



# VEDLEGG

Gatebruksplan for Gjøvik sentrum



## GATETABELL

- tabell med tiltak, framdrift og mål




GATENAVN	DAGENS STATUS	NY LØSNING	NØDVENDIGE TILTAK	KONSEKVENSER	TIDSPERSPEKTIV (KORT, MIDDELS, LANG)	MÅL SOM NY LØSNING SKAL BIDRA TIL Å NÅ
<b>JERNBANESVINGEN</b>	Hovedgate inn i sentrum. Øvre del av gata ble rustet opp i forbindelse med bygging av skystasjonen. Krysset ved skystasjonen har mer enn 350 daglige busspasseringer og er en flaskehals for buss. Nedre del er sliten og trenger oppussing. Stor trafikk både til CC og sentrum. Cirka 120 busspasseringer daglig på nedre del. For dårlig tilrettelagt for gåing og sykling sett i lys av at <b>dette er ett av tre steder i byen der mange trafikanter kan krysse den barrieren som jernbanen og rv.4 utgjør.</b> Rundkjøringen på rv.4 har ÅDT 16.500 og økende trafikk. (ADT ved tellepunkt Englandsodden på rv.4 har økt fra 9.600 til 11.500 siste 10 år).	<b>Forblir en hovedgate. Hovedrute for utrykning. Nye løsninger for myke trafikanter må utredes.</b> ATP-prosjektet har bedt om at området sees på i en ny plan. Endringer skal resultere i trafiksikre løsninger med god trafikkflyt for kjøretøy i alle retninger. Samtidig er det viktig, som en del av byutviklingen, at det legges særskilt godt til rette for myke trafikanter slik at de kan ferdes trygt mellom CC, sentrum m/skystasjonen og ROM eiendom og Jernbaneverkets arealer øst for jernbanen etter hvert som de utvikles. Samtidig må det legges godt til rette for gåing og sykling mellom dette området og ny bydel ved Mjøsa med Bryggevegen og Huntonstranda.	Trafikk sørøver Strandgata inn i krysset Jernbanesvingen x Strandgata må søkes redusert. Som del av planarbeidet skal derfor utkjørselen fra CC p-hus ut i Strandgata vis-a-vis Kirkegata vurderes. Det er gjort et forarbeid med vurdering av ulike typer kryssløsninger Jernbanesvingen x CC, men planarbeidet har vært prioritert ned til fordel for andre, store vegplaner i Gjovik og nye planlegging ellers i Oppland de siste to årene. I krysset fra Skystasjonen (fylkesveg Jernbanetorget) ut i Jernbanesvingen kan det etableres lysregulering med bussprioritering. (Tilsvarende er en suksess på Lillehammer.)	Endring av parkeringslogistikken på overflateparkeringen hos CC og stenging av utkjørsel fra P-hus til Strandgata. (Det betinger at all trafikk inn og ut av p-huset må kunne skje i bakkeplan på nedsiden og fram til et nytt krysset med tilstrekkelig kapasitet i Jernbanesvingen.) Ny adkomst til ROM eiendom og Jernbaneverkets arealer. For å få til gode løsninger for alle trafikantgrupper og vegkryss som har kapasitet til økt trafikk ved utvikling av arealet mellom jernbanen og rv.4 og økt trafikk ved utvidelser på CC, blir det sannsynligvis ikke mulig å opprettholde bensinstasjonen. Bussprioritering i krysset Jernbanesvingen x Jernbanetorget vil påvirke framkommelighet for biltrafikken.	Tidsperspektiv: Plan for nye løsninger må først på plass. Deretter trinnsvis gjennomføring etter hvert som det blir relevant og mulig. Jernbanesvingen vil kunne få noe mindre trafikk dersom det på lengre sikt etableres et alternativ fra rv.4 i nord. (Se Trondhjemsvegen, nederst i denne tabellen.)	<b>Bystrategi:</b> Fjerne unødig trafikk fra sentrumskjernen; Strandgata og nedre del av Hunnsvegen. <b>Bystrategi og P-strategi:</b> Etablere en "indre ringveg". <b>Bystrategi:</b> * Veg- og gatenettet skal utformes slik at det gir bussene rask og rasjonell fremføring * Bussen skal gis prioritet fremfor bil i egne felt og i lyskryss der det er plass til det <b>Bystrategi:</b> Gjovik skal knyttes nærmere til Mjøsa.
<b>BJØRNSONS GATE</b>	Envegsregulert i det første kvartalet opp fra Strandgata av hensyn til framkommelighet for buss. Envegsregulert også i neste kvartal. Ensidig kantparkering i de to nederste kvartalene. Varierende: Kjørefelt fra 7,8 til 6,7 m. Fortau fra 3,1 m til 1,6 m. Litt unyddig linjeføring på fortauskant i deler av gata. Bredder mellom fasader fra 13,2 m til 11,8 m.	<b>Blir tovegs hovedgate for biltrafikken. Hovedrute for ambulanse</b> mellom fv.132 Hunnsvegen og Strandgata. Tovegs kjøretøring med 6,5 m kjørefelt og minimum 2,5 meter bredt tosidig fortau. <b>Vikepliktforhold i krysset med Strandgata må utredes.</b> Krysset er en flaskehals for buss.	300 meter gatelengde bygges om til nytt profil. Kantparkering må fjernes. Svolders gate bør stenges for utkjøring i Bjørnsongs gate og ha inn- og utkjøring fra Kirkegata. Krysset med Hunnsvegen bør endres slik at trafikantene opplever Bjørnsongs gate som logisk vegvalg, og ikke Hunnsvegen rett nedover som i dag.	Gata får mer trafikk nedover. Kommer i konflikt med kollektivtrafikken ut fra Skystasjonen i nord; som er flaskehals for buss. Kollektivtrafikken må prioriteres der. Dette må løses med endring av vikeplikt/kjørefeltforhold. 14 kommunale, avgiftsbelagte plasser faller bort. Ikke rom for særskilt tilrettelegging for bruk av sykkel i Bjørnsongs gate. I forbindelse med anleggsarbeid i Hans Mustads gate er Bjørnsongs gate åpen for tovegs trafikk høsten 2017.	Tiltak på kort sikt: 0-5 år  Bjørnsongate vil kunne få noe mindre trafikk dersom det på lengre sikt etableres et alternativ fra rv.4 i nord. (Se Trondhjemsvegen, nederst i denne tabellen.)	<b>Bystrategi:</b> Fjerne unødig trafikk fra sentrumskjernen; Strandgata og nedre del av Hunnsvegen. <b>Bystrategi og P-strategi:</b> Etablere en indre ringveg. <b>Bystrategi:</b> * Veg- og gatenettet skal utformes slik at det gir bussene rask og rasjonell fremføring * Bussen skal gis prioritet fremfor bil i egne felt og i lyskryss der det er plass til det.
<b>HOVEDGATE</b>						
<b>HOVEDRUTE FOR UTRYKNING</b>						
<b>VIKTIG GATE FOR KOLLEKTIV</b>						
<b>VIKTIG GATE FOR GÅING OG SYKLING</b>						
<b>BJØRNSONS GATE</b>						
<b>HOVEDGATE</b>						
<b>HOVEDRUTE FOR UTRYKNING</b>						
<b>VIKTIG GATE FOR KOLLEKTIV</b>						
<b>VIKTIG GATE FOR GÅING OG SYKLING</b>						
<b>BJØRNSONS GATE</b>						
<b>HOVEDGATE</b>						
<b>HOVEDRUTE FOR UTRYKNING</b>						
<b>VIKTIG GATE FOR KOLLEKTIV</b>						
<b>VIKTIG GATE FOR GÅING OG SYKLING</b>						
<b>BJØRNSONS GATE</b>						
<b>HOVEDGATE</b>						
<b>HOVEDRUTE FOR UTRYKNING</b>						
<b>VIKTIG GATE FOR KOLLEKTIV</b>						
<b>VIKTIG GATE FOR GÅING OG SYKLING</b>						

GATENAVN	DAGENS STATUS	NY LØSNING	NØDVENDIGE TILTAK	KONSEKVENSER	TIDSPERSPEKTIV (KORT, MIDDELS, LANG)	MÅL SOM NY LØSNING SKAL BIDRA TIL Å NÅ
<p><b>NEDRE TORVGATE</b></p> <p><b>BYLIVSGATE/ 'FOLKELIVSGATE'</b></p>	<p>Er envegsregulert fra vest og ned til Humnsvegen. Kantparkering på én og på begge sider. Ofte fullt, men med god sirkulasjon. 35 kommunale, avgiftsbelagte plasser plus HC-plass. Tosidig fortau i to kvartaler, ensidig ved Gamletorvet. 2,3 m bredt på det smaleste. Ulikk dekke med varierende kvalitet. Holdeplass for taxi. Servicebussen stopper også i nedre del, men uten regulert holdeplass. Ingen tilrettelegging for varetransport. Bredden mellom fasader er 14,4 m. Deler av gata 'synker ned' utenfor tilfluktsrom i kjellere.</p>	<p><b>Inngår i sentrumskjermens nettværk av bylivs-/folkelivs'gater.</b> Får status som gate med folkeliv og skal være viktig forbindelse mellom gågatekvartalene i Storgata, Panparken og Gamletorvet m.m. Bør kun ha ensidig kantparkering (korttid). Fortsatt envegsregulert. Buss (Serviceruta) kan gå her i <b>Trinn 1</b> for Øvre Torvgate, men kan vurderes flyttet til Øvre Torvgate ved <b>Trinn 2</b> og i så fall benytte holdeplass ved Panparken.</p>	<p>Fjerne kantparkering på én side og fornye selve gata og fortauene. I planleggingen må mulighet for varetransport ivaretas. Gamletorvet: Utvikles tilbake til torv/park fra å være p-plass i dag.</p>		<p>Tiltak på kort sikt: 0-5 år</p>	<p><b>Bystrategi:</b> Bedre framkommelighet for buss i viktige gater, blant annet ved å fjerne kantparkering. <b>Bystrategi:</b> Sentrumsområdet rundt Storgata og Strandgata utvikles som handels og opplevelsesområde. Nettværk med møteplasser, handel og attraksjoner i sentrum.</p>
<p><b>STORGATA (Fjellhallen-Nybrua)</b></p> <p><b>VIKTIG GATE FOR KOLLEKTIV</b></p> <p><b>VIKTIG GATE FOR SYKKEL</b></p> <p><b>Hovedrute for utrykning</b></p>	<p>Er tovegs gate med ensidig fortau med varierende bredde: 2,3 meter øverst, 2,8 m på det bredeste ned mot rundkjøringen og ca. 2,3 m nederst mot Fjellhallen. Hovednettets sykkelruter 3 og 4 går her, men har ingen tilrettelegging for sykkel. Tilbudet er sykling i blandet trafikk eller på fortau. 83 busspasseringer daglig. Minirundkjøring i krysset med Niels Ødegaards gate er fjernet. Lysreguleringen t krysset ved Lunds gate er fjernet inntil videre. Busslommer like nedenfor lyskrysset (Serviceruta). Den ene er ute av drift på grunn av rasfare i skrenten ut mot Humnselva.</p>	<p><b>Viktig for kollektiv, utrykning og sykkel.</b> Vil fortsatt være viktig busstrasé hvorav to bybusslinjer skal gå over Nybrua til og fra Campus. Blir ambulanserute for de utrykningene som i dag går ut Hans Mustads gate. Framkommelighet viktig og antall fartsdempende humper bør om mulig reduseres. Viktig trasé for sykling og gåing til og fra sentrum og viktig forbindelseslinje mellom campus og byen. Skolebarn krysser ved Nybrua og derfor anbefales reetablering av lysregulering.</p>	<p>Krysset ved Nybrua må endres litt: annen plassering av stopplinje og ny lysregulering. Buss får bussprioritering. Buss får kantstopp i begge retninger. Det må etableres framtidrettede løsninger for sykling og gåing, sannsynligvis best i kombinasjon med tiltak i Heimdals gate. Det kan for eksempel lages sykkelveg ned langs sørsiden av Storgata. Sykling opp og gåing i begge retninger i Heimdals gate. Detaljregulering av nye studentboliger i Røverdalen må tilpasses slik at den viktige forbindelsen campus-sentrum for gående og sykkel ivaretas med trygge og gode løsninger.</p>	<p><b>Trinn 1:</b> Får mer trafikk i retning opp fra byen når Hans Mustads gate blir envegsregulert. (Slik det har vært ved anleggsarbeidet i H.M.gt. høsten 2017.)</p> <p><b>Trinn 2:</b> Strekingen mellom Nybrua og krysset med Niels Ødegaards gate ventes å få merkbart mindre trafikk med ny adkomst inn fra rv.4 og etablering av hovedgate gjennom byen med nye P-anlegg.</p>	<p>Tiltak på kort sikt: 0-5 år</p>	<p><b>Bystrategi:</b> Bussen skal gis prioritet fremfor bil i egne felt og i lyskryss der det er plass til det <b>Sykkelbyen:</b> Hovednett for sykkel planlegges med transportsyklistens behov i fokus. Sykkelrutene skal fremstå som sikre og naturlige valg som tilbyr syklistene god framkommelighet. De skal være sammenhengende <b>Studentmelding:</b> Bedre forbindelser mellom Campus Gjøvik og bysentrum. <b>Prioritert med 17 stemmer på samlingen 28.okt.2016, tema GÅING: "Forbindelsen til NTNU må ha en god kobling mot sentrum."</b> <b>Prioritert med 17 stemmer på samlingen 28.okt.2016, tema SYKKEL: "Campus og raskeste trasé til byen."</b></p>

