

Planbeskrivelse

Fv.2388 Prost Bloms gate – Sykkelveg med
fortau – Gjøvik kommune



Innhold

1. Sammendrag	3
2. Innledning	4
2.1. Planområdet	4
2.2. Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredninger	5
2.3. Tiltakets forankring i handlingsprogram for fylkesveg	5
3. Planprosess og medvirkning	6
3.1. Varsel om planoppstart og offentlig ettersyn	6
3.2. Roller og ansvar	6
4. Beskrivelse av reguleringsplanen	7
4.1. Planlagt arealbruk	7
4.2. Beskrivelse av regulerte løsninger	7
4.3. Alternativsvurderinger	10
5. Eksisterende situasjon og virkninger av reguleringsplanen	14
5.1. Overordna føringer for arealbruken	14
5.2. Veg og trafikkforhold	15
5.3. Nærføringsutfordringer og endrede adkomstforhold	23
5.4. Teknisk infrastruktur	27
5.5. Eiendomsforhold og naboer	27
5.6. Landskapsbilde	29
5.7. Nærmiljø og friluftsliv	32
5.8. Naturmangfold og naturressurser	33

5.9.	Kulturmiljø	35
5.10. Støy.....		36
6. Risiko og sårbarhet (ROS-analyse)		37
7. Gjennomføring av regulert tiltak.....		40
8. Innspill til varsel om planoppstart.....		41

Redaksjon: [Navn]

Design og produksjon: [Firma, Firma] **Foto:** [Firma, navn]

1. Sammendrag

Innlandet fylkeskommune har utarbeidet forslag til reguleringsplan for fv.2388 Prost Bloms gate, fra Gjøvik stadion og opp til «Parksvingen». Strekningen er på ca. 1 km.

Planforslaget legger til rette for sykkelveg med fortau, på 3,5 meters bredde langs nordsiden av fylkesvegen. Dette medfører betydelig forbedret tilgjengelighet for syklende og gående. Samtidig skal Prost Bloms gate fremdeles ha toveis biltrafikk med 6,5 m vegbredde, og det skal være tilrettelagt for buss. Det legges opp til sykling i vegbanen i retning nedover mot sentrum.

Fra Gjøvik stadion og opp til butikken/Føllingstads veg følger fylkesvegen eksisterende veg. Fra butikken og oppover til «Parksvingen» må vegen sideforskyves noe mot sør for å sikre areal til sykkelvegen.

Det er planlagt bygging i 2023.

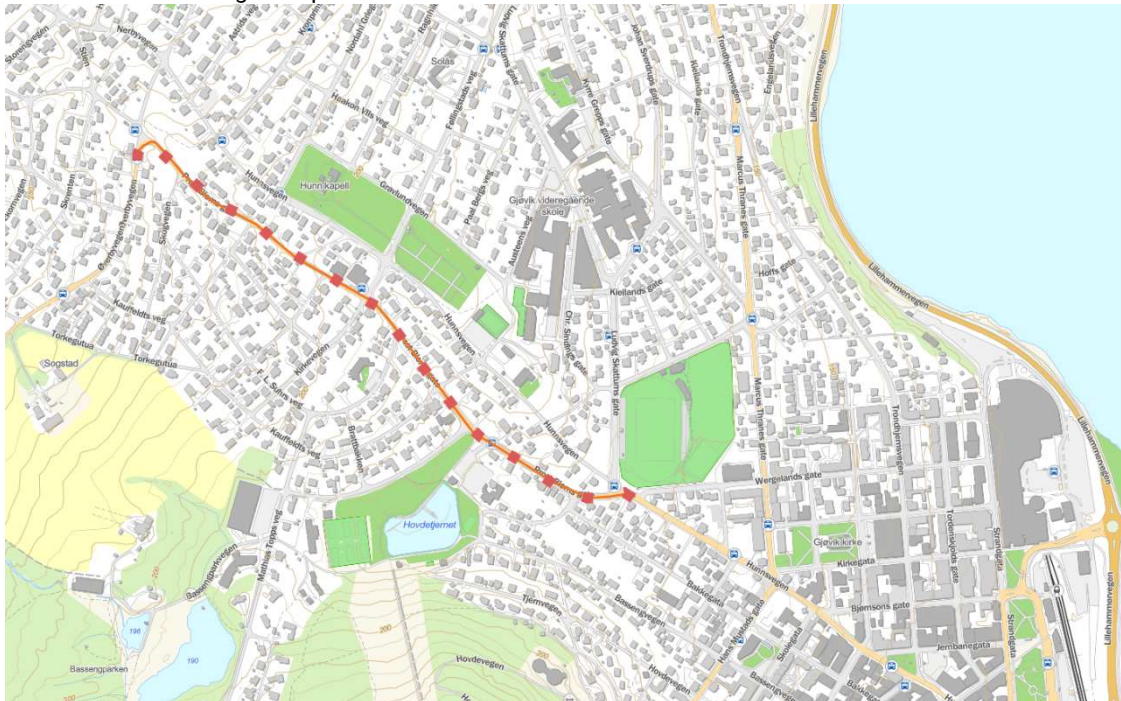
Planarbeidet er et nært samarbeid med Gjøvik kommune, og det er kommunestyret som skal sluttbehandle planforslaget.

2. Innledning

2.1. Planområdet

Planområdet ligger sentralt i Gjøvik langs fv.2388 Prost Bloms gate. Planen streker seg fra krysset med Ludvigs Skattumsgate/Hunnsvegen ved Gjøvik Stadion, og oppover i retning Øverby. Øvre avgrensing er «Parksvingen», dvs den krappe svingen i krysset Øverbyvegen/Prost Bloms gate/Tranbergvegen. Lengden på planområdet er ca. 1 km.

Bildet viser utstrekningen av planområdet.



Hensikten med prosjektet er å tilrettelegge for bedre løsning for syklende og gående, samtidig som Prost Bloms gate fremdeles skal være en viktig transportåre for bil med toveistrafikk samt at vegen skal være en viktig kollektivtrasè.

Det skal bli enklere og mer trafiksikkert å gå og sykle langs fv. 2388 på strekningen mellom Parksvingen (kryss med Øverbyvegen og Tranbergvegen) og Gjøvik stadion. Det foreslås bygging av en sykkelveg med fortau langs nordsiden av Prost Bloms gate. På den nedre strekningen, dvs opp til Parkvegen/Fastland er det i dag fortau på sørsiden, noe som opprettholdes. På den øvre delstrekningen, dvs fra butikken/krysset med Føllingstads veg, må det gjøres justering av veglinja for å komme frem med sykkelvegen.

Prosjektet er et spleiselag mellom Innlandet fylkeskommune og Gjøvik kommune. Tiltaket er prioritert i Handlingsprogram for fylkesveger 2018-21(23). Det er forutsatt at Gjøvik kommune i tillegg bidrar med finansiering. Det er planlagt bygging i 2023.

Det er Gjøvik kommune som er planmyndighet og som skal sluttbehandle planforslaget.

2.2. Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredninger

Konsekvensene av tiltaket anses ikke å ha vesentlige virkninger for miljø eller samfunn. Planen påvirker ikke verneområder for natur eller kultur, truede arter og naturtyper, naturressurser, mineralressurser eller større omdisponering av LNF-områder. Planen anses ikke å ha negative konsekvenser for befolkningens helse, eller medføre vesentlig forurensning, klimautslipp eller vesentlig belastning på miljøet.

Samlet sett er tiltakene av en såpass begrenset karakter at det ikke omfattes av krav til konsekvensutredning. Spørsmålet om konsekvensutredning ble tatt opp under oppstartsmøte, og Gjøvik kommune bekreftet at planen ikke medfører krav til konsekvensutredning.

2.3. Tiltakets forankring i handlingsprogram for fylkesveg

Tiltaket er prioritert i Handlingsprogram for fylkesveger 2018-21(23), med en bevilgning på 36,4 millioner i 2022. Det pågår arbeid med nytt Handlingsprogram 2022-2025. Prosjektet er videreført inn i forslaget til nytt handlingsprogram. Nytt Handlingsprogram forventes vedtatt i oktober 2021. Det er forutsatt at Gjøvik kommune i tillegg bidrar med finansiering. Gjøvik kommune har i tillegg behov for en ganske betydelig oppgradering av VA-infrastrukturen som ligger i eller i tilknytning til fylkesvegen.

3. Planprosess og medvirkning

3.1. Varsel om planoppstart og offentlig ettersyn

Planprosessen startet med oppstartsmøte med Gjøvik kommune, den 12.11.2019.

I desember 2019 ble det varslet oppstart av planarbeidet, med frist for innspill 24.januar 2020. Det ble sendt ut skriftlig varsel til alle berørte parter. Det kom inn 8 skriftlige merknader. Disse er oppsummert og kommentert i pkt. 8. I forbindelse med varsel om oppstart ble det avholdt åpent møte på Gjøvik rådhus den 15.01.2020. I desember 2019 ble det holdt møter med både Sykkkelby Gjøvik og Areal- og transportplan (ATP) Gjøvik.

Den 26.august 2020 ble det avholdt grunneiarmøte på Gjøvik rådhus, der eiere av alle berørte eiendommer var invitert. Det har også vært egne møter/befaringer med eiere av noen av eiendommene.

Gjennom planprosessen har det vært avholdt ulike møter med kommunen.

Planforslaget er fremmet etter plan- og bygningslovens § 3-7, dvs at vegeier får hjemmel til å sende planen ut på høring.

3.2. Roller og ansvar

Planarbeidet startet i regi av Statens vegvesen. Fra 1.januar 2020, som et ledd i Regionreformen, overtok Innlandet fylkeskommune ansvaret for planprosessen.

Innlandet fylkeskommune er eier av fylkesvegen og har ansvar for regulering, økonomi og bygging.

Gjøvik kommune er planmyndighet. Det er kommunen som skal sluttbehandle og vedta reguleringsplanen. Planarbeidet er utført i samråd og i dialog med kommunen.

4. Beskrivelse av reguleringsplanen

4.1. Planlagt arealbruk

Tabellen nedenfor viser arealfordelingen i planforslaget.

Arealformål	Areal i daa ²
1110 - Boligbebyggelse (B)	6,1
1130 - Sentrumsformål (BS)	0,6
2010 - Kjøreveg (V)	10,3
2012 - Fortau (F)	3,3
2017 - Sykkelanlegg (S)	1,5
2019 - Annen veggrunn-grøntareal (AVG)	5,1
2025 - Holdeplass/plattform (KH)	0,1
3040 - Friområde (FR)	2,1
SUM	29,1
140 - Frisikt	0,2
0 - Midlertidig anleggsområde t	8,7

Planforslaget berører ikke landbruksarealer, verken eksisterende dyrkamark eller skogsmark.

