

Merknadsbehandling

Endring av del av reguleringsplan for Fv.33
Strandgata – Kaspergården Kollektivgate del 3



Planforslaget har vært på høring i perioden 18.desember 2024 til 27.januar 2025. Høringen ble varslet skriftlig til hjemmelshavere, naboer og offentlige aktører.

Det har kommet 8 merknader til planforslaget. Det har ikke kommet innsigelser fra overordna myndigheter. Merknadene er oppsummert og kommentert nedenfor.

Bane Nor, den 07.01.2025

Bane Nor kan ikke se at det gjøres endringer i plankartet der planen grenser mot jernbanen. Det forutsettes at planavgrensningen ikke trekkes inn på jernbaneeiendommen.

Bane Nor kan ikke se at planendringen har negative konsekvenser for drift av jernbanen. Bane Nor ber likevel kommunen vurdere å stille krav om kjøretøysikkert gjerde mot jernbanen, fra enden av autovernet ved Egers gate og mot undergangen hvor Østre Totenveg krysser jernbanen. Dette med bakgrunn i at det er stor biltrafikk i området, og kort avstand til jernbanespor og øvrig infrastruktur.

Bane Nor forutsetter at overvann håndteres på egen infrastruktur og eiendom. Det kan følgelig ikke ledes mer vann mot jernbanen verken i anleggsfasen eller permanent. Planforslaget må ivareta jernbanens sikkerhet knyttet til setninger og ras i anleggsfasen og permanent.

Bane Nor har gitt tillatelse, etter § 10 i jernbaneloven, til utskifting av kommunale vann- og avløpsledninger i området. Øvrig arbeid innenfor 30 meter fra spormidt, som ikke omfattes av gitt tillatelse, må det søkes særskilt. Det vises til regelverket knyttet til planlegging i nærheten av jernbane og det forutsettes at forslagstiller forholder seg til dette.

IFK sin vurdering av merknaden: 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.

Statsforvalteren i Innlandet, den 13.01.2025

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

IFK sin vurdering av merknaden: 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.

Innlandet fylkeskommune, den 24.01.2025

Plan: IFK v/Samferdsel er tiltakshaver og forslagstiller til reguleringsendringen. Endringen er knyttet til samferdselsfaglige forhold, og vi har ingen særskilte planfaglige merknader til endringen.

Kulturarv: Vestre Totenveg følger samme trase som den Trondheimske kongeveg på strekningen fra Østre Totenveg og frem til krysset ved Lunds gate (deretter gikk den trolig rett sørover). Veggen er oppgradert til moderne kjøreveg. IFK kjenner ikke til at planen vil berøre andre kjente kulturminner.

IFK sin vurdering av merknaden: Merknaden tas til orientering.

Statens vegvesen, den 27.01.2025

Endret kjøremønster for buss, der Østre Totenveg har blitt en viktig gate for lokalbusser, har ført til at kollektivtrafikken ikke lenger har like høyt prioritert innen planområdet. Statens vegvesen støtter fylkeskommunens vurderinger, der det legges vekt på å utbedre løsningene for gående og syklende, noe som gir bedre trafiksikkerhet.

Svv mener at sykling på fortau kan fungere på denne strekningen, ettersom hovednett for sykkel følger en annen trasé inn mot sentrum, langs Fauchalds gate. Gang- og sykkelveg med bredde 3 m er også en videreføring av gs-veg i tilgrensende parsell i nord.

Svv støtter tiltakene som er planlagt i Lunds gate. Endringsforslaget viderefører dagens kjøremønster, der det kun er lov å kjøre inn Lunds gate i sørgående kjøreretning på fv.33. Forslaget omfatter også innsnevring av krysset samt fysisk tilrettelegging som gjør at det ikke er mulig å kjøre ut fra Lunds gate og inn på fv.33.

I rundkjøringen på fv. 33 ved Fauchalds gate, anbefales det at eksisterende løsning med støyskjerm videreføres. Denne løsningen sikrer at støy blir ivaretatt. SvV viser også til gjeldene planbeskrivelse fra 2015, der det er vurdert at bl.a. støyskjerm av glass kan gjøre forbindelsen mot Fauchalds gate mer oversiktlig og trafiksikker.