GATENAVN	DAGENS STATUS	NY LØSNING	NØDVENDIGE TILTAK	KONSEKVENSER	TIDSPERSPEKTIV (KORT, MIDDELS, LANG)	MÅL SOM NY LØSNING SKAL BIDRA TIL Å NÅ
<p><b>HEIMDALSGATE</b></p> <p><b>VIKTIG GATE FOR GÅING</b></p> <p><b>VIKTIG GATE FOR SYKLING</b></p>	<p>Bratt boliggate med kantspæringer og mange avkjørsler med korte «fortausbiter» mellom. Lite leselig at dette er en snarvei for myke trafikanter. Uryddig og med flere ulike løsningsalternativer på kort strekning fra Øvre Torvgate via plassen foran Fjellhallen og opp forbi boligblokkene til krysset ved Nybrua i Storgata.</p>	<p><b>Viktig gate for gåing og sykling.</b> Tydelig og godt tilrettelagt snarveg for myke trafikanter mellom Campus og sentrum. Blir viktig del av prosessen med å vende Campus mot byen sammen med endringene i Berghusvegen og ny gang- og sykkelbru over Hunnselva ved Brufoss.</p> <p><b>Prioritert med 17 stemmer på samlingen 28.okt.2016, tema GÅING: "Forbindelsen til NTNUS sentrum."</b></p> <p><b>Prioritert med 17 stemmer på samlingen 28.okt.2016, tema SYKKEL: "Campus og raskeste trasé til byen."</b></p>	<p>Gateprofilen og strekningen over plassen foran Fjellhallen må endres slik at det blir en enhetlig løsning hele veien. Kanskje er bedre merking og skilting forbi Fjellhallen tilstrekkelig. Endring av sidevalg for fortauet og parkering langs gata må vurderes. Breddeutvidelse på de siste meterne opp mot Storgata må vurderes. Skiltingen må forbedres. Skoleveg fra Nybrua ned Heimdalsgate via fjellhallinngangen og østover til skolen må ivaretas og om mulig forbedres forbi Fjellhallen.</p>	<p>Skaper utfordring med parkering for beboerne: Eldre blokkbebyggelse med nye overflateparkering rundt byggene. Dette kan kanskje løses ved et påtenkt nybygg (studentboliger) i Røverdalen med p-anlegg for både eksisterende boligblokker og Haugtun.</p> <p>Detaljregulering av nye studentboliger i Røverdalen må tilpasses slik at den viktige forbindelsen campus-sentrum for gående og syklende ivaretas med trygge og gode løsninger.</p>	<p>Tiltak på kort sikt: 0-5 år</p>	<p><b>Sykkelbyen:</b> Hovednett for sykkel planlegges med transportsyklens behov i fokus. Sykkelløstene skal fremstå som sikre og naturlige valg som tilbyr syklistene god fremkommelighet. De skal være sammenhengende og mest mulig enhetlig utformet</p> <p><b>Studentmelding:</b> Bedre forbindelser mellom Campus Gjøvik og bysentrum.</p> <p><b>Gå-strategi:</b> Det skal være attraktivt og effektivt å bevege seg som gående</p> <p>Sentrumområdet bør ha et sammenhengende og finmasket gangnett</p>
<p><b>STORGATA (Nybrua-Raufossvegen)</b></p> <p><b>ORDINÆR GATE</b></p> 	<p>Her ferdes alle trafikanter opp på en smal gate med lite handlingsrom. Den gamle hovedvegen ned i Gjøvik. Tovegsgate med smalt, ensidig fortau. Skoleveg opp en bratt, gruslagt sti til Hans Mustads gate. Gangveg ned i Heimdalhs gate starter i krysset. 73 busspasseringer daglig. Nyanlagt gangfelt og fortau på sørsiden i øverste del; med forbindelse til GS-veg via Brufoss til Campus og vestover langs Mustad næringspark.</p> <p>Hovednettets sykkelrute 4, men det er ikke lagt til rette for sykkel: Sykling i blandet trafikk eller på svært smalt fortau.</p>	<p>Vil fortsatt være viktig busstrasé. Blir rute for de ambulansetrykningene som i dag går ut Hans Mustads gate. Framkommelighet viktig. Viktig trasé for sykling og gåing til og fra sentrum, men det er ikke rom for å legge bedre fysisk til rette for myke trafikanter pr. i dag. En løsning inntil videre kan være såkalt «sharrow», sammensatt av share (dele) og arrow (pil). Det er merking i veggen som gjør bilistene mer oppmerksomme på sykling i kjørebanelen.</p>  <p>(Sharrow i Levanger)</p>	<p><b>Trimn 1:</b> Ingen tiltak inntil videre utover etablering av nytt lyskryss for å prioritere kollektivtrafikk over Nybrua til Campus og sikre skolebarn som skal krysse gata.</p> <p><b>Trimn 2:</b> Ervegsregulering retning ut av byen kan vurderes for å få plass til gang- og sykkeløst i dagens gateareal. Dette er ikke nærmere vurdert nå. Alternativet – dersom bedre forhold for myke trafikanter skal oppnås - er å utvide gatearealet med skjæring inn i fjellet.</p>	<p><b>Trimn 1:</b> Får mer trafikk i retning opp fra byen når Hans Mustads gate blir évegsregulert.</p> <p><b>Trimn 2:</b> Gatestrekningen ventes å få merkbart mindre trafikk med ny adkomst inn fra RV4 og etablering av indre ringveg og nye P-anlegg.</p>	<p>Tiltak på middels sikt: 5-10 år.</p>	<p><b>Bystrategi:</b> Bussen skal gis prioritet fremfor bil i egne felt og i lyskryss</p>

GATENAVN	DAGENS STATUS	NY LØSNING	NØDVENDIGE TILTAK	KONSEKVENSER	TIDSPERSPEKTIV (KORT, MIDDELS, LANG)	MÅL SOM NY LØSNING SKAL BIDRA TIL Å NÅ
<b>BERGHUSVEGEN</b> VIKTIG GATE FOR KOLLEKTIV OG GÅING	Bratt veg med ensidig fortau 1,7 m. Er i dag 'den anonyme bakdøra' fra Campus Gjøvik ned mot byen og ikke farbar med buss.	Kan bli «DEN NYE PORTEN MOT BYEN» fra Campus. Brederer, slakere veg med stigningsforhold og bredde som gjør det framkommelig med buss. Dette er en forutsetning for at bybusslinjer kan legges gjennom Campus. 2,5 m bredt ensidig fortau. Veggen skal være godt synlig fra campusområdet og ha inviterende kvalitet.	Vegen må bygges om med spunting og mur i skråningen. Krysset Storgata x Lunds gate må tilpasses og signalregule. Parkeingsregimet på campusområdet må endres.	Vegen vil få ny trafikk i form av buss og taxi, men samtidig bli mer trafikkikker. Forholdene for gående forbedres med nytt fortau og slakere stigning. Dersom tiltaket fører til ønsket biltrafikk kan vegen vurderes stengt for annet enn buss, taxi og kjøring til eiendommene. Biltrafikk opp og ned Storgata får mer venting i lyskryset til fordel for buss og myke trafikanter (skoleveg). Uten endringer i parkeingsregimet på hele Campusområdet vil det ikke være regningsvarende å etablere nytt kollektivtilbud.	Tiltak på kort sikt: 0-5 år  Regulering pågår. Finansiering må avklares.	<b>Bystrategi:</b> Veg- og gatenettet skal utformes slik at det gir bussene rask og rasjonell fremføring. Bussen skal gis prioritert fremfor bil i egne felt og i lyskryss der det er plass til det. <b>Studentmelding:</b> Gjøvik kommune skal regulere arealer som ivaretar nødvendig campusutvikling, herunder legge til rette for utbygging av flere studentboliger og bedre forbindelser mellom Campus Gjøvik og bysentrum. <b>Energi- og klimaplan:</b> Legge til rette for sykkel og kollektivtransport gjennom både investering og drift.
<b>TEKNOLOGIVEGEN</b> VIKTIG VEG FOR BUSS, GÅING OG SYKKEL	Smal veg med tradisjonell gang- og sykkelveg. Biladkomst til boliger langs vegen med kjøring på GS-vegen.	Vegbredden tilpasses buss. Framtidsrettede løsninger for gående og sykklende. Boligadkomst krysser, men går ikke langs GS-veg. Viktig parsell på sykkelrute 3 fra Kopperud med kobling til gjennomgående sykkelveg i Hans Mustads gate på framtidig GS-bru over Hunselva og til sentrum via Berghusvegen eller via GS-veg ned over Brufoss og opp til Storgata. Holdeplass for buss (kantstopp) ute i nærheten av kryssene med Merkantilvegen og Alfavegen må på plass.	Veg og GS-løsninger oppgraderes. Sidevalg og utforming for sykkel vurderes for best mulig sammenheng mellom løsningene inn og ut av campusområdet.	Tiltak på kort sikt: 0 – 5 år  Regulering pågår. Finansiering må avklares.	Tiltak på kort sikt: 0 – 5 år  Regulering pågår. Finansiering må avklares.	<b>Bystrategi:</b> Veg- og gatenettet skal utformes slik at det gir bussene rask og rasjonell fremføring. Bussen skal gis prioritert fremfor bil i egne felt og i lyskryss der det er plass til det. <b>Studentmelding:</b> Gjøvik kommune skal regulere arealer som ivaretar nødvendig campusutvikling, herunder legge til rette for utbygging av flere studentboliger og bedre forbindelser mellom Campus Gjøvik og bysentrum. <b>Energi- og klimaplan:</b> Legge til rette for sykkel og kollektivtransport gjennom både investering og drift.