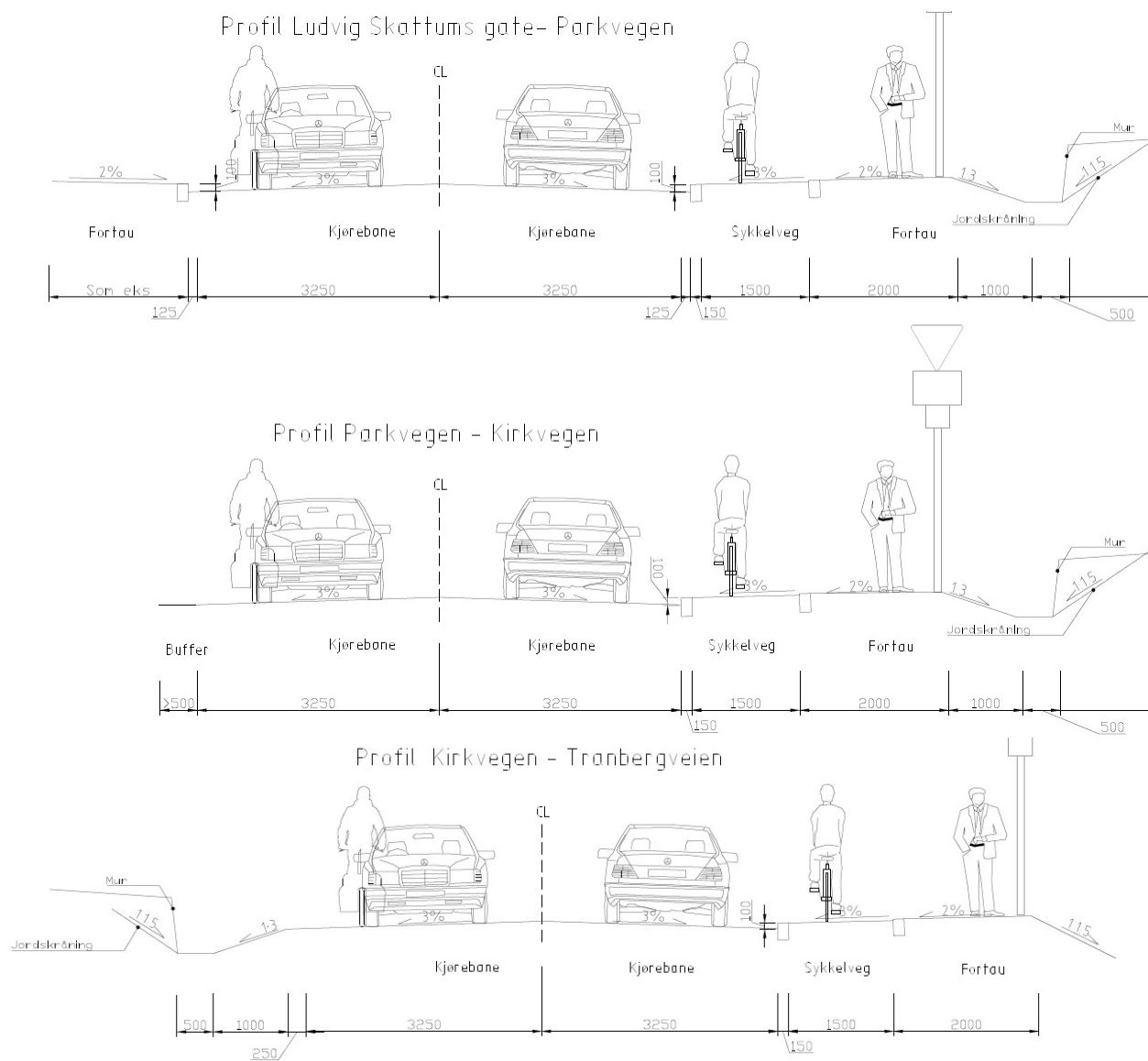
4.2. Beskrivelse av regulerte løsninger

I planforslaget har vi lagt til grunn en vegbredde på 6,5 m pluss kantsteinsklaring. Vegbredden er tilpasset to-veis trafikk samt kollektivtrafikk. Langs hele trekningen er det innarbeidet en sykkelveg med fortau på totalt 3,5 m bredde. Sykkelvegen følger nordsiden av vegen. Det legges opp til sykling i vegbanen i retning nedover mot sentrum.

Vi kan dele strekningen inn 3 ulike parseller:

- Nedre del; Ludvig Skattums gate – Parkvegen. Her er det i dag tosidig fortau. Eksisterende fortau på sørsiden beholdes.
- Midtre del; Parkvegen-Kirkevegen/butikken. Eksisterende fortau på nordsiden. Det er mye mur på sørsiden av vegen som vi prøver å unngå å berøre.
- Øvre del; Kirkevegen/butikken – Tranbergvegen. Her blir det justering av selve vegen, som flyttes noe mot sør for å få plass til sykkelvegen på nordsiden.

Figurene nedenfor illustrerer de foreslåtte tverrsnittene på de tre ulike delstrekningene. Vegbredden og bredden på sykkelvegen med fortau er lik gjennom hele strekningen.



Hovedtiltaket i planen er fremføring av sykkelveg med fortau langs nordsiden av fylkesvegen. Med unntak av øvre delstrekning følger vegen eksisterende trasè, men fra butikken og oppover må senterlinja på vegen justeres for å komme frem med ny løsning.

Med ny sykkelveg med fortau øker den totale bredden, noe som medfører at det må gjøres inngrep på privat eiendom og tilpasninger til avkjørsler. For de eiendommene som vil få vanskelige eller for bratte avkjørsler er det innarbeidet nye adkomstløsninger. Som hovedregel har planforslaget lagt opp til at boligeiendommene kun skal ha en avkjørsel, og det er derfor foreslått stengt noen avkjørsler.

Prost Bloms gate er en viktig kollektivtrasè og de tre eksisterende holdeplassene er opprettholdt. Det er lagt opp til kantstopp.

Krysset Prost Bloms gate/Ludvig Skattums gate/Hunnsvegen er det største krysset på strekningen. Dagens kryss er veldig bredt og utflytende. Krysset Hunnsvegen/Ludvig Skattums gate skli over i krysset Prost Bloms gate/Ludvig Skattums gate. For å øke trafikksikkerheten foreslås det å stramme opp krysset. Myke trafikanter har i eksisterende kryss begrensede muligheter for kryssing. Eksisterende gangfelt over Ludvig Skattums gate er plassert på nordsiden av Hunnsvegen, dvs ca. 30 meter unna krysset. Dette medfører at mange gående velger å krysse i et svært bredt og uoversiktlig kryssområde.

Krysset Prost Bloms gate/Ludvig Skattums gate trafikkeres av buss, noe som gjør at vi må sikre tilfredsstillende bredder for sporing av buss. Vi har derfor kun foreslått en moderat innsnevring av krysset. Denne oppstrammingen gjør at Hunnsvegen blir tydeligere definert inn på Ludvig Skattums gate, samt at vi kan flytte gangfeltet på sørsiden av Hunnsvegen. Nytt gangfelt kommer betydelig nærmere selve krysset og blir dermed mer naturlig å benytte.



Skisseillustrasjon sett nordover mot Fastland. Her vises Prost Bloms gate med den planlagte løsningen sykkelveg med fortau på høyre side og dagens fortau på venstre side. Krysset Ludvig Skattum gate x Prost Bloms gate strammes opp og gir en bedre situasjon for gående og syklende.

Helt øverst i planområdet ved Parksvingen (krysset Øverbyvegen/Prost Bloms gate / Tranbergvegen) er fylkesvegen foreslått lagt ut på fylling mot nord. Dette for å skape en noe bedre tilpasning gjennom kurven samt for å unngå en markant natursteinsmur i innerkurve. Krysset Prost Bloms gate/Øverbyvegen er i dag utflytende og foreslås stammet inn.



Skisseillustrasjon sett sørover mot Gjøvik. Her vises Prost Bloms gate med den planlagte løsningen sykkelveg med fortau, som i svingen legges på utfylling på østre side av vegen. Landskapet vil her åpne seg som følge av at noe trær og vegetasjon fjernes i utfyllingen.

4.3. Alternativsvurderinger

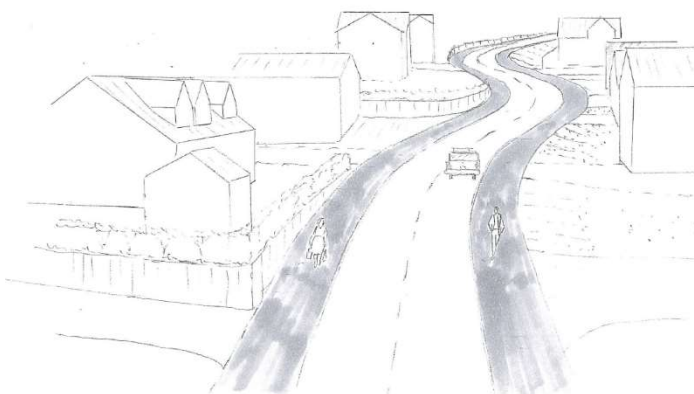
Som forarbeidene til gjeldende Handlingsprogram for fylkesveger 2018 -21(23), ble det utarbeidet skisseprosjekt for Prost Bloms gate.

De tre løsningene som skisseprosjektet vurderte var:

1. Minimumsløsningen med ensidig fortausløsning, fortrinnsvis på sørsiden av vegen.
2. Tosidig fortau på hele strekningen.
3. Fortau – kjørebane – sykkelveg med fortau.



Alternativ 1



Alternativ 2



Alternativ 3

Med bakgrunn i at kalkylen viste relativt lav kostnadsforskjell mellom de tre løsningene og at strekningen er hovderute for sykkel i Gjøvik anbefalte skisseprosjektet løsning 3.

Skisseprosjektet gjorde følgende vurdering av alternativene:

Løsning 1 er det billigste alternativet, men vil ha minimal forbedring av eksisterende situasjon for syklister. Gående får et bedre tilbud ved økt bredde på fortau. Syklister vil i hovedsak fortsette å sykle i vegbanen. Løsning 2 har flere likhetstrekk med løsning 1. Den gir et enda bedre tilbud for gående enn løsning 1, mens syklister får marginal eller ingen forbedring fra eksisterende situasjon. Løsning 3 er dyreste løsning. Løsning 3 gir et vesentlig bedre tilbud til syklister enn løsning 1 og 2. Syklister vil her dele kjørefelt med bilene mot byen. Fra byen har syklistene egen sykkelsti. Syklistene vil holde en lav fart sammenlignet med bilene i den relativt høye stigningsprosenten, og egen sykkelsti vil bidra til følt økt sikkerhet. Tilbudet for gående er tilnærmet likt som ved løsning 1 og 2. Løsning 2 og 3 gir et stedvis større eiendomsinngrep enn løsning 1, og gir utfordring med nærføring til eiendommer.

Alternativ nr. 3 ble derfor lagt til grunn for handlingsprogrammet og ligger til grunn for reguleringsplanarbeidet.

I reguleringsplanarbeidet har vi jobbet mye med valg av løsning, og vi har foreslått noen endringer i forhold til alt 3.

- Vegbredden er økt til 6,5 m. Dette for blant annet å sikre tilstrekkelige bredder for toveis biltrafikk, samt å opprettholde vegen som en viktig kollektivakse.
- På den nedre strekningen, dvs fra Ludvik Skattums gate til Parkvegen har vi beholdt fortau på sørsiden. Dette skyldes at det er et eksisterende fortau her i dag, og vi ikke ønsker å fjerne et eksisterende tilbud til myke trafikanter.
- Fra Parkvegen og oppover, har vi valgt å ikke innarbeide fortau på sørsiden. Dvs at vi kun har tiltak for myke trafikanter på nordsiden av Prost Bloms gate. Dette gjør vi for å begrense eiendomsinngrep og kostnader, samt at vi mener at et gjennomgående tilbud på nordsiden vil gi et tilfredsstillende og fullt ut akseptabelt tilbud for myke trafikanter.

- Fra Ludvik Skattums gate og opp til butikken/Føllingstads veg har vi valgt i størst mulig grad å følge eksisterende veg og samle inngrepene på nordsiden.
- Fra Føllingstads veg og oppover er det mye nærførings- og adkomstutfordringer og vi har her måtte prøve å finne en optimalisert veglinje for å komme frem. Dette har medført at fra Føllingstads veg og oppover er fylkesvegen i stor grad skjøvet mot sør.

