

Arkiv: PLANID-05020391,
PLANNAVN-Ny
sentrumsadkomst
rv.4 - Huntonarmen,
FA-L13, HIST-ESA-
16/2907
JournalpostID: 21/73016
Saksbehandlar: Ragnhild Hoel
Dato: 02.03.2022

Saksframlegg

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
36/2022	Utvalg for Samfunnsutvikling	16.03.2022

Førstegangsbehandling for detaljregulering for ny sentrumsadkomst fra rv. 4 - Huntonarmen

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

- Konsekvensutredningen for ny sentrumsadkomst rv.4 - Huntonarmen anses som et egnet beslutningsgrunnlag, og utredningsplikten er oppfylt.**
- Utvalg for samfunnsutvikling legger forslag til detaljreguleringsplan for ny sentrumsadkomst rv.4 - Huntonarmen ut til offentlig ettersyn slik det fremgår av, planbestemmelser og ROS-analyse datert 13.10.2021 og plankart og planbeskrivelsen datert 02.03.2022.**
- Utvalg for samfunnsutvikling legger forslag om å oppheve deler av følgende reguleringsplaner ut til offentlig ettersyn:
Ny rv.4, Gjøvik: strekning Brufoss – Hunnselvas munning (planid 05020118 – 14.11.1985)
Ny rv.4, Mustad – Hunton (planid 05020128) godkjent 24.3.1988
Fjellhallens uteområde (planid 05020163) godkjent 5.11.1992
Mustadhagen mm (planid 05020222) godkjent 4.5.2000 med mindre endring.
Farverikvartalet (planid 05020418), godkjent 29.10.2020**

Vedtaket er hjemlet i plan- og bygningslovens §§ 12-10 og 12-14.

Vedlegg i saken:

09.03.2022 5 Konsekvensutredning (inkl. vedl. fagnotat trafikk)_05020391
09.03.2022 6_Situasjonsplan O-tegninger_05020391
02.03.2022 7 Hydrologiske og hydrauliske beregninger_05020391
02.03.2022 8 Notat Erosjonsvurdering_05020391
09.03.2022 8_1 Vedlegg til erosjonsvurderinger_05020391
09.03.2022 9 Notat RIG-01 Geotekniske vurderinger_05020391
09.03.2022 10 Notat RIG-02 Områdestabilitet_05020391
09.03.2022 11 Teknisk plan vegtegninger, Norconsult_05020391
09.03.2022 12 Prosjekteringsforutsetninger veg_05020391

09.03.2022	13 Trafikksikkerhetsrevisjon rv4 Hunton_05020391
09.03.2022	14 Teknisk notat - Dokumentasjon av trafikkberegninger_05020391
09.03.2022	15 Mustadhagen støyutredning_05020391
09.03.2022	16 Teknisk notat konstruksjoner_05020391
09.03.2022	17 ROS-analyse inkl. analyselogg_05020391
09.03.2022	1 Planprogram_05020391
09.03.2022	3_1 Reguleringsbestemmelser_05020391
09.03.2022	4_1 Planbeskrivelse Huntonarmen_rev02032022
09.03.2022	Hunton_plankartVN1_20220302
09.03.2022	Hunton_plankartVN2_20220302
09.03.2022	Hunton_plankartVN3_20220302

Utvalg for Samfunnsutvikling 16.03.2022:

Behandling:

Kommunedirektørens forslag til vedtak ble enstemmig godkjent.

SAM- 36/2022 Vedtak:

1. **Konsekvensutredningen for ny sentrumsadkomst rv.4 - Huntonarmen anses som et egnet beslutningsgrunnlag, og utredningsplikten er oppfylt.**
2. **Utvalg for samfunnsutvikling legger forslag til detaljreguleringsplan for ny sentrumsadkomst rv.4 - Huntonarmen ut til offentlig ettersyn slik det fremgår av, planbestemmelser og ROS-analyse datert 13.10.2021 og plankart og planbeskrivelsen datert 02.03.2022.**
3. **Utvalg for samfunnsutvikling legger forslag om å oppheve deler av følgende reguleringsplaner ut til offentlig ettersyn:**
Ny rv.4, Gjøvik: strekning Brufoss – Hunnselvas munning (planid 05020118 – 14.11.1985)
Ny rv.4, Mustad – Hunton (planid 05020128) godkjent 24.3.1988
Fjellhallens uteområde (planid 05020163) godkjent 5.11.1992
Mustadhagen mm (planid 05020222) godkjent 4.5.2000 med mindre endring.
Farverikvartalet (planid 05020418), godkjent 29.10.2020

Vedtaket er hjemlet i plan- og bygningslovens §§ 12-10 og 12-14.

Fakta:

1.1 Bakgrunn

Sweco har på oppdrag av Gjøvik kommune utarbeidet forslag til detaljregulering for ny sentrumsadkomst rv.4 – Huntonarmen. Gjøvik kommune er forslagsstiller og Sweco har vært planfaglig konsulent for planforslaget. Norconsult har vært underleverandør for prosjektering av samferdselsanlegget.

Målet med planen er:

- Tilrettelegge for økt tilgjengelighet til byen fra sør, samtidig som byen skal skjermes for unødvendig gjennomgangstrafikk
- Sikre en ny sentrumsadkomst som gir kort veg inn til nye sentralt plasserte parkeringsanlegg for bysentrum og fordele trafikken i bygater
- Tilrettelegge for bedre tilgjengelighet for gående og syklende

- Åpne for videreutvikling av fabrikken Hunton fiber AS, Mustad næringspark og Mustadhagen innenfor bestemte rammer
- Åpne for ny gangbru fra Brenneriet/Vitensenteret til Gjøvik gård

1.2 Hensikten med reguleringsplanen

Hensikten med reguleringsplanarbeidet er å bidra til å nå et av hovedmålene fra Bystrategien; «*Strategi for ny byutvikling – samordnet areal- og transportstrategi for Gjøvik – Visjon Gjøvik 2030*»: 4.3 Trafikk- og transportløsninger; «Det skal være enkelt å reise til Gjøvik sentrum samtidig som sentrum er skjermet for unødvendig gjennomgangstrafikk.»

Hensikten med ny adkomst til sentrum fra sør fra rv.4 er å legge til rette for at Gjøvik sentrum blir mer tilgjengelig og bidra til at trafikken i sentrumsgatene fordeles i flere gater. Det vil gjøre at sentrale bygater som Hunnsvegen, Strandgata mv. vil få redusert trafikkmengde. Redusert trafikk vil gjøre at sentrum vil oppleves mer attraktivt å oppholde seg i og bidra til økt byliv. Dette er i tråd med overordnet mål i “Visjon Gjøvik 2030”.

Gatebruksplan for Gjøvik sentrum med handlingsplan (2021) konkretiserer og følger opp overordna mål fra byvisjonen med å tydeliggjøre grep i gatenettet som bidrar til å nå mål for ønsket byutvikling. Gatebruksplanens kapittel om *Personbiltrafikk og parkering* har som mål;

- God adkomst til næring og parkeringsanlegg i sentrumskjernen
- Gjennomgangstrafikk skal passere sentrumskjernen på en god måte

Gatebruksplanens hovedgrep går ut på at biltrafikk kan ledes via et hovedgatenett og beskriver hvilke gater som utgjør hovedgatenettet. Hovedgatenett utgjør gatene; ny sentrumsadkomst fra rv.4 – Niels Ødegaards gate – Øvre Torvgate – Bjørnsons gate – Jernbanesvingen – rv. 4. For å få ledet trafikken via et hovedgatenett og oppnå mål for byutviklingen, er ny adkomst fra sør et premiss. Gatebruksplanen nyanserer videre grepet med hovedgatenett ved at det kan utvikle seg gjennom to trinn; trinn 1 er hovedgatenett før sentrumsadkomsten kommer på plass og trinn 2 er da med denne adkomsten.

Ny sentrumsadkomst må også ses i sammenheng med behovet for et sentralt, offentlig parkeringsanlegg i nær tilknytning til sentrum og hovedgatenett. Parkeringsanlegg er et av hovedgrepene i nylig revidert og vedtatt parkeringsstrategi - *strategi 1 – lokalisering av større parkeringsanlegg* for Gjøvik (ATP Gjøvik 2021) og i gatebruksplan (ATP Gjøvik 2021). Parkeringsanlegg tett ved sentrum og i nær tilknytning til hovedgatenett er vesentlig for at ny sentrumsadkomst kan oppnå ønsket mål.

1.3 Planprosessen

Planarbeidet er bestilt av byutviklingssamarbeidet ATP Gjøvik. Styringsgruppen for ATP Gjøvik vedtok at Gjøvik kommune er ansvarlig for å utarbeide reguleringsplan for tiltaket i tett samarbeid med Statens vegvesen.

I forkant oppstart av planarbeid, ble det over flere år utredet ulike alternativer for mulig løsning for samferdselsanlegget. Statens vegvesen sammen med innleid fagkonsulent på vegkonstruksjon utredet flere mulige løsninger. Forslag til løsninger ble drøftet og diskutert med sentrale parter; naboer og virksomheter rundt tiltaket, fagmiljøer og ATP styringsgruppen. Viser til fastsatt planprogram hvor dette er grundig beskrevet.

Den formelle planprosessen startet i 2016. Oppstart av planarbeid med forslag til planprogram ble varslet 24. januar 2017. Planprogrammet ble fastsatt i Utvalg for Samfunnsutvikling 9. november 2017 (sak 98/2017). Innkomne merknader ved varsel om oppstart av planarbeidet og til planprogrammet ble vurdert ved fastsettingen av planprogrammet.

Fagutredninger og grunnlagsarbeid, hovedsakelig knyttet til flom, hydrologi, vann- og isgang, bro- og

vegkonstruksjon og anleggsgjennomføring, ble gjennomført i 2018. Saken ble deretter lagt i bero, før saken igjen ble startet opp i 2020. Formannskapet ble orientert om planarbeidet vår 2020 (sak 92/2020) og fattet vedtak om at planarbeidet skulle videreføres og få vedtatt reguleringsplan for ny sentrumsadkomst fra rv.4 - Huntonarmen.

Gjøvik kommune mottok planforslag i oktober 2021 og saken skal nå ut på offentlig ettersyn.

Medvirkning

Gjennom årene arbeidet med saken har pågått, har det vært dialog og omfattende møtevirksomhet med relevante parter. Naboeiendommene Hunton fiber AS, Mustadhagen og Gjøvik støperi har det vært mye dialog med. Statlige og regionale myndigheter, som NVE, Innlandet fylkeskommune og Statens vegvesen har vært sentrale parter i dialogen.

Arbeidet med planprogram pågikk fra 2016 – 2017. I perioden var saken i regionalt planforum. Det ble gjennomført dialogmøter med naboeiendommene til samferdselstiltaket; GOBB/Mustadhagen, Mustad næringspark/Gjøvik støperi og Hunton fiber AS. Utforming og løsning for samferdselstiltaket og hvordan det forholder seg til omgivelsene har vært sentrale temaer. Føringer fra naboeiendommene har blitt lagt til grunn for utarbeidelse av plangrepet.

Etter fastsatt planprogram, handlet planprosessen om fagtemaene flom og hydrologi, veg- og brukonstruksjon og tilpassing til omgivelser for å utarbeide et plangrep for samferdselstiltaket og samtidig ivaretok ønsker og behov fra naboeiendommene.

Vår 2018 ble det gjennomført dialogmøte med NVE, hvor premisser knyttet til Hunnselva ble fastlagt. Basert på forutsetningene fra NVE utarbeidet konsulentene løsninger for bro- og vegkonstruksjon, løsning for kulvert og hadde også et betydelig fokus på gjennomføring av anlegg og utarbeidet premisser for gjennomføring slik at tiltakene kunne gjennomføres uavhengig av hverandre. Statens vegvesen er sentral part i planarbeidet, som part i byutviklingssamarbeidet ATP Gjøvik og vegeier for rv. 4. De har vært en viktig part i planprosessen. Statens vegvesen mottok foreløpig planmateriale for gjennomgang før planforslaget ble ferdigstilt. Statens vegvesen fulgte opp dette med grundige vurderinger i sine fagavdelinger. Som følge av gjennomgangen, ble det stilt krav om trafiksikkerhetsrevisjon (TS-revisjon) før offentlig ettersyn. Dette har plankonsulentene utført og er vedlagt planforslaget.

Saken var i regionalt planforum i januar 2021.

Med utgangspunkt i at planområdet omfatter tiltak på Gjøvik støperi som har bygninger med vern og at det planlegges nye byggetrinn innenfor området, har det vært dialogmøter med kulturenheten i Innlandet fylkeskommunen som del av arbeidet med KU. Føringer knyttet til utforming, materialvalg og plassering av nytt byggetrinn er tatt inn i bestemmelsene og innarbeidet i detaljprosjekteringen av nytt kontorbygg.