GATENAVN	DAGENS STATUS	NY LØSNING	NØDVENDIGE TILTAK	KONSEKVENSER	TIDSPERSPEKTIV (KORT, MIDDELS, LANG)	MÅL SOM NY LØSNING SKAL BIDRA TIL Å NÅ
<p><b>NY ADKOMST FRA RV4 I VEST</b></p> <p>Denne adkomsten er <b>Trinn 2</b> som det vises til i beskrivelsen av flere andre gater. <b>Trinn 2</b> i de gatene kan ikke iverksettes før denne, nye adkomsten med p-anlegg er etablert.</p>	<p>Påtenkt allerede tidlig i 80-årene, men ikke bygget (reguleringsplan 1985). Ny adkomst til sentrum fra vest er et svært viktig tiltak i bystrategien (2011) og har vært sett på som en forutsetning for å etablere Farverikvartalet.</p>	<p>Rundkjøring på rv.4 og bilveg rett inn til P-anlegg i vestre ytterkant av sentrum. Innebrøer ny adkomst til Hunton og en egen utfart fra fabrikkområdet i envegsregulert arm ut i rundkjøringen.</p> <p>Ny adkomst blir viktig og avgjørende del av ny hovedgate.</p>	<p>Deler av kulverten ved Mustadhagen må rives. Veglinjen der senkes og rettes ut. En mindre del av kulverten kan så bygges opp igjen.</p> <p>Rundkjøring på land og to bruer over Hunnelva. Ny veg langs fabrikkarealet inn til Nils Ødegaards gate.</p> <p>Krysset der må bygges om. Det må etableres et p-anlegg i forkant av eller samtidig med prosjektet.</p>	<p>Trafikalt vil dette få stor betydning. Ny adkomst vil avlaste både Raufossvegen, Nils Ødegaards gate og Strandgata vesentlig for biltrafikk inn og ut av sentrum. Tungtransport til Hunton vil ikke gå inn i byen over Gjøvikjordet og opp Nils Ødegaards gate som i dag.</p> <p>Etableringen forutsetter et nytt p-anlegg i vest.</p> <p>Etableringen er en forutsetning for å skape en ny hovedgate, som igjen vil avlaste sentrumskjernen ytterligere for biltrafikk.</p> <p>Mustadhagen og Mustad eiendom med NAV og Curato m.fl. vil få riksvegen tettere på. Støytilltak blir viktig. Hunton vil miste noe areal.</p>	<p>Tiltak på middels sikt: 5-10 år.</p> <p>Kommunen startet regulering vinter 2017 og fra vik fra krav på riksveg ble godkjent i Vegdirektoratet våren 2017.</p>	<p><b>Bystrategi:</b> Trafikkbildet i sentrum er ryddig. Sentrum har god tilgjengelighet med bil inklusive parkering samtidig som sentrum er beskyttet mot gjennomgangs trafikk og annen unødig biltrafikk.</p> <p><b>Bystrategi:</b> Ny adkomst til sentrum vest og etablering av 'indre ringveg'.</p> <p><b>Parkeringsstrategi:</b> Parkering skal i stor grad samies i et antall parkeringshus og parkeringsplasser i tilknytning til gater rundt sentrum og tettstet mulig inntil sentrum.</p>
<p><b>HANS MUSTADS GATE</b></p> <p><b>VIKTIG GATE FOR SYKKEL</b></p> <p><b>HOVEDRUTE FOR AMBULANSE (INN)</b></p> 	<p>Hovedgate med alle trafikkgrupper på lite areal; gjennom boligområde med mange avkjørsler. Er viktig skoleveg, men har svært smalt fortau i øvre del.</p> <p>Tosidig fortau i nedre del.</p> <p>72 busspasseringer daglig.</p> <p>Går forbi Gjøvik skole og nye Gjøvik barnehage. Benyttes av ambulanse både ut fra og inn til sykehuset.</p>	<p><b>DEL 1 av Gjøviks gjennomgående sykkelveg knyttet til RV4.</b></p> <p>Får gjennomgående sykkelsti med fortau og inkluderes i Sykkelenbyen Gjøviks hovednett for sykkel i byområdet. Blir viktig gate for myke trafikanter, buss og ambulanse inn fra vest.</p> <p>Deltrekning mellom Evry og skolen envegsreguleres. Buss får kantstopp.</p>	<p>Hele gateprofilen bygges om fra og med krysset med Raufossvegen og Storgata til og med krysset på Kvisgårdshjørnet etter at Eidsiva har lagt ny, hegspent hovedstrømkel i gateløpet og kommunalt VA er renoveret.</p> <p>Reguleringsplan vedtatt av Kommunestyret des. 2015.</p>	<p>Trygg skoleveg, bedre framkommelighet for buss, mindre trafikk gjennom boligområdet og forbi skole og barnehage. Krever inngrep i private eiendommer.</p> <p>Trafikken vil flytte seg til andre vegger og gater. Krever tiltak for bedre framkommelighet i Øvre Torvgate fra Hunnsvegen og opp forbi Fjellhallen.</p>	<p>Tiltak på kort sikt: 0 – 5 år (Bygging pågår.)</p> <p><b>Hovedmål i regional sykkelstrategi 2014-2017:</b> Statens vegvesen Region øst skal gjennom et profesjonelt, fremtidsrettet og inkluderende arbeid bidra til at vi dobler sykkelandelen inne 2023.</p> <p><b>Delmål:</b> Statens vegvesen Region øst skal arbeide for at alle typer syklistar føler seg trygge i anleggene våre. Anleggene skal være attraktive, ha god framkommelighet og være trafikksikre.</p>	<p><b>Bystrategien:</b> Sykkeltreaser skal dekke behovet for hovedsykkelruter mellom boligområder, skole, arbeid, kollektivknutepunkt og rekreasjonsområder. (Campus-sentrum-Gjøvik VGS – S1) 80 % av elevene skal kunne sykle til skolen.</p> <p><b>Studentmelding:</b> Bedre forbindelser mellom Campus Gjøvik og bysentrum.</p> <p><b>Sykkelenbyen:</b> Rutene skal fremstå som sikre og naturlige valg som tilbyr syklistene god framkommelighet. De skal være sammenhengende og mest mulig enhetlig utformet.</p>

GATENAVN	DAGENS STATUS	NY LØSNING	NØDVENDIGE TILTAK	KONSEKVENSER	TIDSPERSPEKTIV (KORT, MIDDELS, LANG)	MÅL SOM NY LØSNING SKAL BIDRA TIL Å NÅ
<b>MARCUS THRANES GATE</b> <b>VIKTIG GATE FOR SYKKEL</b> <b>HOVEDROUTE FOR UTRYKNING</b> <b>VIKTIG GATE FOR GÅING,</b> <b>LENGRE GANGAKSER</b>	Hovedgate for utrykning og alle andre trafikantgrupper gjennom boligområde med mange avkjørsler. Er viktig skoleveg, men har smale og svært nedslitte fortau. Gammel allé (kolla lindetrær) med vernestatus gir store utfordringer for drift og vedlikehold. Enkelte tiltak langs gata (kabler, VA osv.) står på vent og kan ikke gjennomføres uten å skade trærne. Tilstandsrapport med beskrivelse av hvert enkelt tre og skjøtselsplan for alléen ble utarbeidet i 2009/2010.	<b>DEL 3 av Gjøviks gjennomgående sykkelveg.</b> Får gjennomgående, framtidrettet sykkelvei og nye fortau. Inkluderes i Sykkelparken Gjøviks hovednett for sykkel i byområdet. 6-6,5 m kjørebredde for bil. Blir viktig gate for myke trafikanter, buss og utrykning. Strekingen mellom Kyrre Grepps gate og Kvisgårdshjørnet har en stor andel av alle utrykninger fra sykehuset.	Hele gateprofilen bygges om fra og med krysset på Kvisgårdshjørnet og fram til Trondhjemsvegen. Renovering av kommunalt VA på deler av strekingen. Marcus Thranes gate fra Kvisgårdshjørnet til Wergelands gate er regulert med tosidig sykkelsti med fortau og kantsjakk for buss. Vedtatt i des. 2015 og bygges 2018.  Reguleringsplanlegging videre fra Wergelandsgate via Jagerspissen og langs Trondhjemsvegen til Fischers veg har ikke startet.	Påkravet oppgradering av tilbudet til gående og sykklende med mulighet for ordinære drifts- og vedlikeholdsrutiner. Tiltaket forutsetter at den gamle alléen fjernes og erstattes av ny beplantning. Anlegget vil kreve inngrep i private hager, ikke minst for å oppnå sikt i en rekke trange boligavkjørsler. Bedre trafiksikkerhet.	Tiltak på middels sikt: 5-10 år.  (Bygging avhenger av prioritering i statsbudsjettet.)  <b>Hovedmål i regional sykkelstrategi 2014-2017:</b> Statens vegvesen Region øst skal gjennom et profesjonelt, fremtidsrettet og inkluderende arbeid bidra til at vi dobler sykkelandelen inne 2023.  <b>Delmål:</b> Statens vegvesen Region øst skal arbeide for at alle typer syklistar føler seg trygge i anleggene våre. Anleggene skal være attraktive, ha god framkommelighet og være trafiksikre.	<b>Bystrategien:</b> Sykkeltraseer skal dekke behovet for hovedsykkelruter mellom boligområder, skole, arbeid, kollektivknutepunkt og rekreasjonsområder. (Campus-sentrum-Gjøvik VGS – S1) 80 % av elevene skal kunne sykle til skolen.  <b>Sykkelparken:</b> Rutene skal fremstå som sikre og naturlige valg som tilbyr syklistene god framkommelighet. De skal være sammenhengende og mest mulig enhetlig utformet.
<b>SKOLEGATA</b> <b>ORDINÆR BYGATE</b>	Gata er enveiskjørt ut i Humsvegen i øst og det er kun lov å svinge ned mot byen der. Denne østre delen har tosidig parkering. Langs barnehagen er det tovegs trafikk og ensidig kantsjakk. Strekingen mellom Humsvegen og Bassengvegen har ensidig fortau. Vestover fra Bassengvegen har gata tosidig fortau og er enveiskjørt bort til Skolebakken, som igjen er enveiskjørt ned til Øvre Tonvgate.	På parsellen forbi ny barnehage får gata skråparkering og blir enveiskjørt mot øst. Kjøremønsteret ved barnehagen blir ned Bassengvegen, østover Skolegata og opp Bakkegata eller ut på Humsvegen ned mot sentrum. Til skolen blir det ned Bassengvegen, vestover Skolegata og ned Skolebakken.	Tiltak i gata gjøres i forbindelse med bygging av barnehagen som pågår.	Kjøremønsteret her er planlagt i forbindelse med reguleringsplanen for Hans Mustads gate og for barnehagen.	Bygges forbi ny barnehage i 2017.	




GATENAVN	DAGENS STATUS	NY LØSNING	NØDVENDIGE TILTAK	KONSEKVENSER	TIDSPERSPEKTIV (KORT, MIDDELS, LANG)	MÅL SOM NY LØSNING SKAL BIDRA TIL Å NÅ
<b>BAKKEGATA</b> <b>ORDINÆR BYGATE</b>	Mellom Hans Mustads gate og Storgata er det tovegs trafikk med unntak av de nederste meterne i kvartalet mellom Nedre Torvgate og Storgata. På parsellen mellom Skolegata og Øvre Torvgate er det svært lite trafikk og 12 kommunale, avgiftsbelagte p-plasser i retning ned. Parsellen er bratt og har avbrudd i fortauet på begge sider. Parsellen mellom Ø. og N.Torvgate har tosidig fortau og ensidig kant-parkering i retning ned. Parsellen mellom Nedre Torvgate og Storgata har tosidig fortau og holdeplass for taxi. I nedre halvdel er det ensidig kantparkering og envegsregulert ned over Storgata til Glassverksgata.	I forbindelse med ny barnehage får parsellen forbi fengselet og barnehagen skråparkering og envegsreguleres opp til Hans Mustads gate. Parsellen mellom Skolegata og Øvre Torvgate kunne vært fysisk stengt nede ved Øvre Torvgate, men det ville vært problematisk vinterstid og ved vending. Noen eller alle de 12 kantplassene måtte fjernes. Stenging nederst ville også ført til ukurant kjøremønster for å komme til og fra parsellen på grunn av retnings- reguleringene som er vedtatt rundt den nye barnehagen. Parsellen opprettholdes som tovegs gate med kantparkering.	Ingen endringer foreslås for denne gata, men i 'selve bakken' i Bakkegata bør det letes etter en måte å få fram fullverdig løsning for myke trafikanter. Dette krever videre utredning med vurdering av ulike alternativer: en eller annen form for trafikkregulering eller avvente og gjøre endringer dersom/når det skal gjøres noe med bygningene her.  Behov for godt belyst og trafiksikker kryssing av hovedgata; Øvre Torvgate.	Frakommelighet i Øvre Torvgate: Det vil fortsatt være litt trafikk ned Bakkegata som trafikken vestover i Øvre Torvgate må vike for.  (Dersom det blir behov med tanke på framkommelighet i Øvre Torvgate, kan det eventuelt vurderes å skille gjennomkjøring forbudt ned fra Skolegata til Øvre Torvgate.)		
<b>GLASSVERKSGATA</b>	Envegsregulert ned fra gågata i Storgata. Tovegs adkomst til snuplass ved rådhuset og utkjøring langs Brennerigata.	Inngår i reguleringsplanen for Farverikvartalet med arealformål gatetun.		Kjøremønster må utredes i forkant av gjennomføring av Farverikvartalet.		
<b>BASSENGVEGEN</b> <b>VIKTIG GATE FOR GÅING,</b> <b>LENGRE GANGAKSE</b>	Envegsregulert i det første kvartalet ned fra Hans Mustads gate, med tosidig kantparkering og fortau. Tovegs gate videre ned til Øvre Torvgate med ensidig kantparkering. Tosidig fortau der, men fortauet er brutt av trapper.	Parsellen forbi ny barnehage er fortsatt envegsregulert ned fra Hans Mustads gate med tosidig kantparkering. Parsellen ned til Øvre Torvgate skal fortsatt være tovegs med ensidig kantparkering.  Bassengvegen bør kunne inngå i sammenhengende forbindelse helt fra parken på Gjøvik gård og opp til Fastland. I så fall bør den på sikt få tosidig fortau der det mangler og gjøres mer attraktiv.	Det bør letes etter en måte å få fram fullverdig løsning for myke trafikanter på parsellen ned til Øvre Torvgate. Dette krever videre utredning med vurdering av ulike alternativer. Samsynligvis for sammenhengende fortau før det eventuelt kan/skal gjøres noe med bygningene her. Behov for godt belyst og trafiksikker kryssing av hovedgata; Øvre Torvgate.	Frakommelighet i Øvre Torvgate: Det vil fortsatt være litt trafikk ned Bassengvegen som trafikken vestover i Øvre Torvgate må vike for.  (Dersom det blir behov med tanke på framkommelighet i Øvre Torvgate, kan det eventuelt vurderes å skille gjennomkjøring forbudt ned fra Skolegata til Øvre Torvgate.)		<b>Gå-strategi:</b> Det skal være attraktivt og effektivt å bevege seg som gående Sentrumsområdet bør ha et sammenhengende og finmasket gangnett <b>Bystrategi:</b> Det skal opparbeides små grøntarealer og hyggelige, sosiale møteplasser i bybebyggelsen med gode gangforbindelser mellom disse og til større parker og friområder.