5. Eksisterende situasjon og virkninger av reguleringsplanen

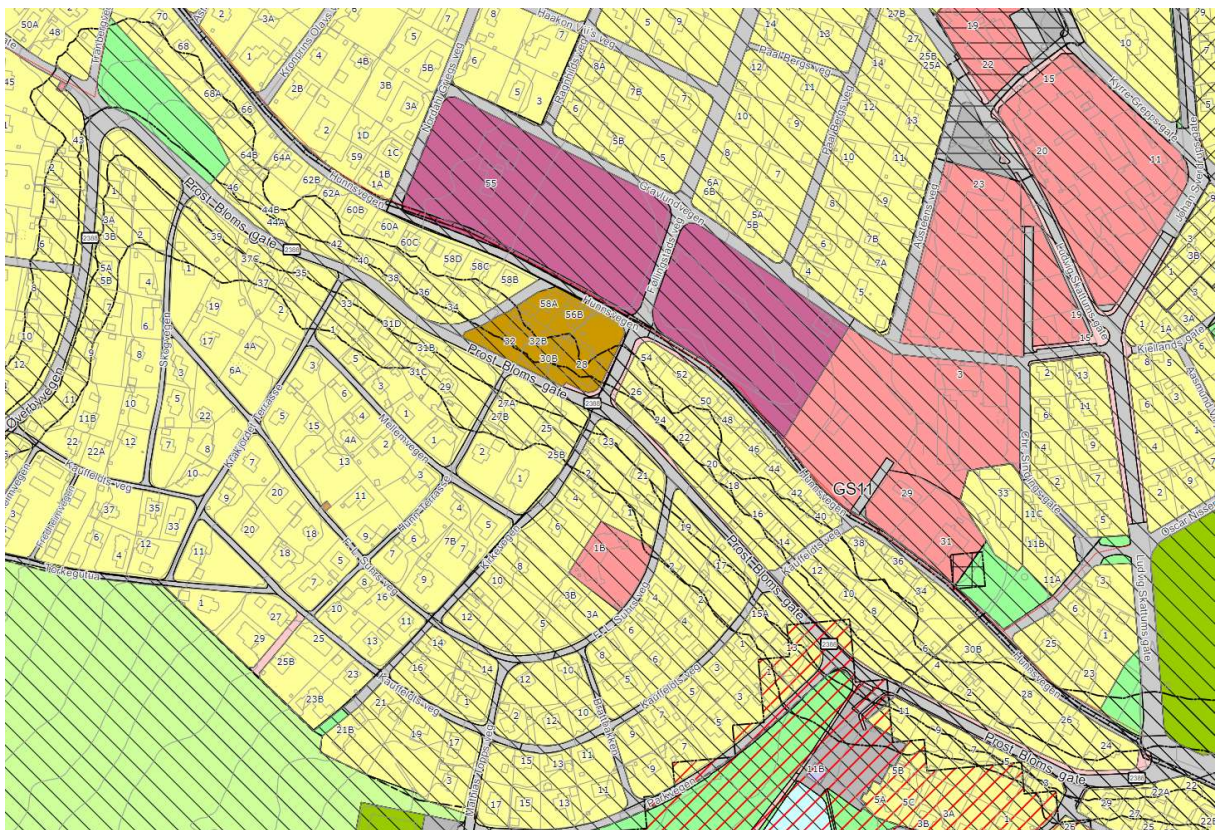
5.1. Overordna føringer for arealbruken

Eksisterende situasjon

Gjeldende arealplaner

Planområdet omfattes av kommuneplanens arealdel 2020-32, vedtatt 29.10.2020. Berørte areal er i all hovedsak avsatt til boligformål, med unntak av;

- friområde ved Parksvingen
- sentrumsformål på oversiden av Føllingstads veg (Prost Bloms gate 28, 30 og 32)



Planarbeidet berører følgende reguleringsplaner:

- Gjøvik sentrum nord, vedtatt 26.03.2009
- Høyenhall, vedtatt 17.09.1964

Hovednett for sykkel – Sykkelbyen Gjøvik

Sykkelbyen Gjøviks hovednett Rute 5 følger vegen langs hele strekningen av reguleringsplanen. I tillegg berøres Ringrute nr 2 for sykkel. Ringrute nr 2 går via Jørgen Moes gate – Prost Bloms gate – Ludvik Skattums gate.

Virkninger av reguleringsplanen

Planforslaget medfører ingen vesentlige endringer i forhold til de overordnede planene for arealbruken i området. Planforslaget medfører derimot en utvidelse/bredding av vegformålet, noe som berør og medfører inngrep på mange av eiendommene langs strekningen. Det vises her til pkt. 5.8 vedrørende eiendomsinngrep.

Intensjonen med planforslaget er at det skal bli trafiksikkert, og oppleves trygt og attraktivt å ferdes langs vegen som fotgjenger og som syklist, samtidig som gata skal fortsatt være en del av hovedvegnettet for bil og kollektivtrafikk i byområdet. Gjennomføring av prosjektet skal bidra til endring av reisemiddelvalg fra personbil på korte strekninger i byområdet og gi økt trafiksikkerhet. Dette er det vist til i bystrategien «Visjon Gjøvik 2030» og videreført som prinsipp i «Gatebruksplan for Gjøvik sentrum». Videre skal tiltaket også bidra til målopplevelse for Handlingsprogram for fylkesveg 2018-2021(23) og ikke minst målsettinger i «Hovedplan for sykkel» i Sykkelbyen Gjøvik.

5.2. Veg og trafikkforhold

Eksisterende situasjon

Fv. 2388 er en av de viktigste tilførselsvegene til Gjøvik sentrum fra boligområdene nord og vest for sentrum, og fra områder i Vardal. Mange kjører bil til sentrum fra Nordbyen og Vardal via denne fylkesvegen. Trafikkmengden på fylkesvegen er 4300 – 4500 kjøretøy pr døgn. Fartsgrensen er 40 km/t. De tilgrensende kommunale vegene har i all hovedsak en fartsgrense på 30 km/t. Tranbergvegen og Føllingstads veg har 50 km/t fartsgrense.

Planområdet omfatter en strekning på ca. 1 km av fylkesvegen, og det er stigning på vegen fra sentrum og oppover. De første 200 meterne er forholdsvis flate med en stigning på ca. 2%, mens de resterende 800 meter har en stigning på mellom 6-8%.

Prosjektet har som mål om å gjøre det enklere og mer trafiksikkert å gå og sykle langs fv. 2388. Strekningen har i dag et varierende tilbud til gående og syklende. Nedre del har tosidig fortau, midtre del har ensidig fortau og øvre del har ikke noe tilbud. Dette gjør at på deler av strekningen må fotgjengere og syklistene gå i kjørebane. Det er ikke eget sykkelfelt langs noen deler av Prost Bloms gate.

Med bakgrunn i eksisterende situasjon kan vegstrekningen deles inn i tre ulike parseller.

Første del:

Kryss Ludvig Skattums gate/Prost Bloms gate – kryss Parkvegen/Prost Bloms gate
Vegbredde (ikke inkludert fortau): 7,2 - 8,6m. Snittbredde: 7,7m.



Strekningen har tosidig fortau, dog med for liten bredde ift. gjeldene krav i for fortau; 2,5 meter inklusiv kantsteinbredde. Fra Jørgen Moes gate til Parkvegen har fortau på sørside fått oppdatert standard i senere år. På strekningen er det også nyere murer mot eiendommer. Nordsiden av strekningen har tilstøtende hageareal med stedvis bratte adkomster til eiendommer.

Andre del:

Kryss Parkvegen/Prost Bloms gate – Butikken/Føllingstads veg
Vegbredde (ikke inkludert fortau): 6,3 - 8,7m. Snittbredde: 7,5 m.



Strekningen har ensidig fortau, dog med for liten bredde ift. gjeldene krav i for fortau; 2,5 meter inklusiv kantsteinbredde. Eiendommene er avgrenset mot vegen med murer.

Tredje del:

Butikken/Føllingstads veg - kryss Tranbegvegen/Prost Bloms gate

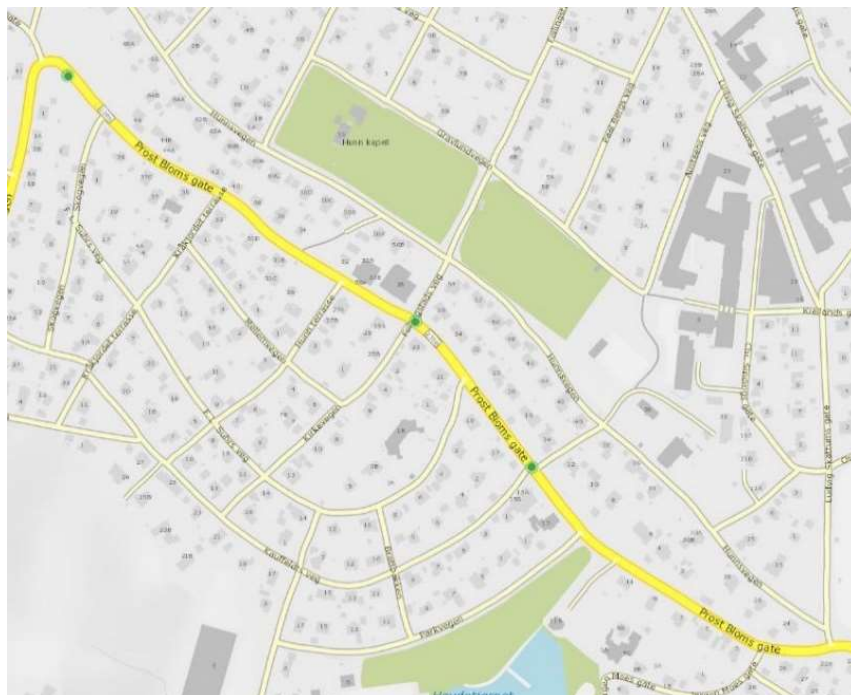
Vegbredde (ikke inkludert fortau): 6,0 - 8,8m. Snittbredde: 7,0 m



Det er ikke fortau på denne strekningen i dag. Eiendommene avgrensers vegarealet delvis med mur og delvis med skjæring eller fylling. Strekningen har bebyggelse forholdsvis nære vegen.

Trafikkulykker

Det er registrert 3 politirapporterte ulykker på strekningen de siste 10-årene. Dette er to kryssulykker med kjøretøy samt en fotgjengerulykke.



Utklipp fra der de 3 ulykkene har skjedd.

Virkninger av reguleringsplanen

Vegbredde

Fv.2388 Prost bloms gate har i dag varierende bredde fra ca. 6,0 – 8,5 meter. Bredden er lavest på den øvre del av strekningen. Gjeldende håndbøker tilsier at ved 40 km/t bør vi ha en vegbredde på 6,5 meter dersom vegen er en viktig kollektivtrasè. For å sikre to-veis trafikk og gode forhold for kollektiv legges 6,5 m vegbredde til grunn. Dette gir en kjørefeltbredde på 2 x 3,25 meter, jfr tabellen under pkt 4.2. I tillegg til de 6,5 meterne kommer det et areal til kantsteinsklaring, samt at det blir bredding i kurver. Med bakgrunn i ønsket om å ivareta gode forhold for kjørende og kollektivtrafikk er vegbredden økt med 0,25 meter i forhold til tidligere skisseprosjekt.

Løsning for gående – og syklende

Strekningen har i dag et varierende tilbud til gående- og syklende, og på deler av strekningen er det ingen tilrettelegging. Bakgrunnen for planarbeidet har vært ønsket om økt tilrettelegging for myke trafikanter. Det har derfor vært jobbet mye med å finne de best egnede løsningene, innenfor hva som er realistisk ut fra de ytre ramme faktorene. Løsningene for gående- og syklende har det derfor vært nødvendig å vurdere opp mot blant annet:

- Nødvendige arealer til kjøreveg for å opprettholde funksjonell to-veis biltrafikk samt god fremkommelighet for buss.
- Eksisterende fysiske forutsetninger. Det kan være nærføring til eksisterende bebyggelse, omfanget av eiendomsinngrep, tilpasninger til eksisterende adkomstløsninger og parkeringsplasser, eksisterende sideterreng og murer osv.
- Økonomi. For å sikre realisering er det viktig at prosjektet må forholde seg til gjeldende økonomiske rammer.

Planforslaget bygger i hovedsak på anbefalt løsning i skisseprosjektet. Dette betyr at det legges opp til sykling i vegbanen nedover mot sentrum. I retning fra sentrum og oppover legges det opp til et eget areal for sykling, adskilt fra vegbanen, på nordsiden av vegbanen. Sykkelvegen med fortau er på totalt 3,5 meter bredde og følger nordsiden av fylkesvegen langs hele strekningen. På denne måten unngås unødvendig kryssninger som et resultat av sideskift. Dette vil gi et godt og trafikksikkert tilbud til gående- og syklende på strekningen, og det vil være en vesentlig forbedring av forholdene sammenlignet med eksisterende situasjon.

