

Deres ref.:

Vår ref.:

Vedtaksdato:

24/8226 - 75 / AERUD

21.03.2025 209/2025

Vedtak om endring av detaljregulering for Fv. 33 Strandgata-Kaspergården Kollektivløsning

Bakgrunn for saken:

Innlandet fylkeskommune har sendt over forslag til endring av detaljregulering for Fv. 33 Strandgata – Kaspergården – Kollektivløsning til sluttbehandling i Gjøvik kommune. Detaljreguleringen (planID 05020361) ble opprinnelig vedtatt av kommunestyret 26. november 2015 (sak 108/15).

Deler av detaljreguleringen, delparsell 1, ble vedtatt endret 13. februar 2023. I byggeplanleggingen for planlagt tiltak oppstod behov for å justere gjeldende detaljregulering da den regulerte løsningen ikke er hensiktsmessig å gjennomføre.

Ny endring av gjeldende detaljregulering viderefører grep fastlagt i planendring vedtatt 13. februar 2023. Dette vil sikre en helhetlig og gjennomførbar opprusting av veganlegget. Ny endring gjelder for delparsell 2, fra lyskryss i fylkesveg 33 Vestre Totenveg til rundkjøring ved Kaspergården.

Delparsell 2 er planlagt bygget i 2025. Prosjektet er et samarbeidsprosjekt mellom Innlandet fylkeskommune og Gjøvik kommune. Gjøvik kommune skal oppgradere det kommunale vann- og avløpsanlegget på samme strekning. De to arbeidene koordineres slik at begge byggeprosjekter utføres i samme periode.

Vedtak:

I medhold av plan- og bygningsloven § 12-14 vedtar Gjøvik kommune endring av reguleringsplan for Fv. 33 Strandgata-Kaspergården-Kollektivløsning som vist i plankart sist revidert 20.03.2025, i bestemmelser sist revidert 21.03.2025 og i planbeskrivelse datert 11.12.2024.

Saksopplysninger:

1 Fakta

1.1 Planprosess

I formøte 10. januar 2024 ble behov for endringer og planmessige forhold gjennomgått, sammen med en gjennomgang av prosjektering av vann- og avløpsanlegg og framdrift for prosessene. Fylkeskommunen er forslagsstiller og utarbeider endringsforslaget til gjeldende plan. Gjøvik kommune er planmyndighet og behandler saken.

Fylkeskommunen varslet kommunen om endring etter forenklet prosess jf. § 12-14 den 30. januar 2024. Formøtet avklarte relevante forhold og kommunen anså det ikke som nødvendig med eget oppstartsmøte, jf. § 12-14. Flere arbeidsmøter har funnet sted hvor løsninger er blitt diskutert underveis i planprosessen.

Oversendelse av planmateriale for gjennomsyn i forkant av forelegging ble mottatt 20. november 2024. Gjøvik kommune vurderte den 2. desember 2024 at endringsforslaget kunne forelegges. Kommunen la ved foreløpige kommentarer til endringsforslaget som ble forutsatt rettet opp i før saken tas til sluttbehandling.

Endringsforslaget ble forelagt av fylkeskommunen den 16. desember 2024. Fristen ble satt til 27. januar 2025. I den begrensede høringsperioden mottok vi 8 merknader. Merknadene er behandlet og svart ut, se punkt 2. Gjøvik kommune mottok endringsforslag til sluttbehandling samtidig med oversendte merknader og merknadsvurdering, 3. februar 2025.

Gjøvik kommune har ved merknadsbehandling kommet med tilbakemelding på endringsforslaget. Dette gjaldt oppfølging av merknader og ble ikke tatt til følge av fylkeskommunen. Gjøvik kommune har valgt å revidere bestemmelsene. Endringer i planforslaget etter høringsperioden er omtalt i punkt 3. Plankart ved oversendt endringsforslag til sluttbehandling 3. februar 2025 inneholdt flere tekniske feil. Endelig plankart ble mottatt 20. mars 2025. Planforslaget er nå vurdert som komplett.

Vedtaket om endring av reguleringsplanen etter forenklet prosess blir fattet på delegert fullmakt etter gjeldende delegeringsreglement for Gjøvik kommune. Saken kan vurderes å være av en prinsipiell karakter grunnet endring av konseptet om kollektivgate. Prinsipielle saker krever vanligvis politisk behandling. I løpet av planprosessen oppstod behov for å fatte delegert vedtak med bakgrunn i framdrift for bygging av kritisk infrastruktur (vann- og avløpsanlegg). Politisk planutvalg er orientert om endringsforslaget, behandling etter forenklet prosess, merknader og behovet for delegert vedtak. Det har vært orientering i utvalgsmøtet 12. september 2024 og 13. februar 2025. Merknadsbehandlingen tilsier at planendringen fortsatt kan behandles etter forenklet prosess. En vurdering om behandling etter forenklet prosess, jf. pbl. § 12-14, kan leses under 4 Egenvurdering og punkt 4.1.

1.2 Planområde og eiendomsforhold

Planområde:

Planområdet for planendringen omfatter søndre halvdel av eksisterende reguleringsplan for Fv. 33 Strandgata – Kaspergården (planID: 05020361), vedtatt 26.11.2015. Strekningen er ca. 470 meter lang. Den starter ved nylig bygget vegløsning (krysset Strandgata/Østre Totenveg) og går sørover til rundkjøringa ved Kaspergården. Strekningen er en del av fylkesvegnettet i Innlandet med aller høyest trafikkmengde. Antall biler pr døgn (ÅDT) er på 11 000.

Eiendomsforhold:

Reguleringsendringen følger eksisterende planavgrensning. Ingen nye private områder blir berørt enn de som er nevnt i gjeldende reguleringsplan. Fylkeskommunen har valgt å fjerne betydelige områder med midlertidig erverv fra privat eiendom, sett i forhold til gjeldende reguleringsplan. Se planbeskrivelsen og vedlagt grunnervvskart (w-tegning) for mer informasjon om berørte eiendommer og eiendomsforhold.

1.4 Beskrivelse av foreslåtte endringer

Endringer som er foreslått gjelder løsninger for områdene som i gjeldende reguleringsplan er regulert til veggrunn. Planbeskrivelsen utdyper tiltak og foreslåtte endringer i plankartet. Innlandet fylkeskommune har ikke foreslått endringer i reguleringsbestemmelsene.

Endring av kollektivfelt til gang- og sykkelveg, med justering av vegbredder og tverrsnitt:

I dag er eksisterende vegbredde på totalt ca. 9,5 – 10 meter. Det går et fortau langs vestsiden av Vestre Totenveg, med en bredde på ca. 2 meter, fra lyskrysset til rundkjøringen. Fortau på østsiden av Vestre Totenveg er i dag på 1,5 meter. Fortau langs strekningen er i dag forbeholdt gående.

I gjeldende plan er det tenkt to kjørefelt i sørgående retning, der det ene feltet var forbeholdt kollektivtransport. Det var kun tenkt fortau ned til Lunds gate, fra rundkjøringen ved Kaspergården. Gående og syklende skulle bli henvist til Fauchalds gate. Fauchalds gate er også en del av rute 2 i Hovednett for sykkel, og har separate løsninger for gående og syklende.

Ved å fjerne kollektivfeltet fra gjeldende plan, blir det mulig å opprettholde areal for gående og syklende videre ned mot lyskrysset i Vestre Totenveg. Endringsforslaget viser en breddeutvidelse av eksisterende fortau og blir regulert som gang- og sykkelveg på 3,0 meters bredde. I endringsforslaget vil vegbredder i gjeldende plan bli videreført, med kjørefeltbredde på 3,25 meter. Dette gir en ensartet vegbredde gjennom hele strekningen. Vegbredden er i samsvar med Statens vegvesens vegnormaler, og er i tråd med vegens funksjon og hastighet. Ved ferdigstilling vil ny vegbredde bli totalt 7,5 meter. Det er foreslått kun ett kjørefelt i hver kjøreretning når kollektivfeltet blir fjernet.

Fortauet på østsiden av Vestre Totenveg er foreslått utvidet fra dagens bredde på 1,5 meter til 2,5 meter. Dette øker attraktiviteten til fortauet betydelig og gjør drift og vedlikehold enklere.