GATENAVN	DAGENS STATUS	NY LØSNING	NØDVENDIGE TILTAK	KONSEKVENSER	TIDSPERSPEKTIV (KORT, MIDDELS, LANG)	MÅL SOM NY LØSNING SKAL BIDRA TIL Å NÅ
<b>SOMMERFELDTS GATE</b> <b>BYLIVSGATE/ FOLKELIVSGATE</b>	Tovogs gate med ensidig kantparkering mellom Ø. og N. Torvgate. Fortau langs p-østiden og gangveg langs p-plassen Gamletorvet. Endestengt for bil ved Postplassen/Sommerfeldts plass i Storgata. Trapp videre ned til p-anlegg og Hunnselva derfra. Envsregulert opp fra Storgata til Nedre Torvgate. Viktig forbindelseslinje mellom det potensielle byrommet ved Gamletorvet og Storgata med gågatekvartalene.	En sammenhengende linje for gåing fra parken ved Gjøvik gård, over Hunnselva, gjennom Farverikvartalet til Storgata, videre via Gamletorvet opp Bassengvegen helt til Fastland bør kunne utvikles på sikt. Gangpassasje gjennom Farverikvartalet ned til Hunnselva ligger i reguleringsplanen for Farverikvartalet. Ved framtidig oppgradering av Gamletorvet (fra p-plass til attraktivt byrom) bør Sommerfeldts gate vurderes stengt for all trafikk med unntak av varetransport.	Etablering av p-anlegg som kan erstatte kant- og annen overflateparkering i området.		Opprettholdes som den er inntil videre.  Tiltak på middels sikt: 5-10 år.	<b>P-strategi:</b> Parkeringspolitikken skal redusere behov for areal til parkering i sentrum. <b>Gå-strategi:</b> Det skal være attraktivt og effektivt å bevege seg som gående Sentrumsområdet bør ha et sammenhengende og finmasket gangnett <b>Bystrategi:</b> Det skal opparbeides små grøntarealer og hyggelige, sosiale møteplasser i bybebyggelsen med gode gangforbindelser mellom disse og til større parker og friområder.
<b>SKOLEBAKKEN</b> <b>ORDINÆR BYGATE</b>	Envsregulert med ensidig kantparkering i retning ned. Tosidig fortau. Har lite trafikk. Møter hovedgate i krysset i vestenden av Gamletorvet der Øvre og Nedre Torvgate skiller lag.	For å unngå smuiing ved skolen og returfjøring i Skolegata opprettholdes envsreguleringen i vestre del av Skolegata og ned Skolebakken.	Behov for godt belyst og trafikkikker kryssing av hovedgata; Øvre Torvgate.			
<b>BRENNERIBAKKEN</b> <b>MULIG HOVEDGATE</b>	Bratt, tovogs gate mellom Brennerigata ved Hunnselva og Torvgatene i vestenden av Gamletorvet. Tosidig fortau. Østtiden av nederste del av Brenneribakken inngår i reguleringsplanen for Farverikvartalet med minimum 2,5 meter bredt fortau.	<b>Trinn 2:</b> Dette kan bli del hovedgata. Alternativt bygges en helt ny vegløsning fra Hunnselva til Øvre Torvgate. (En slik, ny forbindelse ble regulert på 70-tallet, men lot seg nok ikke gjennomføre den gangen.) Et annet alternativ kan være at både Brennerigata og Niels Ødegaards gate blir del av hovedgata – eventuelt i hver sin retning.	Dette er et område som må gjennom omfattende endringer og som må utredes gjennom videre prosesser, blant annet med tanke på lokalisering av nytt p-anlegg.  Brenneribakken og Niels Ødegaards gate kan være midlertidige hovedgater inntil ny adkomst fra rv.4 ved Hunton realiseres.			<b>Bystrategi:</b> Ny adkomst til sentrum vest og etablering av 'indre ringveg'. <b>Parkeringsstrategi:</b> Parkering skal i stor grad samles i et antall parkeringshus og parkeringsplasser i tilknytning til gater rundt sentrum og tettest mulig inntil sentrum.

GATENAVN	DAGENS STATUS	NY LØSNING	NØDVENDIGE TILTAK	KONSEKVENSER	TIDSPERSPEKTIV (KORT, MIDDELS, LANG)	MÅL SOM NY LØSNING SKAL BIDRA TIL Å NÅ
<b>NIELS ØDEGAARDS GATE</b> mellom Brennerigata og Storgata  <b>MULIG HOVEDGATE</b>	Bratt, tovegs gate mellom Brennerigata ved Hunselva og Storgata. Ensidig fortau opp til krysset med Storgata.	<b>Trinn 2</b> Dette kan bli del av hovedgata. Alternativt bygges en helt ny vegløsning fra Hunselva til Øvre Torvgate. (En slik, ny forbindelse ble regulert på 70-tallet, men lot seg nok ikke gjennomføre den gangen.) Et annet alternativ kan være at både denne og Brenneribakken inngår i hovedgata – eventuelt i hver sin retning.	Dette er et område som må gjennom omfattede endringer og som må utredes gjennom videre prosesser, blant annet med tanke på lokalisering av nytt p-anlegg.  Brenneribakken og Niels Ødegaards gate kan være midlertidige hovedgater inntil ny adkomst fra rv.4 ved Hunton realiseres.			<b>Bystrategi:</b> Ny adkomst til sentrum vest og etablering av 'indre ringveg'. <b>Parkeringsstrategi:</b> Parkering skal i stor grad samles i et antall parkeringshus og parkeringsplasser i tilknytning til gater rundt sentrum og tettest mulig inntil sentrum.
<b>BRENNERIGATA VEST</b>  <b>MULIG HOVEDGATE</b> eller <b>ORDINÆR BYGATE</b>  <b>BRENNERIGATA ØST ER</b> <b>REGULERT TIL GATETUN</b>	Tovegs gate med ensidig fortau på elvesiden som nylig er oppgradert. Ikke del i hovedsykkelnettet, men viktig trasé for sykkelende ned fra Fauchalds gate og langs Gjøvik gård opp fra Strandgata. Her virksomheter med publikumsbesøk i vernebygg. (Vitensenter, glassverk, selskapslokale.) Gatas østre del inngår i reguleringsplanen for Farverikvartalet med arealformål gatetun.	Det framtidige profilet for denne gata vil avhenge av hvilke valg som tas for trasé for hovedgate, lokalisering av P-anlegg, utbygging av Farverikvartalet m.v. Det bør kanskje være et mål at denne gata (vestre del langs elva) ikke skal bli høyt trafikkert, men i praksis kan det vise seg vanskelig å oppnå. Brennerigata er en viktig del av ønsket, framtidig gangakse langs Hunselva opp til brua i N.Ø.gt.	Dette er et område som må gjennom omfattede endringer og som må utredes gjennom videre prosesser, blant annet med tanke på lokalisering av nytt p-anlegg.  Ny gangbru over til parken på Gjøvik gård er planlagt her.			<b>Bystrategi:</b> Ny adkomst til sentrum vest og etablering av 'indre ringveg'. <b>Bystrategien:</b> Hunselva skal reetableres som en blågrønn åre gjennom byen og fram til osset ved Mjøsa.
<b>KIRKEGATA</b>  <b>VIKTIG GATE FOR GÅING,</b> <b>LENGRE GANGAKSER</b>	Envegsregulert, 4 kvartaler ned fra Kvisgårdshjørnet til Tordenskjoldts gate. Tovegs det nederste kvartalet; mellom Tordenskjoldts gate og Strandgata. Tosidig fortau og ensidig kantparkering. Lite trafikkert i øverste del; ved kirken.	Innkjøringen fra Marcus Thranes gate stenges når gjennomgående sykkelveg DEL 1 langs HIM.gt. og Marcus Th.gt. bygges. Kan bli en god gate for sykling og gåing fra Kvisgårdshjørnet og ned mot CC og Skystasjonen uten nevneverdig behov for tilrettelegging. Bør på sikt åpnes for tovegs trafikk hele vegen.	Øvre del av Kirkegata må skiftes om til tovegs gate når den stenges for innkjøring ovenfra. Det må etableres snuplass i øvre ende. Svolders gate fra Kirkegata bør stenges for utkjøring i Bjørnsonsgate (hovedgate) av hensyn til trafiksikkerhet og framkommelighet der.	Trafikken i øvre del av gata er så liten at kantparkeringen kan opprettholdes til tross for at kjørefeltbredden bare er 6,0-6,5 meter.  På parsellen mellom Trondhjemsvegen og Tordenskjoldts gate vil 7 kommunale, avgiftsbelagte kantplasser måtte fjernes for å kunne åpne for tovegs trafikk.	Tiltak på kort sikt: 0-5 år  Lengre sikt: I gateparseller der envegsregulering er innført for å få plass til nødvendig kantparkering eller beboerparkering kan det ikke gjøres endringer før behovet er vurdert på nytt og/eller alternativt parkering er etablert.	<b>Gå-strategi:</b> Det skal være attraktivt og effektivt å bevege seg som gående. Sentrumsrådet bør ha et sammenhengende og finmasket gangnett