I skisseprosjektet er det foreslått et gjennomgående fortau på sørsiden av fylkesvegen. Nedenfor Parkvegen er det i dag et fortau på sørsiden av fylkesvegen. Prosjektet ønsker ikke fjerne et eksisterende tilbud, derfor anbefales fortauet videreført opp til Parkvegen. Fra Parkvegen og videre oppover ser vi det som svært utfordrende å få arealer til et fortau på sørsiden av fylkesvegen. Dette skyldes blant annet de fysiske forutsetningen mht nærføring, mye mur, totalt tilgjengelige bredder samt også de økonomiske kostnadene dette vil medføre. På oversiden av Parkvegen vil det derfor ikke bli tilbud til gående og- syklende på sørsiden av fylkesvegen.

Veglinjen i planforslaget

Fra nedre startpunkt ved Ludvik Skattums gate og opp til butikken/Føllingstadsveg følger planforslaget eksisterende veglinje, med kun mindre justeringer. Eksisterende veg er på denne strekningen noe bredere enn 6,5 meter og planforslaget medfører derfor noe innsnevring av kjørevegen. Ved at ny sykkelveg med fortau følger nordsiden av fylkesvegen, blir nødvendige eiendomsinngrep på denne delstrekningen, i all hovedsak berøre nordsiden av fylkesvegen.

På øvre del av strekningen, dvs fra butikken/Føllingstadsveg og oppover, er det betydelig mindre tilgjengelig areal. Eksisterende vegbredde er her smalere enn for de nedre delstrekningene, og det er større utfordringer mht nærføring til bebyggelse. Det er også mange krevende avkjørsler som må hensyntas. I tillegg er det større høydeforskjell på sideterrenget. Generelt ligger arealet på nordsiden av fylkesvegen lavere enn vegen og terrenget på sørsiden høyere enn vegen. Delstrekningen har også betydelig mere kurver (svinger) på fylkesvegen enn strekningen nedover mot sentrum, samt at stigningsforholdene er størst på denne delstrekningen. Samlet sett har dette gjort at vi har konstruert en ny veglinje på denne strekningen. Dette har medført at senterlinja på vegen i stor grad er flyttet mot sør. Denne sideforskyvningen mot sør varierer mellom 1,0 til maksimalt 3,5 meter. Nødvendige eiendomsinngrep på denne delstrekningen vil både berøre nord- og sørsiden av fylkesvegen.

Murer

Langs Prost Bloms gate er det i dag en betydelig mengde murer. Disse murerne har ulik utforming, men er hovedsakelig murer av begrenset høyde.

Planforslaget inneholder en betydelig mengde mur. Som en hovedregel er det benyttet murer der det er eksisterende murer. I tillegg er det foreslått mur der det er nødvendig mht tilpasning til avkjørsler, der det er viktig å redusere terrengutslag i forhold til nærføring til bebyggelse samt der bruk av skråning vil medføre uforholdsmessig mye arealbeslag/ulempe på eiendommene. I vurdering av bruk av mur har effekten ved bruk av mur blitt vurdert mot kostnaden for muren. Foreslåtte murer fremkommer med mursymbol på plankartet.

Adkomster

Langs hele strekningen er det boligbebyggelse på begge sider av vegen. Det er derfor et betydelig antall eiendommer som har direkte adkomst ut på fylkesvegen, og i tillegg er det ca. 10 kommunale veger som har adkomst til fylkesvegen. Samlet sett er det derfor svært mange avkjørsler som må hensyntas i prosjektet.

Noen av boligeiendommene langs strekningen har mer enn 1 adkomst. I samråd med kommunen har vi valgt å ikke tilrettelegge for mer enn en adkomst pr. eiendom. For de eiendommene der vi har foreslått å stenge en eksisterende adkomst er dette vist med stengesymbol på plankartet.

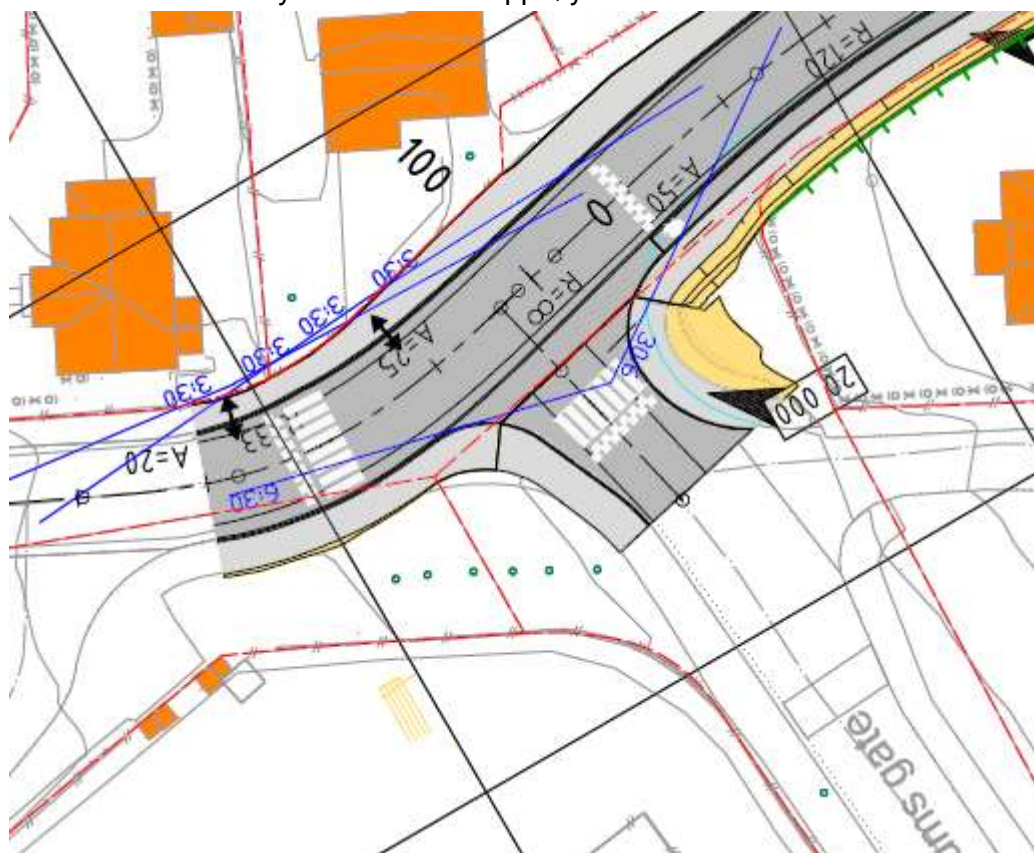
Flere av dagens adkomster er forholdsvis bratte. Nytt vegprosjekt medfører at det blir noen endringer på plassering, utforming og stigningsforholdene på adkomstene. Det har gjennom planprosessen vært jobbet mye med tilpasninger av adkomster og foreslåtte adkomster er alle innenfor normalenes anbefaling på maksimalt 12,5 % stigning.

Under pkt. 5.3 er det kommentert særskilt for noen av de eiendommene som får de største adkomstendringene.

Kryssutforming

Krysset Prost Bloms gate/Ludvik Skattumsgate er det klart mest trafikkerte krysset på strekningen. Eksisterende kryss er utflytende og bredt. I tillegg er krysset dårlig tilrettelagt for myke trafikanter. I tilknytning til selve hovedkrysset kommer også krysset mellom Ludvik Skattumsgate og Hunnsvegen, noe som bidrar til at kryssområdet blir utfordrende. Det er ønskelig å stramme inn krysset.

Grunnet fremkommelighet for buss, er det imidlertid begrenset hvor mye krysset kan snevres inn. Vi har utformet krysset ut fra kjøremåte B for buss., dvs at i krysset må bussen bruke noe av arealet i motsatt kjørefelt for å svinge. Vi har foreslått at eksisterende gangfelt på nordsiden av krysset med Hunnsvegen, flyttes nærmere Prost Bloms gate dvs sør for Hunnsvegen. Dette medføre betydelig kortere avstand til gangfeltet og dermed forhåpentligvis økt bruk av gangfeltet. For å øke den generelle oppmerksomheten i krysset foreslår vi at selve kryssområdet blir opphøyd.



Utforming av krysset med Ludvik Skattumsgate

Krysset mellom Prost Bloms gate og Jørgen Moes gate er i dag svært bredt og utflytende. I planforslaget er det foreslått å stramme inn krysset betydelig.



Utforming av krysset med Jørgen Moes gate

Krysset mellom Prost Bloms gate og Føllingstads veg, dvs krysset ved butikken, er et annet svært viktig kryss og med mye trafikk i ulike retninger. Området er generelt utflytende og det foreslås en oppstramming og tydeliggjøring av arealene. Tilsvarende som for krysset ved Ludvik Skattumsgate foreslås kryssområdet opphøyet. Det dimensjonert for kjøremåte B for lastebil.



Utforming av krysset med Føllingstads veg

Øvrige kryss utformes som kjøremåte C for lastebil, og avkjørsler dimensjoneres for kjøremåte A for personbil. Ved kjøremåte A er man kun avhengig av eget kjørefelt, men for kjøremåte C er man avhengig av å bruke begge kjørefeltene for å klare svingbevegelsen.

Kollektiv

Prost Bloms gate er en viktig kollektivakse. Bybuss linje B42 Øverby, samt linje 426 til Landåsen benytter Prost Bloms gate. Dagens 3 busstopp foreslås opprettholdt, og det foreslås bruk av kantstopp.

Linje B42 fra Øverby kommer fra Tranbergvegen og ut på Prost Bloms gate. Krysset Prost Bloms gate/Øverbyvegen er i dag utflytende og foreslås stammet inn. Det gjøres tilpasninger i forhold til kollektivholdeplassen.

Parksvingen

Helt øverst i planområdet ved Parsvingen (krysset Øverbyvegen/Prost Bloms gate / Tranbergvegen) er fylkesvegen foreslått lagt ut på fylling mot nord. Dette for å skape en noe bedre tilpasning gjennom kurven samt for å ikke berøre en markant natursteinmur i innerkurve. Kommunalt friområde på nordsiden av fylkesvegen blir påvirket av utfyllingen.



Utforming av Parksvingen

5.3. Nærføringsutfordringer og endrede adkomstforhold

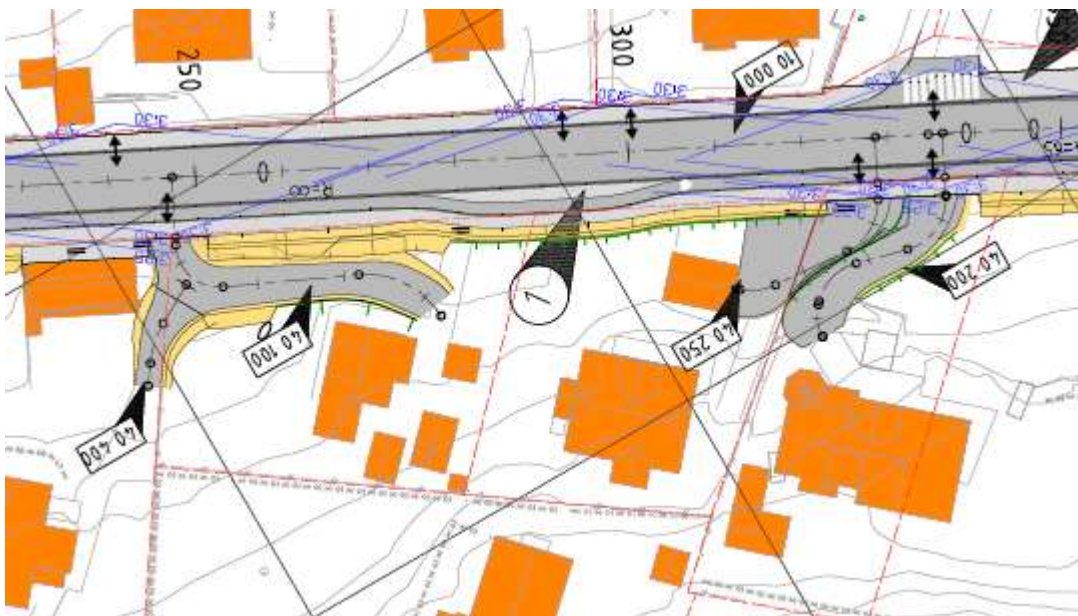
Endrede adkomstforhold

Hver avkjørsel er et potensielt konfliktpunkt. For å redusere antall konfliktpunkter er det ønskelig å stenge enkelte avkjørsler. Dette gjør at vi blant annet foreslår å stenge noen adkomster for de eiendommene som i dag har flere enn en adkomst. Hovedregelen er at hver eiendom kun skal ha en adkomst. Eventuell stenging og endring av avkjørsler fremkommer av plankartet.