Mur langs vestsiden blir utgangspunkt for prosjekteringen. Dette gir få tiltak i bakkant/vest for eksisterende mur. Tverrsnitt finnes i egne tegninger, se vedlagt F-tegninger.

Endring av kjøremønster og kryss Lunds gate x Vestre Totenveg:

Kjøremønster

I gjeldende plan er Lunds gate stengt for biltrafikk inn fra Vestre Totenveg. Det er i stedet tilrettelagt for fortausløsning fra dette krysset og videre i sørgående retning.

I dag er det tillatt å kjøre inn Lunds gate fra sørgående retning på Vestre Totenveg. Alle andre svingebevegelser er forbudt. Eksisterende betongskillere i Vestre Totenveg sikrer at det ikke er fysisk mulig å krysse kjørefeltene på Vestre Totenveg. Endringsforslaget viderefører eksisterende kjøremønster i krysset.

Utforming av kryssområdet

I dag er krysset i Lunds gate bredt og utflytende. I endringsforslaget er det tenkt å snevre inn kryssområdet betydelig. Innsnevringen vil gjøre det umulig å kjøre ut fra Lunds gate og inn Vestre Toten veg. Innsnevringen vil også gjøre avstanden ved krysning av Lunds gate kortere for myke trafikanter, og vil være en bedring for trafiksikkerheten. I tillegg vil innsnevringen gi området en estetisk oppgradering, med et mindre grøntareal. Grøntarealet er tenkt å bryte opp et større område med asfalt og skal forbedre den estetiske opplevelsen.

Betongskillere/Betonggriser

I dag hindrer betongskillere innkjøring fra nordgående retning. I endringsforslaget er det tenkt at disse byttes ut med midtrabatt i tilknytning til kryssområdet. Midtrabatten vil opprettholde funksjonen for å hindre uønskede svingebevegelser og potensielt trafikkfarlige situasjoner i forbindelse med krysset. Midtrabatten vil få 1,0 meters bredde og utformes med smågatestein, og er tenkt å være et bedre tilpasset uttrykk enn eksisterende betongskillere.

Endring av bussholdeplasser og fotgjengerovergang ved Kaspergården:

Nordgående bussholdeplass med fotgjengerovergang:

I gjeldende plan er nordgående holdeplass ved XXL/Kaspergården trukket sør for fotgjengerovergang over Vestre Totenveg mot Kaspergården og plassert nærmere rundkjøringen ved Kaspergården. Dette på grunn av plassering av nytt fotgjengerovergang. Fotgjengerovergang ved nordgående holdeplass er i gjeldende plan plassert direkte på eksisterende gangforbindelse over til Kaspergården, en forbindelse som kobler gående og syklende fra Lunds gate over Vestre Totenveg og til holdeplass og videre gjennom Kaspergården. Det var tenkt at fotgjengerovergang ble opphøyd eller lysregulert. I gjeldende plan var det også tenkt at eksisterende gang- og sykkelveg inne på parkeringsarealet på Kaspergården ble flyttet noe, slik at den kunne korrespondere med ny overgang og i bli i tråd med krav til universell utforming.

I endringsforslaget er holdeplassen videreført slik der den er plassert i dag. Dette begrunnes med at eksisterende plassering fungerer bra, og at det ikke er formålstjenlig å benytte en betydelig andel av økonomisk bevilgning til flytting av holdeplassen. Fotgjengerovergang ved holdeplassen flyttes noe nærmere holdeplassen, noen meter nord. Fotgjengerovergang vil ikke være direkte koblet på nevnte gangforbindelse til Kaspergården, men endringen vil forbedre det naturlige gangmønsteret sammenlignet med eksisterende forhold i dag. Dette er tenkt kan bidra til at kryssing utenom overgangen unngås i størst mulig grad. Endringsforslaget viderefører ikke tiltak for å flytte overgangen til forbindelsen over Kaspergården, men justerer plantekniske forhold slik at passasjen er sikret i plankartet.

Sørgående bussholdeplass:

I gjeldende plan er sørgående bussholdeplass tenkt utformet som kantstopp ved Kaspergården, der dagens busstopp er, jf. planbeskrivelsen til gjeldende plan. Kollektivfeltet er i gjeldende plan tenkt helt frem til rundkjøringen. I endringsforslaget opprettholdes holdeplassen slik den er i dag.

Både på sørgående og nordgående holdeplass er det foreslått mindre tiltak med tanke på bredder og dybder, samt økning av bredder på venteareal og gangareal. Holdeplassene gis universell utforming og blir oppgradert med hensyn til brukervennlighet.

Endring av fotgjengerovergang ved rundkjøringen og gangforbindelser videre:

Fotgjengerovergang

I gjeldende plan er det tenkt opprettholdt fotgjengerovergang ved rundkjøringen. Det er tenkt større øy samt oppstramming av kjørefelt som går gjennom rundkjøringen og mot bysentrum, for å gi bedre trafiksikkerhet. Det er tenkt opphøyd overgang og eventuelt ekstra belysning. I planbeskrivelsen til gjeldende plan er det også nevnt at ved en eventuell fremtidig løsning av rundkjøringen, vil en ny og bedre løsning for syklende kunne planlegges, men at det per da var tenkt å ta seg med sykkel via Fauchalds gate.

I endringsforslaget er det ønsket å videreføre dagens situasjon ved å beholde eksisterende plassering av fotgjengerovergangen. Fylkeskommunen ønsker ikke å gjøre byggetiltak i rundkjøringen. Endringsforslaget foreslår dermed ingen tiltak på fotgjengerovergang og i rundkjøringen.

Ned mot Kaspergården

I skråningen ned mot parkeringsarealet er det i gjeldende plan tenkt en rampe som kan erstatte dagens sti. Rampe/fortau er tenkt utformet i henhold til krav om universell utforming i gjeldende plan.

I endringsforslaget er rampen og fortauet ikke videreført i plankartet. Eksisterende trapp er videreført. Fylkeskommunen ser på gangforbindelsen som et tiltak på eiendommen til Kaspergården

og foreslår derfor å fjerne denne gangaksen. Fylkeskommunen viser til at det er andre adkomstmuligheter i nærheten. Den ene følger fortauet ned til nordgående bussholdeplass og ned til Kaspergården, og den andre følger fortauet videre til Kaspergården fra vest.

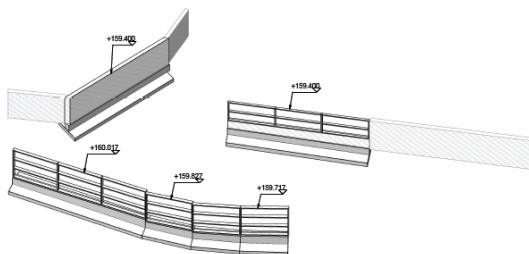
Videre mot Fauchalds gate

I gjeldende plan er det videre tenkt bedre forbindelse mot Fauchalds gate, inkludert støyskjerm av glass, for å gjøre åpningen mer oversiktlig og trafikksikker. I gjeldende plan er fotgjengerovergangen direkte koblet på forbindelse gjennom støyskjerm og inn på Fauchalds gate gjennom en støyskjermssluse. Eksisterende og enkeltstående støyskjerm inntil rundkjøringen er fjernet og støy er tenkt ivaretatt gjennom sluseutformingen. Ved å fjerne den enkeltstående støyskjermen, er det tenkt at det totale trafikkbildet forbedres og blir mer oversiktlig.

Endring av regulert støyskjerm-løsning og forbindelse til Fauchalds gate:

I forlengelse av det som er nevnt i forrige avsnitt, beskrives nå foreslått endring. Endringsforslaget går bort fra regulert støyskjermssluse og viderefører heller eksisterende støyskjermutforming slik den er i dag. Det er én enkeltstående støyskjerm nærmest rundkjøringen, og bak/sør for denne er det en åpning i den sammenhengende støyskjermen langs Vestre Totenveg, slik at myke trafikanter kan komme seg til og fra Fauchalds gate.

Endringsforslaget åpner for å runde av vestlig hjørne i åpningen, for å bedre siktlinjene og hindre møtekollisjoner i krysset Vestre Totenveg x Fauchalds gate. Det er foreslått at støyskjerner som må settes opp på nytt på grunn av det kommunale VA-arbeidet, oppføres med transparente flater av hensyn til trafikksikkerhet og bedre sikt. Hele den enkeltstående støyskjermen inntil rundkjøringen vil ha transparente flater. Det vil også den østlige delen av støyskjermen ved åpningen ha. Den vestlige delen av støyskjermen ved åpningen vil ikke ha transparente flater, grunnet innsyn. Utformingen er grovt skissert i illustrasjonen fra Asplan Viak AS nedenfor.