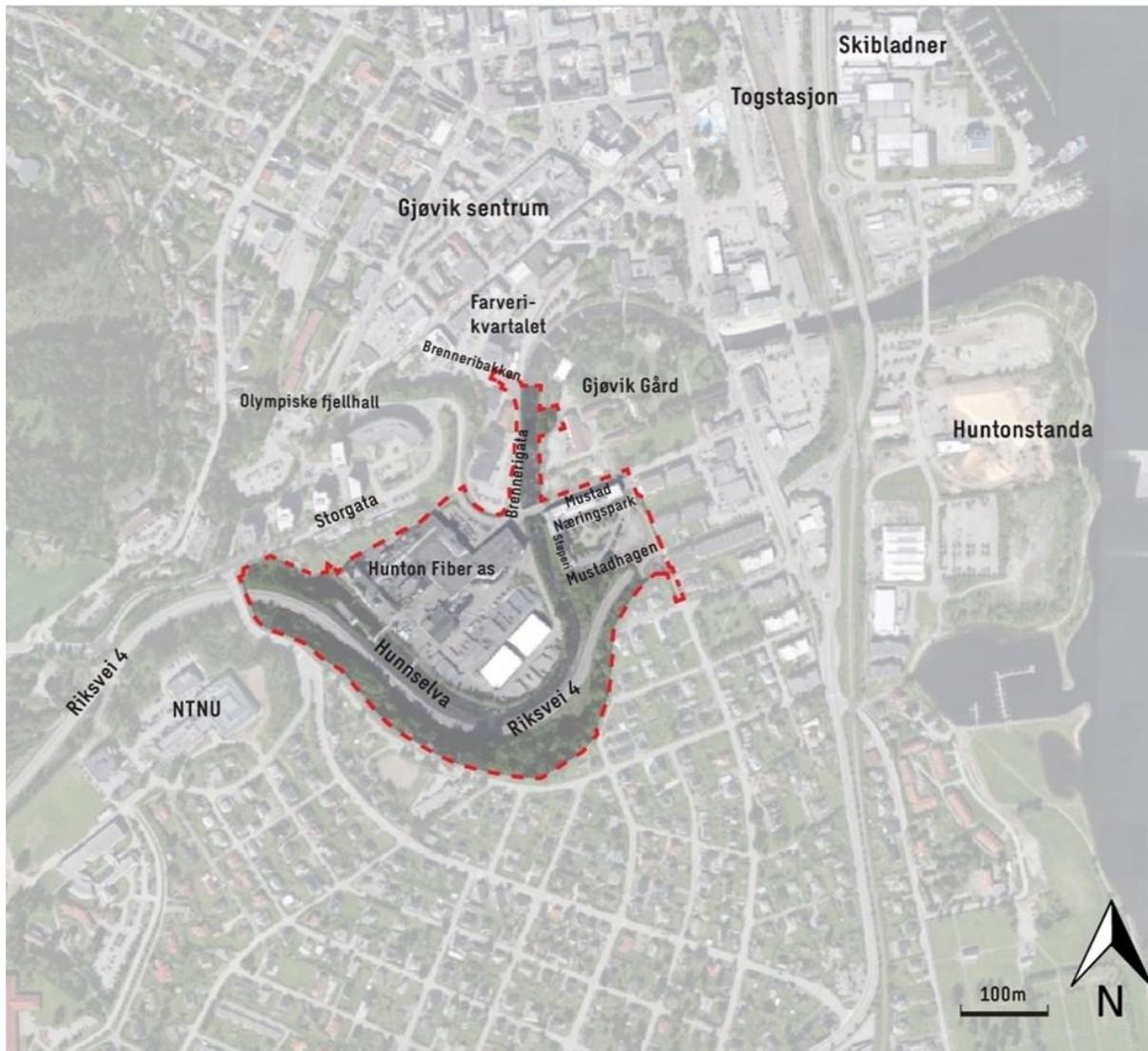
Styret i Gjøvik gård har blitt orientert om planarbeidet i styremøte. Forhold knyttet til gangbru og hvordan samferdselstiltaket vil påvirke Gjøvik gård, har vært sentrale problemstillinger.

Det legges opp til åpnede møter eller møter i bylab, samt regionalt planforum mens planen er på offentlig ettersyn. Videre legges det opp til en drøfting av saken med ungdomsrådet under offentlig ettersyn.

1.4 Planområdet

Planområdets avgrensning strekker seg langs rv.4 fra Nybrua i Lunds gate i vest, til krysset rv.4 x rv.33 i øst, og videre langs Storgata nord for Hunton Fiber AS og opp til Farverikvartalet. I tillegg til deler av rv.4, deler av Gjøvik gård og Hunnselva, samt fabrikkområdet til Hunton Fiber AS, omfatter planområdet deler av Brennerigata inntil Farverikvartalet og deler av Mustadhagen borettslag, samt

hele Mustad næringspark (inkl. NAV og røntgeninst.) og parkeringsplass. Planområdet utgjør ca. 138 daa.



Figur 1: Illustrasjon av planområde

Terreng og landskap:

Planområdet er preget av forholdsvis store høydeforskjeller og delvis bratt terreng. Planområdet henvender seg inn mot Gjøvik sentrum. Funksjonelt inneholder planområdet kombinasjon av by, trafikkåre, park, kulturmiljø, blå-grønn-struktur og industri- og næringsvirksomhet.

Deler av planområdet berører Gjøvik gård som sammen med Holmen brænderi og Gjøvik støperi utgjør viktig del av Gjøviks kultur- og utviklingshistorie. Støperibygningen er del av næringsparken og har vernede fasader mot Hunnselva.

Hunnselva renner gjennom planområdet. Hunnselva er leveområdet for biologisk mangfold. Elvebunn og kantsone er av betydning som leveområde for bl.a. elvemusling, edelkreps og mjøsørret. Elva har også funksjon som gyte- og oppvekstområde for storørreten i Mjøsa. Hunnselva kan tidvis være utsatt for flom og isgang. Gjennom planområdet går rv.4 langs Hunnselva.

Eiendom og eiendomsforhold:

Planen omfatter helt eller delvis en rekke eiendommer. Fullstendig liste fremgår av planbeskrivelsen kap. 2.2.

I tillegg omfattes deler av Hunnselva og deler av de kommunale gatene Brenneribakken, Brennerigata, Niels Ødegaards gate, Fauchalds gate samt riksveg 4.

Dagens arealbruk:

På nordsiden av Hunnselva og rv. 4 ligger Hunton fiber AS. Gamle Gjøvik støperi og Mustadhagen borettslag ligger på motsatt side av Hunnselva. Mustadhagen er borettslag bestående av flere leilighetsbygg. Virksomheten på Gjøvik støperi er knyttet til næringsvirksomhet og offentlig tjenesteyting, samt kunstaktører. Nord for Gjøvik støperi ligger Gjøvik gård, som er viktig i Gjøvik sin kulturarv. Kun deler av parkanlegget til Gjøvik gård inngår i planområdet. Utenfor planområdet i nordvest og sør ligger det boligbebyggelse i form av villaer og blokker. Rett nord for planområdet, langs Brennerigata, ligger Vitensenteret, Mølla selskapslokale og galleri, samt Farverikvartalet.

Det er ingen større friluftsområder innenfor planområdet, men Gjøvik gård vurderes som viktig rekreasjonsområde. Det er flere gangforbindelser langs Hunnselva og langs/gjennom parkområdet til Gjøvik gård. Det kommer en gangveg fra boligområdet på Tongjordet som går igjennom Mustadhagen borettslag, videre gjennom Gjøvik gård og inn til sentrum.

Planområdet har tre kjøreadkomster;

- 1 – Niels Ødegaards gate fra Storgata i nordvest
- 2 – Brennerigata/Brenneribakken i nord
- 3 – Niels Ødegaards gate fra Strandgata i øst

1.5 Planstatus og rammebetingelser:

Kommuneplanens arealdel:

I kommuneplanens arealdel 2020 – 2032 er formålene innenfor planområdet:

- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur
- Veg
- Hovednett for sykkel
- Næringsbebyggelse
- Naturområde
- Blågrønn struktur

- Uteoppholdsareal
- Sentrumsformål
- Boligbebyggelse
- Park
- Grøntstruktur

- Friområde

Hensynssoner:

- Rød og gul støysone
- Krav vedrørende infrastruktur
- Parkering indre sentrumsområde - bestemmelsesområde 3

- Parkering ytre sentrumsområde - bestemmelsesområde 4
- Flomfare
- Reguleringsplan skal fortsatt gjelde
- Båndlegging etter lov om kulturminner
- Befaring

kulturmiljø

Reguleringsplaner:

Innenfor planområdet gjelder det i dag en rekke reguleringsplaner. Ved vedtatt reguleringsplan vil disse planene bli opphevet for de områdene som overlapper med den nye reguleringsplanen for ny sentrumsadkomst fra rv.4 - "Huntonarmen".

Følgene planer inngår:

PlanID	Plannavn	Ikrafttredelsesdato
052020163	Fjellhallens uteområde mm.	05.11.1992
05020222	Mustadhagen mm.	04.05.2000
05020319	Farverikvartalet	29.10.2020
05020128	Ny rv. 4, Mustad - Hunton	24.03.1988
05020118	Ny rv. 4, Gjøvik: strekning Brufoss – Hunnselvas munning	14.11.1985

1.6 Beskrivelse av planforslaget

Bakgrunn for løsning

Omfattende prosess ligger til grunn for valgt løsning som nå reguleres. GOBB, Mustad næringspark og Hunton fiber AS har vært involvert i prosessen. Premisser og behov for naboeiendommene er lagt til grunn. Valgt løsning er akseptert av partene og tar hensyn til de fysiske omkringliggende premissene. Det vises til vedtatt planprogram for beskrivelse og vurdering omkring ulike alternativer for samferdselstiltaket.

Faktorer det er tatt hensyn til ved utforming av samferdselstiltaket:

- Hunnselva: Hensyn til naturmiljø og flomnivåer. Det er søkt å unngå å legge for mye av elva under ny brukonstruksjon, da det vil kunne påvirke fiskebestanden i elva.
- Føringer fra omkringliggende naboer; Hunton fiber AS, Gjøvik støperi, Mustadhagen og Gjøvik gård.
- Arealbeslag: Nødvendig å begrense behovet for tilleggsareal til et minimum, noe som har medført at det er begrenset areal tilgjengelig
- Topografi
- Trafikkavvikling
- Nye bruer over Hunnselva: To vegbruer over til fabrikkområdet for Hunton fiber AS, en gangbru mellom Brennerigata og Gjøvik gård
- Krabbefelt langs riksveg 4, i skråningen sør for vegen
- Ombygging av deler av eksisterende kulvert over riksveg 4
- Eksisterende kjørebri på Niels Ødegaards gate vurderes envegsregulert
- Opprusting av Brennerigata frem til Farverikvartalet med løsning for myke trafikanter nærmest Hunnselva
- Definere rammer/ legge til rette for videreutvikling av næringseiendommen til Hunton fiber AS, særlig med tanke på trafikk/vareleveringsmønster
- Fastsette rammer for videre utbygging på resterende areal innenfor Mustadhagen og Mustad Næringspark, med fokus på volum og utnyttning

Tiltaket

Sentrumsadkomsten planlegges som ny, firearmet rundkjøring fra rv.4. Rundkjøringen plasseres på «kalle» som ligger øst for Hunnselva og vest for dagens kulvertutløp på rv.4 ved Mustadhagen. Rundkjøringen vil føre trafikken i bru på skrå over elva og videre langs fabrikkområdet og inn i Brennerigata. Langs Brennerigata planlegges det å breddeutvide fortau langs elva. For å få plassert

rundkjøringen tilpasset topografi, må dagens kulvert først rives ca. 33 m for deretter bygges opp igjen med ca. 20 m i samme type tverrsnitt, men med noe justert linje tilpasset ny vegeometri. Ny rundkjøring får fire tilfarter; rv.4 fra Kallerud, rv.4 fra kulvert, ny sentrumsadkomst og separat utkjøring fra Hunton fiber AS. Krabbefelt forlenges fra rundkjøringen i retning Kallerud. Krabbefelt og midtrekkverk langs rv.4 fra kulvert forutsetter at det må etableres murer i skråningen sør for rv.4. Rundkjøringen er dimensjonert for modulvogntog.

To av armene ut fra rundkjøringen føres over Hunnselva på to nye bruer; ett lokk med toveis kjørefelt over til Brennerigata og en bru over til fabrikkområdet med envegs kjøreretning fra fabrikk inn på rundkjøringen.

