



VEDLEGG

Gatebruksplan for Gjøvik sentrum



FOKUSOMRÅDER

- tabell med beskrivelser av gatene

| | | |
|--------|--|--|
| 1 | <p>Rv.4 langs Mjøsstranda</p> <p>Rv.4 vestover</p> | <p>Riksvegen er en barriere for gående og syklende mellom tradisjonelt sentrum og Mjøsstranda med friområder, brygger og framtidig ny bydel. De eneste to krysningspunktene for myke trafikanter er i kulvert ved Jernbanesvingen/Skibladnerhuset og under bru langs Elvegata. Begge krysningspunktene mangler sammenhengende, framtidsrettete tilførsler og skille mellom gående og syklende. (Det finnes pr. i dag ikke konkrete forslag til løsning av byens ønske om gangakse over <i>både</i> jernbanen <i>og</i> riksvegen langs linjen Storgata – Skibladnerhuset.)</p> <p>Rv.4 er også en barriere for forflytning nord-sør i Gjøvik som gjør at trafikken kanaliseres til enkelte krysningspunkt. Utenfor sentrum har vi Nybrua, GS-bru ved Campus og fylkesvegen på Kallerud, hvorav den på Kallerud må ta det aller meste av biltrafikken (som er økende her). Fylkesvegen er tilrettelagt for myke trafikanter. Tiltak: Nybrua har ensidig fortau. Ingen planer om endring for myke trafikanter, men legges til rette for kollektivtrafikk. GS-bru ved Campus bør få framtidsrettet brutilknytning over Hunnselva til Raufossvegen og Hans Mustads gate.</p> |
| 2 5 | <p>Jernbanen</p> | <p>Jernbanen har samme barrierevirkning som rv.4 har ved de to krysningspunktene i sentrum. Byens tredje krysningspunkt med jernbanen er ved undergangen i Østre Totenveg (5).</p> <p>Tiltak: Her er det regulert nye løsninger for kollektiv, gåing og sykling med ny kulvert under jernbanen for myke trafikanter og tilførsel inn i byen langs Strandgata. Fra den andre siden bygges sykkelveg og fortau langs Østre Totenveg i 2017.</p> <p>Lenger sør (utenfor kartet) er det etablert ny plankryssing mellom Smedvegen og 'Kirkeby nord'.</p> |
| 3 | <p>Hunnselva i sentrum</p> <p>Hunnselva vestover</p> | <p>Hunnselva utgjør en barriere mellom sør og nord for alle trafikantgrupper. Nede i byen er det 7 bruer. Hvorav 1 gangbru ved rådhuset og 2 med fortau: Strandgata og Niels Ødegaards gate. Den siste har smale fortau. De øvrige er rv.4, jernbanen, Parkgata (som var uten fortau) og Huntonstranda (uten fortau).</p> <p>Tiltak: Ny gangbru fra Brennerigata til Gjøvik gård, ny bru i Parkgata som fikk tosidig fortau i 2016/17, regulert ny løsning i Strandgata med sykkelveg og fortau. Etablering av ny bilveg fra rv.4 i vest på bru til nytt p-anlegg og Farverikvartalet. Samtidig etableres bredere fortau over brua i Niels Ødegaards gate. I tillegg må det ved utvikling av Hontonstranda komme på plass bru(er) for gåing og sykling på elvestrekningen mellom rv.4 og Mjøsa der tilrettelegging for myke trafikanter over elva mangler helt.</p> <p>Utenfor sentrum har vi Nybrua (1991), GS-bru ved Brufoss (1913) og</p> |

| | | |
|-------------|--|--|
| | | fylkesvegen på Kallerud. Tiltak: Ny GS-bru over elva som forbinder eksisterende GS-bru over rv.4 med tiltak i Raufossvegen og Hans Mustads gate. |
| 4 5 6 | Fv.33 Vestre Totenveg oppover fra Strandgata | <p>Vestre Totenveg er også en barriere for myke trafikanter pga høy trafikk. Lav framkommelighet for bil og kollektiv av samme grunn. Lite trivelig å ferdes langs til fots eller på sykkel.</p> <p>På strekningen er det regulert ny løsning som innebærer bedre krysningsmulighet ved Østre Totenveg (5). Videre oppover til Lunds gate tas alt gateareal i bruk for å få fram kollektiv (4). Som alternativ er det opparbeidet løsning for gåing og sykling langs Fauchalds gate.</p> <p>Ved rundkjøringen i sørenden av Strandgata er det regulert flettefelt for buss og ny holdeplass (6).</p> <p>Fv.33 Minnesundvegen og fv.111 Vestre Totenveg i Kirkebyområdet (utenfor kartet): Begge disse fylkesvegene er høyt trafikkerte og utgjør barriere og sikkerhetsrisiko for kryssende, myke trafikanter.</p> |
| 7 | Elvegata | <p>Konflikt- og fokusområde. Elvegata har over tid vært løftet fram som en del av den viktige 'blå-grønne' ganglinjen langs Hunnselva. Jernbaneundergangen er smal (ca. 3,5 m) og gir arealkonflikt mellom biler og myke trafikanter. Det er også konflikt forbi McDonalds ved at all trafikk inn og ut til spisestedet går i Elvegata. Videre er det ingen tilrettelegging for myke trafikanter over Hunnselva til tross for at dette har vært ønsket i mange år, sågar også regulert inn i sin tid. Kommende bolig- og næringsutvikling av arealene på begge sider av elva og sørover mot Fredevika aktualiserer fokus på dette i høy grad.</p> <p>Forslag til tiltak: Elvegata stenges for biltrafikk og legges til rette med skille mellom gående og syklende. Tilsvarende, moderne løsning for gåing og sykling forbi McDonalds, over Hunnselva og videre sørover med tilknytning til Østre Totenveg, må på plass.</p> |
| 8 | Kryss Hunnsvegen x Strandgata x Parkgata | <p>Konfliktområde. Konflikt mellom biler, busser og myke trafikanter. Lav framkommelighet for kollektivtrafikk og lite trivelig byrom.</p> <p>Tiltak: I tråd med bystrategiens mål om å fjerne unødvendig trafikk fra dette området er det regulert ny kryssløsning med bedre forhold for myke trafikanter, mindre areal til biltrafikk og lysregulering med prioritering av kollektivtrafikken. Samtidig planlegges ny 'rundkiosk' og oppgradering av parken sør for skateanlegget.</p> |