For Hunnsvegen 28, Prost Bloms gate nr 2, 4 og 6 er det jobbet særskilt med adkomstløsningen da stigningsforholdene er krevende.

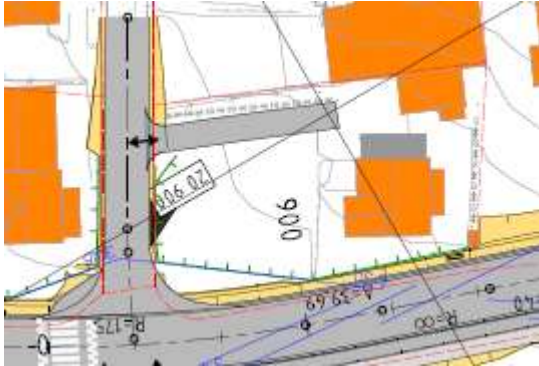
Vi har jobbet med ulike alternative løsninger, men har landet på en løsning der det opprettes en felles adkomst mellom Hunnsvegen 28 og Prost Bloms gate 2. Planforslaget medfører at Prost Bloms gate nr. 2 får klausulert ca. 97 m² som brukes til adkomst til Hunnsvegen nr. 28. Garasjebygget til Hunnsvegen 28 har garasjeporter tilnærmet rett ut i gata, uten muligheter for areal til biloppstilling eller manøvreringsareal, mellom garasje og fortau. Grunnet trafiksikkerhetshensyn ønsker vi å stenge utkjøring fra garasjen.

Når det gjelder Prost Bloms gate 4 og 6 har vi også her sett på muligheten for fellesadkomst. Grunnet svingradier og høydeforskjellene mellom garasjen på nr 4 og nr 6, så har vi her valgt å foreslå to separate avkjørsler. Avkjørslene ligger i tilknytning til hverandre og nr 4 får adkomst via eiendommen til nr 6. Planforslaget medfører at Prost Bloms gate nr. 6 får klausulert ca. 52 m² som brukes til adkomst til nr. 4.



Figuren viser ny foreslått adkomstløsning for Hunnsvegen 28 og Prost bloms gate 2, 4 og 6.

Prost Bloms gate nr 35, har i dag adkomst ut på fylkesvegen. Men sideforskyvning av fylkesvegen blir det behov for mur forbi eiendommen. Det er utfordrende sikre en egnet adkomst mht stigningsforhold, frisikt i avkjørselen samt snumuligheter. Det er derfor foreslått å stenge avkjørselen. Ny adkomst foreslås via Kråkerjordet terrasse.



Figuren viser endret adkomstforhold for Prost Bloms gate nr 35.

Prost Bloms gate nr. 24 er en kombinert næring- og boligeiendom og har i dag flere adkomster, samt parkering mellom bygg og fortau. Parkeringsarealet er skilt fra fortauet med gjerde.



Bildet viser eksisterende situasjon for Prost Bloms gate 24.

Når fortauet skal breddes blir det ikke lenger plass til både 90 graders parkering og nødvendig manøvreringsareal. Nytt parkeringsareal foreslås med 60 graders parkering. For å sikre funksjonaliteten til parkeringsarealet ønsker vi å opprettholde to avkjørsler på eiendommen. Ny parkeringsløsning medfører at antall p-plasser blir noe redusert. Ny løsning viser at det er plass til 5 biler mellom bygg og fortau. Eier har vært tydelig på at eiendommen er avhengig av alle eksisterende p-plasser, noe planforslaget dessverre ikke klarer å oppfylle. Av hensyn til trafiksikkerhet ønsker vi å opprettholde en avvisende kantstein eller gjerde som en avgrensning mot fortauet.

Nærføring

På øvre delstrekning, dvs fra butikken/Føllingstads veg og oppover, blir veglinja endret og ny veg skyves i stor grad mot sør. Dette medfører at noen eiendommer som i dag ligger allerede forholdsvis nære vegen, nå får vegen betydelig nærmere. Sideforskyvningen av vegen varierer mellom 1,0 og 3,5 meter. De boligeiendommene på sørsiden av vegen som bli mest berørt er;

- Prost Bloms veg nr 31 D. Her blir minsteavstand fra bolig til fremkant mur ca. 4 meter.
- Prost Bloms veg nr 35. Her blir minsteavstand fra bolig til fremkant mur ca. 3 meter. Eksisterende adkomsten til eiendommen er foreslått stengt og ny adkomst legges til Kråkerjordet terrasse.
- Prost Bloms veg nr 39. Her blir minsteavstand fra garasje til fremkant mur ca. 2,5 meter. Ved bygging av muren må det tas særskilte hensyn til nærføring til garasjen.

I planforslaget er det foreslått å fjerne to mindre uthus. Disse ligger på eiendommene 67/451 og 67/1313.

Prost Bloms gate 30-32 er en kombinert næring- og boligeiendom. Eiendommen har både adkomst direkte fra fylkesvegen samt i bakkant fra lokalvegnettet. I fremkant parkeres det i en carport på vestsiden av bygget samt mellom bygg og fylkesvegen. Når ny sykkelveg med fortau kommer langs nordsiden av fylkesvegen blir det utfordringer mht nærføring til inngangsparti og parkering.

Av trafiksikkerhetshensyn vil vi i størst mulig grad unngå at veg- eller gangareal benyttes til manøvreringsareal ifbm parkering. Eiendommen ligger på prosjektets øvre delstrekning, dvs på den strekningen der det generelt er en sideforskyvning av fylkesvegen mot sør. Ved eiendommen er sideforskyvningen ca. 1,8 meter mot sør. Dette gjør at det blir ca. 3,6 m mellom vegglinje og ytterkant nytt fortau. Ved at eiendommen får 2 adkomster fra fylkesvegen, vil det bli muligheter for kjøring mellom bygget og fortauet og dermed tilgang på fremsiden av bygget. Eier opplyser at dagens drift av eiendommen har betydelig bruk av bil med tilhenger, og ønsker ingen reduksjon av eksisterende parkeringsmuligheter. Foreslått løsning medfører at det trolig ikke er plass til mer enn 2 p-plasser på fremsiden av bygget. I tillegg kommer parkingsmuligheter i bakkant av bygget.



Bilde viser eksisterende situasjon for Prost Bloms gate 30-32.

Ved Prost Bloms gate 40 er det svært tett mellom carport og fylkesvegen. Eiendommen er i dag avhengig av å benytte deler av veggrunn til manøvreringsareal for å få tilgang til carporten. I planforslaget opprettholder vi tilgang til carporten. Med unntak av ved carporten vil det ikke bli mulig å kjøre over fortauet. Det vil derimot bli lagt til rette for at det er mulig å kjøre langs gjerdet, dvs mellom gjerdet og fortau.



Bilde viser eksisterende situasjon for Prost Bloms gate 40.

5.4. Teknisk infrastruktur

Gjøvik kommune har et stort VA-nett i tilknytning til Prost Bloms gate. Mye av ledningsnettene er av eldre dato. Som et ledd i prosjektet ønsker kommunen å foreta en betydelig oppgradering av VA-nettet, noe som vil medføre et omfattende gravearbeid i fylkesvegen. For å sikre kostnadseffektivitet er det derfor fornuftig å se disse prosjektene i sammenheng. Det er derfor et nært samarbeid i planleggingen mellom kommunen og Innlandet fylkeskommune.

I etterkant av vedtatt reguleringsplan vil det bli utarbeidet en byggeplan som skal danne grunnlaget for bygging. I byggeplanen vil detaljer rundt teknisk infrastruktur som f.eks el, kabel- og teleledninger, vann og avløpsledninger bli detaljprosjektert. Vi er godt i gang med prosjekteringen av vann- og avløpsledninger (inkludert overvann). I tegningshefte er det lagt ved G-tegninger (drenering og vannbehandling) og H-tegninger (VA-ledninger).

Grunnforholdene i området vurderes som gode. Det er i all hovedsak morenemasser, med noe innslag av breelavsetninger i nedre del av parsellen.

5.5. Eiendomsforhold og naboer

Planforslaget ligger i sentrumsområdet av Gjøvik. Langs hele strekningen ligger det småhusbebyggelse på begge sider fylkesveien. Dette gjør at planforslaget berører et betydelig antall eiendommer. Dette gjelder i all hovedsak hageareal, men også noe parkeringsareal og adkomster. I tillegg er det to mindre boder/uthus som er foreslått fjernet. Dette gjelder eiendommene 67/451 og 67/1313.

For på en best mulig måte belyse effekten av planforslaget har vi utarbeidet grunnnervervskart over de berørte eiendommen. Grunnnervervskartene (W-tegningene) følger som et vedlegg til planforslaget. Nedenfor følger en oppsummering av arealbeslagene som planforslaget legger opp til. Dette viser at 42 eiendommer er berørt av tiltak/inngrep. Totalt er ca. 4807 m² privat eiendom foreslått permanent ervervet, ca. 8638 m² midlertidig ervervet i byggeperioden, og ca. 453 m² privat eiendom foreslås permanent klausulert/beslaglagt til adkomstveger. Når reguleringsplanen er vedtatt vil de berørte eiendommene bli kontaktet av en grunnnerverver fra Innlandet fylkeskommune. Det må foreligge en avtale mellom eier og Innlandet fylkeskommune før bygging. Dersom det ikke oppnås enighet, er en vedtatt reguleringsplan grunnlag for bruk av tvangsmidler/ekspropriasjon.

Grunnervervsliste			Ervervet areal m ²		
Takst nr.	Gnr./Bnr.	Adresse.	Permanent	Midlertidig	Klausulert
1	67/841	Hunnsvegen 24	128	204	
2	67/843	Hunnsvegen 26	130	157	
3	67/845	Hunnsvegen 28	160	259	28
4	67/997	Prost Bloms gate 2	162	349	97
5	67/999	Prost Bloms gate 4	118	224	
6	67/160	Prost Bloms gate 6	74	246	52

7	67/191	Prost Bloms gate 6	110	119	12
8	67/190	Prost Bloms gate 8	53	117	11
9	67/173	Prost Bloms gate 10	44	131	
10	67/161	Prost Bloms gate 12	78	160	
11	67/1269	Prost Bloms gate 14	86	123	
12	67/222	Prost Bloms gate 16	70	124	
13	67/201	Prost Bloms gate 18	92	148	
14	67/206	Prost Bloms gate 20	103	141	
15	67/195	Prost Bloms gate 19	6		
16	67/478	Prost Bloms gate 22	55	137	
17	67/257	Prost Bloms gate 24	41	146	12
18	67/217	Prost Bloms gate 26	26	155	
19	67/1351	Prost Bloms gate 25 A	130	196	
20	67/261	Prost Bloms gate 28	97	258	
21	67/154	Prost Bloms gate 27 A og B	135	213	
22	67/298	Prost Bloms gate 30 A og B, 32 B	60	60	
23	67/265	Prost Bloms gate 29	187	268	
24	67/246	Prost Bloms gate 32	116	236	
25	67/1313	Prost Bloms gate 31 B	80	164	
26	67/168	Prost Bloms gate 34	19	81	
27	67/474	Prost Bloms gate			130
28	67/204	Prost Bloms gate 36	63	125	
29	67/1315	Prost Bloms gate 31 D	61	97	
30	67/274	Prost Bloms gate 38	20	99	
31	67/286	Prost Bloms gate 33	198	207	
32	67/275	Prost Bloms gate 40	21	85	
33	67/193	Prost Bloms gate 35	199	273	
34	67/309	Prost Bloms gate 42	146	256	
35	67/43	Prost Bloms gate 37	106	73	12
36	67/451	Prost Bloms gate 37 C	97	125	14
37	67/42	Prost Bloms gate 44 A og B	16	122	
38	67/394	Prost Bloms gate 46	13	134	85
39	71/13	Prost Bloms gate 39	167	209	
40	71/95	Prost Bloms gate	4		
41	76/9	Prost Bloms gate	1286	2105	
42	71/42	Prost Bloms gate 43	50	312	
			4807	8638	453

5.6. Landskapsbilde

Eksisterende situasjon

Planområdet ligger i et boligområde like utenfor bykjernen. Planområdet er preget av boligbebyggelse med grønne, frodige hagearealer, men også av utflytende kryss med store, åpne asfaltdekkene arealer, som ved Krysset Prost Bloms gate/Ludvig Skattums gate/Hunnsvegen. Krysset er noe uryddig og med utflytende gategeometri. Krysset Prost Bloms gate/Øverbyvegen er i dag også utflytende. Disse kryssområdene foreslås strammet inn. Det er lite næringsvirksomhet som henvender seg mot gaten, de fleste fasader er bolighus, med unntak av matbutikken med sitt asfalterte og noe uoversiktlig parkeringsareal utenfor.