Eksisterende bru over Hunnselva i Niels Ødegaards gate foreslås envegsregulert mot Gjøvik gård. Det vil gi bedre trafikkavvikling i krysset Brennerigata x Niels Ødegaards gate, og bedre forholdene for myke trafikanter.

Adkomstløsning til Vitensenteret og løsning for gående og syklende langs Brennerigata inngår også i planforslaget. Fra Brennerigata og over Hunnselva avsettes det i planforslaget areal til en mulig gangbru over til Gjøvik gård. Det gjør at noe areal på Gjøvik gård inngår i planområdet. Bæring av ny gangbru må ligge på Gjøvik gård-siden, av hensyn til begrensninger knyttet til konstruksjon av fortau som må krages ut som gjør at det ikke vil være mulig å legge noe av bruens bæring Brennerigata-siden.

Planområdet strekker seg på begge sider av Hunnselva. Reguleringsplanen legger opp til at det skal etableres inntil tre nye bruer over elva. I tillegg vil deler av fortauet langs Brennerigata krage ut over elveløpet. Videre er Hunnselva definert som viktig naturtype og registrert leveområde for elvemusling, edelkreps og mjøsørret. Tiltaket vil berøre arealbeslag i elvemiljøet, samt fjerning/foringelse av kantvegetasjon langs elvebredden mellom Niels Ødegaards gate og Brenneribakken. Tiltaket vil kunne medføre økt forstyrrelser på fisk og organismer i elven. Videre kan det bli økt risiko for avrenning, forurensning og forsøpling av vannet. Dette har satt tydelige føringer for hvordan konstruksjoner kan utføres. Det er ikke tillatt å fundamentere nye konstruksjoner i elva for å ta hensyn til flom og isgang. Elveløpet tillates ikke innsnevret av hensyn til vannhastighet og flomvannstand. Dette er rammer som har lagt klare føringer for hvordan samferdselstiltaket kan etableres.

For grundig omtale av tiltaket vises det til planbeskrivelsen og supplerende fagutredninger. Reguleringsplanen omfatter regulering på tre ulike vertikalnivåer. Vertikalnivå 1 (VN1) - under bakken (kulvert), vertikalnivå 2 (VN2) - på bakkeplan og vertikalnivå 3 (VN3) - over bakken (bruker og konstruksjoner).

Det inngår i reguleringsplanen å sikre utviklingsmuligheter for eiendommene for Mustadhagen, Gjøvik støperi og Hunton fiber AS.

Mustadhagen

Området for siste byggetrinn til sameiet Mustadhagen inngår i planområdet. Ny rundkjøring og bru over Hunnselva medfører at dagens kulvert må bygges om, noe som har redusert utbyggingspotensialet til siste byggetrinn noe. Det har vært premiss i planarbeidet at realisering av siste byggetrinn skulle sikres. GOBB ønsket å få realisert byggetrinnet før reguleringsplanen ble vedtatt, og siste byggetrinn er nå under oppføring. Byggetrinnet er byggesaksbehandlet etter gjeldende reguleringsplan for Mustadhagen (2005), men med dispensasjon for noen forhold som omhandler byggegrenser, høyde, parkering, utearealer og støy tilpasset ny, framtidig situasjon. Byggetrinnet tilpasser seg ny, framtidig situasjon med hensyn til samferdselstiltaket inkl. byggegrenser. Denne reguleringsplanen regulerer inn dette byggetrinnet.

Området er i reguleringsplanen avsatt med formålet Boligbebyggelse-blokkbebyggelse (BBB). Det

legges til rette for 28 leiligheter. Som del av tiltaket inngår etablering av carport og støyskjerm mot riksvegen. Felles uteareal og lekeplass ivaretas gjennom allerede etablerte arealer innenfor borettslaget.

Det er utarbeidet egen støyanalyse for boligblokka og byggesaken stiller flere vilkår som ivaretar tilfredsstillende støynivå for leilighetene. Støyanalysen viser at det vil bli økt støy fra rv.4 etter at ny rundkjøring er etablert. Gjennom tiltak som støyskjerm og lokale tiltak i fasader og balkonger, vil det likevel oppnås tilfredsstillende støynivåer for boligene. Det er også vilkår om bygging av støyskjerm, og at carport må fjernes midlertidig i en byggefase når kulverten skal bygges om.

Hunton fiber AS

Hunton fiber AS har vært sentral part i prosessen fra oppstart. Det har vært premiss at fabrikkområdet skulle inngå i planarbeidet. Reguleringsplanen skal sikre at fabrikken skal kunne fortsette virksomhetens sin tilsvarende dagens drift. Reguleringsplanen åpner for bygging av nytt flismottak, sikrer mulighet for noe mer utvidelse og ivaretar videre drift innenfor eksisterende rammer.

Sentrumsadkomsten vil berøre fabrikkområdet ved at den nye brua fra rundkjøringen vil bli ført i land inntil fabrikkområdet langs elva. Det medfører behov for erverv av noe areal langs fabrikkområdet. Det arealet er avsatt til i plankartet til offentlig kjøreveg - o_SKV.

Planforslaget legger opp til at fabrikken får ny hovedatkomst inn på den nye veggen. Videre åpnes det for etablering av egen arm direkte ut på rundkjøringen kun for utkjøring fra fabrikken. I tillegg har det vært viktig for Hunton fiber AS at muligheten til å bruke dagens innkjøring fra Niels Ødegards gate opprettholdes. Dette har sammenheng med intern logistikk inne på fabrikkområdet. Planforslaget ivaretar dette behovet. Dette gir konsekvenser for myke trafikanter. Utformingen av kryssområdet Brennerigata/Niels Ødegards gate må utformes slik at forholdene for myke trafikanter blir ivaretatt. Dette er utredet og ivaretatt gjennom planforslaget.

Gjøvik støperi/Mustad næringspark

Planområdet omfatter området som utgjør Gjøvik støperi / Mustad næringspark, som bl.a. rommer NAV i dag. Planforslaget ivaretar at eksisterende virksomhet kan videreføres. Videre åpner planforslaget for at det kan oppføres nytt næringsbygg i forlengelse av den eksisterende støperibygningen langs Hunnselva. Det nye bygget er planlagt nærmest den nye rundkjøringen. Byggetrinnet kobles sammen med støperibygningen med et tilbaketrasket mellombygg. Dagens bygning planlegges revet for da å erstattes med nytt bygg. Tiltaket er i tråd med gjeldende reguleringsplan og byggetrinnet planlegges i tråd med gjeldene plan. Det tillates at det kan bygges fire hovedetasjer i tillegg til en tilbaketrasket toppetasje. Parkeringsarealer for nytt næringsbygg sikres innvendig på bakkeplan. Utvendig i bakgården sikres arealer til felles parkering slik dagens situasjon er.

Støperibygningen har vernegrad, og derfor stilles det krav til utforming av nye byggetiltak slik at vernehensynet blir ivaretatt. Regulering av dette tiltaket inngår i denne reguleringsplanen.

Gjøvik gård

Det ligger i planforslaget å løse ny gangbru over Hunnselva til Gjøvik gård. Det er planlagt en bru fra vitensenteret til Gjøvik gård. I plankartet er det avsatt areal inne på Gjøvik gård til bru. Deler av Gjøvik gård er har kulturmiljøfredning etter kulturminneloven. Arealet som er avsatt ligger utenfor dette fredningsområdet. Planen legger opp til at fortau langs Brennerigata må breddeutvides. For å ivareta hensynet for flom og isgang i elva, vil det ikke tillates med søyler og innsnevringer i elveløpet. Det gjør at fortauet må krages ut langs deler av Brennerigata. Det gjør at det ikke er mulig å legge noe av broens bæring på den siden, slik at bæring av brua må tas på Gjøvik gård-siden.

Myke trafikanter

Hensynet til myke trafikanter er viktig i planarbeidet. Dagens adkomst til Hunton fiber AS i Niels

Ødegaards gate skal opprettholdes og kryssområdet dimensjoneres for modulvogntog. For å sikre trafiksikkerhet mtp. myke trafikanter vil de måtte krysse Niels Ødegaards gate øst for fabrikk og over på fortau på nordsiden. Det det blir tosidig fortau langs Brennerigata. Dagens bro over Hunnselva foreslås envegsregulert (retning Strandgata) slik at trafikkbildet blir mer oversiktlig. Planen legger opp til tosidig fortau langs Niels Ødegaards gate.

Overordnet vil hovedgrepet i planen bidra til å fordele trafikken bedre langs gatenettet i byen og redusere unødvendig gjennomgangstrafikk, dette vil bidra til bedre forhold for myke trafikanter.

Utdypende informasjon

Kommunedirektøren viser til planbeskrivelsen og øvrig planmateriale for utdypende informasjon om planforslaget.

1.7 Konsekvensutredning

Krav om konsekvensutredning gjelder for reguleringsplaner som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn. Særskilte konsekvenser skal beskrives i planen, jf. pbl § 4-2 2. ledd og KU-forskriften. Virkningene en plan eller tiltak har på omgivelsene skal kartlegges. Kunnskapen fra konsekvensutredningen skal legges til grunn for utforming av tiltaket og eventuelle valg av løsning.

Hensikten er at virkninger planen eller tiltaket kan gi, skal være kjent under behandlingen av planen. Konsekvensutredningen belyser ikke-prissatte verdier som finnes i området og hvordan tiltaket påvirker disse i positiv eller negativ grad. Situasjonen for prissatte fagtemaer endres som følge av tiltaket. Dette tiltaket utløser krav om konsekvensutredning, noe som er vurdert ut fra utredningsplikten jf. pbl. § 12-10 1.ledd, §§ 4-1 og 4-2, samt KU-forskriften.

Utredningsteamene fremgår av fastsatt planprogram (2017):

- Naturmangfold
- Kulturarv
- Naturressurser – vann/vassdrag og hydrologi
- Trafikk
- Støy- og luftforurensning

Konsekvensutredningen er vedlagt saken og kun hovedtrekk og hovedkonklusjoner gjengis i saksfremlegget.

Det er kun konsekvensutredet et alternativ. 0-alternativet er her satt til dagens situasjon, men tatt høyde for utvikling hjemlet i overordna planer, kommuneplan og relevante reguleringsplaner.

Naturmangfold

Tiltaket kan ha følger for vannføring og livsmiljø i Hunnselva. Hunnselva er viktig naturtype og registrert leveområder for elvemusling, edelkreps og mjøsørret. Videre er Hunnselva innenfor planområdet sterkt påvirket av menneskelige inngrep og elva renner igjennom områder som er preget av industri, veger og bebyggelse. Nederste del av Hunnelva er viktig områder for overvintring for flere fuglearter.

Tiltaket vil medføre arealbeslag i elva og fjerning/foringelse av kantvegetasjon. Videre vil bruer og fortau prege elva. Det er behov for erosjonssikringstiltak ved brokarene. Samlet vil tiltaket forringe arealer slik at funksjoner reduseres og kan svekke elvas funksjon som livsmiljø. Det legges til grunn at elveløpet blir tilnærmet intakt etter anlegget er gjennomført slik at funksjonen ivaretas som gyte- og oppvekstområde for fisk.

Samlet konsekvens for fagtema naturmangfold er middels negativ konsekvens. Det stilles krav om at det skal utarbeides miljøoppfølgingsplan for samferdselstiltaket. Dette skal sikre at områdene ved og i elva tilbakeføres så godt som mulig.

Tiltaket vurderes å gi betydelig miljøskade for delområdet 1/Hunnselva.

Kulturarv

Fagtema kulturarv omfatter spor etter menneskelig virksomhet gjennom historien, inkludert kulturminner, kulturmiljøer og kulturhistoriske landskap. Innenfor planområdet er det bygninger og kulturmiljø som er vedtaksfredet, registrert i NBI-registeret, SEFRAK-bygninger og bygninger med uavklart vernestatus og bygninger/teknisk-industrielle kulturminner fra nyere tid som ikke er fredet. Begrepet "kulturmiljø" fanger opp kulturminne, kulturmiljø og kulturlandskap. Tett dialog med kulturarvenheten er viktig premiss i planarbeidet.

Fagtemaet omhandler 4 delområder;

- Delområde 1: Gjøvik gård, Holmen brænderi, Sandsgården og Gjøvik støperi
- Delområde 2: Huntonfabrikken inkl. nyere tids kulturminner i elva
- Delområde 3: Briskebyen (Storgata 34 og 34a)
- Delområde 4: Gjøvikjordet
-

Konsekvensen for delområdene har forskjellig verdi og forskjellig grad av påvirkning og konsekvens. Delområde 1 er større enn de andre områdene og er også mer verdifullt og er slik tillagt størst vekt. Samlet konsekvensgrad for kulturarv er *Noe negativ*. Vurderingen handler om hvordan tiltaket vil påvirke omgivelsene. Tiltaket vil påvirke hvordan elven og støperibygningen oppleves visuelt i forhold til i dag. Tiltaket vil skape en større barrierevirkning gjennom delområdet mellom øst- og vestsiden av elva. Tiltaket kan oppleves som en barriere mellom områdene inntil tiltaket og svekke sammenhenger i kulturmiljøet.