3D View - STØYSKJERMER

I planprosess for endringsforslaget er det gjennomført en avgrenset støyvurdering for ulike løsninger for støyskjerming på denne plasseringen. Vegtiltak vil i seg selv ikke endre støyforhold. Støyvurderingen viser at regulert løsning kan øke støyforholdet med 1 desibel på to av boligene langs Fauchalds gate, mens eksisterende løsning og foreslått løsning ikke vil gi endring i støyforhold.

Endring av passasjer med trapp gjennom støyskjerm langs Vestre Totenveg:

I dag finnes det tre passasjer gjennom støyskjerm. Passasjene sikrer gangforbindelser mellom boligfelt og gater i bakkant, på vestsiden av Vestre Totenveg. Lengst nord finnes det en privat passasje, direkte fra boligeiendom. I midten av de tre kobler en passasje seg til Egers gate. Lengst sør er det en passasje via Østre Gjøviks veg.

I gjeldende plan er passasjene stengt, på grunn av kollektivfelt og manglende fortau og tilbud for gående langs Vestre Totenveg. Gående (og syklende) er tenkt henvist til Fauchalds gate. I Egers gate

er deler av den private gangpassasjen regulert til offentlig friområde. I Øvre Gjøviks veg er deler av den kommunale vegen regulert til offentlig friområde.

I endringsforslaget er det tenkt å videreføre dagens situasjon og fjerne stengningen fra gjeldende plan. Da vil det være mulig å ta snarveier ned til Vestre Totenveg, som i dag. Endringen vil kun være mindre plantekniske justeringer (arealformål) og endrer ikke eierstatus. I Egers gate vil regulert offentlig friområde endres til offentlig gangformål. Det samme i Øvre Gjøviks veg. Endringsforslaget endrer ikke arealformål fra privat til offentlig, men viderefører offentlige arealformål.

1.4 Økonomiske og administrative konsekvenser

Byggetiltak på strekningen utgjør et samarbeidsprosjekt mellom Innlandet fylkeskommune og Gjøvik kommune. Kommunen sitt vann- og avløps-prosjekt (VA) utgjør hovedvekten av prosjektet og kommunen vil være byggherre.

Vegtiltak:

Innlandet fylkeskommunen ruster opp vegstrekningen med en bevilgning på 7 millioner kroner, ekskludert moms, fra Handlingsprogrammet for fylkesveger. Byggetid er tenkt tidlig vår 2025 til sommer 2026. Byggetid på selve vegtiltaket er ca. likt med fullføringen av VA-prosjektet.

Kommunalt vann- og avløpsarbeid (VA-arbeid) langs strekningen:

Kommunen skal gjennomføre en fornyelse av vann- og avløpsnettets langs strekningen. Total lengde på tiltaket er 1400 meter. VA-arbeidet er ca. 1100 meter, høyspentkabel utgjør de siste 300 meter av total lengde. Dette står Elvia for økonomisk. Telenor er også delaktig med fiberkabler. VA-arbeidet gjør at man må forsere og sanere blant annet trapper og deler av støyskjermer ved Egers gate, Øvre Gjøviks veg og Fauchalds gate. Disse erstattes i etterkant, og GK må bære det økonomiske med tilbakestillingen.

Opprinnelig budsjetttramme var på 41,9 millioner, med 50/50 fordeling vann og avløp. Budsjettet er per dags dato nedjustert til 35 mill. ekskl. mva. i totalbudsjett. Totalsummen på prosjektet vil ikke være helt avklart før et tilbud fra gjeldende entreprenør foreligger og det kan være behov for å justere budsjettet tilbake til opprinnelig budsjett.

Kommunalt grunnerverv:

Planendringen gjør ikke om på grunnerverv som allerede er fastsatt i gjeldende reguleringsplan. Det er gjort en mindre planteknisk justering ved Egers gate i planendringen og for eksisterende gangpassasje ved bussholdeplass ved XXL, ned på parkeringsarealet til Kaspergården. For å få samsvar mellom regulering og eierforhold, bør kommunen gjennomføre erverv av areal. Regulerte tiltak er allerede eksisterende forhold i planområdet. Se W-oversiktstegning vedlagt planforslaget. Kommunen har ikke planlagt gjennomføring av grunnerverv.

Gjennomføring

Avtaler:

Av de 16 eiendommen som prosjektet berører er ca. 680 m² privat eiendom foreslått permanent ervervet, se W-oversiktstegning vedlagt planforslaget. Vedtatt reguleringsplan, herunder foreliggende reguleringsendring, danner grunnlag for erverv av nødvendige arealer.

Berørte eiendommer vil bli kontaktet av en grunnerverver fra fylkeskommunen når endringsforslaget er vedtatt. Det må foreligge en avtale mellom eier og fylkeskommunen før bygging. Dersom det ikke oppnås enighet, er en vedtatt reguleringsplan grunnlag for bruk av tvangsmidler/ekspropriasjon.

Trafikkavvikling:

Total anleggsperiode er på 14-15 måneder. Det holdes kun åpent for sørgående trafikk ut av sentrum i Vestre Totenveg. Omkjøringsveger både inn og ut av sentrum er Niels Ødegaards gate via Berghusvegen eller Raufossvegen (Mustadflåa), riksveg 4 Kallerud og Østre Totenveg. Kommunen vil sette inn midlertidige tiltak på Tongjordet og Østre Totenveg. Det blir viktig å holde innbyggerne godt orientert via kommunens nettsider.

2 Vurdering av merknader ved høring

Åtte merknader kom inn i høringsperioden med varighet på seks uker, inkludert høytid og helligdager, med frist 27. januar 2025. Seks merknader kom fra offentlige instanser og to fra private grunneiere/naboer. Merknadene er oppsummert og kommentert nedenfor. Se vedlegg «Merknadsvurdering» fra forslagsstiller (fylkeskommunen) og vedlegg «Merknader» for alle oversendte merknader samlet.

2.1 Offentlige instanser

Bane NOR, 07.01.2025

- Bane NOR forutsetter at planavgrensningen ikke trekkes inn på jernbaneeiendommen.
- Bane NOR ber kommunen vurdere å stille krav om kjøretøysikkert gjerde mot jernbanen.
- Bane NOR forutsetter å uttale seg dersom det gjøres endringer mot jernbanen.
- Bane NOR forutsetter håndtering av overvann på egen infrastruktur og eiendom.
- Bane NOR kan ikke se at konsekvenser for grunnstabiliteten i området er beskrevet i planbeskrivelsen. Planforslaget må ivareta jernbanens sikkerhet tilknyttet setninger og ras i anleggsfase og permanent.
- Bane NOR har gitt tillatelse etter jernbaneloven § 10 til utskifting av kommunale vann- og avløpsledninger i området. De viser til at øvrige tiltak som ikke er omfattet av tillatelsen må søkes om til Bane NOR.
- Bane NOR viser ellers til informasjon på deres nettsider og forventer at forslagsstiller setter seg inn i materialet og at jernbanens sikkerhet ivaretas i vedtatt plan.

Kommentar fra forslagsstiller:

Gjøvik kommune sin VA-avdeling er byggherre og skal renovere høyspentkabel og VA-lendinger. Som det fremgår av merknaden, har Gjøvik kommune omsøkt tiltak innenfor § 10 i jernbaneloven.

Planforslaget sitt hovedtiltak, bredding av fortauet, er på motsatt side av fylkesvegen og det gjøres ingen tiltak inn på eiendommen til jernbanen. Det skal heller ikke ledes mer overvann inn på eiendommen til jernbanen. Selve kjørearealet på fylkesvegen gjøres noe smalere enn eksisterende situasjon, til ny bredde 7,5 m. Det er heller ikke planlagt økning i hastighet. Dette gjør at IFK ikke ser det som nødvendig med bygging av kjøretøysikkert gjerde mot jernbanen.

Gjøvik kommunes vurdering:

Gjøvik kommune støtter seg til forslagsstillers vurdering og kommentar om behovet for krav til kjøretøysikkert gjerde.