Grønnstrukturen består hovedsakelig av privathager med frodig og etablert vegetasjon som ligger langs med Prost Bloms gate. Annen grønnstruktur på strekningen er en etablert trerekke med asaltrær inn mot Fastland i Parkvegen, som skaper atmosfære.

Eksisterende gatebredde varierer, profilet blir gradvis smalere lenger nord i planområdet.



Krysset Prost Bloms gate/Ludvig Skattums gate/Hunnsvegen. Utflytende arealer. Foto: [Google Maps - vis vegreferanse \(jolsqard.com\)](#)



Trær med stor pryddverdi i Parkvegen inntil Prost Bloms gate. Foto: [Google Maps - vis vegreferanse \(jolsqard.com\)](#)



Eksisterende situasjon Ludvig Skattums gate - Parkvegen. Fortau på begge sider. Foto: [Google Maps - vis vegreferanse \(jolsgard.com\)](#)



Eksisterende situasjon Parkvegen - Kirkevegen. Fortau på nordsiden. Foto: [Google Maps - vis vegreferanse \(jolsgard.com\)](#)



Eksisterende situasjon Kirkevegen - Tranbergvegen. Øverste del av planområdet er smalere, og uten løsning for gående og syklende. Foto: [Google Maps - vis vegreferanse \(jolsgard.com\)](#)



Eksisterende situasjon, Parksvingen. Natursteinsmur og krapp sving. Foto: [*Google Maps - vis vegreferanse \(jolsqard.com\)*](https://www.google.com/maps/@59.9132,18.6132,15t/data=!3m1!1e3!3m2!1sGoogle+Maps+vis+vegreferanse+(jolsqard.com))

Virkninger av reguleringsplanen

Prost Bloms gate vil få en estetisk og funksjonell oppgradering som vil være positiv for hele området. Etablering av sykkelveg med fortau vil gi liten påvirkning på landskapsbildet. Tiltaket vil gi noe større asfaltflater på bekostning av grønne hagearealer, men det visuelle inntrykket av området vil bli forbedret når veg og kryss strammes opp og oppgraderes med granittkanter. Helt øverst i planområdet ved Parksvingen (krysset Øverbyvegen/Prost Bloms gate/Tranbergvegen) er fylkesvegen foreslått lagt ut på fylling mot nord. Dette vil gi en bedre kurvetilpasning og vil bevare natursteinsmuren i innerkurve.

I forbindelse med utfyllingen vil noe kantvegetasjon forsvinne. Dette gjør at strekningen vil oppleves mer åpen enn før utbyggingen, noe som vil underbygge og forsterke viktige siktlinjer.

Med ny sykkelveg med fortau øker den totale bredden, noe som medfører at det må gjøres inngrep på privat eiendom og tilpasninger til avkjørsler. Breddeutvidelse av dagens gateforløp vil øverst i planområdet medføre noe større omfang av støttemurer enn i dag. En god utforming av murer og gode tilpasninger til avkjørsler legges til grunn.

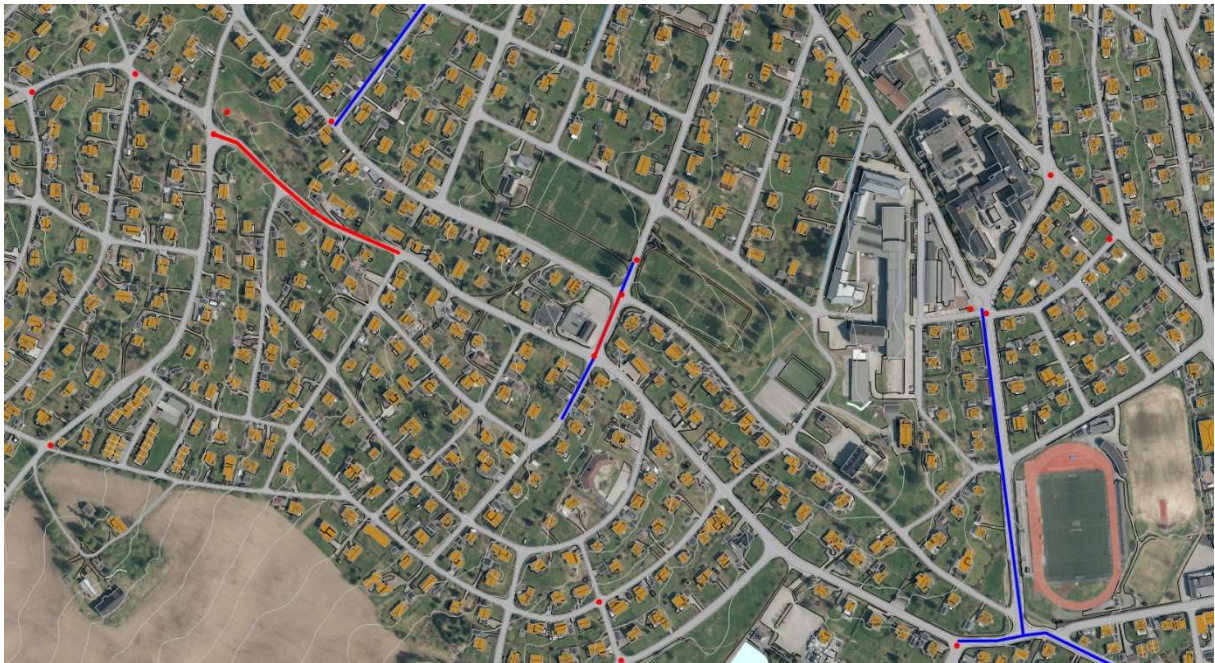
Trerekken inn mot Fastland berøres ikke av det permanente tiltaket og skal bevares i byggefasen.

5.7. Nærmiljø og friluftsliv

Prost Bloms gate er en viktig skolevei for elever ved Bjørnsveen ungdomsskole og Tranberg videregående skole. Noen elever ved Fredheim barneskole bruker også denne vegen.

Fylkesvegen er mye brukt av barn og ungdom som skal til fritidsaktiviteter, blant annet i Tranberghallen (svømming, håndball m.m.), Gjøvik tennishall, Hovdebakken (alpint), på Gjøvik kulturskole på Hunn og på Gjøvik stadion (fotball, friidrett m.m.). Like ved Prost Bloms gate ligger bade- og rekreasjonsområdet Fastland og Bassengparken, med blant annet et ridesenter. Fv. 2388 er også viktigste veg mellom bykjernen og friluftsområdene på Eiktunet og Øverby, som ligger ca. 5 km fra sentrum.

Det er tidligere gjort en undersøkelse hvordan barn – og unge oppfatter bruken og trafiksikkerheten i området (barnetråkk). Undersøkelsen viste at området er mye brukt og at det er partier på strekningen som oppfattes som utrygt. Økt tilrettelegging for sykkel- og gange vil derfor være meget positivt.



Blått: Der mange barn ferdes. Rødt: Der barna synes det er farlig strekning eller farlig punkt.

På nordsiden av Parksvingen ligger et kommunalt eid friområde. Ved at vegen gjennom Parksvingen foreslås lagt noe ut samt at sykkelvegen med fortau kommer på nordsiden av fylkesvegen, medfører dette inngrep på friområdet. Det er beregnet at tiltaket beslaglegger ca. 1286 m² av friområdet. De betydelige fordelene tiltaket gir mht økt trafiksikkerhet for sykkel – og gange gjør at vi vurderer beslaget av deler av friområde som akseptabelt.

Tiltaket legger til rette for økt bruk av gang og sykkel, som vil gi positive virkninger for folkehelse.

5.8. Naturmangfold og naturressurser

Eksisterende situasjon

Utsjekk av viktige naturtyper og artsdata er gjort mot Miljødirektoratets Naturbase, Artsdatabanken og andre kilder som er nevnt i teksten. Det er ikke gjort undersøkelser i felt og det ligger en begrensning i tilstrekkelig tilgang på kunnskap om alle forhold på tidspunktet for planlegging.

Planområdet berører ikke dyrka eller dyrkbar mark.

Naturmangfoldlovens § 8; Kunnskapsgrunnlaget

Ut ifra søk i relevante databaser er det ikke funnet INON-områder (inngrepsfrie naturområder) eller formelt vernede områder i nærheten av planområdet. Det er heller ikke registrert MIS-områder i nærheten. Det er ikke registrert artsrike vegkanter, prioriterte arter eller utvalgte naturtyper innenfor eller i tilknytning til reguleringsplanens omfang.

Det er registrert flere forekomster av fremmede skadelige arter (hagelupin, kanadagullris og russekål) innenfor planområdet. Det kan være potensiale for funn av ytterligere arter. Det skal gjennomføres en kartlegging av artene før anleggsstart og lokaliteter skal vises i plantegninger. Nødvendige tiltak skal gjennomføres for å sørge for at fremmede karplanter ikke spres gjennom massehåndtering og andre aktiviteter. Det skal gjennomføres en risikovurdering av de fremmede arter som finnes mht. spredningsfare til omgivelsene.



Figur 1: Utklipp fra Innlandsgis.no som viser fremmede skadelige karplanter langs strekningen (grønne punkter). Det finnes bl.a. hagelupin, kanadagullris og russekål.

Det er registrert to eiendommer langs strekningen med tidligere eller mulig forurensning (markert med grønt farge i figur 2).



Figur 2: Utklipp fra Innlandsgis.no. Lyse grønne områder er det tidligere forurensset eller mulig forurensning fra lekkasje av fyringsoljer tanker.

Virkninger av reguleringsplanen

Uttalelse etter naturmangfoldloven §§ 9-12

Naturmangfoldlovens § 9; Føre-var-prinsippet

Det ansees ikke nødvendig å ta i bruk føre-var-prinsippet i dette prosjektet grunnet prosjektets begrensede omfang.

Naturmangfoldlovens § 10; Økosystemtilnærming og samlet belastning

Ikke relevant i dette prosjektet. Det er ikke planlagt tiltak i nær fremtid som vil bidra til vesentlig økt samlet belastning for viktige forekomster med betydning for naturmangfold.

Naturmangfoldlovens § 11; Kostnadene ved miljøforringelse bærers av tiltakshaver

Innlandet fylkeskommune bekoster avbøtende tiltak i forbindelse med behandling av eventuelle fremmede arter innenfor planområdet, samt andre miljøtiltak som er nødvendig ved gjennomføring av prosjektet.

Naturmangfoldlovens § 12; miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder

Gjennom avbøtende tiltak (miljøforsvarlig driftsmetoder) i forbindelse med behandling av fremmede arter vil skade på naturmangfold begrenses. Der det er eller blir registrert fremmede skadelig plantearter må dette tas hensyn til jamfør regelverket. Dette gjelder også for andre miljøtiltak som blir nødvendig ved gjennomføring av prosjektet.

