

Hans Olav Osbak  
Åsmund Sveens veg 24  
2407 Elverum

Til: Elverum kommune

Dato: 29. nov 2018

### **INNSPILL TIL BYPLAN 2030**

Det er gjort et omfattende arbeid med byplanen, der innbyggerne ved flere anledninger har fått mulighet til å komme med innspill. Undertegnede har studert utkastet til byplan som nå er til høring. I stedet for å forbigå dokumentet i stillhet («Den som tier – samtykker») har jeg gjort meg noen tanker som blir mitt innspill til høringen.

Først noen generelle betraktninger: Planen synes noe overordnet, og er ikke veldig presis i å uttrykke de konkrete løsningene på byutviklingen. Og slik må antakelig en strategisk plan være. Planen er ordrik, og som eksempel nevnes at «Folkehelse» er et gjennomgående tema i alle fokusområdene. Folkehelse må vel være et overordnet resultat av alle målsettinger og strategier, og kunne kanskje vært behandlet samlet i Innledningen?

Planen har 36 mål og 49 strategier, der mange krever oppfølging med betydelig økonomi for å kunne realiseres i løpet av 12 år. Det er neppe sannsynlig at alle 36 mål lar seg finansiere, og i tillegg kan det komme til nye mål man ikke hadde med i planen da den ble laget, mens noen kan falle fra. Det pekes på at kommunen skal prioritere tiltak som oppfyller strategiene så langt ressursene rekker gjennom årlig rullering av økonomiplanen. Noen målsettinger er svært kostbare, andre er rimeligere. Noen tar kort tid å gjennomføre, andre tar mange år – og lenger enn en 4-års periode. Det hadde vært ønskelig fra min side at det ved den kommunale sluttbehandling plukker ut et begrenset antall tidkrevende tiltak (max 5?) som gis prioritet i økonomiplanen. I motsatt fall kan man risikere et resultat vi kan se ved dagens Elvepark som ble påbegynt på 90-tallet: Den ble aldri ferdigstilt i henhold til planen, antakelig på grunn av manglende prioritet og finansiering.

Lykke til med det videre arbeid!

Vedlagt finner dere øvrige innspill og kommentarer til byplanen.

Vennlig hilsen



Hans Olav Osbak

## BYPLAN 2030 - NOEN BETRAKTNINGER

### 1. Pkt 2.1 Byens historie og identitet

I pkt 2.1.2 gis det en oversikt over enkelte viktige historiske begivenheter, og denne kan kanskje suppleres med flere. I pkt 2.1.3 nevnes at Grundsetmart'n ble etablert på 1600-tallet. Det korrekte er «før 1600-tallet». I pkt 2.1.4 samt flere andre plasser nevnes festningen i Elverum. Navnet er skrevet feil mange plasser, og skal skrives Christiansfjeld festning – med «s» (ref Ola Mørkhagen på Glomdalsmuseet). Det er kanskje på tide å rette denne feilen, som langt på vei er blitt en sannhet.

Forslag:

Vurder om følgende bør nevnes i pkt 2.1: Gaarder gård og sykehuset. Rett opp navnet på festningen og tidspunkt for Grundsetmart'ns alder.

### 2. Pkt 2.2 Bykjernen og gode byrom

De fleste byer har et mingleområde i form av gågater. Så er ikke tilfelle i Elverum. Mitt spørsmål er om Elverum ikke skal ha en plan for hvor man de nærmeste 12 år kan etablere en gågate – og ta konsekvensen av dette i byplanen? En gågate kan selvfølgelig dekkes av betegnelsen «gode byrom», men er for omgripende i forhold til gata som berøres at den bør omtales helt konkret.

Forslag:

Tydliggjør i planen om gågate er et mål man skal jobbe for, eller i motsatt fall: Være tydelig på at Elverum ikke planlegger med noen gågate i byplansperioden.

### 3. Pkt 2.3 Transport og tilgjengelighet

Det oppfattes som en betydelig motsetning når man på den ene side lar RV2 følge Glomma inn i byen og samtidig skal knytte byen og Glomma sammen. På samme måte som man jobber for omkjøringsveg nord for byområdet burde man jobbe for at alle riksveger er ute av bykjernen. Da vil man mye lettere kunne knytte byen og Glomma sammen.