Det fremgår i KU at likevel vil kulturmiljøet fungere som kulturlandskap uten vesentlig tap av lesbarhet.

Naturressurser – vann og vassdrag / hydrologi

Fagtema hydrologi handler vannets forekomst, kretsløp, fordeling på landjorden, vannets fysiske og kjemiske egenskaper, og hvordan det forandre seg i forhold til omgivelser og menneskelig aktivitet. Konsekvensene er knyttet til tiltakets påvirkning på fagtema hydrologi som hovedsakelig handler om flom, overvann og vassdrag. Utredningsområdet omfatter plan- og influensområde.

Fagtemaet omhandler 4 delområder;

- Delområde 1: Hunnselva, nedstrøms av planområder og grønne områder
- Delområde 2: Åpne områder innenfor utbygde områder - som parkeringsplasser og gangveger
- Delområde 3: Utbygde områder regulert til industri-, nærings- og boligområder og hovedveger

Delområde 1 har høyest verdi og blir mest påvirket av tiltaket og konsekvens for hydrologi settes til *Noe negativ konsekvens*. Tiltakene kan redusere flomavledningskapasiteten i elveløpet og mulig øke risikoen for oppstuvning av is, isgang, tilstopping, erosjonsskader/sedimentering mv. Bruene må derfor bygges uten pilarer og innsnevring i elveløpet.

Endring av kulvert og bygging av ny rundkjøring vil øke andelen tette flater for nedbørsfeltet for eksisterende kulvert, men økningen anses som ganske ubetydelig og det forventes ikke økning i flomvannføringen til kulverten. Endring i geometrien til kulverten kan endre flomavledningskapasiteten til kulverten. Tiltaket vil ikke påvirke øvrige områder innenfor fagområde hydrologi.

Innenfor delområde 2 handler påvirkningen om at nye byggetiltak kan begrense naturlige vegger for overvann, og at overvannsmengden kan øke ved ekstremnedbør. Men belastningen vurderes som ubetydelig da det kun er mindre arealer som blir utbygde. Konsekvensen settes som ubetydelig.

Delområde 3 vil ikke påvirkes av fagområdet hydrologi.

Trafikk

Hele planområdet inngår i fagtemaet. Fagtemaet omhandler kjøreadkomster i planområdet, trafiksikkerhet, kollektivtilbud og myke trafikanter. Det vises til eget notat hvor premisser for trafikkberegning og analyse er grundig omtalt.

Tiltakene planen legger opp til vil i seg selv påvirke trafikkbildet i og i nærheten av planområdet, og effekten vil avta ut over i gatenettet. I 0-alternativet er det lagt til grunn forventet utvikling for boligutbygging og næringsetableringer i sentrum. Det er beregnet trafikk på de samme gatene som inngår i trafikkanalysen for rv.4 og Mjøsstranda (2019). Det kan med stor grad av sikkerhet fastslå at tiltaket ikke vil gi konsekvenser for biltrafikken utenfor området.

Det er laget trafikkberegninger:

- 0-alternativet: Forventet eiendomsutvikling samt realisering av tiltak i gatebruksplan (unntatt Huntonarmen)
- Tiltaksalternativet: Tilsvarende 0-alternativ – inkludert Huntonarmen

0-alternativ

Trafikkberegninger viser at dersom eiendomsutvikling blir omtrentlig som forventet, vil det føre til vekst i innbyggertallet som igjen vil øke trafikkmengden. KU viser at trafikken vil øke med ca. 9000 nye bilturer pr virkedøgn (YDT) / ca. 7500 bilturer pr døgn (ÅDT) om scenariene slår til. Morgenrush ca. 740 bilturer og ettermiddagsrush ca. 1170 bilturer.

Forhold til gatebruksplanen

Det ble vedtatt revidert gatebruksplan for Gjøvik sentrum desember 2021. Gatebruksplanen fastsetter hovedgatenett for biltrafikk. Hensikten er å fordele biltrafikken i gatenettet, redusere unødvendig gjennomgangstrafikk og åpne sentrum fra sør. Det er derfor dette tiltaket planlegges. De mest sentrale tiltakene i gatebruksplanen som har betydning for de viktigste vegene i influensområdet er; ny sentrumsadkomst, Bjørnsonsgate og Øvre Torvgate som del av hovedgatenettet, Hunnsvegen nedprioriteres for biltrafikk.

Tiltaksalternativet

For tiltaket, ny sentrumsadkomst fra rv.4 - Huntonarmen – er det lagt til grunn for trafikkberegningene at tiltaket følges opp med et parkeringsanlegg sentralt plassert i forhold til sentrum og i direkte tilknytning til hovedgatenett. Det er i mange sammenhenger pekt på området ved Brønnsdalen som et alternativ. Det er for å vurdere maksimalt trafikkpotensiale over Huntonarmen.

Huntonarmen vil være aktuelle å bruke for trafikk fra:

- Fv. 33 fra sør
- Rv. 4 fra nord
- Rv. 4 fra vest

Trafikkberegninger viser at tiltaket får ÅDT på 8700. Brennerigata får økning fra 1300 til 8600 ÅDT. Strandgata får reduksjon med 3500 ÅDT i rundkjøringen ved Vestre Totenveg og ved krysset Strandgata/Hunnsvegen vil ÅDT reduseres med 2700. I Storgata og Hans Mustads gate vil det komme en avlastning på 1200-1600 ÅDT.

Det legges til grunn at det er usikkerhet knyttet til om beregningene vil slå til. Det har sammenheng med om den nye sentrumsadkomsten vil oppleves attraktiv. Det er også mulig at det blir mindre omfordelt trafikk i vegnettet enn hva som anslås.

Trafikkanalysen er også vurdert opp mot hvordan ny rv.4 i tunnel under byen vil påvirke trafikken. Antagelig vil ÅDT reduseres med minimum 2500 forbi planområdet. Beregningen i 0-alternativet er basert på full utbygging på Huntonstranda. Da det nok ikke er aktuelt lengre, vil trafikkmengden

reduseres. Om det kommer ny trase for rv.4 under byen, vil rundkjøringen få mindre trafikk og god kapasitet.

Det er beregnet kapasitetsberegninger (belastningsgrad) for ny rundkjøring for morgen- og ettermiddagsrush. De viser at det er ok trafikkavvikling morgen (0,80), men på ettermiddagen er det høyere belastningsgrad enn anbefalt (0,96), noe som tilsier at det tidvis kan være dårlig avvikling. Beregningen er basert på at det kun er et felt i hver tilfart inn til rundkjøringen. Ved å få inn to personbiler ved siden av hverandre, kan det bidra til å forbedre kapasiteten.

Trafikkavvikling i krysset Niels Ødegaards gate / Brennerigata

Det vurderes at Brennerigata vil få en ÅDT på 8600. Dette omtales som et konservativt høyt anslag. Ved å envegsregulere dagens bru i Niels Ødegaards gate vil trafikken reduseres ved området og det antas at det vil bli grei trafikkavvikling.

Forhold for gående og syklende

Forventet økt trafikk i Brennerigata er i utgangspunktet ikke til fordel for myke trafikanter. For å kompensere for dette, er det er del av tiltaket å oppruste gata med bredere fortau. Forholdene vil da bli minst like gode som i dag. Tiltaket vil føre til mindre trafikk i sentrale bygater for øvrig, og gjøre sentrum mer tilgjengelig og attraktivt for gående og syklende. Ny gangbru til Gjøvik gård bidrar til dette. Totalt sett vurderes det at tiltaket vil ha positiv virkning for gående og syklende, hovedsakelig som følge av redusert trafikk i Strandgata, Niels Ødegaards gate og Storgata.

Trafikksikkerheten vurderes til å bli noe bedre. Det begrunnes i at det flyttes trafikk fra fv.33 Strandgata og Storgata til ny adkomst. Rundkjøring har lavere ulykkeskostnad enn signalanlegg. For biler som ikke skal til sentrum, vil tiltaket gi noe ulempe som følge av at rundkjøringen får forsinkelser, spesielt i ettermiddagsrush. For biler som skal til sentrum vil tiltaket gi kortere kjøretid. Tiltaket gjør at nødetatene kan komme fortere til sentrum.

Totalt sett vurderes det at anlegget vil ha noe positiv virkning for trafikkforhold da antall kjøretøykilometer går ned. Vegnettet vil bli mer robust med ny adkomst til sentrum.

Konsekvenser i anleggsfasen er beskrevet.

Støy

Den nye sentrumsadkomsten fører til dels til store endringer i trafikk mønsteret i Gjøvik sentrum i tillegg til innenfor planområdet. Støykonsekvensene er av disse endringene er derfor utredet gjennom en støyberegning som følger opp funnene fra trafikkanalysen. Støyberegningene er basert på retningslinjen for behandling av støy i arealplanlegging med kartlegging av gul og rød støysone for 0-alternativet og for det planlagte tiltaket i fremtidig situasjon i 2040.

Tiltaket fører til at noen enkelte bygg i nærheten av Brenneribakken får en vesentlig økning i støynivået på grunn av endret trafikk mønster. For de øvrige områdene i influensområdet er det liten til ingen endring i støynivået, eller en liten reduksjon av støynivået. Det totale antallet bygninger som ligger i rød støysone blir redusert med fra 59 til 43 bygninger med den nye sentrumsadkomsten. På bakgrunn av dette er det i konsekvensutredningen vurdert at tiltaket får en liten positiv konsekvens for fagtemaet støy.

Støykonsekvensene for de siste byggetrinnene i Mustadhagen er allerede utredet og ivare tatt i forbindelse med den godkjente byggesaken.

Konsekvens av omlegging av rv.4 i tunnel utenom Gjøvik sentrum er også beregnet. Dette gir minimale utslag på støynivået langs rv.4 med en støyreduksjon på 0,8 dB når det er lagt til grunn en redusert trafikkmengde på 2500 i årssdøgnstrafikk. En større reduksjon av trafikkmengden vil gi en marginalt større støyreduksjon.

Utredningen anbefaler vurdering av avbøtende støytiltak på bygg som støyfølsom bruk som før økt støynivå som følge av tiltaket. Avbøtende tiltak kan være fasadetiltak og/eller tiltak på eksisterende balkonger for å sikre at kravene til innendørs-støynivå og utendørs støynivå på uteoppholdsareal blir ivaretatt.

Luftforurensning

Vurdering av luftkvaliteten er gjort med bakgrunn i spredningsberegninger basert på trafikkdata, trafikkhastighet, piggdekkandel, tungtrafikkandel, meteorologiske data og bakgrunnskonsentrasjoner. På samme måte som for støy er det langs rv.4 som har den høyeste andelen trafikk at utstrekningen av luftforurensningssonene er størst. Beregningene viser at tiltaket medfører at 5 nye bygg blir omfattet av gul sone med anbefaling av vurdering av avbøtende tiltak mot luftforurensning. Anleggsperioden kan også medføre økt luftforurensning knyttet til svevestøv, og at anbefales avbøtende tiltak for å skjerme og begrense støvflukt. På bakgrunn av dette er det i konsekvensutredningen vurdert at tiltaket gir noe negativ konsekvens for fagtemaet luftforurensning.

Konklusjon – KU

Fagtema	Vurdering av konsekvens
Naturmangfold	Middels negativ konsekvens
Kulturmiljø	Noe negativ konsekvens
Naturressurser – vann og vassdrag/hydrologi	Noe negativ konsekvens
Trafikk	Noe positiv konsekvens
Støy	Liten positiv konsekvens
Luftforurensning	Noe negativ konsekvens

Samlet sett er det summen av tiltakene som skal krysse eller berører Hunnselva og de påvirkningene de får for elveløpet og arealene langs elva som gjør at tiltaket vurderes til å medføre noe negativ konsekvens. Konsekvensutredningen foreslår en rekke avbøtende tiltak i kapittel 4.3, og oppfølging av disse er av stor betydning for å optimalisere tiltaket og begrense de negative konsekvensene.

Egenvurdering:

2.1 Planforslagets virkninger på planområdet, omgivelsene og samfunnet:

Generell vurdering

Samlet sett er dette en kompleks reguleringsplan. Planprosessen har vært krevende, lang og ressurskrevende. Planen berører flere krevende problemstillinger og kompleksiteten omhandler flere forhold. Hensikten med planen er å bidra til å nå mål i bystrategien og overordna planer. Planlegging av ny sentrumsadkomst startet tilbake i 2012/13 med planlegging og utredning. Planarbeidet har pågått siden 2016 med noen perioder hvor det ikke har vært aktivitet.