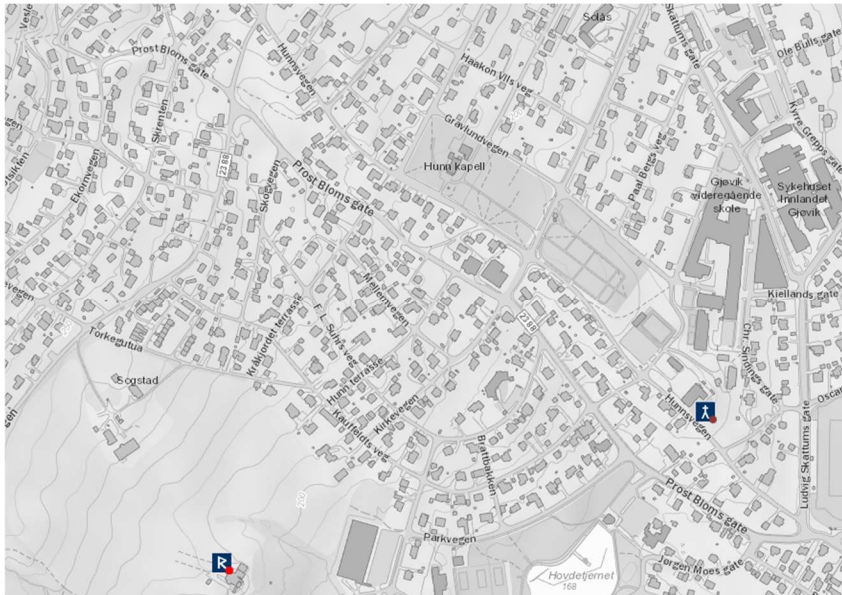
Forurensset grunn

Etter videre kommunikasjon med Gjøvik kommune som er forurensningsmyndighet er det konkludert at det er svært lite sannsynlig at prosjektet kommer i berøring med noe av forurensset grunn registrert på de to eiendommer.

5.9. Kulturmiljø

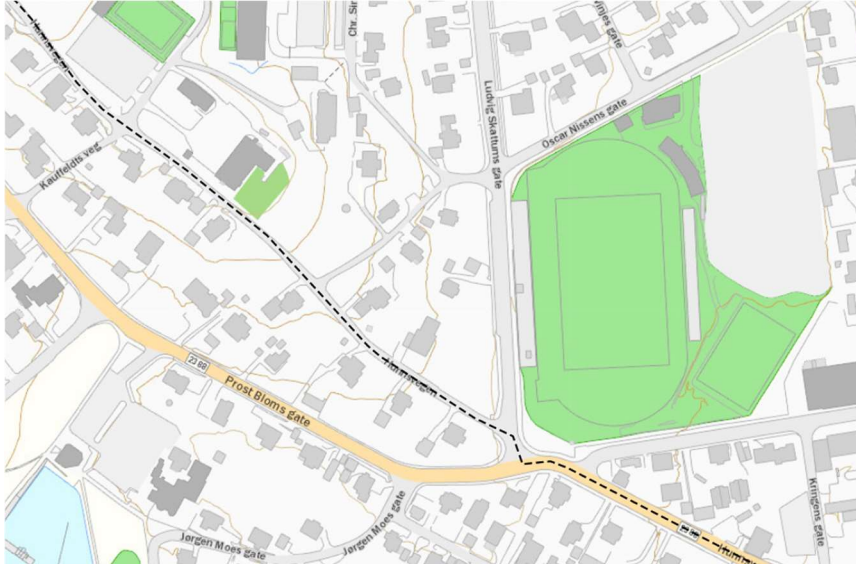
Eksisterende situasjon

Området er preget av eneboligtomter, og et LNFR-området, og bebyggelse dominerer. I Askeladden er det ikke registrert noen fredete bygninger, SEFRAK bygninger eller kulturmiljøer i planområdet (se figur 3).



Figur 3: Utsnitt fra Askeladden.no. Ingen kjente kulturminner i planområdet.

Ved krysset Prost Bloms gate/Hunnsvegen/Ludvig Skattums gate berører tiltaket pilgrimsleden i en kort strekning før den fortsetter oppover Hunnsvegen (se figur 4).



Figur 4: Utsnitt fra Pilgrimsleden.no. Stiplet linje viser pilgrimsleden.

Virkninger av reguleringsplanen

Under anleggsperioden vil det forsøkes å holde pilgrimsleden åpen for fri ferdsel. Dersom det viser seg at det blir behov for midlertidig omlegginger skal disse godkjennes av Nasjonalt Pilegrimssenter før de blir iverksatt.

5.10. Støy

Formålet med planarbeidet er å bedre sikkerheten og fremkommeligheten for gående og syklende. Planen vil ikke medføre økning av trafikken, og det tilrettelegges ikke for økt hastighet.

Det er utarbeidet en støyrapport som viser at tiltaket vil gi minimale endringer i støyforholdene i området. Ingen boliger får et økt støynivå, dvs en økning på mer enn 3 dB. Etter tiltaket forventes det at antallet boliger i støysonene reduseres fra 83 til 77. Det forventes at 20 boliger ligger i rød støysone og 57 i gul støysone.

Fylkesvegen følger eksisterende senterlinje fra Ludvik Skattums gate og opp til butikken/Føllingstads veg. Fra Føllingstads veg og oppover må fylkesvegen sideforskyves noe mot sør. Denne sideforskyvningen variere fra 1 til maksimalt 3,5 meter. Helt øverst ved Parksvingen er vegen foreslått lagt noe ut mot nord. Sideforskyvningen av fylkesvegen er nødvendig for at det skal være fysisk mulig å komme frem med sykkelveg med fortau på nordsiden av vegen.

Tiltaket er et miljø- og trafikksikkerhetstiltak, og støyanalysen viser at støyforholdene ikke blir endret etter bygging. Dette gjelder også der det er sideforskyvning av fylkesvegen. Ifølge støyretningslinje T-1442/2016 skal miljø- og sikkerhetstiltak kunne gjennomføres uten samtidig utbedring av støyforholdene. På stekningen med sideforskyvning av fylkesvegen, er det totalt 4 boligeiendommer som ifølge analysen kan få punktvis marginalt økt støy. Maksimalt vises det 2 dB økning i støyforholdene. For alle de 4 byggene som det vises punktvis økning, er det også punkter med reduksjon i støy. Den reelle støyøkningen vurderes derfor minimal. Det kan derfor være vanskelig å skille disse eiendommene fra endringer i støyforholdene for øvrig bebyggelse langs strekningen.

Hensynet til likebehandling av beboerne på strekningen tilsier at alle bør behandles likt. Når ingen eiendommer vurderes til å ha krav på støytiltak, vil det være unaturlig å gjøre tiltak på enkelte eiendommer. Samlet sett viser støyanalysen at det etter tiltaket vil bli færre eiendommer som omfattes av støysoner, samt at ingen eiendommer får økt støy utover grensen for tiltak på 3 dB. Da tiltaket er et rent miljø- og sikkerhetstiltak, som i utgangspunktet skal kunne gjennomføres uten støytiltak, tilsier dette at det ikke skal gjøres støytiltak i prosjektet.

Støytiltak er generelt kostbare tiltak. Eventuelle kostnader til støytiltak vil medføre økt total kostand på prosjektet. For å sikre realisering av sykkelvegen er prosjektet avhengig av å tenke kostnader mht støy på lik linje som ved øvrige tiltak som for eksempel vegbredder, bredder på sykkelveg, terrenginngrep, bruk av mur osv.

Tilbakemeldinger fra møter, befaringer og merknader viser at flere beboere ønsker støytiltak. Planforslaget tilfredsstiller dessverre ikke disse ønskene om støytiltak.

6. Risiko og sårbarhet (ROS-analyse)

I alt planarbeid skal det gjøres en ROS-analyse. Direktoratet for Samfunnssikkerhet og beredskap, DSB, har laget en metode for ROS- i arealplanlegging, og vi ser det som naturlig å følge denne metoden.

DSB sin ROS-analyse bygger på:

- Risiko- og sårbarhetsforhold som er vesentlig for å ivareta samfunnssikkerhet.
- Forhold i omkringliggende områder som kan få konsekvenser for planområdet.
- Endringer i risiko- og sårbarhetsforhold som følge av planlagt utbygging.
- Risiko- og sårbarhetsforhold i kombinasjon, herunder vurdering av endrede konsekvenser når det legges på klimapåslag for relevante naturforhold.
- Mulige konsekvenser av utbyggingen for omkringliggende områder.
- Vurdering av om kunnskapsgrunnlaget er tilstrekkelig for å vurdere risiko og sårbarhet, eller om ROS-analysen må følges opp gjennom nærmere kartlegginger.

Beskrivelse av tiltaket

Formålet med planarbeidet er å øke trafiksikkerheten og tilretteleggingen for sykkel og gange. Dette gjøres ved å bygge en gjennomgående sykkelveg med fortau langs nordsiden av fylkesvegen.

På øvre del av strekningen er det nødvendig med en sideforskyvning av fylkesvegen for å komme frem med ny sykkelveg.

Fylkesvegen har en trafikkmengde/ÅDT på 4300-4500 og en fartsgrense på 40 km/t. Det ligger småhusbebyggelse langs begge sider av fylkesvegen og det er et betydelig antall avkjørsler på strekningen.

Kartlegging av mulige risikoforhold

Når man skal jobbe med å avdekke mulige risiko- og sårbarhetsforhold innen planområdet, er det naturlig å ta utgangspunkt i tabell nr. 2 i DSB sin veileder.

KATEGORIER	EKSEMPLER PÅ RISIKO- OG SÅRBARHETSFORHOLD
Naturgitte forhold (inkl. ev. klimapåslag)	Sterk vind Bølger/bølgehøyde Snø/is Frost/tele/sprengkulde Nedbørmangel Store nedbørmengder Stormflo Flom i sjø/vassdrag Urban flom/overvann Havnivåstigning Skred (kvikkleire, jord, stein, fjell, snø), inkludert sekundærvirkninger Erosjon Radon Skog- og lyngbrann
Kritiske samfunnsfunksjoner og kritiske infrastrukturer	• Samferdselsårer som vei, jernbane, luftfart og skipsfart. • Infrastrukturer for forsyninger av vann, avløps- og overvannshåndtering, energi, gass og telekommunikasjon. • Tjenester som skoler, barnehager, helseinstitusjoner, nød- og redningstjenester. • Ivaretagelse av sårbare grupper.
Næringsvirksomhet	• Samlokalisering i næringsområder. • Virksomheter som forvalter kritiske samfunnsfunksjoner og kritiske infrastrukturer. • Virksomheter som håndterer farlige stoffer, eksplosiver og storulykkevirksomheter. • Damanlegg.
Forhold ved utbyggingsformålet	• Om utbyggingen medfører nye risiko- og sårbarhetsforhold i planområdet.
Forhold til omkringliggende områder	• Om det er risiko og sårbarhet i omkringliggende områder som kan påvirke utbyggingsformålet og planområdet. • Om det er forhold ved utbyggingsformålet som kan påvirke omkringliggende områder.
Forhold som påvirker hverandre	• Om forholdene over påvirker hverandre, og medfører økt risiko og sårbarhet i planområdet. • Naturgitte forhold og effekt av klimaendringer.

TABELL 2. Eksempler på risiko- og sårbarhetsforhold.

I DSB sin veileder er det i vedlegg nr. 5 en sjekkliste over potensielle uønskede hendelser. Sjekklista samt tabell nr. 2 har vært grunnlaget for vurdering av risikoforhold innen planområdet.

I denne planen er det begrenset med risikoelementer, med unntak av den generelle risikoen for ulykker i et anleggsområde. Det er alltid risiko for uønskede hendelser når man er nødt til å jobbe på eller i nærheten av en trafikkert veg. Planen berører ikke vann/elv eller fjell/tunnel.