Forslag:

Et langsiktig mål er at alle riksveger skal ut av sentrum.

### 4. Kollektivtilbudet

Man har en strategi for å få hyppigere avganger på jernbanen. Det er ønskelig at dette ses i sammenheng med bussavganger, slik at et samlet kollektivtilbud fremstår som attraktivt for brukerne.

### 5. Universell utforming

Man har en strategi på å «Tilrettelegge for syklende, gående og kollektivreisende for å ta veksten i persontransporten». Ikke glem universell utforming slik at alle grupper blir med i løsningene.

### 6. 3 nye rundkjøringer i sentrum

Man har en strategi på å realisere tre rundkjøringer i dagens riksveger gjennom sentrum, en løsning som ble valgt mht beslutningen om overordnet veisystem. Kanskje burde man ettergå denne løsningen med tanke på hva som kan gi best effekt på trafikkflyten, og samtidig den rimeligst mulig løsning. Under øvelse Trident Juncture ble lyskrysset ved Stengrundet kiosk satt ut av kraft. Dette bidro til en helt annen trafikkflyt hva jeg kunne observere.

Forslag:

Evaluer løsningen med 3 rundkjøringer basert på forutsetningen at RV 3/RV25 (og gjerne RV2 også) legges utenfor sentrum.

7. Begrenset brokapasitet

I pkt 2.3.1 fokuseres det på at det er begrenset brokapasitet over Glomma, der man har 3 bruer med ulik kapasitet. Et tankekors for meg er at det ikke fokuseres på at vi kun har en bru over jernbanen, hvor mye av den samme trafikk skal krysse. Vi har også en sekundærkryssing ved Grindalen, men denne er forbeholdt lokaltrafikken. Kanskje jernbanekryssingen er en større begrensning enn 3 bruer? Hva om jernbanebrua blir sperret av en trafikkulykke?

8. Flere bygater og kvartal

I samme punkt hentes denne teksten: «Bygatene er av stor betydning for framkommeligheten gjennom byen. Gatebruksplanen fra 2004 er moden for revisjon. Den setter standard for nye gater i tilknytning til nye bygg og nye kvartaler». Noen kaller byen vår for en Lohengrin, en sjokolade som er tykk i begge ender med et tynnere midtparti. Bildet harmonerer med to kjøpesentra i hver ende av sentrum med en Storgate som eneste bygate som forbindelse. Jeg kunne ønske meg flere bygater ved siden av Storgata i nord/syd retning. Det er etter mitt syn muligheter for det på begge sider av Storgata. På vestsiden kan det finnes gode løsninger dersom RV2 blir flyttet ut av byen. På samme måte kan man på østsiden få til en bygate. Jeg er innflytter og har ingen sterke barndomsminner fra Galgeberget, så for meg vil en løsning være å fjerne tilstrekkelig av Galgeberget for å kunne etablere en bygate. Uten sammenligning så minner jeg om hva som skjedde i Ålesund, der de tok det drastiske skritt for mange ved å sprengte bort fuglefjellet midt i byen for å få til god byutvikling. Det finnes sikkert mange slike eksempler, og et fint eksempel er hvordan man i Oslo tok tilbake Rådhusplassen ved å fjerne bil- og togtrafikk.

Forslag:

Tydeliggjør i planen om byen skal ha som mål å få flere bygater med kvartaler parallelt med Storgata.

9. Pkt 2.3.4 Ny RV3

Et forhold som «noen» bør/må ivareta om man ønsker turisme og besøkende velkommen til kommunen, er hvordan de skal bli «fristet» til å svinge av ny RV3 og inn til byen. Det er mange som antakelig har et slikt sammenfallende ønske om å markedsføre seg, det være seg museene, hotellene, handel osv. Elverum hadde en beskjeden markedsføring på rasteplassen/vegvesenets kontrollstasjon som ligger rett øst for Myklegard. Denne forsvinner på ny RV3. Hvor skal man skilte, og med hva? Det samme gjelder for trafikken nordfra. Ved Svingen er det en mulighet som bør vurderes. Hva med å supplere med en artistisk (tre)portal som for eksempel forteller at de ankommer Skoghovedstaden (eller Østerdalen)?

Forslag:

«Noen» bør ha en plan for markedsføring av Elverum når ny RV3 kommer på plass. Om dette hører hjemme i byplanen får dere vurdere.