Det har vært krevende å finne løsning for utforming og plassering av samferdselstiltaket som ivaretar alle hensyn. Hunnselva, rv.4, Gjøvik gård, Hunton-fabrikken, Gjøvik støperi og Mustadhagen er fysiske elementer som har satt rammer for handlingsrommet for plassering av samferdselstiltaket. Plasseringen har hensyntatt Mustadhagen og Gjøvik støperi på den ene siden av Hunnselva og Hunton fiber på andre siden. Planen sikrer videre utvikling av eiendommene, noe som har begrenset arealet for plassering av rundkjøring og bru. Plasseringen har også blitt begrenset av naturgitte

forhold og krav knyttet til isgang, flom og hensyn til fiskebestand i Hunnelva. Videre setter omkringliggende bebyggelse, topografi, eksisterende veg- og gatenett og kulvert tydelige begrensinger for handlingsrommet. Samlet har dette gjort det helt nødvendig å detaljplanlegge tiltak og konstruksjoner for å være sikker på at tiltaket faktisk lar seg realisere. Handlingsrommet er relativt marginalt, og det forutsetter grundige detaljplanlegging også i de senere faser mot utbygging.

Reguleringsplanen består av i tillegg til samferdselstiltaket, av tre delområder; Mustadhagen, Gjøvik støperi og Hunton fiber AS. Regulering av gangbro på Gjøvik gård inngår i planen. Normalt sett ville en utvikling innenfor hvert enkelt av disse eiendommene isolert sett ha krevd sin egen reguleringsplan. Dette gjør planen kompleks.

Rekkefølge på gjennomføring av tiltakene spiller inn. Tidspunkt og finansiering for realisering av selve samferdselstiltaket er uklart. På grunn av det har det vært åpnet for mulighet til å sette i gang utviklingstiltak på naboeiendommene uavhengig av fremdriften til samferdselstiltaket. Samferdselstiltaket er derfor prosjektert slik at det kan realiseres etter at tiltak på naboeiendommer eventuelt er ferdigstilt. Reguleringsplanen stiller krav til gjennomføring av tiltak knyttet til disse områdene. Dette er bestemmelser som er knyttet til fundamentering, demontering av carport mv. Dette bidrar til kompleksiteten i saken.

Kompleksiteten må også ses i sammenheng med hvordan tiltaket påvirker Hunnelva. NVE har satt føringer om at det ikke tiltales konstruksjoner som innsnevrer elveløpet, flomkrav vil påvirke krav til lysåpning under bruer mv.

Kommunedirektøren ser at det samlet sett er omfattende og kompleks plan som har vært utfordrende å utarbeide.

Utredningsplikten og oppfølging av planprogrammet:

Kommunedirektøren legger til grunn at konsekvensutredningen med tilhørende fagutredninger er et egnet beslutningsgrunnlag. Utredningstemaene som er fremhevet i planprogrammet er fulgt opp og besvart i tilstrekkelig grad. Kommunedirektøren vurderer derfor at utredningsplikten er oppfylt.

Forholdet til overordnede planer og strategier:

Kommuneplanens samfunnsdel og arealdel, samt byvisjonen "Visjon Gjøvik 2030"

I kommuneplanens samfunnsdel er et av hovedmålene at Gjøvik skal bli mer by. Dette skal blant annet oppnås ved at byutviklingen skal følge de strategier som er forankret gjennom byutviklingssamarbeidet ATP Gjøvik - slik det fremgår av "Visjon Gjøvik 2030". Det følges videre opp gjennom langsiktige arealstrategier. Arealstrategien følges opp av delmål, - hvor "Styrke by-, bydelsentre og lokalsentre" - følges opp av arealstrategien: Bygge ny sentrumsadkomst (Huntonarmen) og ny sentrumparkering. Tiltaket er slik forankret i kommuneplanens samfunnsdel.

Kommuneplanens arealdel følger opp samfunnsdelen ved at ny sentrumsadkomst fra rv.4 - Huntonarmen, er omtalt i kommuneplanens arealdel. I planbeskrivelsen omtales reguleringsplanarbeidet og det vises til at hensikten med planarbeidet skal bidra til rask adkomst fra hovedvegnett til sentralt parkeringsanlegg. Adkomsten er også et viktig tiltak for å realisere ringveg rundt Gjøvik sentrum som prioritert grep i gatebruksplanen for Gjøvik sentrum. Tiltaket fremgår av *KPA Temakart 2: Fremtidige veger og gang- og sykkelveger.*

Kommuneplanens arealdel er planområdet avsatt til formålene Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, veg, hovednett for sykkel, næringsbebyggelse, naturområde, blågrønn struktur, uteoppholdsareal, sentrumsformål, boligbebyggelse, park, grøntstruktur og friområde. Planforslaget legger opp til at planområdet avsettes til hovedformålene boligbebyggelse, kombinert bebyggelse og anleggsformål, næringsbebyggelse. Videre samferdselsformål kjøreveg, fortau, gang-/sykkelveg, annen veggrunn – tekniske anlegg og grøntareal, og blå/grønnstruktur, naturområde i sjø og

vassdrag. Formålene som reguleringsplanen legger opp til, er i tråd med overordnet plan.

Gjøviks byvisjon, "Visjon Gjøvik 2030" ble vedtatt i 2011. I kap. 4.3 Trafikk- og transportløsninger er tiltaket med ny sentrumsadkomst fastsatt som tiltak. Byvisjonen påpeker at ny adkomst til sentrum vil markere Gjøvik sentrum bedre og gi grunnlag i skifte av standard på rv.4 fra stamveg mellom byer til hovedveg gjennom et byområde. Tiltaket med ny adkomst fra rv.4 vil bidra til å flytte trafikk fra nedre del av sentrum til øvre del.

Reguleringsplanen vil slik den nå foreligger, legge til rette for at samferdselstiltaket ny sentrumsadkomst kan realiseres og slik bidra til å nå de overordnede målene om ny adkomst til sentrum fra sør. Tiltaket vil slik bidra til å oppnå målene for ønsket byutvikling slik det er forankret i overordnede planer. Kommunedirektøren vurderer at formålene og tiltakene reguleringsplanen ivaretar, er i tråd med overordnet plan og forankret i kommunens overordnede planer og målsettinger.

Forhold gatebruksplan og parkeringshus

Intensjonen med reguleringsplanen er å følge opp hovedgrep fra bystrategi, gatebruksplanen og parkeringsstrategi. Dette er omtalt innledningsvis i saksfremlegget og i planbeskrivelsen. Tiltaket vil legge til rette for å gjøre sentrum tilgjengelig fra sør, bidra til å fordele trafikken i hovedgatenett og fordele trafikken bedre langs gatene. Hensikten er blant annet å oppnå mindre trafikk i Strandgata og nedre del av Hunnsvegen. Trafikkanalysen som er utarbeidet til planforslaget viser at trafikken vil, med realisering av samferdselstiltaket, redusere trafikken i disse gatene. Med færre biler vil bygatene oppleves mer attraktive for opphold og forholdene vil bli bedre for gående og syklende. Noe som vil bidra til å nå mål om å gjøre byen mer urban og attraktiv.

Grepet med ny sentrumsadkomst og hovedgatenett henter tett sammen med behovet om et nytt parkeringsanlegg tett på hovedgatenett. Hensikten med parkeringsanlegg sentralt ved hovedgatenett er at deler av parkering, hovedsakelig arbeids/heldagsparkering kan lokaliseres i et slik anlegg, slik at kantparkering langs sentrumsgater blir tilgjengelig til besøkende til sentrum. Det gjør at sentrum blir mer tilgjengelig for alle og vil oppleves mer attraktivt. Trafikkanalysen har lagt til grunn at et nytt parkeringsanlegg vil ta imot en vesentlig del av trafikken som vil komme fra den nye sentrumsadkomsten. Nytt, sentralt lokalisert parkeringsanlegg er også forankret i kommuneplanens arealdel. Dette var et sentralt tema da gatebruksplanen og parkeringsstrategien ble vedtatt i 2021. Dette ble fulgt opp ved at det som del av vedtaket, ble avsatt 300 000 kr til et mulighetsstudie for å utrede et nytt sentrumsnært parkeringsanlegg.

Kommunedirektøren ser det som viktig at arbeidet med mulighetsstudiet kommer i gang slik at arbeidet med parkeringsanlegg får fremdrift.

Landskapsplan for Gjøvik gård

Det er vedtatt en landskapsplan for Gjøvik gård, og reguleringsplanen følger opp denne med å legge til rette for en ny gangbru over Hunnselva mellom Gjøvik gård og Holmen brenneri. Intensjonen med det grepet i landskapsplanen var å knytte sammen de kulturhistoriske miljøene på begge sider av Hunnselva, og plassere gangbrua utenom det arealet som har det strengeste vernet på Gjøvik gård. Kommunedirektøren ønsker å drøfte konsekvensene av denne plasseringen av gangbrua i eget avsnitt senere i egen vurderingen, og det er behov for å vurdere løsningen i planforslaget opp mot alternative løsninger.

Forholdet til ny rv.4 og behov for tiltaket

Kommunedirektøren ser det som relevant å omtale behovet for denne planen sett opp mot andre tiltak og planer for rv.4 i tunnel under byen. Nå er det vanskelig å si noe konkret knyttet til ny rv.4. Det er ikke klart hvor og når det kan forventes at det blir realisert.

Rv.4 i tunnel under Gjøvik vil føre til endringer i trafikkmønsteret og endre premissene for

byutviklingen. Dagens gjennomgangstrafikk vil bli betydelig redusert fra dagens rv. 4. Antagelig kan reduksjonen i trafikken bli et sted mellom 2500 – 5000 ÅDT. Det vil likevel være betydelig mengde trafikk i dagens rv.4. Sentrumsadkomsten vil være viktig i lokalvegssystemet.

Dagens rv.4 vil kunne gå fra hovedveg til bygate. Den barrieren som rv.4 er i dag vil bli redusert og muligheten for å knytte sentrum og Mjøsa sammen vil åpne seg. Trafikkbildet og kapasiteten på dagens veg- og gatenett vil forbedres. Sett i sammenheng med ny rv.4, vil den nye sentrumsadkomsten få en viktig rolle i avlastet vegnett og som sentral lokalveg. For utviklingen av byen vil en adkomst til sentrum sikre at sentrum er tilgjengelig fra sør og bidra til at trafikken til sentrum fordeler seg i gatenettet. Dette kan også redusere risikoen for at trafikken bare vil passere byen og ikke stanse der. Kommunedirektøren ser tiltaket som viktig for både trafikkbilde og byutviklingen også i en situasjon der rv.4 har ny trasé.

Ny gangbru over Hunnselva

I løpet av de siste årene har det blitt planlagt to gangbru-alternativer over Hunnselva fra Gjøvik gård - med alternativet som ligger i denne planen, og løsningen som ligger inne i reguleringsplanen for Farverikvartalet.

Plasseringen som ligger inne i dette planforslaget er basert på landskapsplanen for Gjøvik gård, og intensjonen har vært å følge opp arkitektkonkurransen som ble gjennomført i 2016 der JAF arkitekter sitt forslag vant. Bruløsningen til JAF var en enkel trebrukonstruksjon med fundament på begge sider av Hunnselva. Grepene i denne planen innebærer økt trafikk i Brennerigata med behov for breddeutvidelse av vegen. Fortauet må derfor krages ut over Hunnselva, og det er ikke mulig med understøtting ned i elveskråningen på grunn av fare ved isgang i elva. Denne tekniske løsningen gjør at det ikke er mulig å etablere en gangbru med fundament på begge sider av Hunnselva basert på vinnerforslaget til JAF. I stedet er det nødvendig en brukonstruksjon som er fundamentert ensidig på Gjøvik gård siden av Hunnselva. En slik løsning vil betinge en skråstagkonstruksjon med tårnløsning inn på Gjøvik gård. Prinsippet er enkelt illustrert nedenfor.



Figur 2: Prinsipløsning for skråstagbru med tårnløsning inn mot Gjøvik gård.

Kommunedirektøren vurderer at denne tekniske løsningen gir store inngrep på Gjøvik gård, og får uheldige konsekvenser inn mot det vernede parkområdet og bebyggelsen. Konstruksjonen vil også binde opp større arealer på landsiden enn tidligere antatt, og vil redusere noe av fleksibiliteten i bruken av arealene mellom Gjøvikhallen og Hunnselva.