Svv er positive til at de to holdeplassene på strekningen vil utbedres iht. krav om universell utforming.

Gangforbindelse fra fotgjengerfeltet på fv. 33 ved rundkjøringen:

I gjeldende reguleringsplan fra 2015 er det regulert fortau på gbnr. 60/94 (Kaspergården) på ca. 30 m, som forbindelse ned fra fortauet langs fv.33. I planbeskrivelsen er fortauet omtalt som en rampe, som vil bli laget for å erstatte dagens sti ned skråningen. SvV mener at hensikten med denne forbindelsen har vært å ivareta hensynet til universell utforming. Fortauet/rampa er ikke videreført i endringsforslaget. SvV mener dette er uheldig, og er ikke enige i at dette først og fremst er et internt tiltak på privat eiendom. Konsekvensene av å fjerne forbindelsen er at det mangler en universelt utformet gangforbindelse fra fortauet langs fv.33 ned mot Kaspergården, i nær tilknytning til fotgjengerfeltet på fv.33. Det vises til dagens direkte gangforbindelse (trapp) ned mot Kaspergården 15 m lenger sør, i plankart regulert til gangveg o_GG2, og en annen forbindelse 90 m lenger nord, O_GG1. Trappen ligger innenfor fylkesvegens eiendomsområde, og er regulert til offentlig fortau i gjeldende plan. Den reguleres nå til offentlig gangveg/gangareal (GG2).

Dersom fortauet/rampen skal fjernes, må det stilles rekkefølgekrav som sikrer at GG2 utbedres iht. kravene om universell utforming i N100. Dette er viktig for å sikre en helhetlig løsning som kan benyttes av alle trafikanter. Sammenhengende gang- og sykkelforbindelser er dessuten viktig for å få flere til å gå og sykle til daglige gjøremål. Det er også et av hovedmålene i byutviklingsstrategien Visjon Gjøvik 2050 at det er lett å gå, sykle og reise kollektivt.

Utbedring av GG2 vil trolig kreve noe mer areal, slik at plankartet må endres, det krever også endringer i reguleringsbestemmelsene. Dette er viktig for å ivareta hensynet til trafiksikkerhet og fremkommelighet for alle trafikantgrupper. Gjeldende bestemmelser inneholder ingen rekkefølge krav som sikrer at nødvendige gangforbindelser etableres slik de er planlagt.

IFK sin vurdering av merknaden: 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 nærområde, 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 kommune sitt administrative Folkehelseforum, den 09.01.2025

Det er et godt tiltak for de myke trafikantene.

Løsningen kan derimot skape kø dersom bredden til kjørebane i Strandgata inn mot rundkjøringen ved Kaspergården reduseres. Dette kan gi mulige konsekvenser i folkehelse- og miljøperspektiv: økt bilkødannelse vil øke utslipp av eksos, og kan ha negativ innvirkning av trafikksikkerhet med økt fare for personskader ved kollisjon mellom biler og for myke trafikanter ved kryss-situasjoner.

Det bør være sitteplasser ved bussholdeplassene.

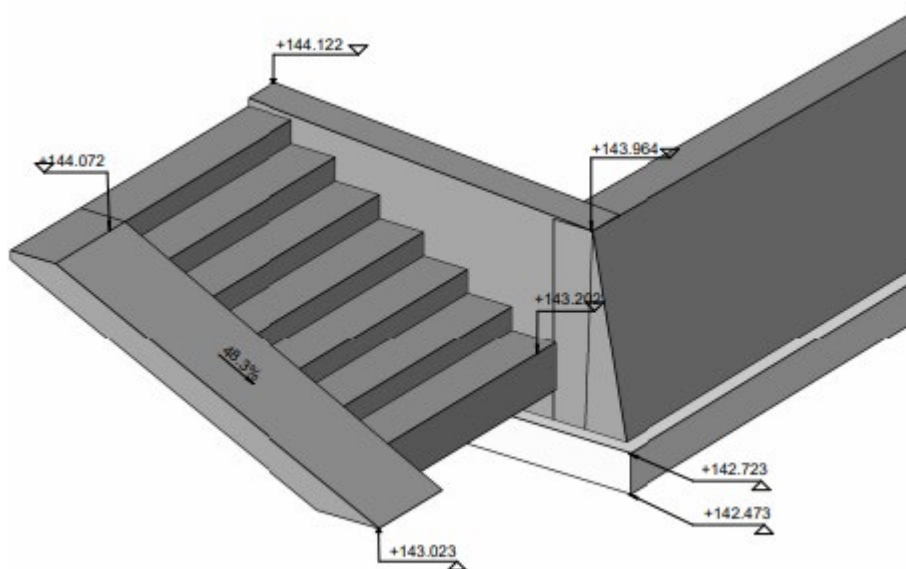
Det er utfordringer med siktlinjer hvor snarveiene kommer inn på gang- og sykkelveibanen i Vestre Totenveg. Forslag til tiltak er skilting og merking i gang- og sykkelveibanen for å bevisstgjøre syklister om at det kan komme gående ut fra snarveiene i murveggen. Slik at syklister sykler roligere og med avstand fra murveggen forbi utgangen til snarvegene.