| | | |
|----|---|--|
| 9 | Kryss Storgata x Hunnsvegen (ved Falkehjørnet) | Fokusområde: Anlagt som 'Shared space' = delt areal mellom biler, busser og myke trafikanter. Videre brukes arealet til arrangementer med tilrettelegging for strøm etc. Hunnsvegen har mye biltrafikk som krysser aksene Storgata – Skysstasjonen og cirka 300 busspasseringer daglig. Det kreves alternativ kollektivtrasé når arrangementer har behov for gatearealet. Alternativet er Jernbanegata. |
| 10 | Krysset Jernbanesvingen x Bjørnsons gate x Strandgata og krysset Jernbanesvingen x Jernbanetorget | Konfliktområde. Flaskehals for kollektivtrafikken. Tidvis lav framkommelighet for bil. Høyt prioritert gangakse langs Strandgata og gjennom Fischerparken; begge med gangfelt som krysser Jernbanesvingen. Bjørnsonsgate er envegsregulert opp fra Strandgata av hensyn til framkommelighet for buss. Åpning for tovegs trafikk i Bjørnsons gate krever at vikepliktsforhold i kryssene og lysregulering med prioritering av buss i krysset Jernbanesvingen x Jernbanetorget må utredes. Tiltak som reduserer trafikken i Strandgata (mål i bystrategien) blir viktig. (Bjørnsons gate er inntil videre åpen for tovegs trafikk fra sommer 2017 på grunn av anleggsarbeid i Hans Mustads gate.) |
| 11 | Kryssområdet rv.4 x Jernbanesvingen x CC Gjøvik x lok.stall, pendlerparkering m.v. | Fokusområde: Mangler framtidsrettet tilrettelegging for myke trafikanter som ble sterkt fokusert på gatebrukssamlingen i oktober 2016. Regulert adkomst til arealet som skal utvikles mellom jernbanen og rv.4 vil mangle friskt og må endres. Kryssområdet vil ikke ha god nok kapasitet til den arealbruken som er vedtatt på sørsiden (i alt 11.000 kvadratmeter bolig og næring) og framtidige utvidelser av CC Gjøvik. Et viktig ledd i dette vil være endring av p-logistikken hos CC inkludert stenging av utkjørsel fra P-huset opp i Strandgata (jfr.10, over). Kryssområdet skal omreguleres med tanke på økt trafikk og ikke minst bedre og sikrere løsninger for gåing og sykling. |
| 12 | Nedre Torvgate | Konfliktområde: Kantparkering, framkommelighet, gate for byliv, taxiholdeplass. Gaten har viktig funksjon som bygate hvor kantparkering er viktig for besøkende i sentrum. Kantparkering er samtidig til hinder for framkommelighet for buss. Utvikling av gata som forbindelse mellom byrommene Fahlstrøms plass og Panparken – Gamletorget – gågata krever at noe mer areal avgis fra bil (p) til fortau/gatetun e.l. Taxiholdeplassen her er viktig og må opprettholdes. |
| 13 | Øvre Torvgate | Konfliktområde: Konflikt mellom kantparkering og framkommelighet. Dette er en viktig gate for kollektivtrafikken og vil bli en tovegs hovedgate. Vil bli viktig for ambulanse når Hans Mustads gate blir envegsregulert. Bedre framkommelighet |