GATENAVN	DAGENS STATUS	NY LØSNING	NØDVENDIGE TILTAK	KONSEKVENSER	TIDSPERSPEKTIV (KORT, MIDDELS, LANG)	MÅL SOM NY LØSNING SKAL BIDRA TIL Å NÅ
<b>IBSENS GATE</b> <b>ORDINÆR BYGATE</b>	Gata er endestengt mot Marcus Thranes gate. Envegsregulert opp i de to kvartalene mellom Øvre Torvgate og Tordenskjolds gate. Kantparkering langs sørsiden stort sett hele vegen ned til Strandgata. Smalt og dels manglende fortau på sørsiden nederst mot Strandgata.	Gitt alternative parkeringsmuligheter bør gata vurderes åpnet for tovegs trafikk i hele lengden – med tosidig fortau helt ned. Men fortsatt stengt i enden ved Marcus Thranes gate.	2,5 meter bredt fortau langs sørsiden av gata langs kvartal 15 må etableres i ved regulering og utbygging – uten at kjørefeltbredden reduseres.	Ovenfor Trondhjemsvegen: Kjørefeltbredden er tilstrekkelig til å opprettholde kantparkering. Nedenfor Trondhjemsvegen: Vil medføre bortfall av 7 kommunale, avgiftsbelagte P-plasser.	Tiltak på kort sikt: 0-5 år  Lengre sikt: I gatepanseller der envegsregulering er innført for å få plass til nødvendig kantparkering eller beboerparkering kan det ikke gjøres endringer før behovet er vurdert på nytt og/eller alternativ parkering er etablert.	
<b>WELHAVENS GATE</b> <b>ORDINÆR BYGATE</b>	Envegsregulert fra Strandgata opp til Trondhjemsvegen. Tosidig fortau, men med et brudd nederst mot Tordenskjolds gate. Ensidig kantparkering og mye parkering på privat grunn langs og inn fra gata.	Gitt alternative parkeringsmuligheter bør gata vurderes åpnet for tovegs trafikk i hele lengden – med tosidig fortau helt ned.	Medfører bortfall av 12 kommunale, avgiftsbelagte kantplasser.	Lengre sikt: I gatepanseller der envegsregulering er innført for å få plass til nødvendig kantparkering eller beboerparkering kan det ikke gjøres endringer før behovet er vurdert på nytt og/eller alternativ parkering er etablert.		
<b>WERGELANDS GATE ovenfor Marcus Thranes gate</b> <b>VIKTIG GATE FOR GÅING, LENGRE GANGAKSER</b> <b>VIKTIG GATE FOR SYKKEL</b>	Tovegs gate. Stort sett tosidig fortau, men stedvis smalt og stedvis manglende på sørsiden. Kantparkering langs nordsiden. Lite trafikkikker boligparkering på sørsiden som krever rygging over fortau og ut i gata. Boligkjørsler og Kringens gate gjør det lite aktuelt å etablere sykkefelt eller sykkelsti i retning ned. Gata har fått økt trafikk på grunn av ny dagligvareforretning (som ser for seg å vokse, både i omsetning og arealbruk).	Bør kunne bli en god, gjennomgående gate for gående og sykklende øst-vest med brede fortau hele vegen fra Hunnsvegen ned til Marcus Thranes gate. Det kan legges til rette for sykling i retning opp dersom kantparkering fjernes. Sykling i blandet trafikk nedover.	Kringens gate bør stenges fysisk for gjennomkjøring. Reguleringsplanlegging og byggeplanlegging pågår i Kvartal 14 og på 'Brannstasjonstoma'. En framtidig gateprofil for denne strekningen bør utredes nærmere med tanke på trafikksikre løsninger. Det er mye aktivitet som i stor grad overlapper på samme areal her: gåing og sykling, avkjørsler, parkering og økende trafikk. Parkering langs fasaden på Wergelands gt. 8, som i sin tid ble regulert inn i 'Kvartal Gjøvik brannstasjon og tidl. Oppland luefabrikk', bør søkes erstattet med p-løsning inne i planområdet.			<b>Gåstrategi:</b> Det skal være attraktivt og effektivt å bevege seg som gående. Sentrumsområdet bør ha et sammenhengende og finmasket gangnett. <b>Bystrategien:</b> Sykkeltraseer skal dekke behovet for hovedsykkelruter mellom boligområder, skole, arbeid, kollektivknutepunkt og rekreasjonsområder. <b>Sykelbyen:</b> Rutene skal fremstå som sikre og naturlige valg som tilbyr syklistene god fremkommelighet. De skal være sammenhengende og mest mulig enhetlig utformet.

GATENAVERN	DAGENS STATUS	NY LØSNING	NØDVENDIGE TILTAK	KONSEKVENSER	TIDSPERSPEKTIV (KORT, MIDDELS, LANG)	MÅL SOM NY LØSNING SKAL BIDRA TIL Å NÅ
<b>WERGELANDS GATE nedenfor Marcus Thranes gate</b> <b>VIKTIG GATE FOR GÅING, LENGRE GANGAKSER</b> <b>VIKTIG GATE FOR SYKKEL</b>	<p>Gata er tovegs med unntak av kvartalet mellom Trondhjemsvegen og Tordenskjolds gate som er envegsregulert ned. 6,5 meter kjørebane. Tosidig fortau.</p>	<p>Bør kunne bli en god, gjennomgående gate for gående og sykklende øst-vest, med brede fortau helt ned til Strandgata og vestinngangen til CC.</p>	<p>Envegsregulering i parsellen mellom Trondhjemsvegen og Tordenskjolds gate oppheves.</p>	<p>Medfører bortfall av 7 kommunale, avgiftsbelagte kantspaser.</p>	<p>Lengre sikt: I gateparseller der envegsregulering er innført for å få plass til nødvendig kantspasing eller beboerparkering kan det ikke gjøres endringer før behovet er vurdert på nytt og/eller alternativt parkering er etablert.</p>	<p><b>Gå-strategi:</b> Det skal være attraktivt og effektivt å bevege seg som gående.  Sentrumsområdet bør ha et sammenhengende og finmasket gangnett.  <b>Bystrategien:</b> Sykkeltreaser skal dekke behovet for hovedsykkeltreaser mellom boligområder, skole, arbeid, kollektivknutepunkt og rekreasjonsområder.  <b>Sykkelbyen:</b> Rutene skal fremstå som sikre og naturlige valg som tilbyr syklistene god fremkommelighet. De skal være sammenhengende og mest mulig enhetlig utformet.</p>
<b>TORDENSKJOLDS GATE</b> <b>VIKTIG GATE FOR GÅING, LENGRE GANGAKSER</b> <b>VIKTIG GATE FOR SYKKEL</b> 	<p>Envegsregulert i hele sin lengde – men i to ulike retninger – med unntak av den aller sørligste parsellen mellom Jernbanegata og Storgata. Der er det svingbegrensning ved at det ikke er tillatt å svinge opp Storgata.</p>	<p>Bør kunne bli en god, gjennomgående gate for gående med brede fortau helt fram til Storgata. Må ha et tydelig og godt krysningspunkt ved Bjørnsonsgate (hovedgate). Alternativt envegsregulering i samme retning i hele lengden mellom Bjørnsonsgate og Welhavens gate med ensidig kantspasing. Sykkelløsning i gateprofilen bør også vurderes.</p>	<p>Parsellen mellom Bjørnsonsgate og Jernbanegata er bred nok til å beholde kantspasing på den ene siden med tovegs trafikk.  Gatas to sørligste kvartaler må inngå i vurderingene sammen med de andre sidegatene til Strandgata i forbindelse med eventuell, framtidig trafikkregulering i Strandgata mellom Jernbanesvingen og Hunnsvegen.</p>	<p>7 kommunale, avgiftsbelagte kantspaser må fjernes i kvartalet mellom Jernbanegata og Bjørnsonsgate, dersom det skal åpnes for tovegs trafikk der.</p>	<p>Lengre sikt: I gateparseller der envegsregulering er innført for å få plass til nødvendig kantspasing eller beboerparkering kan det ikke gjøres endringer før behovet er vurdert på nytt og/eller alternativt parkering er etablert.</p>	
<b>TRONDHJEMSVEGEN</b> <b>ORDINÆR BYGATE</b>	<p>Tovegs, bred byggate med tosidig fortau. Det sørligste kvartalet er envegsregulert opp fra Jernbanegata til Bjørnsonsgate og har ensidig kantspasing med 7 plasser langs vestsiden. Videre nordover er det lite kantspasing (4 + 6 plasser langs østsiden). Ut av sentrum i nord har veien ensidig fortau på vestsiden.</p>	<p>Bør kunne være en god, gjennomgående gate for gående med brede fortau helt fram til Fahlstøms plass. Må ha et tydelig og godt krysningspunkt ved Bjørnsonsgate (hovedgate). Denne gata bør legges til rette som en viktig tilførsel av biltrafikk nordfra til hovedgata i Bjørnsonsgate. Sykkling i blandet trafikk (avhengig av trafikkmengde) eller parallellgater. På lengre sikt er det kanskje fra denne gata trafikken kan kobles ned på rv.4.</p>	<p>Renovere og bredde ut fortau der de er gamle og/eller for smale.  Vurdere åpning for tovegs trafikk mellom Jernbanegata og Bjørnsonsgate.</p>			<p><b>Bystrategien:</b> * Det skal være enkelt å reise til sentrum med alle transportmidler  * Trafikkbildet i sentrum er ryddig. Sentrum har god tilgjengelighet med bil inklusive parkering samtidig som sentrum er beskyttet mot gjennomgangs trafikk og annen unødig biltrafikk</p>

GATENAVN	DAGENS STATUS	NY LØSNING	NØDVENDIGE TILTAK	KONSEKVENSER	TIDSPERSPEKTIV (KORT, MIDDELS, LANG)	MÅL SOM NY LØSNING SKAL BIDRA TIL Å NÅ
<b>HUNNSVEGEN mellom Kvisgårdshjørnet og Øvre Torvgate</b>  <b>HOVEDGATE</b>  <b>HOVEDROUTE UTRYKKNING</b>	Hovedgate for bil til og gjennom sentrum. Tosidig fortau. Kjørefeltbredde cirka 7-7,5 meter. Det passerer 5-6.000 biler her til hverdags. Blant vegene inn til sentrum er det Hunnsvegen som har flest biler som har kjørt 3 km eller kortere. (Trafikkundersøkelsen i Gjøvik 2013.)	Dette vil fortsatt være en hovedgate for trafikk ned til hovedgate som inntil videre vil bestå av Bjørnsons gate og Øvre Torvgate. Viktig at det letes etter mulighet for å etablere et p-anlegg nært kryssene Hunnsvegen x Bjørnsons gate og Hunnsvegen x Øvre Torvgate.	Krysset Hunnsvegen x Bjørnsons gate bygges om slik at Bjørnsonsgate framstår som hovedgate nedover. Kjørefeltbredden kan snevres noe inn til fordel for bredere fortau.	Det vil fortsatt være mye trafikk her.	<b>Bystrategi:</b> Ny adkomst til sentrum vest og etablering av 'indre ringveg'.  <b>På samlingen 28.okt. ble det poengtert av flere at Hunnsvegen også måtte vurderes som trasé for sykkel og gåing, lengre gangakse.</b>	
<b>HUNNSVEGEN mellom Øvre Torvgate og Strandgata</b>  <b>VIKTIG GATE FOR KOLLEKTIV</b>  <b>BYLIVSGATE/ FOLKELIVSGATE</b>	Hovedgate for bil til og gjennom sentrum. Cirka 300 busspasseringer i døgnet. Fahlsrøms plass er byens viktigste holdeplass for buss nest etter skystasjonen. Holdeplass i retning ned er fortsatt en såkalt midlertidig holdeplass med de svakheter det innebærer. Holdeplass i retning opp er i øvre del av Jernbanegata. Utrykningsrute for ambulanse. Tosidig fortau med litt varierende bredde. Shared space på Falkehjørnet der Storgata krysser. 10 plasser og én HC-p i kant og lommer. Venstresvingefelt i krysset med Strandgata. Varierende gatebredde fra 14,5 m nederst, 6,5 m på det smaleste inn mot Storgata og nesten 9 m forbi Panparken.	Skal ikke lenger være hovedvegen for biltrafikk gjennom sentrum til Strandgata. Fortsatt hovedgate for buss, men med redusert biltrafikk ved at Bjørnsonsgate åpnes for tovegs trafikk. Oppgraderte holdeplasser på begge sider ved Panparken. Krav til framkommelighet for buss tilsier kanstopp i begge retninger. (Ved ADT < 10.000 anbefales dette i bystrøk. ADT i Hunnsvegen er cirka 4.500.) Stor gatebredde enkelte steder gir rom for alternativt bruk. <b>Trinn 2:</b> Når ny adkomst fra rv.4 i vest og hovedgata med P-fasiliteter er etablert, kan det tas opp til vurdering å gjøre hele eller deler av denne parsellen om til <b>kollektivgate</b> som stenges for gjennomkjøring med bil (inntak for varelevering m.v.) Dette anses ikke som aktuelt å vurdere nå.	Permanente holdeplasser ved Panparken må etableres. Øvre Torvgate blir hovedgate og krysset med Hunnsvegen må tilpasses både kortere distanse og bedre framkommelighet for de som skal gjennom sentrum og ut på/inn fra hovedvegnettet (rv.4).	Framkommelighet for buss blir bedre. Framkommelighet for bil blir noe redusert, men reetablering av to kjøreretninger i Bjørnsons gate vil gi både kortere distanse og bedre framkommelighet for de som skal gjennom sentrum og ut på/inn fra hovedvegnettet (rv.4).	Tiltak på kort sikt: 0-5 år  Kanskje bør det gjøres en mulighetsstudie for hele Hunnsvegen fra Strandgata til Prost Bloms gate (og videre oppover Prost Bloms gate) og sees nærmere på de ulike parsellenes funksjon?	<b>Bystrategi:</b> Det skal opparbeides små grøntarealer og hyggelige, sosiale møteplasser i bybebyggelsen med gode gangforbindelser mellom disse og til større parker og friområder.  <b>Bystrategi:</b> Trafikkbildet i sentrum er ryddig. Sentrum har god tilgjengelighet med bil inklusive parkering samtidig som sentrum er beskyttet mot gjennomgangs trafikk og annen unødig biltrafikk.  <b>Bystrategi:</b> Veg- og gatenettet skal utformes slik at det gir bussene rask og rasjonell fremføring. Bussen skal gis prioritert fremfor bil i egne felt og i lyskryss  <b>På samlingen 28.okt. ble det poengtert av flere at Hunnsvegen også måtte vurderes som trasé for sykkel og gåing, lengre gangakse.</b>
<b>JERNBANEGATA øverste del</b>  <b>FOLKELIVSGATE I PANPARKEN</b>	Gateparsell med tosidig fortau. Stengt for annen trafikk enn buss og taxi. Sentral og viktig holdeplass. Tovegs busstrafikk men de aller fleste bussene kjører opp denne delen av gata.	Blir en smalere gate som ikke skal trafikkeres til daglig. Unntak for varetransport. Inngår i utarealiet foran bygårdene og Panparken når den rustes opp. Denne delen av gata må kunne åpnes for buss og taxi ved arrangementer på Falkehjørnet som krever at Hunnsvegen stenges der.	Det må samtidig etableres bussholdeplasser i begge retninger i Hunnsvegen ved Panparken.	All busstrafikk her samles i Hunnsvegen forbi Panparken.	Tiltak på kort sikt: 0-5 år	<b>Bystrategi:</b> Det skal opparbeides små grøntarealer og hyggelige, sosiale møteplasser i bybebyggelsen med gode gangforbindelser mellom disse og til større parker og friområder.