IFK sin vurdering av merknaden: 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 passer de gående som kommer ned fra trappene fra passasjene fra Egers gate og Øvre Gjøviks veg. Da det skal bygges ny VA-trasè 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.



Bildet av prosjektert trapp ved Øvre Gjøviks veg. Bildet viser at trappen er trukket bakover og det er repo nederst, før du går ut i gang- og sykkelvegen.

Miljørettet Helsevern IKS, den 27.01.2025

Sikkerhet og trafikale forhold: Det 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. Det bør etableres sittebenker på bussholdeplass ved XXL.

Siktlinjer langs eksisterende fortau er særlig begrensa i sørgående retning. Støyskjermens skarpe vinkler mellom Vestre Totenveg og passasjene skaper uoversiktlige kryss for gående og syklende. For å forhindre kollisjoner bør det skiltes eller merkes at det kan komme gående fra passasjene gjennom støyskjermen.

Støv: Innsnevringen av vegen inn mot rundkjøringen ved Kaspergården kan gi økt tomgangskjøring og tregere trafikkavvikling målt mot dagens situasjon. Dette kan gi økte forekomster av svevestøv, og utfordring for trafiksikkerheten.

Lys: Lyssetting av uteområde, skilting etc må utformes slik at det ikke blir til sjenanse for beboere/naboer. Der hvor Vestre Totenveg krysser Lundsgate er det i dag dårlig belysning. For å gjøre strekningen mer attraktiv for myke trafikanter bør det sikres tilstrekkelig belysning, i tillegg til å tydeliggjøre kjøremønster og korte ned avstanden på fotgjengerfeltet. Passasjen 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 syklist og gående.

IFK sin vurdering av merknaden: Når det gjelder forholdene knyttet til sikkerhet og trafikale forhold vises det til vurderingene gjort under merknaden fra Folkehelseforum. IFK foreslår å innarbeide busskur 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 vegnett.

Anne Caroline Syljuåsen, den 21.01.2025

Syljuåsen er eier av Egers gate 6. Syljuåsen har innsigelser og merknader til planforslaget. Disse er utarbeidet basert på hensyn til miljø, trafiksikkert, samfunnsutvikling og juridiske forhold. Syljuåsen mener planforslaget inneholder både kritiske mangler og forbedringsmuligheter. Deres innsigelser må behandles før planen kan godkjennes, mens deres merknader bør vurderes for å styrke planens kvalitet. Syljuåsen ser frem til en videre dialog og er tilgjengelig for møter eller utdyping ved behov.

Innsigelser:

Gangforbindelsen er i dag regulert til offentlig friområde, og Syljuåsen motsetter seg at gangforbindelsen nå skal reguleres til offentlig gangformål. Endringen medfører økt gjennomgang og støy for husstanden og naboer i Egers gate. Det er tilstrekkelig støy fra Vestre Totenveg.

Endringen medfører et permanent erverv på 96 m² fra eiendommen. Dette er et markant inngrep som forringer eiendommen betraktelig.