| | | |
|----|---|---|
| | | avgjørende. Bør på sikt åpnes for tovegs trafikk. (Gata er inntil videre åpen for tovegs trafikk fra sommer 2017 på grunn av anleggsarbeid i Hans Mustads gate. Krysset med Hunnsvegen er flaskehals for buss.) |
| 14 | Krysset Hunnsvegen x Hans Mustads gate x Marcus Thranes gate (Kvisgårdshjørnet) | Konfliktområde: Konflikt mellom biler i femarmet kryss og mellom bil og myke trafikanter. Mye biltrafikk i Hunnsvegen er barriere for skolebarn. Vanskelige siktforhold og uryddig kryss. Smale fortau. Tiltak: Hele krysset er regulert om i planen for gjennomgående sykkelveg. Kirkegata stenges og Marcus Thranes gate legges om slik at den får bedre vinkel inn mot Hunnsvegen. |
| 15 | Hans Mustads gate | Konfliktområde. Her er bil, buss, ambulanse, gående og syklende henvist til en smal gate med svært smalt fortau (skoleveg). Tiltak: Regulert til gjennomgående sykkelveg med fortau og envegsregulert i øvre del. Anleggsarbeid med Eidsivas hovedstrømkabel, kommunens renovering av vann og avløp og nytt gateprofil startet sommer 2017 og vil pågå gjennom hele 2018. |
| 16 | Heimdalsgata | Fokusområde. Dette er snarvegen mellom Nybrua og sentrum. Mangler skilting og tilrettelegging for myke trafikanter. Bør løftes og vektlegges som viktig del av gang- og sykkelnettet sammen med løsning langs Storgata nedover fra Nybrua. Må innarbeides i planleggingen av nye studentboliger i Røverdalen. |
| 17 | Huntonstranda | Fokusområde. Gjennomgående anlegg for gåing og sykling på strekningen fra Østre Totenveg/Bakkestumpen/Fredeвика over Hunnselva og fram til undergangen under rv.4 ved Jernbanesvingen må sikres ved utviklingen av arealene langs Mjøsa; <i>både</i> en 'kort og rask' trasé for hverdagstrafikken parallelt med jernbanen <i>og</i> turtraséen ute langs stranda. Syklende bør skilles fra gående på denne strekningen. |
| 18 | Forbindelse fra Fauchalds gt. | Fokusområde. Fauchalds gate legges til rette for gåing og sykling med forbindelse ned gjennom Mustadhagen til Niels Ødegaards gt. på overbygget over rv.4. Ved etablering av Huntonarmen («Trinn 2» i gatetabellen) vil det bli endringer her, og da blir det viktig, men utfordrende å finne god løsning for gåing og sykling. |
| 19 | Storgata mellom Nybrua og Brufoss | Konfliktområde. Her er gata smal og med svært smalt fortau. I tillegg går hovednettets sykkelrute 4 her, uten noen form for tilrettelegging. Gatearealet er for smalt til at det er plass til framtidsrettete løsninger. Ved etablering av Huntonarmen kan det |

| | | |
|----|--|---|
| | | eventuelt vurderes å envegsregulere denne parsellen for å få bedre plass til gåing og sykling. Eventuell envegsregulering er ikke nærmere utredet nå. |
| 20 | Tordenskjolds gate og sidegater til Strandgata | Fokusområde. Dersom nedre del av Storgata blir gågate blir trafikkering av den sørligste delen av Tordenskjolds gate vanskelig. Dersom Strandgata mellom Jernbanesvingen og Hunnsvegen skal vurderes som kollektivgate eller envegsreguleres må adkomsten til sidegater og eiendommer utredes i egne prosesser. |
| 21 | Glassverksgata | Fokusområde. Ved gjennomføring av Farverikvartalet blir det gatetun langs denne gata og i dagens Brennerigata fram til Brenneribakken. Trafikk til og fra rådhuset går her nå. Hvis Brennerigata stenges for trafikk kan Glassverksgata og de sørligste meterne av Bakkegata ikke være envegsregulert som i dag. |
| 22 | Wergelands gate (ved Rema 1000) | Konfliktområde. Her er det arealkonflikt mellom sykkel (hovednettets rute 5) og bil; kjørebane og kantparkering. I tillegg trafikksikkerhetsutfordring med adkomster og beboerparkering som må rygge over fortau. |
| 23 | Sommerfeldts gate | Fokusområde. Ved framtidig oppgradering av Gamletorvet og tilrettelegging av en gangakse Gjøvik gård – Fastland bør det vurderes å stenge Sommerfeldts gate for all trafikk med unntak av varetransport. Det må i så fall utredes nærmere, blant annet fordi det vil få konsekvens i Storgata på strekningen mellom gågatekvartalene og Øvre Torvgate; som må bli tovegs med snumulighet i nedre ende. |
| 24 | Kjøreadkomst til ny bydel på Huntonstranda | Ved utvikling av ny bydel på Huntonstranda og utbygging i Bryggevegen må adkomst for bil og forholdet til trafikken på rv.4 utredes. Prosessen med den nye bydelen Huntonstranda starter med en idékonkurranse, og den må ta opp i seg denne problematikken. Det er for tidlig å foreslå konkrete løsninger for dette i gatebruksplanen pr. oktober 2017. Det har vært foreslått å gjennomføre en mulighetsstudie for rv.4 gjennom byen fra Hunton via Mjøsstranda og nordover forbi CC Gjøvik for å se hvordan riksvegen eventuelt kan endres fra veg til å få mer preg av gate. I så fall må adkomst til ny bydel også inngå som et vesentlig element i det arbeidet. |

#stoltavgjøvik