GATENAVN	DAGENS STATUS	NY LØSNING	NØDVENDIGE TILTAK	KONSEKVENSER	TIDSPERSPEKTIV (KORT, MIDDELS, LANG)	MÅL SOM NY LØSNING SKAL BIDRA TIL Å NÅ
<b>JERNBANEGATA</b> <b> mellom Strandgata og</b> <b>Panparken</b>  <b>BYLIVSGATE/ FOLKELIVSGATE</b>	<p>Tovogs byggate med tosidig fortau. Kjørebanebredden varierer mellom 7,5 og 8 meter. Fortausbredden i nedre kvartal er cirka 2,5 meter. Foran hotellet er fortauet ca 1,8 m bredt, men som flere andre steder i byen er dette ikke den reelle bredden hele veien. Ensidig, avgiftsbelagt kampsbering på sørsiden i nedre kvartal. Tilsvarende på nordsiden i det øvre kvartalet med hotellet. Fra gata er det vikeplikt ut i Strandgata, som er forkjørsveg av hensyn til framkommelighet for buss.</p>	<p>Gata kan envegsreguleres opp når det blir mulig å kjøre ned Bjørnsons gate og nær Tordenskjolds gate mellom Bjørnsons gate og Jernbanegata gjøres til tovegs. Der som Trondhjemsvegen også åpnes for tovegs trafikk mellom disse gatene må det være tovegs i Jernbanegata forbi hotellet. Dette må det sees nærmere på.</p> <p>Denne delen av gata må inngå i vurderingene sammen med de andre sidegatene til Strandgata i forbindelse med eventuell, framtidig trafikkregulering i Strandgata mellom Jernbanesvingen og Hunnsvegen.</p>	<p>Denne gata er en viktig forbindelseslinje mellom byrommene ved Panparken/Fahlstrøms plass og Strandgata med Jernbaneparken. Det jobbes med planer for kvartalet vis-à-vis hotellet, men nederste kvartal framstår som svært lite attraktivt for gåing og innbyr, ikke til byliv. Fasadene på begge sider av gata er helt uten dører og publikumskontakt eller -aktivitet.</p>	<p>Envegsregulering opp Jernbanegata vil redusere trafikken på midtre del av Strandgata.</p>	<p>Tiltak på kort sikt: 0-5 år</p>	<p>Bystrategi: Det skal opparbeides små grøntarealer og hyggelige, sosiale møteplasser i byggebygelsen med gode gangforbindelser mellom disse</p> <p><b>Bystrategi:</b> Sentrumsområdet rundt Storgata / Strandgata utvikles som handels- og opplevelsesområde</p> <p><b>Gå-strategi:</b> Det skal være attraktivt og effektivt å bevege seg som gående.</p> <p>Sentrumsområdet bør ha et sammenhengende og finmasket gangnett.</p>
<b>STRANDGATA NORD</b> <b> fram til Jernbanesvingen</b>  <b>BYLIVSGATE/ FOLKELIVSGATE</b>	<p>Tovogs gate. Oppgradert til miljøgate langs Fischerparken. Trerække og sammenhengende fortau langs fasaden av CC Gjøvik. Litt unyddig langs østsiden med p-plass, parkering langs fasader og dels smalt fortau. Strekingen framstår som lite attraktivt byrom.</p> <p>Har trafikk sørover fra plassene hos CC og utkjøring fra CC P-hus. Denne trafikken bidrar til at krysset Strandgata x Jernbanesvingen er flaskehals for buss: som har vikeplikt for denne høyretrafikken der.</p>	<p>Kvartal 15 vis-à-vis søndre inngang til CC reguleres til boligblokker med forretning i første etasje og bredt fortau. For bedre framkommelighet opp fra Jernbanesvingen er det viktig å forsøke å redusere trafikken sørover langs Strandgata inn i dette krysset. Det innebærer å forsøke å finne bedre løsninger for CC-trafikken inn og ut i krysset ved rv.4. Av samme grunn har ATP-prosjektet lagt adkomst til byen fra en ny rundkjøring nord for CC og inn i Strandgata på is.</p>	<p>Reguleringsplan for krysset mellom rv.44 x CC Gjøvik x ROM Eiendom x Jernbanesvingen er startet og skal blant annet forsøke å finne løsninger der som kan bidra til mindre trafikk sørover Strandgata.</p> <p>Fornyte fortau langs vestsida av Strandgata nord.</p> <p>Utrede vikepliktforhold i krysset Bjørnsonsgt. x Strandgata x Jernbanesvingen for permanent åpning av tovegsstrafikk i Bjørnsonsgate (hovedgate).</p>	<p>Endring av parkeringslogistikken på CC inkludert stenging av utkjørsel fra P-hus til Strandgata.</p> <p>Ny adkomst til Banenor og Gjøvik utvikling sine arealer mellom jernbanen og rv.4.</p> <p>For å få til gode løsninger for alle trafikanter og vegkryss som har kapasitet til økt trafikk ved utvikling av arealet mellom jernbanen og rv.4, blir det antakelig ikke mulig å opprettholde dagens bensinstasjon.</p>	<p>Bystrategi: Sentrumsområdet rundt Storgata / Strandgata utvikles som handels- og opplevelsesområde</p> <p><b>Bystrategi:</b> Veg- og gatenettet skal utformes slik at det gir bussene rask og rasjonell fremføring. Bussen skal gis prioritet fremfor bil i egne felt og i lyskryss</p> <p><b>Gå-strategi:</b> Det skal være attraktivt og effektivt å bevege seg som gående.</p> <p>Sentrumsområdet bør ha et sammenhengende og finmasket gangnett.</p> <p><b>Bystrategien:</b> * Det skal være enkelt å reise til sentrum med alle transportmidler</p> <p>* Trafikkbildet i sentrum er ryddig. Sentrum har god tilgjengelighet med bil inklusive parkering samtidig som sentrum er beskyttet mot gjennomgangs trafikk og annen unødig biltrafikk</p>	<p>Bystrategi: Sentrumsområdet rundt Storgata / Strandgata utvikles som handels- og opplevelsesområde</p> <p><b>Bystrategi:</b> Veg- og gatenettet skal utformes slik at det gir bussene rask og rasjonell fremføring. Bussen skal gis prioritet fremfor bil i egne felt og i lyskryss</p> <p><b>Gå-strategi:</b> Det skal være attraktivt og effektivt å bevege seg som gående.</p> <p>Sentrumsområdet bør ha et sammenhengende og finmasket gangnett.</p> <p><b>Bystrategien:</b> * Det skal være enkelt å reise til sentrum med alle transportmidler</p> <p>* Trafikkbildet i sentrum er ryddig. Sentrum har god tilgjengelighet med bil inklusive parkering samtidig som sentrum er beskyttet mot gjennomgangs trafikk og annen unødig biltrafikk</p>


GATENAVN	DAGENS STATUS	NY LØSNING	NØDVENDIGE TILTAK	KONSEKVENSER	TIDSPERSPEKTIV (KORT, MIDDELS, LANG)	MÅL SOM NY LØSNING SKAL BIDRA TIL Å NÅ
<b>STRANDGATA</b> mellom Jernbanesvingen og Humsvegen <b>MILJØGATE</b> <b>(KOLLEKTIVGATE PÅ SIKT?)</b>	Miljøgate (åpnet august 2014). Hovedgate for biltrafikk og buss. Cirka 360 busspasseringer daglig. Forkjørsregulert sørøver etter krysset ved Jernbanesvingen. 6,5 meter kjørebane. Kantparkering i lommer langs parken og relativt mye areal til privat parkering ved langs byggene. 2,5 m bred fortau gang- og sykkelveg langs kanten av parken. Sykling på GS-vegen eller i blandet trafikk. Krysse i begge ender av parsellen er flaskehals for buss. Ved enkelte arr. på Jernbanetorget ønskes del av gata stengt.	Kommunal veg som ble overtatt av fylkeskommunen høsten 2016 og er blitt fylkesveg (fv.33).  Eventuelt: kollektivgate på sikt. Det vil si at denne delen av gata stenges for annen trafikk. Alternativt at den énvegsreguleres fra nord mot sør dersom det må til for å løse tilgangen til eiendommene og sidegatene. Slike eventuelle, framtidige endringer er ikke nærmere vurdert nå.	Ingen tiltak inntil videre bortsett fra bussprioritering i lyskrysset ved Humsvegen.  For det kan foreslås etablering av kollektivgate eller énvegsregulering må tilgjengeligheten til eiendommene langs Strandgata og sidegatene utredes. (Nedre kvartal i Storgata, nedre kvartal i Jernbanegata og søndre kvartal i Tordenskjold's gate m.fl.) Dersom midtre del av gata skal kunne stenges ved arr. må det være planlagt for alternativ busstrase: primært Jernbanegata.	Kantparkering langs parken fjernes. Økt potensiale for folkeiv langs gata og bedre framkommelighet for buss når biltrafikken flyttes bort. Dagens omfang av private p-plasser bør ikke opprettholdes.	Tiltak på kort sikt: 0 - 5 år  Tiltak på middels sikt: 5-10 år.	<b>Bystrategi:</b> Sentrumsområdet rundt Storgata / Strandgata utvikles som handels- og opplevelsesområde <b>Bystrategi:</b> Veg- og gatenettet skal utformes slik at det gir bussene rask og rasjonell fremføring. Bussen skal gis prioritet fremfor bil i egne felt og i lyskryss <b>P-strategi:</b> Parkeringspolitikken kan bidra til et levende sentrum og virke dempende på bruk av bil til arbeidsreiser. * Parkeringspolitikken skal redusere behov for areal til parkering i sentrum.
<b>STRANDGATA SØR</b> mellom Humsvegen og Niels Ødegaards gate <b>VIKTIG GATE FOR KOLLEKTIV BYLIVSGATE/ FOLKELIVSGATE</b>	Hovedgate for biltrafikk og buss. Benyttes ved utrykning. Bredt gateløp (nesten 30 m på det bredeste) hvorav det meste er kjørebane, busslomme, kantparkering og areal som i sin tid var foran butikker og kiosk i rådhusets første etasje. Fortau med varierende bredde på motsatt side. Cirka 12.000 biler og 275 busser passerer langs strekningen til hverdags. Krysset Strandgata x Humsvegen x Parkgata er flaskehals for buss. Stor p-plass inntil krysset.	Miljøgate med prioritering av buss. 6,5 m kjørefelt. Tosidig sykkelveg og fortau med uteareal langs fasadene.  Venstresvingefelt ned Humsvegen, opp Parkgata og inn Strandgata fra sør erstattes med fortau, sykkelveg og gatetun.	Hele gateprofilen bygges om. Krysset med Humsvegen og Parkgata bygges om. Utforming og gateelementer sees i sammenheng med Kauffeldts plass og fornyelse av utearealet rundt rådhuset.	Bedre framkommelighet for buss, adskilt areal til sykkel på begge sider, fortau og uteareal med muligheter for uteservering m.v. i et triveligere byrom. Lavere framkommelighet for bil.  Sammen med fornyelse av utearealet ved rådhuset (kommune), flytting og fornyelse av Rundkosken med oppgradering og fornyelse av søndre del av Jernbaneparken (kommune) og utvikling av P-areal mellom Parkgata og Handelsbygningen (privat) skal dette området transformeres fra "byens store vegkryss gjennom 50 år" til et trivelig byrom.	Tiltak på kort sikt: 0 - 5 år  Reguleringsplan for miljøgata vedtatt des.2015. Finansiering: Spiseprosjekt mellom kommune, fylkeskommune og vegvesen (stat).	<b>Bystrategi:</b> Sentrumsområdet rundt Storgata / Strandgata utvikles som handels- og opplevelsesområde <b>Bystrategi:</b> Veg- og gatenettet skal utformes slik at det gir bussene rask og rasjonell fremføring. Bussen skal gis prioritet fremfor bil i egne felt og i lyskryss <b>Bystrategi:</b> Trafikkbildet i sentrum er ryddig. Sentrum har god tilgjengelighet med bil inklusive parkering samtidig som sentrum er beskyttet mot gjennomgangs trafikk og amen unødig biltrafikk. <b>Bystrategien:</b> Sykkeltraseer skal dekke behovet for hovedsykkelruter mellom boligområder, skole, arbeid, kollektivknutepunkt og rekreasjonsområder. <b>Sykelbyen:</b> Rutene skal fremstå som sikre og naturlige valg som tilbyr syklistene god framkommelighet. De skal være sammenhengende og mest mulig enhetlig utformet.