I forbindelse med vann- og avløpsarbeidet (VA) og søknad til Bane NOR er det utført en geoteknisk vurdering for Vestre Totenveg, og spesifikke vurderinger som er relevante for påvirkning på Gjøvikbanen, datert 19. november 2024. Område- og lokalstabiliteten til jernbanen vurderes tilfredsstillende for den planlagte oppgraderingen av VA-anlegget langs Vestre Totenveg. Jernbanefyllingen vil ikke påvirkes av gravearbeider for VA-grøftene. I anleggsperioden blir det utført forebyggende tiltak for å sikre stabilitet. Setningsmålere for å overvåke bevegelser i jernbanefyllingen vil også bli installert.

Statsforvalteren i Innlandet, 13.01.2025

Statsforvalteren i Innlandet har per nå ingen vesentlige merknader til planendringen. De vil gi endelig uttalelse når de har mottatt kommunens vurdering i saken.

Kommentar fra forslagsstiller:

Merknaden tas til orientering. Da dette er en høring vil det normalt ikke foreligge en kommunal vurdering før i etterkant av et kommunalt vedtak av planendringen.

Gjøvik kommunes vurdering:

Tas til orientering. Viser til forslagstillers kommentar.

Innlandet fylkeskommune v/Kommunal veiledning plan og kulturarv, 13.01.2025

Kommunal veiledning plan:

Innlandet fylkeskommune v/samferdsel er tiltakshaver, og er forslagsstiller til reguleringsendringen. Endringen er knyttet til samferdselsfaglige forhold, og vi har ingen særskilte planfaglige merknader knyttet til endringen.

Kulturarv:

Vestre Totenveg følger trolig samme trase som den Trondheimske kongeveg på strekningen fra Østre Toten veg og fram til krysset ved Lunds gate (deretter gikk den trolig rett sørover). Veggen er oppgradert til moderne kjøreveg.

Vi kjenner ikke til at planen vil berøre andre kjente kulturminner.

Kommentar fra forslagsstiller:

Tas til orientering.

Gjøvik kommunes vurdering:

Tas til orientering.

Statens vegvesen, 27.01.2025

- Statens vegvesen (SVV) støtter fylkeskommunens vurderinger, der det legges vekt på å utbedre løsninger for gående og syklende, noe SVV mener gir bedre trafikksikkerhet.
- SVV mener sykling på fortau kan fungere på denne strekningen, ettersom hovednett for sykkel følger en annen trasé inn mot sentrum, langs Fauchalds gate. SVV antar at de fleste vil velge dette alternativet. SVV mener det er ingen målpunkter langs østsiden av fv. 33.
- SVV legger til at gang- og sykkelveg med bredde 3 m også er en videreføring av gs-veg i tilgrensende parsell i nord.
- SVV synes endringen for Lunds gate er et godt forslag. Det vises til midtrabatt og innsnevring av krysset.
- SVV anbefaler at eksisterende løsning med støyskjerm videreføres, i rundkjøringen på fv. 33 ved Fauchalds gate. Løsningen sikrer at støy fortsatt blir ivaretatt. SVV viser også til gjeldende planbeskrivelse fra 2015 med vurdering av blant annet støyskjerma av glass kan gjøre forbindelsen mot Fauchalds gate mer oversiktlig og trafikksikker.
- SVV mener det er uheldig at fortauet/rampen ned fra fortauet langs fv. 33 og ned til parkeringsarealet på Kaspergården ikke er videreført i endringsforslaget. SVV er ikke enig i at dette først og fremst er et internt tiltak på privat eiendom. SVV peker på at konsekvensen av

å fjerne nevnte forbindelse er at det mangler en universelt utformet gangforbindelse ned mot Kaspergården, i nær tilknytning til fotgjengerfeltet på fv. 33.

- SVV mener at det må stilles rekkefølgekrav som sikrer at trappen (o_GG2 i plankartet) utbedres i henhold til krav om universell utforming i N100, dersom fortauet/rampen fjernes. Viktig å sikre en helhetlig løsning for alle trafikanter, og viser også til byutviklingsstrategien «Visjon Gjøvik 2050».
- SVV legger til at en utbedring av o_GG2 trolig vil kreve noe mer areal, slik at plankartet må endres, og det krever også endringer i reguleringsbestemmelsene.
- SVV legger til at gjeldende bestemmelser inneholder ingen rekkefølgekrav som sikrer at nødvendige gangforbindelser etableres slik de er planlagt.
- SVV er ellers positive til at de to holdeplassene på strekningen vil utbedres i henhold til krav om universell utforming.

Kommentar fra forslagsstiller:

Forslag om å ta ut fortauet/rampa ned til Kaspergården fra gjeldende plan, var et bevisst valg. Dette ble omtalt særskilt i planbeskrivelsen pkt. 4.2 s 11-12. Det er nå 10 år siden reguleringen fra 2015 og rampa er ikke etablert/ferdigstilt. Det er flere alternativer gangakser i nærheten. Dette er:

- Ca. 90 m nord, O_GG1. Dette er gangvegen fra nordgående busslomme og ned mot XXL.
- Ca. 15 sør, O_GG2. Trapp ned på parkeringsareal.
- Ca. 65 m sør. Eksisterende fortau ned langs Kasper Andresens veg og ned til Kaspergården.

Innlandet fylkeskommune er opptatt av å sikre gode gangforbindelser og universelt utformede løsninger. Her er vi derimot i den situasjon at det er flere alternativer i nærrområde, samt at den regulerte løsningen ikke har blitt realisert siden reguleringsplanen ble vedtatt for 10 år siden. Eksisterende trapp, O_GG2, er bygget som en trapp da det er betydelig høydeforskjell mellom fortauet og parkeringsarealet. Avstanden mellom fortauet og parkeringsarealet tas på en kort skråning, og det er derfor krevende å få til en universelt utformet løsning her. Dette er bakgrunnen for at det ble bygget en trappeløsning. Vi vil derfor ikke anbefale å innarbeide en rekkefølgebestemmelse om en universell løsning for O_GG2. Dersom Gjøvik kommune ønsker å innarbeide økt UU-tilrettelegging i området, så mener vi det er bedre å ta inn igjen fortauet/rampa som er regulert i gjeldende reguleringsplan. IFK sin vurdering er at dette ikke er nødvendig da det er flere alternativer i nærområdet. Merknaden fra Svv vedrørende fortauet/rampa og O_GG2 foreslås følgelig ikke tatt til følge.

De øvrige merknadene tas til orientering.

Gjøvik kommunes vurdering:

Fylkeskommunen er vegeier og har hatt mulighet til å opparbeide rampe/fortau tidligere. Gjøvik kommune kan ikke se at alderen på reguleringsplanen er et holdbart argument i dette tilfellet. Reguleringsplanen har dannet grunnlag for erverv av privat grunn.

Dersom det skal opparbeides en universell utformet forbindelse i nær tilknytning til fotgjengerfeltet på fv. 33 ved rundkjøringen, er Gjøvik kommune enig med forslagsstiller om at en videreføring av fortau/rampe er mer hensiktsmessig enn å utbedre trapp i o_GG2 og støtter forslagsstiller på dette. Kommunen har i forbindelse med merknadsbehandlingen foreslått å videreføre fortau/rampe ned til Kaspergården, men grunnet føringer fra Innlandet fylkeskommune har kommunen likevel ikke stilt krav om videreføring i plankart og bestemmelser.

Gjøvik kommune har lagt inn rekkefølgekrav som skal sikre opparbeidelse av planlagte gangforbindelser etter ferdigstilling av veganlegget, senest innen 12 måneder. Støyskjerm ved overgangen til Fauchalds gate vil bli oppført med transparente flater.

Øvrige merknader tas til orientering.

Gjøvik kommune, folkehelseforum, 09.01.2025

- Folkehelseforum mener det er gode tiltak for myke trafikanter.
- Folkehelseforum mener innsnevring av kjørebanelen mot rundkjøringen ved Kaspergården kan skape kø.
- Folkehelseforum påpeker at økt bilkødannelse vil øke utslipp av eksos og kan ha negativ innvirkning på trafiksikkerhet, med økt fare for personskader ved kollisjon mellom biler og myke trafikanter ved kryssituasjoner.
- Folkehelseforum mener det bør være sitteplasser ved bussholdeplassene.
- Grunnet utfordringer med siktlinjer foreslår folkehelseforum skilting og merking i gang- og sykkelvegen for å bevisstgjøre syklister om at det kan komme gående ut fra snarveiene i murveggen langs Vestre Totenveg, slik at syklister reduserer fart og holder avstand fra murveggen.