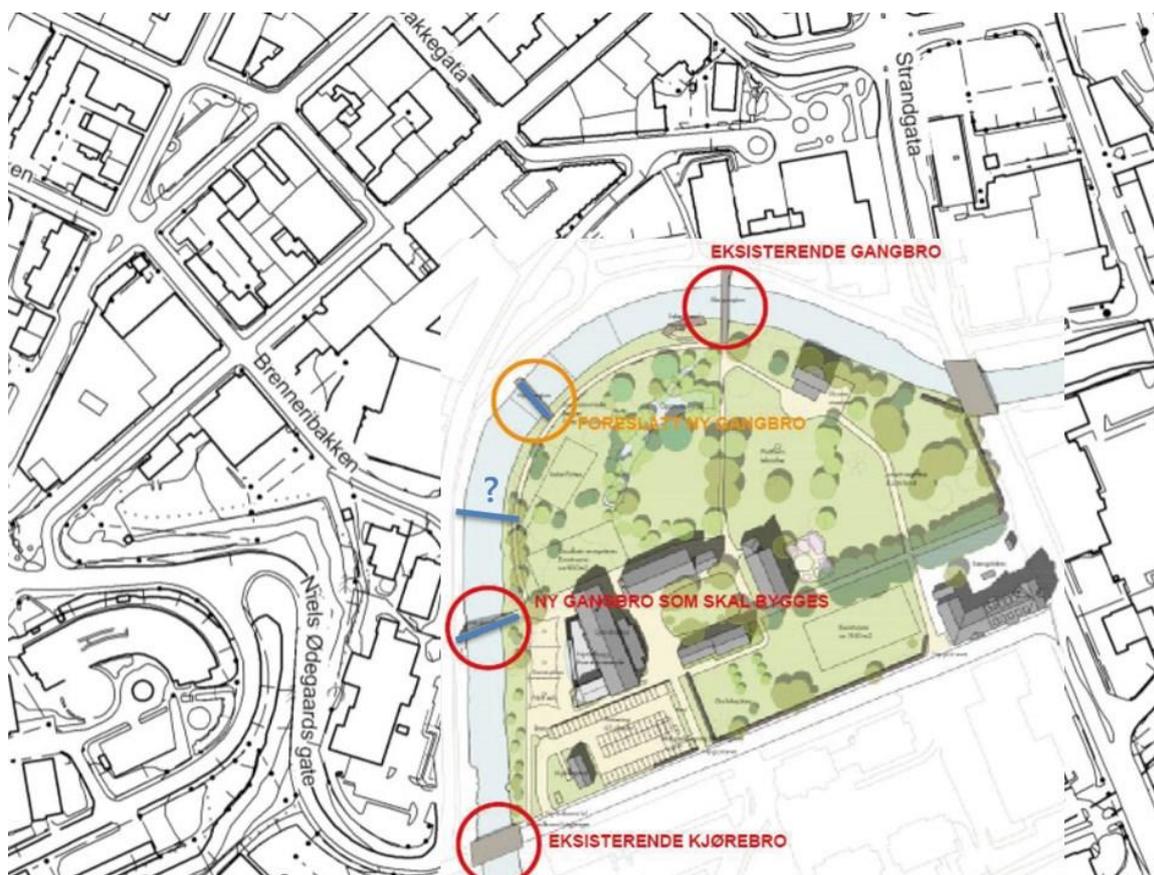
Når det først skal planlegges en ny gangbru er det viktig at vi oppnår en god helhetlig løsning som er tilpasset Gjøvik gård, samtidig som løsningen også må bidra positivt inn mot byutviklingen. Plasseringen av gangbrua i planforslaget er basert på konklusjonene i landskapsplanen for Gjøvik

gård, der det er vernehensynet til Gjøvik gård og koblingen mot Holmen Brenneri som er tillagt avgjørende vekt. Kommunedirektøren mener det viktig å stille spørsmål ved om det er den beste løsningen siden den i liten grad bidrar til å koble bysentrum sammen med Gjøvik gård.

Reguleringsplanen for Farverikvartalet viste en ny gangbru i forlengelsen av aksene i Sommerfeldts gate. Kulturminnemyndighetene fremmet innsigelse til den plasseringen av gangbrua, og den delen av reguleringsplanen ble unntatt fra rettsvirkning når planen ble godkjent. Innsigelsen er dermed fortsatt ikke avklart, og kommunedirektøren vurderer at det er hensiktsmessig å se disse sakene i sammenheng. Gjøvik kommune har gjennom disse prosessene uttrykt et sterkt ønske om å legge til rette for en bedre forbindelse mellom Gjøvik sentrum og Gjøvik gård. Det er viktig med en avklaring av hvor mange gangbruer det reelt sett er behov for og hvor den beste plasseringen er.

Gjøvik gård er i dag koblet til sentrumssiden via gangbrua ved rådhuset, og brua i Niels Ødegaards gate. Kommunedirektøren vurderer at det ikke er ønskelig med for mange krysningspunkter over elva, og at det vesentlige er å legge til rette en løsning som binder Gjøvik gård bedre sammen med Gjøvik sentrum og det historiske miljøet ved Holmen brenneri. Dette kan tilsi at det er nødvendig å løfte blikket og være åpen for også nye løsninger, og kanskje kan behovet bli ivaretatt gjennom kun en ny bru. Kommunedirektøren vurderer at løsningsalternativet både i landskapsplanen for Gjøvik gård og i Farverikvartalet ligger tett på de eksisterende krysningspunktene. Brenneribakken ligger tilnærmet midt imellom de eksisterende bruene, og fremstår som et aktuelt alternativ. I Farverikvartalet er det lagt til rette for en plassdannelse i gatetunet utenfor næringsarealet som ligger ut mot krysset der Brenneribakken møter Brennerigata. På samme sted stopper den utkragete fortauet langs Brennerigata. Det betyr at det vil være mulig å etablere en brukonstruksjon med tosidig fundament der, f.eks. basert på vinnerkonseptet i arkitektkonkurransen fra 2016.

Kommunedirektøren vurderer at et slikt alternativ i stor grad ivaretar de forbindelsene som har vært prioritert i begge de andre alternativene, og lar seg realisere med en enkel konstruksjon. Alternativet er således svært interessant å vurdere i den videre prosessen. Dette løsningsalternativet utfordrer fredningsvedtaket på Gjøvik gård på samme måte som løsningsforslaget i Farverikvartalet. Når det nå viser seg at plasseringen av gangbrua som er lagt til grunn i landskapsplanen for Gjøvik gård får svært uheldige konsekvenser for Gjøvik gård, er det nødvendig å evaluere alle alternativene på nytt.



Figur 3: Illustrasjon av alternative gangbru over Hunnselva.

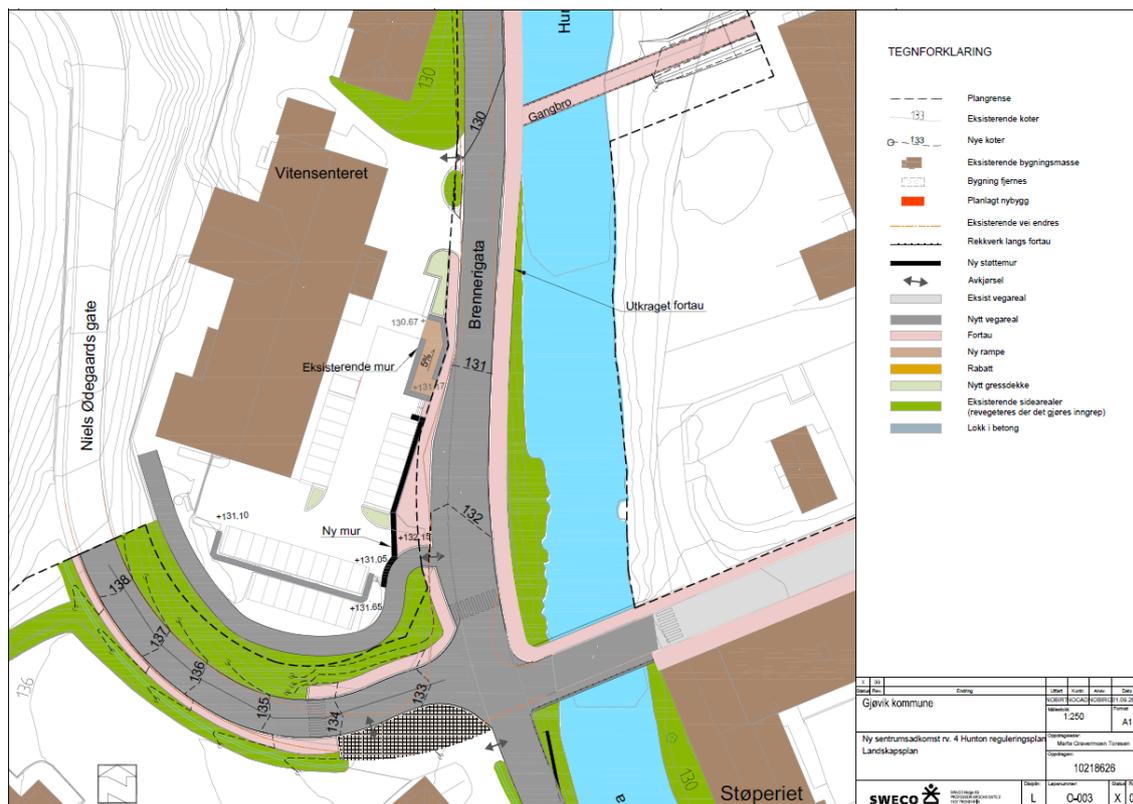
I illustrasjonen ovenfor er alternativet som ligger inne i planforslaget vist som "ny gangbro som skal bygges". Alternativet som ligger inne i planen for Farverikvartalet er benevnt som "foreslått ny gangbro". Det siste alternativet til ny gangbru som er drøftet i saken som en forlengelse av Brenneribakken er vist med et spørsmålstegn i illustrasjonen.

Det er også viktig å se plasseringen av gangbrua i sammenheng med gatebruksplanen. I gatebruksplanen er forbindelsen fra Brenneribakken, Skolebakken og Hovdevegen pekt ut som fremtidig gangsti/turvei for gående, og vil forbinde turveien langs Hunnselva med en turvei opp til Hovdetoppen og Fastland. Det vil være viktig å få på plass gode forbindelser til Gjøvik gård fra disse turvegene siden Gjøvik gård er et viktig målpunkt i seg selv, men også fordi det går en viktig gangakse på tvers av Gjøvik gård som forbinde Gjøvik sentrum med Tongjordet. Gangbru-alternativet i forlengelsen av Brenneribakken vil gi den optimale sammenhengen for turvei-nettet i sentrum. Kommunedirektøren vurderer at det er hensiktsmessig å benytte høringsperioden av planen til å avklare hvilken plassering av ny gangbru som bør prioriteres. Det er særdeles viktig med en dialog med kulturminnemyndighetene der vi ser løsningen i planforslaget opp mot innsigelsen til løsningen i Farverikvartalet, og et mulig alternativ i forlengelsen av Brenneribakken. Behovet for en ny gangbru er der, og kommunedirektøren mener det nå er nødvendig å komme frem til en god løsning som lar seg gjennomføre.

Hunton fiber AS

Som det fremgår av saksfremlegget, inngår Hunton fiber AS i planområdet. På linje med naboeiendommene Mustadhagen og Gjøvik støperi, har det vært premiss at fabrikken skal kunne fortsette sin virksomhet i tråd med dagens rammer, samt sikre noe utvikling av virksomheten, som å bygge et flismottak. Planen sikrer dette. Det har vært viktig at virksomheten skal kunne fortsette som i dag, slik at tiltaket har måttet tilpasse seg de stedlige forholdene. Hunton fiber AS er en tradisjonsrik og viktig virksomhet for Gjøvik og det er viktig å ivareta dette også.

Fabrikkområdet er begrenset arealmessig ved at området er begrenset av rv.4, Hunnselva og topografien rundt fabrikkområdet. Dette reduserer fleksibiliteten for intern logistikk. Dialogen med Hunton fiber AS har vært viktig i denne prosessen og frem til valgt løsning. Samferdselstiltaket blir utformet slik at det nye vegen vil gå langs fabrikkområdet og gir behov for noe arealbeslag. Fra Hunton sin side er det gitt uttrykk for at de har behov for alt tilgjengelig areal. Hunton får ny hovedadkomst til fabrikk, pluss egen direkte utkjøring ut fra fabrikk ut på ny rundkjøring, samt at de også får beholde dagens adkomst fra Niels Ødegaards gate. Det var viktig for den interne logistikken at det er mulig for modulvogntog å kunne benytte den adkomsten. Dette har medført at kryssområdet er dimensjonert for modulvogntog. Det gir den konsekvensen at krysset må utformes slik at myke trafikanter blir separert fra biltrafikken og det må bygges fortau på motsatt side av Niels Ødegaards gate.



Figur 4: Landskapsplan ved Niels Ødegaards gate og Brennerigata

Hensynet til Hunton fiber AS har vært tungtveiende inn i prosessen og det er kommunedirektørens oppfatning at tiltaket i så stor grad som mulig har tatt hensyn til Hunton fibers AS behov.