GATENAVN	DAGENS STATUS	NY LØSNING	NØDVENDIGE TILTAK	KONSEKVENSER	TIDSPERSPEKTIV (KORT, MIDDELS, LANG)	MÅL SOM NY LØSNING SKAL BIDRA TIL Å NÅ
<b>STRANDGATA/fv.33 fra Niels Ødegårds gate til Vestre Totenveg og videre til lyskryss ved Østre Totenveg</b>	Hovedgate for biltrafikk og buss. Viktigste innfart til sentrum fra sør. Benyttes ved utrykning. Cirka 275 busspassasjerer daglig. ÅDT cirka 11.000.	Stor trafikkøy og sperremerking fjernes. Parsellen blir ordinær, tovegs gate med sykkelveg og fortau på begge sider sørover fra N.Ø.gt. til bensinstasjonen. Det vil si samme løsning som forbi rådhuset.	Hele gateprofilen bygges om. Rundkjøringen utvides og flyttes mot øst. Det gir plass til buss og myke trafikanter. Ny kulvert for gåing og sykling under jernbanen. <b>Dette er ett av tre steder i byen der myke trafikanter kan krysse barrieren som jernbanen utgjør.</b> (Det ensidige fortauet i dagens kulvert er cirka 1,4 meter bredt.)	Bedre framkommelighet for buss og utrykning. Framtidsrettete løsninger for gåing og sykling.	Reguleringsplan vedtatt desember 2015. Gjennomføring forutsetter finansiering fra flere parter.	<b>Bystrategi:</b> Veg- og gatenettet skal utformes slik at det gir bussene rask og rasjonell fremføring. Bussen skal gis prioritert fremfor bil i egne felt og i lyskryss <b>Bystrategien:</b> Sykkeltreaser skal dekke behovet for hovedsykkelruter mellom boligområder, skole, arbeid, kollektivknutepunkt og rekreasjonsområder. <b>Sykkelbyen:</b> Rutene skal fremstå som sikre og naturlige valg som tilbyr syklistene god framkommelighet. De skal være sammenhengende og mest mulig enhetlig utformet.
<b>VIKTIG GATE FOR KOLLEKTIV</b> <b>VIKTIG GATE FOR SYKKEL</b> <b>VIKTIG GATE FOR GÅING,</b> <b>LENGRE GANGAKSER</b>	Bredt gateløp hvorav det meste er kjørebane. Mye vegareal som ikke kan trafikkeres (sperremerking og trafikkøy). Reduserte svingemuligheter i flere kryss/adkomstler.  Sykkelbyens hovednett Rute 1 fra Østre Totenveg og en gren av Rute 2 fra Vind passerer her, men det er ikke særskilt lagt til rette for sykling.  Cirka 2,5 meter brede fortau på begge sider av gata, men oppstykket langs østsiden.	Alle svingebevegelser blir mulig i krysset Strandgata x Parkgata.  Kantstopp for buss og kollektivfil forbi rundkjøringen og fram i krysset med Østre Totenveg. Lysregulering med prioritering av buss.  (Se også Vestre Totenveg nederst i tabellen.)	<b>Trinn 2:</b> Forbindelse mellom ny adkomst fra rv.4 i vest og Øvre Torvgate må passere området - enten helt oppe ved Fjellhallen eller langs Brennerigata eller langs en helt ny trasé. Denne delen av Storgata går gjennom et område med potensielle for endringer, som må utredes gjennom videre prosesser.	Ny adkomst fra rv.4 med p-anlegg i umiddelbar nærhet skal bidra til vitalisering av denne delen av sentrum og/eller omvendt: vitalisering av området vil gi behov for ny adkomst med p-anlegg.	Tiltak på middels sikt: 5-10 år.	<b>Bystrategi:</b> Bysenteret skal styrkes med boliger, næringsliv og kulturaktiviteter <b>Bystrategi:</b> Byen skal bygges «innov» med fortetting og utfylling av ledige arealer
<b>STORGATA mellom Øvre Torvgate og Sommerfeldts gate</b> <b>ORDINÆR BYGATE</b>	Envsregulert ned. Tosidig fortau som ble opparbeidet ved etableringen av gågata. Ensidig kantparkering på hele strekningen. Er øvre del av "Gjøviks Karl Johan", det vil si linjen mellom Skysstasjonen og Fjellhallen. Hovednettets sykkelrute 3 og 4 går her.	Byen har lagt stor vekt på og investert mye i denne linjen gjennom sentrum. Framtidige tiltak må opprettholde, men også videreutvikle den.				
<b>STORGATA mellom Sommerfeldts gate og Humsvegen</b> <b>GÅGATE</b>	Gågateparsellen strekker seg over to kvartaler. Hovednettets sykkelrute 3 og 4 går her. Varelevering i begrenset tid av døgnet.	Parsellen videreføres som gågate.				

GATENAVN	DAGENS STATUS	NY LØSNING	NØDVENDIGE TILTAK	KONSEKVENSER	TIDSPERSPEKTIV (KORT, MIDDELS, LANG)	MÅL SOM NY LØSNING SKAL BIDRA TIL Å NÅ
<b>STORGATA</b> mellom Hunnsvegen og Strandgata <b>GÅGATE</b>	Parsellen er envegsregulert ned, har vikeplikt i krysset med Strandgata av hensyn til framkommelighet for buss og forbud mot å svinge til venstre nordover i Strandgata. Ensidig kantparkering, tosidig fortau som ble opparbeidet ved etableringen av gågata og ved oppgraderingen av Strandgata (2014). Har potensiale som attraktivt byrom, men er i dag preget av bil.	Denne gateparsellen er både en viktig del av forbindelseslinjen mellom Skystasjonen og Fjellhallen og en svært viktig del av forbindelseslinjen mellom gågatekvartalene og CC. Parsellen må inngå i vurderingene sammen med de andre sidegatene til Strandgata i forbindelse med eventuell, framtidig trafikkregulering i Strandgata mellom Jernbanesvingen og Hunnsvegen. I en slik utredning bør parsellen søkes etablert som gågate dersom det ikke er gjennomført på et tidligere tidspunkt.	Fjerne kantparkering og stenge parsellen for annet enn varetransport.	Forsøget er i konflikt med næringsdrivendes interesser langs parsellen.	Langre sikt: I gateparseller der envegsregulering er innført for å få plass til nødvendig kantparkering eller beboerparkering kan det ikke gjøres endringer før behovet er vurdert på nytt og/eller alternativ parkering er etablert.	<b>Bystrategi:</b> Sentrumsområdet rundt Storgata / Strandgata utvikles som handels- og opplevelsesområde.
<b>NIELS ØDEGAARDS GATE</b> lans Gjøvik gård park <b>ORDINÆR BYGATE</b>  <b>(NIELS ØDEGAARDS GATE opp til Storgata, se over.)</b>	Gata er oppgradert med restaurert steingjerde, fjerning av kantparkering og noe nytt fortau. Har mye gjennomgangstrafikk Strandgata – Brennerigata - Storgata og tungtransport til og fra Hunton + ventareal for disse ved behov. Avgiftsbelagte P-plasser ved nr. 4 (med tidsbegrenset godkjenning) og på Gjøvik gård skaper også noe trafikk. Dels smale og ikke sammenhengende fortau. Viktig kryssing for gående og sykklende fra Fauchalds gt. (hovednett sykkel, rute 2)	Bredere, enhetlig og sammenhengende tosidig fortau. Sykling i blandet trafikk.  Redusert gjennomkjøring og tungtransporten til og fra Hunton flyttes vekk i <b>Trimn 2</b>	<b>Trimn 1:</b> Ingen tiltak inntil videre med unntak av å etablere fullverdig fortau langs sørsiden i nedre del. Niels Ødegaards gate kan være midlertidig hovedgate inntil ny adkomst fra rv.4 ved Hunton realiseres.  <b>Trimn 2:</b> Brua over elva må bli envegsregulert i retning adkomst fra rv.4 etableres. Det er ikke plass til å bygge nytt kryss med to kjøretreninger over brua. Brua blir samtidig tilrettelagt med bredere fortau. (Eksisterende fortau på brua er cirka 2 m og 1,2 m brede.)	Trafikk ut fra Niels Ødegaards gate må gå via Strandgata.  Denne gata ventes å få vesentlig mindre trafikk med ny adkomst inn fra rv.4 med P-anlegg.	Tiltak på kort sikt: 0-5 år  Tiltak på middels sikt: 5-10 år.	<b>Bystrategi:</b> Trafikkbildet i sentrum er ryddig. Sentrum har god tilgjengelighet med bil inklusive parkering samtidig som sentrum er beskyttet mot gjennomgangstrafikk og annen unødig biltrafikk. <b>Gåstrategi:</b> Det skal være attraktivt og effektivt å bevege seg som gående * Sentrumsområdet bør ha et sammenhengende og finmasket gangnett