Kommentar fra forslagsstiller:

Det skal ikke gjøres tiltak på rundkjøringen eller områdene i umiddelbar nærhet. Det betyr at eksisterende midtøy og fotgjengerfelt inn mot rundkjøringen ved Kaspergården beholdes. Det gjøres kun mindre endringer i oppmerking samt utforming av sørgående busslomme. Fotgjengerfeltet ved rundkjøringen vil få intensivbelysning. Det er i dag kun ett kjørefelt i hver kjøreretning i Vestre Totenveg. Planforslaget endrer derfor ikke noe på antall kjørefelt i forhold til faktisk situasjon, kun i forhold til gjeldende regulerte situasjon. Etter vår vurdering vil følgelig ikke kø eller ulykkesrisikoen ifbm rundkjøringen øke. Vi mener at kryssløsningen vil bli bedret da det vil bli intensivbelysning av gangfeltet ved rundkjøringen. Det er i dag ikke benker ved bussholdeplassene ved Kaspergården. Det ble heller ikke satt opp benker ved bygging av naboparsellen, delparsell nr. 2. Med bl.a. bakgrunn i innspillene fra Folkehelseforum og Miljørettet helsevern, samt at det er høye påstigningstall for holdeplassen i nordgående retning ved XXL, så velger vi å innarbeide et leskur med benk for nordgående holdeplass ved XXL. Busskuret vil trolig få samme utforming som nylig oppførte busskur i Strandgata. Sørgående holdeplass har under 1/3 av påstigningene ifht nordgående retning. Forskjellen i påstigningstall skyldes trolig at hovedvekten av passasjerer reiser inn mot sentrum. Ved sørgående bussholdeplass er det også betydelig vanskeligere å finne eget areal for busskur, da tilgjengelig bredde og driftsbehov for gangvegen vanskeliggjør plassering av busskur.

Hovedtiltaket i prosjektet er å øke bredden på fortauet langs Vestre Totenveg, en økning på ca. 1 meter. Dette gjør at det vil bli et større areal for syklende å passere de gående som kommer ned fra trappene fra passasjene fra Egers gate og Øvre Gjøviks veg. Da det skal bygges ny VAtrasè i de to ovennevnte passasjene, medfører det at det også må bygges nye trapper til de to gangpassasjene. Trappene vil bli trukket noe inn, og det vil bli et repo å stå på før du går ut i gang- og sykkelvegen. Siden det kun er gående som skal benytte trappene fra gangpassasjene så anser vi det til at de gående har tilstrekkelig sikt og tid til å se de syklende. Eksisterende mur er også såpass lav, noe som gjør at de gående ser over muren. Det vil være vanskelig å få til skiltede løsninger eller markeringer i gang- og sykkelvegen som gjør at syklende vil sykle lengst vekk fra murkanten forbi trappene. Det er ikke registrert ulykker ifbm trappene. Med bakgrunn i den begrensede trafikken av gående det er i disse passasjene, vurderes trafiksikkerheten forsvarlig og at det ikke er nødvendig med ytterligere tiltak, herunder skilting.

Gjøvik kommunes vurdering:

Gjøvik kommune viser til forslagsstillers vurdering. Et nytt element er at forslagsstiller innlemmer et busstur på nordgående bussholdeplass. Dette er et hensiktsmessig og positivt tiltak. Tiltaket sikres som kvalitetskrav med rekkefølgekrav i bestemmelsene.

Miljørettet helsevern, 27.01.2025

1) Sikkerhet og trafikale forhold:

- Det bør etableres sittebenker på bussholdeplass ved XXL. Peger på at det i dag er ingen hvilebenker langs strekningen Strandgata – Kaspergården. Passasjene gjennom støyskjermen kan virke som et naturlig hvilested, men disse er ikke universelt utformet med hensyn til hvile og er derfor ikke egnet for alle.
- For å forhindre kollisjoner bør det skiltes eller merkes at det kan komme gående fra passasjene gjennom støyskjermen. Viser til at siktlinjer langs eksisterende fortau er særlig begrenset i sørgående retning. Støyskjermens skarpe vinkler mellom Vestre Totenveg og passasjene skaper uoversiktlige kryss for gående og syklende.

2) Støv:

- Innsnevring av vegen inn mot rundkjøringen ved Kaspergården kan gi økt tomgangskjøring og tregere trafikkavvikling målt mot dagens situasjon. Dette mener de kan i tur gi økte forekomster av svevestøv, og utfordring for trafiksikkerheten.

3) Lys:

- Lyssetting av uteområde, skilting, etc. må utformes slik at det ikke blir sjenanse for beboere/naboer.
- Der hvor Vestre Totenveg krysser Lunds gate er det i dag dårlig belysning.
- Det bør sikres tilstrekkelig belysning, i tillegg til å tydeliggjøre kjøremønster og korte ned avstanden på fotgjengerfeltet, for å gjøre strekningen mer attraktiv for myke trafikanter.
- Passasjene gjennom støyskjermen mellom Vestre Totenveg og Øvre Gjøviks veg og Egers gate er også mørke og uoversiktlige og bør ha tilstrekkelig belysning for å unngå uønskede hendelser mellom syklister og gående.

Kommentar fra forslagsstiller:

Når det gjelder forholdene knyttet til sikkerhet og trafikale forhold vises det til vurderingene gjort under merknaden fra Folkehelseforum. IFK foreslår å innarbeide busstur på nordgående holdeplass ved XXL.

Når det gjelder merknaden vedrørende støv så vises det også her i stor grad til vurdering gjort i merknaden fra Folkehelseforum. Det er kun helt i det siste stykke/oppstillingen inn i rundkjøringen det i dag er oppmerket to-kjørefelt. Området nærmest rundkjøringen blir uforandret og eksisterende midtøy beholdes.

Når det gjelder punktet vedrørende lys, så vil det bli ny belysning på strekningen. Det vil bli master på 8 meters høyde langs Vestre Totenveg, dvs likt som bygget i Strandgata. Gangfeltene ved rundkjøringen, busslomma ved XXL samt kryssingen av Lunds gate vil bli intensivbelyst. Ved intensivbelysning vil det være 6 m høye master. Eksisterende gangfelt ved rundkjøringa blir uforandret, og vil dermed ha samme lengde på kryssinga. Vegbredden, ved gangfeltet ved XXL, vil være 7,5 meter. Dette medfører en reduksjon i lengden av gangfeltet. Ved kryssing av Lunds gate vil det bli en vesentlig reduksjon av lengden av krysningspunktet.

Det gjøres ingen særskilt belysning av passasjene i støyskjermen. Disse passasjene er i stor grad et kommunalt anliggende, da de er tilknyttet det kommunale vegnettet.

Gjøvik kommunes vurdering:

Merknaden tas til orientering. Gjøvik kommune støtter fylkeskommunen sin vurdering om å innarbeide busskur på nordgående holdeplass ved XXL. Tiltaket sikres i bestemmelsene. Intensivbelysning vil være et egnet tiltak for trafikksikkerheten på nevnte lokasjoner langs strekningen. Viser ellers til forslagsstillers vurdering.