Mustadhagen

Planforslaget er tilpasset GOBB sitt siste byggetrinn i Mustadhagen, og byggeprosjektet nærmer seg allerede ferdigstilling. Konsekvensene av vegtiltaket og nødvendige tilpasninger i boligprosjektet er avklart gjennom tidligere dispensasjonsbehandling, byggesak og avtaler. Planforslaget medfører ingen nye momenter som påvirker dette prosjektet. Planen stadfester de vilkårene som allerede er satt for dispensasjonen og de forholdene som er avklart gjennom avtaler med utbygger. Ombygging av kulvert betinger riving av carport og flytting av parkeringsplasser i anleggsperioden. Disse forholdene er allerede ivaretatt gjennom vilkår i dispensasjonsvedtaket og avtaler med utbygger i forbindelse med byggesaken. Dette er også fulgt opp i planbestemmelsene slik at gjennomføringen av vegtiltaket er sikret.

Det bemerkes fra kommunedirektøren at det har vært en tidkrevende og ressurskrevende prosess med å koordinere byggesaken inn mot pågående planarbeid.

Gjøvik støperi / Mustad næringspark

På linje med de andre naboene, har også Gjøvik støperi / Mustad næringspark utviklingsplaner for sin eiendom. Gjeldende reguleringsplan åpner for at det kan bygges et næringsbygg i tilknytning til den opprinnelige støperibygningen. Det er nå konkrete planer om å realisere dette, og reguleringsplanen regulerer inn dette nye byggetrinnet. Vernestatus på støperibygningen setter føringer for hvordan det nye bygget kan utformes. Det har vært dialog med kulturarvenheten i planprosessen som har lagt føringer for materialvalg og utforming av nytt byggetrinn. Kommunedirektøren vurderer at planen gir gode og konkrete rammer for hvordan det nye bygget skal utformes slik at det får en god tilpasning til den verneverdige støperibygningen.

Det nye byggetrinnet er planlagt tett inntil elva og ny rundkjøring. Realisering av dette byggetrinnet vil mest sannsynlig skje før samferdselstiltaket. Dette har utfordret anleggsfasen for rundkjøringen. Det vil bl.a. være behov for å spunte i elva for at bygging av rundkjøring ikke vil skade det nye næringsbygget. Rekkefølgen av tiltakene har gjort at dette planarbeidet har vært både ressurskrevende og komplekst.

Risiko og sårbarhet:

Risiko- og sårbarhetsanalysen for planforslaget har identifisert 32 uønskede hendelser som er vurdert nærmere. Risikoen er vurdert i forhold til sannsynlighet for hendelsene, og konsekvensene for liv og helse, stabilitet og materielle verdier. Kommunedirektøren vurderer at analysen er gjennomført og presentert på en god måte i analysen. Analysen foreslår en rekke tiltak for å redusere det totale risiko- og sårbarhetsbildet i planområdet. Dette er fulgt opp i planmaterialet gjennom krav til ytterligere kartlegginger av aktuelle problemområder, og gjennom konkrete krav til utførelsen av tiltaket.

Kommunedirektøren vurderer at avbøtende tiltak som angår reguleringsplanfasen er tilstrekkelig sikret i kart og bestemmelser. Det er viktig at disse blir fulgt opp i byggeplanfasen og ved gjennomføring av tiltakene.

Konsekvenser for kulturarv

Planområdet og influensområdet omfatter kulturmiljøer som inkluderer blant annet Gjøvik gård, Støperiet og Holmen Brænderi som har stor verdi for Gjøvik, men er også av nasjonal betydning. Samferdselstiltaket kommer tett på Støperiet, og den nye brukonstruksjonen vil påvirke opplevelsen av denne bygningen. Ovenfor er det også vist til at planen legger til rette for et tilbygg til Støperiet. Kommunedirektøren vurderer at rammene i planen legger til rette for et tilbygg som må ta hensyn til kvalitetene til Støperiet. Det er viktig med et brudd i fasaden slik at det blir et tydelig skille mellom nytt og gammelt. Samtidig skal materialbruken med teglstein videreføres, noe som bidrar til å sikre et helhetlig uttrykk.

Løsningsforslaget i planen for ny gangbru over Hunnselva vil gi klare negative konsekvenser for Gjøvik gård siden plasseringen vil betinge et solid fundament på Gjøvik gård med en tårnkonstruksjon. Kommunedirektøren har drøftet dette tidligere i saken, og vurderer at det er svært viktig å benytte høringsperioden til å avveie konsekvensene av en slik gangbru og de alternative plasseringene.

Konsekvenser for naturressurser - vann og vassdrag/hydrologi:

Tiltakene i planen er i utredningene vurdert til å gi noe negativ konsekvens for dette temaet. Tidligere flomsoneberegning i Hunnselva fra 2011 er nå supplert med ny rapport med hydrologiske og hydrauliske beregning samt erosjonsvurderinger. Utredningene har avklart vannstands nivå ved 200 års-flom (med klimapåslag og en sikkerhetsfaktor) som er førende for kraven til høyde over vassdraget for nye brukonstruksjoner. Det er lagt inn krav om minst 0,5 meter klaring mot overbygningen i forhold til den beregnede vannstanden for 200-års flom. I Hunnselva kan is føre til økning i vannstanden, og isgang i elva kan føre til ispropp under bruer med begrenset frihøyde. Det er derfor lagt inn føringer slik at konstruksjonene ikke snevrer inn elveleiet med f.eks. pilarer,

landkar, samt at lysåpningen under konstruksjonene må være tilstrekkelig. Erosjon i vassdraget kan også være en utfordring. På bakgrunn av erosjonsvurderingen er det i bestemmelsene stilt krav om erosjonssikringstiltak ved de nye brukonstruksjonene.

Kommunedirektøren vurderer at planen gir de nødvendige føringene som følger opp konklusjonene fra fagrapportene innenfor dette temaet, med blant annet konkrete bestemmelser knyttet til dimensjonering av anlegg for flom og erosjonssikring. I tillegg vil miljøoppfølgingsplanen gi nærmere føringer for ivaretagelse av vassdraget i anleggsfasen. Det vurderes som viktig å fastsette temaer i miljøoppfølgingsplanen som del av sluttbehandlingen.

Konsekvenser for naturmangfold:

Konsekvensene for naturmangfold er vurdert som middels negative gjennom konsekvensutredningen. Kunnskapsgrunnlaget er tilfredsstillende i forhold til utbyggingstiltakene, og det er ikke nødvendig med ytterligere utredninger om naturmiljøet på reguleringsplannivå. Gjennom planbestemmelsene inkludert rekkefølgekrav er det stilt krav til videre utredninger og ivaretagelse av naturmangfoldet slik at det negative konsekvensene blir begrenset. Det er ikke påvist særlige effekter av tiltaket på naturmangfold. Det er tiltakene langs elva som påvirker naturmangfold, og det er blant annet viktig med krav til anleggsperioden for å unngå at naturmangfoldet blir utsatt for skade.

Kommunedirektøren vurderer at tiltakets samlede belastning på økosystemet er akseptabel, og dette forutsetter at føringene i planen og miljøoppfølgingsplanen blir fulgt opp i anleggsfasen.

Trafikale konsekvenser:

Et av hovedmålene med tiltaket er å bidra til å gjøre sentrum mer tilgjengelig, fordele trafikken bedre i bygatene slik at sentrum blir skjermet for unødvendig gjennomgangstrafikk, og utvikle prinsippet om hovedgatenett i tråd med gatebruksplanen. Et grep for at tiltaket skal få full effekt, er at det etableres et sentrumsnært parkeringsanlegg for at mye av trafikken som har sentrum som målpunkt kan kjøre til et lett tilgjengelig parkeringshus tett på hovedvegssystemet.

Trafikk har vært et av temaene som er konsekvensutredet. Temaet er utredet med tanke på planlagt utbygginger, gatebruksplanen og eventuell ny rv.4 gjennom byen i tunnel. Kommunedirektøren viser til KU og vurderinger hvor temaet er omtalt. Konsekvensutredningen viser at tiltaket vil få noe positiv konsekvens for trafikk.

Tiltaket vil avlaste og fordele trafikken i dagens gatenett, noe som er i tråd med målet for tiltaket. Det er varierende hvordan dette fordeler seg. Analysen viser at Strandgata og Hunnsvegen (nedre del) vil gi en reduksjon i ÅDT på 2700 og 2800 mot dagens situasjon. Dette vil slik kommunedirektøren ser det, redusere trafikken i disse gatene, som er i tråd med ønsket byutvikling. Dette bidrar også til bedre forhold for gående og syklende.

Selve hovedatkomsten vil få en beregnet trafikkmengde på ÅDT 8700. Beregningene viser at Brennerigata vil få en betydelig vekst i trafikk med beregnet ÅDT på 8600, som innebærer en økning på 7600 ÅDT. Analysen legger til grunn at hoveddelen av trafikken skal ende i et parkeringsanlegg. Kommunedirektøren ser det som viktig å påpeke at dette er en beregning som tar høyde for en betydelig vekst i trafikkmengden og at trafikk tallene vurderes til å være grove anslag. Analysen har ikke tatt høyde for hvordan generelle trafikkutvikling vil endre seg over tid og trender innenfor transportsektoren. Analysen har ikke vurdert forhold som endringer i reisevaner, mer bruk av løsninger som bildeling, el-biler og andre typer reisemidler. Kommunedirektøren mener det er viktig å ha disse perspektivene med seg også og at det kan være grunn til å forvente at fremtidig trafikkvekst blir mindre enn hva denne analysen viser.

Tiltaket vil direkte legge til rette for at tungtrafikk til Hunton fiber AS blir mer konsentrert ved fabrikken; noe som gjør at Niels Ødegaards gate ikke vil bli belastet med tung trafikk som den har i dag. Dette åpner for at den kan få mer preg av rolig bygate. Dette ser kommunedirektøren som klar positiv konsekvens. Også sett i sammenheng med eksisterende gangforbindelse fra Tongjordet,

gjennom Gjøvik gård og videre inn til sentrum er det er klar fordel av tungtrafikken blir borte fra Niels Ødegaards gate.

Analysen omtaler hvordan endring i utbyggingspotensialet på Huntonstranda og ny rv.4 i tunnel vil kunne påvirke trafikkavviklingen. Forbi planområdet kan man forvente en reduksjon på min. 2500 ÅDT, men antagelig noe mer. Kommunedirektøren påpeker at det er krevende å kunne si noen eksakte effekter som disse premissene vil gi, men at det er en del av bildet.

Kommunedirektøren mener fagtema trafikk og endringer i trafikk tall er grundig vurdert. Tiltaket vil bidra til å gjøre trafikkavviklingen i byen bedre, og slik sett vil dette tiltaket bidra til å nå målene for byutviklingen.

Miljømessige konsekvenser:

Det skal, som del av byggeplanen, utarbeides miljøoppfølgingsplan. Planens føringer og krav for å oppnå miljøkvalitet skal ivaretas på en systematisk måte i anleggsfasen og i videre drift i anlegget. Eksisterende vegetasjon langs Hunnselva skal bevares i tiltaket. Dette har betydning for erosjonssikring og naturmangfold. Erosjonssikringstiltak skal ikke være til vandringshinder for fisk.

Støy

Støyberegningene er gjennomført basert på trafikk tallene i trafikk analysen for både 0-alternativet og utredningstiltaket, og dette er innarbeidet i konsekvensutredningen av dette temaet. En sentral del av målet med planen er å omfordele trafikken i Gjøvik sentrum, og det medfører naturlig nok at også støysituasjonen endrer seg. Beregningene tilsier at det blir færre boliger i Gjøvik sentrum i rød støysone, og dette er en positiv effekt av tiltaket sammenlignet med 0-alternativet. Totalt sett vil det være færre boliger med vesentlige støyplager.

Støykonsekvensene for det siste byggetrinnet i Mustadhagen er allerede utredet og avklart gjennom dispensasjonsvedtaket og byggesaken som er godkjent.

Trafikk analysen har Farverikvartalet/nytt parkeringshus i Brønnsdalen som målpunkt for trafikken inn fra den nye sentrumsadkomsten. Det kan være at spredningen av trafikken i gatenettet ikke blir fanget godt nok opp i en slik analyse, og at trafikk tallene i Brennerigata/Brenneribakken er noe overdimensjonert. Det vil alltid være en betydelig usikkerhet i trafikkfordelingen i en trafikk analyse, og denne usikkerheten vil forplante seg videre når tallene blir brukt som grunnlag i støyberegningene. Støyberegningene viser at det er 5 bygninger i området rundt Brenneribakken som får en økning i støynivået, og der det kan være behov for støytiltak. Tilsvarende gjelder også for Haakons gate 22 som får marginalt høyere støynivå med en økning på 1 dB. I planforslaget er det ikke innarbeidet krav til støytiltak for konkrete bygg. Kommunedirektøren vurderer at det er behov for å avklare dette før planen kan sluttbehandles.