Juridiske forhold:

- Planen bør vurderes opp mot forurensingsloven, der støy er en forurensingsskade.
- Endringen av formål fra offentlig friområde til offentlig gangveg medfører økt støy. Konsekvensen av økt støy må vurderes samt tålegrensen for økt støy fra dagens Vestre Totenveg. Støyutredning må foretas og fremlegges beboere før vedtak av reguleringsplanen.
- Reguleringsformålet offentlig friområde må opprettholdes, samt inngrep på privat eiendom må reduseres. Det må foreligge forslag som reduserer støy fra biltrafikk og ferdsel generelt.

Natur- og miljøhensyn:

- Tap av 96 m² vil medføre forringelse av eiendommen, hagen vil bli mindre og mengde støy økes ytterligere pga økt ferdsel.
- Det foreslås å redusere inngrep til kun å gjelde Egers gate og beholde formålet offentlig friområde. Dette vil bidra til en mer bærekraftig utvikling.

Infrastruktur og transport:

- Endring til offentlig gangformål i Egers gate vil bidra til økt ferdsel generelt, men EL-sykler, El-sparkesykler som kan gi høy fart og medføre fare for ulykker og ytterligere støy. Dette medfører redusert livskvalitet for de som bor i Egers gate.
- Det foreslås at det utarbeides en ny konsekvensutredning samt at eiendomsinngrepet reduseres og at formålet offentlig friområde videreføres.

Merknader:

Manglende spesifisering av arealbruk:

- Plankartet mangler en detaljert beskrivelse av formålet for området rundt Egers gate. Det nevnes at området skal endres fra offentlig friområde til offentlig gangformål med en angitt skisse uten ytterligere forklaring. Hvorfor må Egers gate 6 avgi så store arealer som 96 m²? Hvorfor kan ikke størrelsen på området reduseres og tilpasses dagens situasjon?

Klima- og energiperspektiver:

- Planen adresserer ikke tilstrekkelig hvordan klimagassutslipp fra foreslåtte tiltak skal reduseres. Et nytt forslag til reguleringsplan bør kunne vurdere konsekvensene for klimagass og eksos.

Medvirkning og høring:

- Det er uklart hva hovedformålet til planforslaget er, og om målet oppnås med de endringer som er foreslått ved at Egers gate 6 skal avgi 96 m² til offentlig vegformål. Det er også uklart i hvor stor grad utstrekning lokalsamfunnet, spesielt de som mister deler av egen eiendom, har blitt involvert utover brevet av 16.12.2024.

IFK sin vurdering av merknaden: 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. Avgrensning av planområdet følger avgrensning for gjeldende plan, slik det gjør langs øvrige deler av planområdet.



Ortofoto av arealet ved eksisterende gangpassasje.



Utklipp fra grunnervestegning (w-tegning). Gult areal foreslås ervervet. Grønn strek er ment å illustrere plassering av eksisterende støysluse.

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 grunnerveskart (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 ivarettatt.

Merknaden foreslås ikke tatt til følge.

Trond Engebretsen, den 27.01.2025

Engebretsen er eier av Christies gate 3, og ønsker å tilkoble seg offentlig VA. Ved forrige byggetrinn ble det sagt at utbyggingen skulle stoppe ved lyskrysset/krysset med Østre Toten veg, men det fortsatte forbi Engebretsen sin eiendom. Dersom Engebretsen hadde vist at fylkesvegen skulle bli ferdigstilt forbi sin eiendom, ved forrige byggeperiode, hadde han tatt initiativ for påkobling til kommunalt VA-nett. Engebretsen frykter nå at påkobling til VA vil bli dyrere.

Engebretsen opplyser at han, i møte ifbm gjennomføringen av byggetrinn nr. 2, ble lovet at eiendommen skulle få målinger av støy/svevestøv og rystelser. I tillegg ble det lovet balansert ventilasjon pga økt trafikkmengde. Dette har ikke blitt fulgt opp i etterkant. Ved byggingen i 2023 var det økt støymengde i huset. Rystelsene var så høye at glassene sto og vibrerte, samt at det til tider ikke var mulig å snakke inne pga støyen. Engebretsen stiller spørsmål hva som gjøres med dette da det ikke ble satt opp støy og rystelsesmåler.

IFK sin vurdering av merknaden: 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 lecakuler 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.



Innlandet
fylkeskommune