gode kvaliteter i leiligheter og uterom og gode sol- og utsiktsforhold. Landskapsplanen som følger planforslaget viser at det tilrettelegges for sosialt fellesskap, både for beboere og for brukere av bydelssenteret. Boligområdet vil få umiddelbar tilgjengelighet til bydelssenteret med dagligvarebutikk.

Planforslaget har høy detaljeringsgrad fordi området er lite, og det har vært utfordrende å oppfylle alle krav til nødvendige funksjoner. Gjennom detaljerte vurderinger av alternative løsninger som gjelder utforming av bygg og boområdet, uteoppholdsareal og nærlekeplass, torg og møteplass, universell tilgjengelighet, vegtrafikkstøy, solforhold, adkomst, biloppstillingsplasser, varelevering, renovasjon, tilpasning til offentlige veger, tilpasning til naboer, overvann og flomveier mener vi at vi nå har kommet fram til en god planløsning som ivaretar disse hensynene på en tilstrekkelig god måte.

Det er utarbeidet en trafikk- og mobilitetsplan for vurdering av trafikksikkerhet, endring av trafikken gjennom utbyggingen og hvordan planforslaget kan legge til rette for ønsket reisemiddelfordeling. Medvirkning med barn og unge avdekket også områder som de opplever som utrygge i trafikken. Tiltak for å bedre trafikksikkerheten for myke trafikanter er innarbeidet i planforslaget. Dette innebærer i hovedsak fortau langs Føllingstads veg og nye gangfelt.

Parkeringsdekning er et virkemiddel for å oppnå ønsket reisemiddelfordeling. Planforslaget legger opp til en parkeringsdekning som ivaretar parkeringsbehovet til bydelssenteret basert på utredningen og er lavere enn normen i kommuneplanens arealdel. For boligparkeringen følges normen til kommuneplanen. Nærhet til den nye hovedsykkelvegen i Prost Bloms gate og god parkeringsdekning og -kvalitet for sykkel legger til rette for økt sykkelbruk til bydelssenteret.

Planen legger opp til gode løsninger for samfunnssikkerhet og beredskap. Forholdene til flom, overvann, støy, beredskapsadkomst for utrykningskjøretøyer, mm er godt ivaretatt i planen. Nærmere beskrivelser om de enkelte forhold er ellers godt tilgjengelig i dette planmaterialet.

Bebyggelsen er søkt tilpasset eksisterende forhold med byggehøyder, sol/skyggeforhold og eksisterende boliger. Løsningen er i tråd med regionale føringer og ønsket om å utnytte arealene mest mulig effektivt. Det forventes at man kommer raskt i gang med å realisere et spennende og urbant bydelsprosjekt med gode bokvaliteter.

8 VEDLEGG

1. Områdestabilitetsvurdering, notat, Norconsult Norge AS, 7.11.2023
2. Trafikk og mobilitetsplan, rapport, Norconsult Norge AS, 23.10.2024
3. Fase-1 undersøkelse forurenset grunn, rapport, Norconsult Norge AS, 30.06.2024
4. VA-rammeplan, notat, Sweco, 17.11.2023
5. Støyvurdering vegtrafikkstøy, rapport, Norconsult Norge AS, 31.05.2024
6. Samlehefte Innspill til varsel om oppstart av planarbeidet

7. Medvirkning med barn og unge Hunn bydelssenter, notat, Norconsult Norge AS, 15.11.2023

9 REFERANSER

- [1] Mjøsmuseet, «Tingbygningen Hunn,» 04 06 2024. [Internett]. Available: <https://mjosmuseet.no/tingbygningenhunn>.
- [2] Lokalhistoriewiki, «Hunn (Gjøvik),» Lokalhistoriewiki, 04 03 2024. [Internett]. Available: [https://lokalhistoriewiki.no/wiki/Hunn_\(Gj%C3%B8vik\)](https://lokalhistoriewiki.no/wiki/Hunn_(Gj%C3%B8vik)). [Funnet 05 06 2024].
- [3] Innlandsgis, «Innlandsgis,» Geodata AS, [Internett]. Available: <https://geocortex3.innlandsgis.no/Html5Viewer/index.html?viewer=InnlandsGIS5.InnlandsGIS&locale=nb#>. [Funnet 05 06 2024].
- [4] NVE, «NVE Gjøvik Konsesjon,» [Internett]. Available: <https://www.nve.no/konsesjon/konsesjonssaker/konsesjonssak/?id=408&type=A-7>. [Funnet 23 08 2024].
- [5] NVE, «NVE Atlas,» [Internett]. Available: <https://atlas.nve.no/Html5Viewer/index.html?viewer=nveatlas#>. [Funnet 23 08 2024].
- [6] Kartverket, NIBIO og Statens vegvesen, «NorgeiBilder,» [Internett]. Available: <https://www.norgeibilder.no/>. [Funnet 23 08 2024].
- [7] Kartverket, «Høydedata,» [Internett]. Available: <https://hoydedata.no/LaserInnsyn2/>. [Funnet 23 08 2024].
- [8] NGU, «Radon aktsomhet,» [Internett]. Available: https://geo.ngu.no/kart/radon_mobil/. [Funnet 23 08 2024].
- [9] NILU, «Nasjonalt beregningsverktøy - Luftsonkart,» esri, [Internett]. Available: <https://luftkvalitet-nbv.no/luftsonkart/index.html>. [Funnet 23 08 2024].
- [10] Vestre AS, «Vestre.com/no,» [Internett]. Available: <https://vestre.com/no/produkter/parklets-2/parklets-2-0-cafe>. [Funnet 01 10 2024].
- [11] SWECO, «Prost Blomst Gate. VA-rammeplan. Rev: 00,» 2023.

[12 Norconsult, «Trafikk og mobilitetsplan. Detaljregulering Hunn bydelssenter. Versjon:
] E01,» 2023.