2.2 Berørte naboer og private grunneiere

Anne Caroline Syljuåsen (Egers gate 6), datert 21. januar 2025

- Syljuåsen har innsigelser og merknader til planforslaget, basert på hensyn til miljø, trafikksikkerhet, samfunnsutvikling og juridiske forhold. Syljuåsen mener planforslaget inneholder kritiske mangler og forbedringsmuligheter. Syljuåsen forutsetter at innsigelsene må behandles før planen godkjennes, mens merknadene bør vurderes for å styrke planens kvalitet. Syljuåsen ser frem til en videre dialog og er tilgjengelig for møter eller utdyping ved behov.
- Syljuåsen fremmer innsigelse på grunnlag av 1) gangforbindelse som endres fra regulert offentlig friområde til offentlig gangformål og 2) permanent erverv på 96 m² av eiendommen. Syljuåsen viser til forurensningsloven og støy i forbindelse med omreguleringen til gangformål, med krav om støyutredning og fremleggingen av denne for beboere før vedtak av reguleringsplanen. Endring av formål og eiendomserverv forutsetter ny konsekvensutredning med hensyn til støy og sikkerhet som følge av økt gangferdsel samt at grunnerverv reduseres. Det forutsettes at formålet offentlig friområde beholdes.
- Syljuåsen har merknader knyttet til spesifisering av arealbruk, klima- og energi, medvirkning og høring. Syljuåsen mener det mangler en detaljert beskrivelse av formålet for området rundt Egers gate. Planen adresserer ikke tilstrekkelig hvordan klimagassutslipp fra foreslåtte tiltak skal reduseres og Syljuåsen mener planforslaget bør kunne vurdere konsekvensene for klimagass og eksos. Syljuåsen skriver at det er uklart hva hovedformålet til planforslaget er og bakgrunnen for erverv til offentlig vegformål. Det er også uklart i hvor stor utrekning lokalsamfunnet, spesielt de som mister deler av egen eiendom, har blitt involvert utover brev av 16. desember 2024.

Kommentar fra forslagsstiller:

Reguleringsplanforslaget sitt hovedformål er å videreføre hovedgrepet fra bygget naboparsell. Dette medfører å snevre inn vegbanen på fv. 33, til fordel for utvidelse av eksisterende fortau til ny gang- og sykkelveg i 3 m bredde. I gjeldende plan var eksisterende fortau regulert vekk til fordel for 2 kjørefelt i sørgående retning. Når tiltaket nå øker tilretteleggingen for myke trafikanter langs fv.33, er det naturlig å tilrettelegge for ivaretagelse av eksisterende gangforbindelser fra trappene langs fv.33, til bakenforliggende lokalt vegnett. Dette er beskrevet i planbeskrivelsen. Når det skal være en offentlig gangforbindelse, er det IFK sin klare vurdering at korrekt reguleringsformål er offentlig gangveg/gangareal og ikke offentlig friområde. Området har derfor fått formål O_GG3 på forslag til plankart.

Når det gjelder inngrepet størrelse så medfører det ikke riktighet at eksisterende hageareal blir berørt. De 96 m² ligger i all hovedsak mellom eksisterende støyskjerm og fv.33 (ca.89 m²). De resterende ca. 7 m² ligger innenfor eksisterende grusveg. Dette betyr at vi ikke berører noe areal innenfor eksisterende gjerde, dvs alt av dagens hageareal på eiendommen blir uberørt. Det foreligger tinglyst avtale på eiendommen om rettighet til eksisterende støyskjerm. Avgrensing av planområdet følger avgrensning for gjeldende plan, slik det gjør langs øvrige deler av planområdet.

Vi vurderer det til at planforslaget reduserer støyforholdene for eiendommen. Dette pga at gjeldende reguleringsplan har 3 kjørefelt på fv.33 forbi eiendommen. Planforslaget smalner inn kjørevegen, redusere antall kjørefelt fra 3 til 2, samt flytter kjørevegen lenger unna eiendommen.

Gangforbindelsen er en eksisterende forbindelse, og vi kan heller ikke se at endring av formål fra offentlig friområde til offentlig gangformål vil vesentlig øke støyforholdene for eiendommen. Gangforbindelsene og eiendomsinngrepene på den enkelte eiendom ble omtalt særskilt i planbeskrivelsen. I forbindelse med høring ble det også vedlagt et eget grunnervvskart (w-tegning). Dette ble gjort fordi vi er opptatt av å belyse effektene av planlagte tiltak på den enkelte eiendom. Dette mener vi er viktig for at eier skal kunne få et godt grunnlag for å vurdere hvordan vårt planforslag påvirker deres eiendommer, og dermed få et best mulig grunnlag for å komme med merknader til planforslaget.

Det medfører riktighet at det ikke har vært noen øvrig kontakt med berørte grunneiere utover brev av 16.12.2024. Med bakgrunn i at planforslaget, i all hovedsak er en mindre endring av gjeldende reguleringsplan, så vurderes plan- og bygningslovens krav til medvirkning til å være fullt ut ivaretatt.

Merknaden foreslås ikke tatt til følge.

Gjøvik kommunes vurdering:

Gjøvik kommune vurderer at forslagsstiller svarer ut merknaden på en tilfredsstillende måte og viser til forslagsstillers vurdering. Innsigelser fremmes av offentlige instanser, men andre berørte parter har ellers klageadgang på vedtaket.

Planendringen medfører ikke endring av dagens bruk og eksisterende gangforbindelse. I praksis vil de offentlige formålene ikke påvirke denne bruken når passasjene vil forbli åpne, slik de er i dag. Gjøvik kommune er enig i forslagsstillers vurdering om at korrekt reguleringsformål er offentlig gangveg/gangareal og ikke offentlig friområde, når passasjen skal opprettholdes som en offentlig gangforbindelse. I planendringen dreier dette seg kun om plantekniske forhold og ikke en endring av dagens bruk.

Gjøvik kommune har forståelse for at et grunnervv på 96 m² kan virke som et stort inngrep i eiers private eiendom. I vurderingen nyanserer forslagsstiller dette grunnervvet, og størstedelen er med andre ord areal som ligger på utsiden av støyskjermen, mot fylkesvegen. Dette er areal som ikke har betydning for hagen på innsiden av støyskjermen. De resterende kvadratmeterne angår grusvegen i passasjen gjennom støyskjermen og vil ikke berøre hagen eller forringe eiendommen sammenlignet med dagens situasjon.

Gjøvik kommune kan gjerne legge til at, ved å videreføre passasjen gjennom støyskjermen – og ikke holde den stengt, vil denne fungere som en snarvei for beboerne i boligfeltet. Dette korter ned avstanden til eksempelvis Mjøsa og strandområdet, og ellers inn mot sentrum. Passasjene vil videreføres som snarveier, og det legges ikke til rette for sykling gjennom passasjen. Gjøvik kommune ved utbygging vil ha dialog med grunneier og alle berørte naboer i forbindelse med gjennomføringen av byggeprosjektet.

Trond, Bodil og Thor-Erik Engebretsen (Christies gate 3), 27.01.2025

- Engebretsen ønsker å koble boligen på det offentlige vann- og avløpsanlegget. De påpeker at muligheten for dette fantes ved opparbeidelse i 2023, men at de ikke ble tilbudt påkobling. Mener det nå blir fordyrende for dem å koble seg på etter at veien er ferdigstilt. Påpeker også at dette kan gjelde flere husstander langs denne strekningen, og spør om det ikke finnes en plan for dette.

- Engebretsen nevner at de er blitt lovet målinger av støy/svevestøv og rystelser, samt balansert ventilasjon pga. økt trafikkmengde, spesielt i Christies gate 3, ved tidligere møter angående utbedringer på denne strekningen. Dette har ikke grunneieren blitt tilbudt i ettertid av disse møtene.
- Engebretsen tilføyer at under arbeidet på vegen i 2023 har Christies gate 3 hatt økt støymengde inn i huset. Rystelser var så høye og merkbare i huset, at alle glass vibrerte, og det var til tider ikke mulig å snakke inne da støy var overdøvende. Grunneier lurte på hva som gjøres med dette, når det ikke ble satt opp støy og rystelsesmåling under arbeidet. De ser frem til en god dialog og videre fremdrift for beboerne i Christies gate.

Kommentar fra forslagsstiller:

Engebretsen sin eiendom ligger ved søndre avslutningspunkt for byggetrinn nr. 2, og dermed i overgangen mot foreliggende byggetrinn.

Vi beklager at Engebretsen opplevde å ha hatt store utfordringer i byggeperioden i 2023 mht støy, støv og rystelser, samt at han opplever å ha fått lovnader som ikke ble fulgt opp. Ifbm byggetrinn nr. 2 så engasjerte vi Sweco Norge as for vurdering av eventuelle tiltak på boliger i området. Sweco var på befaring på eiendommen den 23.03.23, og det ble anbefalt å benytte lecauler i fylkesvegen forbi eiendommen.