Under temaet trafikale konsekvenser ovenfor ble det også påpekt usikkerhet knyttet til utviklingen i personbiltransporten i årene som kommer. Kommunedirektøren vurderer at det er grunn til å anta at både trafikk tallene og støynivåene vil bli noe lavere enn det som er vist i rapportene. Det er både nasjonale og lokale mål om nullvekst i personbiltrafikken, men beregningene legger til grunn fortsatt økt trafikk mengde basert på tradisjonell transportmiddelfordeling uten fokus på grønn mobilitet. Dette er et generelt dilemma innenfor disse utredningsteamene der metodikken i liten grad tar inn over seg nye overordnede føringer og trender i transportplanleggingen. Metodikken tar også lite hensyn til overgangen fra forbrenningsmotorer til elektriske motor, som også vil påvirke lydbildet. Med framskriving av situasjonen i 2040 er det mye som taler for at el-biler eller andre alternativer med lavt støynivå og minimale utslipp til luft vil bære dominerende på vegnettet.

Luftforurensning

Spredningsberegningene for luftforurensning er basert på trafikk tallene fra trafikk analysen på tilsvarende måte som støyberegningene. Det er dermed knyttet tilsvarende usikkerhet til disse

dataene som er påpekt ovenfor knyttet til støy. Kommunedirektøren vurderer at tallene der økningen av luftforurensning er størst viser en situasjon basert på verste-tilfelle, og er en effekt av premisset for trafikkanalysen.

Videre er det i beregningene lagt til grunn en elbil-andel på kun 4% også i 2040, basert på tall for Innlandet fylkeskommune i dagens situasjon. Basert på tall fra SSB var andelen el-biler i 2020 på 5,5 %, og det er en eksplosiv vekst i andel el-biler basert på tall for førstegangsregistrerte biler. Med de nasjonale målsetningene for overgangen til fossilfrie biler i de kommende årene vurderer kommunedirektøren at premisset om el-bil andel i beregningen bidrar til at analysen i liten grad gir et egnet kunnskapsgrunnlag om nivået for luftforurensningen i 2040. Situasjonen vil bli langt bedre enn det analysene viser siden el-biler eller eventuelle andre fossilfrie kjøretøy ikke har utslipp av NOx eller svevestøv fra avgasser. Konsekvensene for luftforurensning er vurdert til å være noe negative i konsekvensanalysen, og det er ingen store konsekvenser selv med premisset om el-bil andel på kun 4%. Kommunedirektøren vurderer at vi bør kunne forvente en forbedring i årene som kommer med lavere nivåer i luftforurensningen basert på kjøretøyparken gradvis får en betydelig større andel av utslippsfrie kjøretøy frem mot 2040.

Anleggsperioden kan også medføre økt luftforurensning knyttet til svevestøv, og det er derfor anbefalt avbøtende tiltak for å skjerme og begrense støvflukt. Kommunedirektøren forutsetter at dette blir ivaretatt gjennom miljøoppfølgingsplanen i byggeplan-fasen.

Konsekvenser for barn og unges interesser:

Planforslaget viser at ved gjennomføring av tiltaket, blir det noe reduksjon i trafikk i sentrum, spesielt i Strandgata. Noe som ses som positivt med tanke på barn og unge. Selve samferdselstiltaket berører i svært liten grad barn og unges interesser.

Tiltaket legger opp til å utbedre kryssområdet ved Niels Ødegaards gate/Brennerigata, samt utbedre fortau langs Brennerigata. Dette anses som positivt for barn og unge som får bedre og mer trafikksikre forhold. Det bør også ses i sammenheng med mulig gangbru til Gjøvik gård, vil det bidra til et mer sammenhengende gangnett fra Gjøvik gård og videre inn til sentrum. Dette vurderes som positivt for barn og unge.

Konsekvenser for folkehelsen

Tiltaket vil bidra til å redusere trafikken i sentrum, som gjør sentrum mer attraktiv for opphold. Det ses på som positivt for folkehelsen. I planområdet og spesielt kryssområdet Brennerigata/Niels Ødegaards gate vil kryssområdet utbedre for å ivareta trafikksikkerhet for myke trafikanter. En mulig ny gangbru fra Gjøvik gård mot sentrum vil også legge til rette for mer sammenhengende og attraktive ganglinjer, noe som kan være positivt for folkehelsen.

Som følge av tiltaket er det færre boliger som blir berørt av rød støyzone og færre personer som vil oppleve støyplasser, noe som anses som positivt for folkehelsen.

2.2 Gjennomføring

Avtaler:

Det er stilt krav om en gjennomføringsavtale for samferdselstiltaket som berører riksveg 4 inkludert ny kulvertåpning og rundkjøring. Gjøvik kommune og vegeier vil være parter i en slik avtale, og den skal være godkjent av begge parter før oppstart av byggeplan.

I tillegg vil det være behov for avtaler med berørte grunneiere vedrørende grunnerverv. Det vil først bli aktuelt i forbindelse med arbeidet med grunnerverv og byggeplan når det nærmer seg gjennomføring av tiltaket.

Rekkefølgebestemmelser:

Planen er kompleks med mange ulike tiltak og utfordringer. Det er flere forhold som må utredes

nærmere før samferdselstiltaket kan gjennomføres, og rekkefølgebestemmelsene i § 8 er særdeles viktige siden de angir tidspunkt for når de ulike forholdene skal være avklart. Planen er noe grovere enn andre samferdselsplaner der gjennomføringsfasen er nært forestående. Enkelte avklaringer og utredninger er derfor forskjøvet til neste fase som vil være i forbindelse med byggeplanen inkludert miljøoppfølgingsplanen.

Kommunedirektøren vurderer at det har vært et nødvendig grep i denne planen siden tiltaket ikke er finansiert, og det er usikkerhet knyttet til når det blir gjennomført. Utredningene som er gjennomført i planmaterialet tilsier at tiltaket er gjennomførbart, og rekkefølgebestemmelsene sikrer i nødvendig grad økt kunnskapsnivå om blant annet grunnforholdene før anleggsfasen kan starte.

2.3 Administrative og økonomiske konsekvenser:

Som del av saksbehandlingen er det blitt utarbeidet et kostnadsoverslag for samferdselstiltaket. Kommunedirektøren så det som relevant å få utarbeidet et grovt kostnadsanslag for å få kunnskap om nivået knyttet til kostnader for tiltaket som del i behandling av saken. Det understrekes her at kostnadsanslaget er grovt vurdert basert på erfaringstall og kunnskap for det stadiet saken er på nå. Tiltaket består av flere elementer og kostnadsanslaget differensierer på dette.

Samlet kostnad anslås til ca. 200 millioner kr.

Hovedposter	%	Kr.
Ny rv.4	28 % av total	56 mill kr
Arm fra rundkjøring på rv.4 til Niels Ødegaards gate	25 % av total	50 mill kr
Utvidelse av Brennerigata frem til og med kryss med Brenneribakken	8,2 % av total	16 mill kr
Gangbru over til Gjøvik gård	3,7 % av total	7 mill kr
Byggherrekostnader	9,6 % av total	19 mill kr
MVA	17 % av total	35 mill kr
Grunnerverv*	0 % av total	0 mill kr
Uspesifisert	4,6 % av total	9 mill kr
Usikkerhetsfaktorer	3,5 % av total	7 mill kr
SUM	99,6 %	199 mill kr

* Grunnervervskostnader er ikke tatt med inn i denne vurderingen da det er forhold som ikke vil være mulig å sette en verdi på nå. Grunnervervet er basert på en privatrettslig avtale som må inngås mellom partene. Å prissette grunnervervet på nåværende tidspunkt vil ikke være mulig.

Utbyggingen er pr nå ikke finansiert. Tiltaket ligger heller ikke inne i NTP. På nåværende tidspunkt er det vanskelig å si noe om finansiering og realisering av tiltaket. Det er ikke realistisk at dette tiltaket vil kunne bygges kun med kommunale midler. Kommunedirektøren ser det som aktuelt å søke en mulig realisering med et spleiselag med både statlige, fylkeskommunale og kommunale midler, og det kan være aktuelt å se dette som et tiltak på avlastet veg i forbindelse med utbygging av ny rv.4. Dersom det blir bygd ny riksveg under byen, kan det bli aktualisert at dagens trasé blir omklassifisert som fylkesveg.

Det er grunn til å tro at realisering av tiltaket vil være avhengig av i hvert fall delvis statlig finansiering. For å få utløst statlige midler, må tiltaket blir prioritert inn på NTP. For å komme i posisjon til å komme inn på NTP, er det en fordel av prosjektet er ferdig planlagt. Slik sett er det derfor er det viktig å ha vedtatt reguleringsplan slik at det kan vises til et ferdig planlagt prosjekt. Kommunedirektøren ser det som aktuelt å se dette tiltaket opp mot fremtidige planer for rv. 4 i tunnel. Ombygging av rv.4 vil også føre til nødvendige ombygginger og utvikling av fv.33 og øvrige lokalgatene. Slik sett vil sentrumsadkomsten kunne vurderes inn i den sammenheng ved at tiltaket

blir del av den helhetlige løsningen for trafikken gjennom Gjøvik. Sentrumsadkomsten vil være viktig for lokaltrafikken og gi grunnlag for en helhetlig og god løsning for byen.

Kommunedirektøren ser det som viktig at Gjøvik kommune nå jobber for å komme i posisjon for å få dette tiltaket inn som del av tiltak på avlastet rv.4 slik at det kan realiseres del av ny rv.4.

2.4 Alternative løsninger

I forprosjektfasen ble mange ulike alternativer vurdert, dette fremgår av planprogrammet. I reguleringsplanfasen er det ikke vurdert andre løsninger for tiltaket enn det hovedgrepet som nå reguleres.

Men det kan være relevant å vurdere om det er mulig med trinnvis utvikling av tiltaket. Gangbru over til Gjøvik gård og fortau langs Brennerigata kan realiseres uavhengig av rundkjøringen. Derimot kan det bli mer krevende om rundkjøringen bygges uten av det blir nytt fortau langs Brennerigata da trafikkbelastningen vil øke. Selve samferdselstiltaket kan ikke realiseres delvis. Den separate armen direkte fra fabrikk har isolert sett ingen sammenheng med de øvrige elementene i tiltaket, og kan i utgangspunktet utelates fra prosjektet. Dette vil imidlertid få konsekvenser for den interne trafikken på fabrikkområdet.

Det er planlagt krabbefelt fra kulvert. Dersom det blir ny rv.4 i tunnel, kan det vurderes om hvorvidt det er behov for dette da det blir mindre trafikk på veggen og at behovet for krabbefelt muligens blir mindre.

En alternativ løsning kan være å ikke realisere tiltaket. Gatebruksplanen fastsetter et hovedgatenett både med og uten ny sentrumsadkomst. Hovedgatenettet kan realiseres uten tiltaket. Uansett vil behovet for nytt parkeringsanlegg være nødvendig bla. for å frigjøre kantparkering til besøkende til sentrum. Uten ny sentrumsadkomst vil ikke målet om å åpne sentrum fra sør oppnås. Når det gjelder vurdering knyttet til gangbru over til Gjøvik gård, vises det til egen vurdering.

3. KOMMUNEDIREKTØREN SIN KONKLUSJON:

Kommunedirektøren vurderer at planforslaget med tilhørende utredninger viser at tiltaket har en stor grad av måloppnåelse i forhold til hensikten med planarbeidet. Den nye sentrumsadkomsten vil bidra til at Gjøvik sentrum blir mer tilgjengelig fra sør, og til en bedre fordeling av trafikken i sentrumsgatene. Grepet i planen er viktig for å oppnå de overordnede målene som ligger i byvisjonen og gatebruksplanen. Løsningene i planen er grundig vurdert gjennom lang og krevende planleggingsprosess, og forslaget er nå modent for et offentlig ettersyn. Vegtiltaket er planlagt i en kompleks bysituasjon med mange ulike hensyn som skal ivaretas. Kommunedirektøren vurderer at tiltaket er optimalisert gjennom planprosessen, og dialog med berørte parter har vært en sentral del av planprosessen.

I høringsperioden av planforslaget er det viktig med en dialog med Gjøvik gård og fylkeskonservator vedrørende løsningsforslaget for ny gangbru over Hunnselva, og vurdering av denne opp mot andre alternativer.

Kommunedirektøren anbefaler at forslag til detaljregulering for ny sentrumsadkomst fra rv.4 - Huntonarmen legges ut til offentlig ettersyn.