Risiko- og sårbarhetsvurdering av mulig uønskede hendelser

NR. 1 «NAVN» UØNSKET HENDELSE ULYKKE IFBM VEGARBEID					
Beskrivelse av uønsket hendelse					
ULYKKKE I ARBEIDSVARSLINGSOMRÅDE. KAN INVOLVERE KJØRENDE, MYKETRAFIKANTER ELLER ANLEGGSMASKINER					
OM NATURPÅKJENNINGER (TEK 10)		SIKKERHETSKLASSE FLOM/SKRED		FORKLARING	
ÅRSAKER					
UOVERSIKTIG I ANLEGG SOMRÅDET. HØY FART, MANGLENDE SKILLE OG FYSISK SIKRING AV TRAFIKK OG ARBEIDSSONE					
EKSISTERENDE BARRIERER					
KRAV OM UTARBEIDELSE AV ARBEIDSVARSLINGSPLANER. HMS SKAL VÆRE TEMA PÅ HVERT ENKELT BYGGEMØTE					
SÅRBARHETSVURDERING					
DET ER POTENSIALE FOR ULYKKER NÅR DET JOBBES NÆRE EN VEG SOM ER ÅPEN FOR TRAFIKK					
SANNSYNLIGHET	HØY	MIDDELS	LAV	FORKLARING	
	☐	☒	☐	TILSVARENDE ET ORDINÆRT ANLEGG	
Begrunnelse for sannsynlighet					
KONSEKVENSVURDERING					
Konsekvenskategorier					
KONSEKVENSTYPER	HØY	MIDDELS	SMÅ	IKKE RELEVANT	FORKLARING
Liv og helse	☒	☐	☐	☐	MYKE TRAFIKANTER HAR HØY KONSEKVENNS
Stabilitet	☐	☐	☐	☒	
Materielle verdier	☐	☐	☒	☐	KØRETØY OG ANLEGGSMASKINER
Samlet begrunnelse av konsekvens					
TILSVARENDE ET ORDINÆRT ANLEGG					
USIKKERHET			BEGRUNNELSE		
FORSLAG TIL TILTAK OG MULIG OPPFØLGING I AREALPLANLEGGINGEN OG ANNET					
Tiltak			Oppfølging gjennom planverktøy/info til kommunen etc.		
FOKUS PÅ HMS I PLAN- OG BYGGEFASE. SHA-PLAN.					

Oppsummering av ROS-analysen for planforslaget

Det er foretatt en ROS-analyse av planforslaget uten at det er avdekket særskilte risikoelementer. Ved alt arbeid på eller i nærheten av veg foreligger det en risiko for ulykker/uønskede hendelser. Innlandet fylkeskommune har et særskilt fokus på HMS i alle plan- og utbyggingsprosjekter. Det utarbeides SHA-plan, arbeidsvarslingsplaner og HMS er ett tema på hvert enkelt byggemøte med entreprenør. Med disse tiltakene vurderes risikoen i planen som akseptabel.

7. Gjennomføring av regulert tiltak

Tiltaket ligger inne i gjeldende handlingsprogram for fylkesveger (HP 2018-21), og ligger også inne i forslag til nytt HP 2022-25. Det er avsatt bevilgning i 2022. Gjøvik kommune skal ifbm med vegtiltaket foreta en betydelig oppgradering av VA-nettet i området, samt at kommunen også har øvrige prosjekter i nærområdet som påvirker planområdet. Det har vært et nært samarbeid med kommunen i planprosjektet, og koordinering med kommunen sine prosjekter gjør at det trolig blir hensiktsmessig at vegprosjektet ikke bygges før i 2023.

Vedtatt reguleringsplan danner grunnlag for bygging. Før bygging skal det utarbeides en detaljert byggeplan der detaljer mht blant annet teknisk infrastruktur fastlegges.

Vedtatt reguleringsplan danner grunnlag for erverv av nødvendige arealer. For de eiendommene der det er behov for å erverve, enten permanent eller midlertidig areal, vil eierne av eiendommene bli kontaktet av en grunnerverver i etterkant av planvedtaket.

Ved bygging har Innlandet fylkeskommune et særskilt fokus på sikkerhet og HMS, og det vil bli utarbeidet en SHA-plan(sikkerhet, helse og arbeidsmiljø) før oppstart av bygging.

8. Innspill til varsel om planoppstart

Nedenfor er det en oppsummering av mottatte innspill ved varsel om oppstart. Hvert av innspillene har vi vurdert og kommentert, vår kommentar er ført med kursiv.

I forbindelse med varsel om oppstart av planarbeidet kom det inn 8 skriftlige merknader.

Helge Olsen, den 24.01.2020

Ønsker støygjerde langs Prost Bloms gate 3. De andre langs kvartalet har fått oppsatt støygjerdet tidligere.

Det vil ikke bli gjennomført støytiltak. Det vises til støyvurdering under pkt 5.10.

NVE, den 18.12.2019

Generell merknad.

Tas til orientering.

Jan Hammerseng og Linette Edesberg, den 24.01.2020.

De eier Prost Bloms gate 24. Dette er en kombinert næring- og boligeiendom, på presentert kart stod det boligeiendom men dette er ikke riktig. Eiendommen har 3 leiligheter samt 2 advokatkontorer, og trenger alt tilgjengelig parkeringsareal. I dag er det gjerde mellom fortauet og parkeringsarealene. Dersom det beslaglegges areal på eiendommen må gjerde fjernes og det parkeres direkte inn fra Prost Bloms gate. Dette vil bli en trafikkfarlig løsning med ut-/innkjøring langs hele tomta sin lengde.

Prost Bloms gate 26 har i dag adkomst via hjørnet på 4. Dersom det beslaglegges areal av nr. 24 vil det være vanskelig å komme inn-/ut til nr. 26.

Konklusjonen er at det vil legge sterke begrensninger på bruken av nr. 24 dersom det tas areal av eiendommen for å utvide fortauet.

Tidligere var det regulert en gangveg fra øverst i Prost Bloms gate, over friarealet og ned til Hunnsvegen. En slik løsning bør det jobbes videre med, da dette vil sikre sammenhengende strekning for gående- og syklende helt i fra Øverbyvegen og ned til Stadion. En slik løsning vil også redusere antall trafikanter i krysset Prost Bloms gate /Føllingstads vei, da dette er et farlig kryss.

Eiendommen blir beklageligvis berørt av en utvidelse på nordsiden av Prost Bloms gate. Eiendommen og valg av løsning er omtalt spesifikt under pkt. 5.3 Nærføring. Foreslått løsning medfører at eiendommen får 2 adkomster, men at sykkelveg med fortau vil berøre eiendommen. Dette gjør at det ikke lenger er plass til 90⁰ parkering mellom bygg og gjerdet, men at det må endres til 60⁰. Ny løsning har plass til 5 p-plasser mellom bygget og sykkelvegen med fortau. I tillegg kommer øvrig parkering på eiendommen.

Når det gjelder arealformål har vi valgt å følge arealbruken i gjeldende kommuneplan, dvs boligformål. Dette valget er også fulgt for de øvrige eiendommene i planen.

Adkomsten til Prost bloms gate nr. 26 er regulert inn som en felles adkomst. 12 m² av eiendommen er foreslått klausulert til adkomst til nr. 26.

Når det gjelder innspillet om å legge sykkelvegen til Hunnsvegen så har dette blitt vurdert og funnet mindre egnet. Hunnsvegen har utfordringer mht tilgjengelige bredder og stigningsforholdene inn mot krysset ved Ludvigs Skattumsgate. Det vurderes som naturlig at Prost Bloms gate blir benyttet i forhold til Hunnsvegen.

Hans Thomas Gefle, den 10 og 24.02.2020.

Gefle er eier av Prost Bloms gate nr. 7. Dersom eiendommen berøres av tiltak må en ny mur flyttes, samt at innkjøringen til eiendommen må flyttes. Dette vil være et stort inngrep som Gefle vil protestere mot. Et slikt inngrep vil også påvirke privat vannledning. Ber om å bli holdt orientert om planarbeidet.

Det er ikke planlagt inngrep på eiendommen til Prost Bloms gate nr. 7.

Fylkesmannen i Innlandet, den 23.01.2020.

Fylkesmannen er positiv for bedre løsninger for syklende og gående. Tiltaket er i tråd med gjeldende kommuneplan. Fylkesmannen viser til de gjeldene generelle forventningene til planarbeid.

Tas til orientering.

Liv Ellen Giske

Brevet er et felles brev for Terje Henriksen Prost Bloms gate nr. 2, Tina Robinson nr. 6 og Svein Ruud og Liv Ellen Giske nr 4.

1. Støy. De senere årene har støynivået vært sterkt økende og det bes om at det gjøres ny støymåling.

2. Drenering. Det samler seg mye vann på eks veg, slik som for eksempel i avkjøringen til nr. 4. Dreneringsforholdene må utredes.
3. Treasevalg. Sykkelvegen bør gå på begge sider av fylkesvegen for at det skal være trygt. Fra Parkvegen til nedenfor Fastland bør sykkelvegen gå på sørsiden (Fastlandsiden). Dette for at det skal bli oversiktlig å kjøre ut fra eiendommene.
4. Overgangen mellom vei/fortau/sysselbane. Det må være graderte overganger og ikke høye kanter, dette grunnet hensynet til syklende og kjørende, samt reduserte skader.
5. Snørydding. Det må lages en plan for snørydding slik at man slipper å få store mengder snø og grus inn i hager.
6. Erstatning. De forventer kompensasjon for tapt areal samt oppsetting av egnet avgrensing med støyskjerming mellom vei og eiendom.

Eget punkt gjeldende kun for Prost Bloms gate 4. 3 ganger i løpet av de senere år har gjerdet blitt kjørt ned ifbm snøbrøyting. Da gjerdet skulle settes opp for 4.gang ble kommunen og vegvesenet kontaktet. Da det var planer i området og at det kunne bli inngrep på eiendommen ble de rådet til å vente med å sette opp gjerde. Dette er grunnet til at det nå midlertidig ikke er gjerde på eiendommen. Ønsker samarbeid vedrørende støyskjerming.

Det har vært jobbet mye med adkosmtløsningene for Prost Bloms gate 2, 4 og 6, i tillegg til naboeiendommen Hunnsvegen 28. Det vises her til løsninger og vurderinger som fremkommer under pkt. 5.3 Endrede adkomstforhold. Det har vært avholdt befaringer med eierne av Prost Bloms gate nr. 2, 4 og 6, og det har vært jobbet mye med å finne løsninger som kan være best mulig egnet. Når det gjelder støy så vil det ikke bli foreslått støytiltak, jfr pkt 5.10. Når det gjelder trasevalg viser vi til pkt. 4.3 der vi har prøvd å optimalisere en løsning mht fremkommelighet for bil og buss, sikret økt trafikksikkerhet for gående – og syklende, samt prøvd å begrense inngrepene på privat eiendom, i tillegg til å finne en løsning som er innenfor de økonomiske rammene/bevilgningene.

Av hensyn til trafikksikkert er vi avhengig av å ha en avisende kantstein mellom kjørevegen og de gående- og syklende. Når det gjelder snørydding er det begrensede arealer med annen veggrunn å legge snø på. Ved store snøfall vil det trolig bli behov for bortkjøring av snø, samt at det også må påregnes og bli frest noe inn på privat eiendom.

Arealer som vil bli ervervet, midlertidig ervervet eller klausulert vil bli tilbudt en erstatning, det vises til pkt. 5.5 Eiendomsforhold og naboer.

Tore Jostad, den 20.02.20

Jostad eier Prost Bloms gate 8. Jostad har septikum, og naboeiendommen Hunnsvegen 34 har også privatavløp over Jostad sin eiendom. Pågår nå dialog med kommunen om å koble seg på offentlig avløp i kum ca. 2 meter innenfor gjerdet mot Prost Bloms gate. Ber om dette hensyntas.

Tas til orientering.

Innlandet fylkeskommune, kulturvern, den 17.03.2020

Middelaldervegen og kongevegen berører planområdet i krysset Prost Bloms gate /Hunnsvegen /Ludvigs Skattumsgate. Dersom det skal gjøres større inngrep i kryssløsningen her forutsetter vi at pilegrimsleden holdes åpen for fri ferdsel under anleggsperioden. Eventuelle midlertidige omlegginger av leden må godkjennes av Nasjonalt Pilegrimssenter.

Merknaden er hensyntatt jfr. pkt. 5.9 Kulturmiljø.

Grunneiermøte den 26.aug, 22 deltakere.

De viktigste generelle innspill var:

- Støyproblematikk
- For høyt fartsnivå



Innlandet
fylkeskommune