Engebretsen sendte e-post, den 10.07.2023, der han påpeker at det ikke blir benyttet leca men vanlig kult. I e-posten etterlyses det også rystelsesmålinger. E-posten ble dessverre ikke besvart av IFK før den 22.09.2023. Da var vegarbeidet forbi eiendommen tilnærmet ferdig. I e-posten fra IFK ble det beklaget sent svar, det ble bekreftet at det var IFK som hadde bestilt Sweco, det ble bekreftet at anbefalingene om bruk av leca ikke var kjent for byggeleder men at kult i utgangspunktet skal være uproblematisk med den type vegoppbygning som er brukt i prosjektet. Det ble også bekreftet at det ikke var montert rystelsesmåling.

Det kan virke som det har skjedd en glipp i informasjonsflyten mellom IFK sin innleide konsulent og IFK. Dette skal vi selvsagt ta lærdom av. Da byggetiltaket ligger tilbake til 2023, så er det dessverre vanskelig å gjøre noe med dette nå i etterkant av avsluttet byggeprosjekt.

Når det gjelder tilkobling mot kommunalt VA, så har vi kontaktet administrasjonen i Gjøvik kommune. Saksbehandler i Gjøvik kommune har lovet å ta snarlig direkte kontakt med Engebretsen. Vi beklager at det kan ha oppstått misforståelser vedrørende eksakt avslutningspunkt for delparsell nr.2. Reguleringsendringen for delparsell strakte seg til og med Engebretsen sin eiendom, dvs litt sør for lyskrysset/krysset med Østre Totenveg. Dette var for å kunne gjennomføre nødvendig påkobling/tilpasning inn mot Vestre Totenveg.

Gjøvik kommunes vurdering:

Gjøvik kommune ved utbygging tar kontakt med grunneier for å se på en hensiktsmessig løsning. I anleggsperioden vil målinger av støy, svevestøv og rystelser bli utført på utvalgte lokasjoner langs strekningen.

3 Endringer av planforslaget etter høringsperioden

Bestemmelser:

Gjøvik kommune har lagt ved reviderte bestemmelser som følge av merknadsbehandlingen. Endringene i bestemmelsene gjelder for plankart datert 21.03.2025. Hensikten er å sikre opparbeidelse av gangforbindelser og leskur, i tråd med planens intensjon. Tilføyde rekkefølgekrav

skal sikre gjennomføring senest innen 12 måneder etter ferdigstilling av veganlegget. Kommunen vurderer at endringene ikke vil påvirke gjennomføringen av prosjektet.

Tilføyelser i bestemmelsene:

- § 5.3 Annen veggrunn – grøntareal – offentlig formål: Presisering er lagt til om at det skal oppføres leskur med sittemulighet ved kollektivholdeplass o_KH2 (nordgående bussholdeplass ved XXL).
- § 8 Rekkefølgebestemmelser:
 - § 8.1 Opparbeidelse av gangforbindelser gjennom støyskjerm
 - § 8.2 Leskur på kollektivholdeplass o_KH2

Fylkeskommunen bekrefter at busskur er planlagt etablert på nordgående bussholdeplass ved XXL, men fylkeskommunen mener likevel at det ikke er grunnlag for å fastsette rekkefølgekrav om etablering av dette med hjemmel i pbl. § 12-7 nr. 10.

Kommunen mener at tilføyelsen av presiseringen om leskur er et kvalitetskrav i bestemmelsen for annen veggrunn, i tråd med planens formål, og i henhold til pbl. § 12-7 nr. 4. Med det mener kommunen at det kan stilles rekkefølgekrav for å sikre gjennomføring av kvalitetskravet.

Geoteknisk rapport:

Kommunen har i forbindelse med prosjektering av vann- og avløpsarbeidet fått utarbeidet en geoteknisk rapport med vurderinger og tiltak. Det er vurdert at tiltaket ikke vil ha negative konsekvenser for områdestabiliteten tett på jernbanen og at det vil utføres forebyggende tiltak i anleggsperioden. Geoteknisk rapport legges ved planforslaget.

Vurdering av støyskjerm-løsning:

Vedlegget med vurdering av støyskjerm-løsning avgrenset for overgangen Vestre Totenveg - Fauchalds gate legges ved planforslaget.

4 Egenvurdering

4.1 Behandling etter forenklet prosess, jf. pbl. § 12-14

Gjeldende detaljregulering er ikke gjennomførbar slik den foreligger. Foreslått endring har som formål å sikre gjennomførbarhet med realiserbare løsninger innenfor avsatt økonomisk ramme. Planprosessen for endringsforslaget har bidratt til en oppnåelse av samsvar mellom plan og tiltak.

Foreslått endring av detaljreguleringen går ikke utover hoveddrammene i planen. Hovedgrepet er en videreføring av samme grep fra forrige delparsell i detaljreguleringen. Endringen befinner seg innenfor rammene av gjeldende formål for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, herunder veg og annen veggrunn. Foreslått endring legger fortsatt til rette for bedre løsninger for kollektiv, gående og syklende gitt forutsetningene. Forutsetningene omhandler endringer i kollektivrutene hos fylkeskommunen, i etterkant av planvedtak fra 2015. I dette ligger det at behovet for kollektivgata faller bort og erstattes av gang- og sykkelveg.

Hensynet til viktige natur- og friluftsområder vil ikke bli berørt av foreslått endring. Planområdet går gjennom et tett utbygd område og tiltakene som skal gjennomføres er innenfor dagens vegareal.

4.2 Forholdet til overordnede planer og føringer

I vurdering av endringsforslaget legger Gjøvik kommune vekt på at tiltaket er et viktig byutviklingsprosjekt for Gjøvik kommune, i tråd med kommunens byvisjon «Visjon Gjøvik 2050» og ATP-samarbeidet. Tiltaket ligger inne i *Handlingsprogram for fylkesveger 2022-2025*. Gjennomføringen av tiltaket vil medføre en helhetlig oppgradering av veganlegget videre sørover på

fv. 33 Vestre Totenveg, inntil rundkjøring ved Kaspergården. Tiltaket bygger opp under formålet om tilrettelegging for kollektiv og myke trafikanter.

Fauchalds gate har i dag et separat anlegg for gående og syklende, der sykkelanlegget er en del av kommunens hovednett for sykkel, rute 2. Funksjonen til Fauchalds gate vil opprettholdes som del av hovedrute for sykkel og som hovedfartsåre for gående ned mot sentrum, men med gjennomføring av dette tiltaket vil myke trafikanter få flere valgmuligheter og bedre fremkommelighet retning sentrum og Mjøsa.

4.3 Vurdering av endringsforslaget

Foreslåtte endringer kommer av konkrete problemstillinger i byggeplanleggingen. Det er begrenset økonomi i prosjektet og behovet for kollektivgate videre sørover til rundkjøring ved Kaspergården har falt bort.

Endringer for kollektivtrafikk:

Gjøvik kommune stiller seg positiv til å endre kollektivfeltet til gang- og sykkelveg. Å fjerne kollektivfeltet er en videreføring av grepet som ble vedtatt endret i forrige delparsell av gjeldende reguleringsplan. Kjøreruteendringen har medført at ca. halvparten av bussene kjører jernbaneundergangen og Østre Totenveg. Fylkeskommunen har tidligere opplyst om at det i den sammenheng er gjort betydelige holdeplasstiltak i Østre Totenveg.

Bussholdeplassene vil optimaliseres i henhold til tekniske krav og gjøres mer brukervennlig. Gjøvik kommune er positiv til at fylkeskommunen vil sette opp et leskur med benk for nordgående holdeplass ved XXL. Vegvesenet anbefaler i gjeldende plan å sette opp busskur ved busstoppene. Dette er ikke nevnt i endringsforslaget, men fylkeskommunen har fulgt opp merknader om dette i merknadsbehandlingen. For å sikre opparbeidelse har kommunen lagt til et rekkefølgekrav om leskuret.

Tiltak for gående og syklende:

Gjøvik kommune stiller seg positiv til foreslåtte tiltak for gående og syklende langs delstrekningen. I dag er fortau langs Vestre Totenveg smalt og forbeholdt gående. I endringsforslaget vil eksisterende fortau utvides til 3 meters bredde og gi rom for syklende, med regulert gang- og sykkelveg langs vestsiden av Vestre Totenveg. Gang- og sykkelvegen vil være en forlengelse av gang- og sykkelvegen fra forrige delparsell, som avslutter like sør for lyskrysset i Vestre Totenveg. En breddeutvidelse og opprusting av anlegget vil være positivt også med tanke på brukervennlighet. Det er også positivt å opprettholde offentlige gangpassasjer som snarveier gjennom støyskjerm fra boligater langs Vestre Totenveg samt å få til en oppstramming i krysset ved Lunds gate.

En videreføring av rampe/fortau ned til Kaspergården som et tiltak for universelt utformet forbindelse i nærhet til fotgjengerfelt fra fv. 33 ble fremmet i forbindelse med merknadsbehandling. Grepet om ikke å videreføre dette tiltaket fra gjeldende plan ble ikke diskutert ved utarbeidelsen av planforslaget før planforslaget ble oversendt til foreleggning. I forbindelse med merknads- og sluttbehandling har kommunen hatt ønske om å videreføre rampe/fortau som tilretteleggingstiltak for universell utforming. Innlandet fylkeskommune har derimot ikke sett behov for dette og viser til alternative gangakser. Grunnet føringer fra fylkeskommunen har kommunen ikke stilt krav om videreføring og opparbeidelse av rampe/fortau.

I planforslaget foreslår fylkeskommunen å endre regulert løsning for støyskjerm mot Fauchalds gate. Regulert løsning og alternativer til løsning har vært et diskusjonsmoment under planprosessen. Fra

kommunens side har det vært vesentlig at foreslått løsning som avvik fra planen redegjøres for og begrunnes godt i ny planbeskrivelse. Tiltak på dagens støyskjerm løsning i overgangen fotgjengerovergang og gang- og sykkelveg i Vestre Totenveg til og fra boliggangen i Fauchalds gate har som hensikt å skape en tryggere kryssløsning slik at myke trafikanter oppdages tidligere samtidig som støy blir ivaretatt.

Gjøvik kommune vurderer at foreslått endring kan aksepteres. I støyutredning utført av Asplan Viak AS vil regulert løsning innebære økning av støy med 1 desibel kontra foreslått løsning som ikke øker støynivået fra dagens situasjon. Nytt vil være at støyskjermen får transparente flater, avrundning av hjørnet i åpningen for bedre siktforhold og fartsreducerende tiltak. Gjøvik kommune er positiv til de nye elementene og vurderer at støyforhold og trafikksikkerhet blir ivaretatt. I praksis vil foreslått endring innebære at dagens bygde støyskjerm løsning videreføres, forbedres og reguleres.

I all hovedsak vil vegtiltaket innebære forbedringer for myke trafikanter og en noe forbedret estetisk opplevelse, sammenlignet med hvordan det anlegget er i dag. Støy fra veg endres ikke, og det er ikke tenkt støytiltak i forbindelse med vegtiltaket. Boliggangen, Fauchalds gate, opprettholdes som del av hovedrute for sykkel og vil fungere som et tryggere og mer behagelig alternativ for myke trafikanter, med hensyn til støy og separerte løsninger for gående og syklende. Passasjer gjennom støyskjerm og tilbud langs Vestre Totenveg vil også kunne fungere som en mer effektiv rute for å komme ned til friluft- og rekreasjonsområder i strandsonen.

Risiko og sårbarhet:

I forbindelse med forslaget til planendring er det ikke utført ny ROS-analyse. I gjeldende plan viser ROS-analysen til at det ikke er påvist stor risiko for noen av de undersøkte hendelsene. I dagens situasjon er det derimot kritisk å utføre arbeid på vann- og ledningsnett i planområdet. Med hensyn til konsekvenser for jernbanen er det utført en geoteknisk rapport og vurdering som viser at grunnforholdene er tilfredsstillende. Tiltak i anleggsperioden utføres for å stabilisere grunnen.

Trafikksikkerhet:

Med hensyn til trafikale løsninger vil tiltaket i stor grad bidra til forbedret situasjon for myke trafikanter med grep som gir økt trafikksikkerhet i forhold til dagens situasjon. Justering av vegbredder planlegges i henhold til den lokale trafikale situasjonen og Statens vegvesens vegnormaler. Foreslåtte endringer har ikke medført krav om konsekvensutredning etter KU-forskriften.

Konsekvenser for barn og unge:

Konsekvenser for barn og unge er i denne saken hovedsakelig knyttet til trafikksikre forbindelser for myke trafikanter.

Bussholdeplassen i nordgående retning ved XXL/Kaspegården har i dag et høyt påstigningstall og er brukt av en stor andel skoleelever som del av skolevegen. Ved å flytte fotgjengerovergangen noe nordover og nærmere eksisterende plassering for holdeplassen, er Gjøvik kommune enig med fylkeskommunen om at dette vil bidra til et mer naturlig gangmønster i forhold til slik overgangen er i dag. Videre vil smalere vegbredder (senker hastighet) og utvidet gangareal på begge sider av Vestre Totenveg forbedre situasjonen i forhold til slik den er i dag.

Gjeldende plan ville lagt til rette for en forbedret trafikksituasjon for barn og unge, og myke trafikanter generelt. Samtidig ville det å flytte hele nordgående bussholdeplass på sørsiden av fotgjengerovergangen i forhold til der den er i dag, vært et svært kostbart grep, i tillegg til at

fylkeskommunen vurderer at trafikksituasjonen fungerer slik den er i dag. Det er ikke registrert trafikkulykker på fotgjengerfeltet. Gjøvik kommune vurderer at foreslått løsning er tilstrekkelig.

Konsekvenser for folkehelse og miljø:

Gjeldende plan sitt formål er å bedre fremkommelighet for kollektivtrafikk, samt ivareta og finne gode løsninger for gående og syklende. Planendringen vil opprettholde passasjer gjennom støyskjerm langs Vestre Totenveg og i tillegg utbedre dagens fortau til å bli gang- og sykkelveg, som gir bedre forbindelser ned til friluftsområder ved Mjøsa. Et leskur med sittemulighet på nordgående bussholdeplass er et enkelt folkehelseiltak som fremmer bruk av kollektivtransport, særlig blant eldre og andre med behov for hvile mens de venter.

Gjennomføring av planen vil ikke legge opp til økt biltrafikk og situasjonen for gående og syklende vil forbedres. På tiden da gjeldende plan ble vedtatt, hadde Gjøvik kommune som mål også å redusere/fjerne unødig biltrafikk inn mot sentrum og via Strandgata. Dette er fortsatt hensikten i planendringen, men med unntak av separat løsning for kollektivtrafikk.

Vegutformingen vil få et mer bymessig preg og «oppstramming» som bidrar til trygg ferdsel og økt trafiksikkerhet. Planendringen medfører at et viktig byutviklingsprosjekt kan gjennomføres. Samlet sett vil gjennomføring av tiltaket oppfordre til mer bærekraftig mobilitet og fysisk aktivitet. Gjøvik kommune vurderer at tiltaket kan gi positive konsekvenser for folkehelsen og miljøet.

4.4 Teknisk kvalitet på planforslaget:

Kontroll av SOSI-filer og PDF-fil av plankartet er utført i flere omganger. Fylkeskommunen har rettet kritiske feil som forelå før og etter forelegging. Teknisk kvalitet på planforslaget kan aksepteres. Før kunngjøring vil det bli påført mindre tekniske detaljer på plankartet.

5 Konklusjon

Gjøvik kommune vurderer at forslaget til endring av reguleringsplanen for fv. 33 Strandgata – Kaspergården – Kollektivløsning kan vedtas slik det er vist på plankartet sist revidert 20.03.2025, i tråd med reviderte bestemmelser datert 21.03.2025 og som beskrevet i planbeskrivelsen datert 11.12.2024.

Med hilsen

Elisabeth Charlotte Rudsengen
Arealplanlegger

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur

Vedlegg

05020361 Plankart 20.03.2025	2772440	21.03.2025
05020361 Reviderte planbestemmelser 21.03.2025	2772441	21.03.2025
05020361 Planbeskrivelse 11.12.2024	2772442	21.03.2025
05020361 Merknader samlet	2772444	21.03.2025
05020361 Merknadsvurdering	2772445	21.03.2025
05020361 C-tegning	2772446	21.03.2025
05020361 F-tegning	2772447	21.03.2025

Vedlegg

05020361 W-tegning	2772448	21.03.2025
05020361 Geoteknisk prosjekteringsrapport	2772449	21.03.2025
05020361 Geotekniske vurderinger - Vestre Totenveg	2772450	21.03.2025
05020361 Støyskjermvurdering Vestre Totenveg	2772451	21.03.2025