GATENAVN	DAGENS STATUS	NY LØSNING	NØDVENDIGE TILTAK	KONSEKVENSER	TIDSPERSPEKTIV (KORT, MIDDELS, LANG)	MÅL SOM NY LØSNING SKAL BIDRA TIL Å NÅ
<b>PARKGATA</b> VIKTIG GATE FOR GÅING VIKTIG GATE FOR SYKKEL	Tovegs gate uten fortau fra Strandgata til Elvegata. P-plasser på begge sider. Ny bru over Hunnselva har fått tosidig fortau. Fra Elvegata videre til Skystasjonen er det dels tosidig fortau. Busser til hotellet stopper her. Fra Parkgata i sør kan det ikke svinges sørover. Strandgata ut av byen. Fra Strandgata i retning sørover fra sentrum kan det ikke svinges ned Parkgata. Det er regulert ny trasé for Parkgata i sør.	Tovegs gate med ensidig fortau det første stykket ned fra Strandgata i sør. Tosidig fortau videre. Elvegata (ned fra framtidig Fanverikvartal), Parkgata (ned fra Jernbaneparken) og Parkgata ned fra Strandgata i sør blir viktige tilførselslinjer for myke trafikkanter til undergangene under Jernbanen og rv.4 mot Bryggevegen, Huntonstranda og Mjøsa.	Tiltak i 2016: Veglinjen ned fra Strandgata forberedes i henhold til regulert trasé. Østre del av p-plass for-biler er blitt reguleringsparkering for buss. Vurdering av ulike detaljløsninger for å skape god forbindelse mellom Jernbaneparken og Mjøsa gjøres i en mulighetsstudie (Gjøvik kommune).	Gata vil få noe økt trafikk når Elvegata stenges og blir gågate. Alle svingbevegelser blir mulig i krysset Parkgata x Strandgata på Gjøvikjordet ved utbygging av Strandgata sørover fra N.Ødegaards gate. (Kjøremåte A for personbiler, kjøremåte B for lastebil, buss og vogntog. Unntak: Vogntog opp Parkgata kan ikke svinge inn Strandgata mot sentrum.) Dette gjør at Elvegata kan stenges og at færre biler fra p-plass og p-hus i Parkgata må oppom krysset Hunnsvegen x Strandgata for å komme ut av byen mot sør. Buss mellom Skystasjonen og reguleringsparkeringen skal gå i Parkgata.	Tiltak på kort sikt: 0 - 5 år	<b>Bystrategi:</b> Trafikkbildet i sentrum er ryddig. Sentrum har god tilgjengelighet med bil inklusive parkering samtidig som sentrum er beskyttet mot gjennomgangstrafikk og annen unødig biltrafikk. <b>Gåstrategi:</b> Det skal være attraktivt og effektivt å bevege seg som gående * Sentrumsområdet bør ha et sammenhengende og finmasket gangnett <b>P-strategi:</b> Parkeringspolitikken skal redusere behov for areal til parkering i sentrum.
<b>ELVEGATA</b> <b>GÅGATE</b>	<b>Dette er ett av tre steder i byen der myke trafikkanter kan krysse den barrieren som jernbanen og rv.4 utgjør.</b> Gata er stengt for gjennomkjøring foran hotellet. Tovegs, smal gate videre til kommunal veg Huntonstranda. Ensidig fortau (2,0-2,5 m bredt) som skifter side ved jernbaneundergangen. To avkjørsler til/fra McDonalds. Gjeldende reguleringsplan er ikke fulgt slavisk langs elva forbi McDonalds. Det ble i 1998 avsatt areal til veg og GS-veg der + krav om oppstart av GS-bru over Hunnselva.	Blir stengt for biltrafikk mellom Strandgata og Huntonstranda med unntak for varetransport og annen nødvendig transport til hotellet på strekningen mellom Strandgata og Parkgata. Elvegata utvikles som ett av tre steder der myke trafikkanter kan krysse barrieren som rv.4 og jernbanen utgjør.	Gateprofilen bygges om fra Parkgata til Huntonstranda (170 meter). Et mulig, framtidig gateprofil kan være bredt, ensidig fortau mellom Parkgata og Huntonstranda. Under jernbanen er tilgjengelig bredde kun 3,5 m. Der må syklende og gående dele areal. En nærmere vurdering av ulike løsninger gjøres i en mulighetsstudie (Gjøvik kommune).	Adkomst fra rv.4 til hotellet og det eksisterende p-anlegget i Parkgata vil bli inn Strandgata fra sør, ned Parkgata og videre over brua over Hunnselva. Inn- og utkjøringer ved McDonalds må flyttes.	Tiltak på kort sikt: 0 - 5 år	<b>Bystrategien:</b> Hunnselva skal reetableres som en blågrønn åre gjennom byen og fram til osset ved Mjøsa. <b>Gåstrategi:</b> Det skal være attraktivt og effektivt å bevege seg som gående * Sentrumsområdet bør ha et sammenhengende og finmasket gangnett <b>Bystrategien:</b> Sykkeltreaser skal dekke behovet for hovedsykkeltreaser mellom boligområder, skole, arbeid, kollektivknutepunkt og rekreasjonsområder. <b>Sykkelbyen:</b> Rutene skal fremstå som sikre og naturlige valg som tilbyr syklistene god framkommelighet. De skal være sammenhengende og mest mulig enhetlig utformet.

TILFØRSELSVEGER, YTRE AVGRENSNING	DAGENS SITUASJON	NY LØSNING	NØDVENDIGE TILTAK	KONSEKVENSER	TIDSPERSPEKTIV (KORT, MIDDELS, LANG)	MÅL SOM NY LØSNING SKAL BIDRA TIL Å NÅ
<b>RAUFOSSEVEGEN KAN BLI ENDRET FRA VEG TIL GATE</b>  <p>(Skisse, sett fra vest mot byen.)</p>	<p>Tovogs hovedveg med gang- og sykkelveg på sørsiden. Cirka 145 daglige busspasseringer. Høy trafikk i Gjøvikmålestokk med ÅDT opp mot 10.000. Hovednettets sykkelrute 3 går her.</p>	<p>Endres fra veg til gate i takt med utbygging av Mustad næringspark. Ny bebyggelse planlegges opp mot vegen.</p>	<p>Strekingen mellom Brusveien og rundkjøringen ved Kallerud kan etter hvert få ny profil: Tovogs, ensidig sykkelveg med fortau, rabatter med beplantning og kantstopp for buss (avhengig av trafikkmengde) og nytt kryss med Mathias Topps veg og adkomsten til næringsparken. Utfordrende med eksisterende kulvert for gåing og sykling.</p>	<p>Utbyggingen som planlegges (over tid) i næringsparken vil skape trafikk som betinger at rundkjøringen Raufossvegen x Alfharvegen bør bygges større.</p> <p><b>Trinn 2:</b> Raufossvegen forventes å bli vesentlig avlastet for trafikk med etablering av ny adkomst fra rv.4 inn til p-anlegg vest for sentrum. Med grunnlag i tellinger i krysset Storgt. X Raufossvegen x Hans Mustads gate er det grunn til å anta at 30-40 % av trafikken der vil flytte seg.</p>	<p>Tiltak på lengre sikt: &gt;10 år. (Eventuell utbygging på hovedtoppen kan resultere i at kryssløsningen Raufossvegen x Mathias Topps veg må sees på tidligere enn &gt;10 år.)</p>	
<b>MATHIAS TOPPS VEG OG PARKVEGEN</b>	<p>Viktig forbindelse nord-sør i byområdet, men det ligger også egne målpunkt for reiser langs vegen. Stengt for tungtrafikk (&gt;3,5 tonn). Har dels separat GS-veg og dels fortau. Kantparkering i Parkvegen ved Fastland og Hovdebakken. Hovednett for sykkel Ring 1 og Ring 2 går her. Er ikke planlagt eller bygget for vesentlig gjennomgangstrafikk.</p>	<p>Ved utbygging av Hovdetoppen vil trafikken øke i begge retninger. Ved envegsregulering av Hans Mustads gate vil trafikken øke i sørgående retning.</p>	<p><b>Denne strekingen står foran to ulike alternativer.</b> Enten: Utbedring av både veg og GS-løsninger med mål om at dette skal bli en god forbindelse nord-sør. Eller: Regulere og tilpasse vegen slik at gjennomkjøring med bil hindres eller minimeres.</p>	<p>Valget vil påvirke utformingen av framtidig, nytt kryss med Raufossvegen og adkomst til næringsparken.</p>		
<b>VESTRE TOTENVEG HOVEDVEG TILRETTELAGT FOR KOLLEKTIV</b>	<p>Kollektivfelt opp til Kirkeby har vedtatt reguleringsplan (des. 2015). Dette er et viktig ledd i ATP-byutviklingssamarbeidet. Strekingen har en av byens tre muligheter for kryssing av jernbane og høytrafikkert veg. ÅDT 20.000 på den mest trafikkerte delen.</p>	<p>Kollektivfelt forbi rundkjøring Strandgata x Vestre Totenveg og videre opp til rundkjøring ved Kaspergården. Ny GS-kulvert under jernbanen inn i Østre Totenveg. Lysprioritering av buss i lyskrysset Ø.T.veg og V.T.veg. Oppgraderte holdeplasser, kantstopp i sørgående retning.</p>	<p>Endring av gateprofilen. Flytting av rundkjøring i sørenden av Strandgata. Renovering av kommunalt VA. Alternativ rute for myke trafikanter er etablert i Fauchalds gate. Ny kulvert under jernbanen (gåing og sykling).</p>	<p>Dette vil bety en <b>vesentlig</b> forbedring av kollektivtraffikkens framkommelighet, og dermed punktlighet. Buss som skal inn i Ø.T.veg kan benytte holdeplass i V.T.veg (som i dag ikke kan benyttes). Samtidig vil dette bety bedre framkommelighet for utrykningskjøretøy på strekingen.</p>	<p>Tiltak på kort sikt: 0 - 5 år</p>	<p><b>Bystrategi:</b> Legge til rette for bedre framkommelighet for kollektiv ut av byen i sør. <b>Bystrategi:</b> Veg- og gatenettet skal utformes slik at det gir bussene rask og rasjonell fremføring. Bussen skal gis prioritet fremfor bil i egne felt og i lyskryss <b>Sykkelbyen:</b> Rutene skal fremstå som sikre og naturlige valg som tilbyr syklistene god framkommelighet. De skal være sammenhengende og mest mulig enhetlig utformet. <b>Energi- og klimaplan:</b> Legge til rette for sykkel og kollektivtransport gjennom både investering og drift.</p>

TILFØRSELSVEGER, YTRE AVGRENSNING	DAGENS SITUASJON	NY LØSNING	NØDVENDIGE TILTAK	KONSEKVENSER	TIDSPERSPEKTIV (KORT, MIDDELS, LANG)	MÅL SOM NY LØSNING SKAL BIDRA TIL Å NÅ
<p><b>ØSTRE TOTENVEG</b></p> <p><b>VIKTIG FOR GÅING, LENGRE GANGAKSER</b></p> <p><b>VIKTIG GATE FOR SYKKEL</b></p> <p><b>VIKTIG GATE FOR KOLLEKTIV</b></p>	<p>Gammel fylkesveg som nå er kommunal veg, men fortsatt er forkjørsregulert. Mange avkjørsler og enkelte kryss. Sykkelbyens hovednett rute 1 går her.</p>	<p>Ensidig, tovegs sykkelveg med fortau på motsatt side av kjørebane for bil.</p> <p>Viktig del av forbindelsen Rambekk – skystasjon - CC/sentrum for myke trafikanter som må videreføres over Huntonstranda. Viktig kollektivtrasé sett i lys av boligbygging Bondelia, Rambekk, Vikenstranda.</p>	<p>Fortau og sykkelveg er under opparbeidelse.</p> <p>Vikepliktsforhold langs Ø.T.veg må vurderes.</p> <p>Forbindelse videre inn i framtidig kulvert og over Huntonstranda til Elvegata og videre til Jernbanesvingen må utredes og planlegges.</p>	<p>Bystrategi: Legge til rette for bedre framkommelighet for kollektiv ut av byen i sør.</p> <p><b>Bystrategi:</b></p> <p>Veg- og gatenettet skal utformes slik at det gir bussene rask og rasjonell fremføring. Bussen skal gis prioritet fremfor bil i egne felt og i lyskryss</p> <p><b>Sykkelbyen:</b> Rutene skal fremstå som sikre og naturlige valg som tilbyr syklisterne god framkommelighet. De skal være sammenhengende og mest mulig enhetlig utformet.</p> <p><b>Energi- og klimaplan:</b></p> <p>Legge til rette for sykkel og kollektivtransport gjennom både investering og drift.</p>	<p>Tiltak på kort sikt: 0 - 5 år</p>	<p><b>Bystrategi:</b> Rutene skal fremstå som sikre og naturlige valg som tilbyr syklisterne god framkommelighet. De skal være sammenhengende og mest mulig enhetlig utformet.</p> <p><b>Energi- og klimaplan:</b></p> <p>Legge til rette for sykkel og kollektivtransport gjennom både investering og drift.</p> <p><b>Bystrategien:</b> Sykkeltreaser skal dekke behovet for hovedsykkeltreter mellom boligområder, skole, arbeid, kollektivknutepunkt og rekreasjonsområder.</p>
<p><b>FAUCHALDS GATE</b></p> <p><b>VIKTIG FOR GÅING, LENGRE GANGAKSER</b></p> <p><b>VIKTIG GATE FOR SYKKEL</b></p>	<p>Bred boliggate med lite trafikk. Sammenhengende linje fra rundkjøringen ved Kaspergården på Kirkeby til Niels Ødegaards gate i byen.</p>	<p>Ensidig, tovegs sykkelveg og fortau på motsatt side av kjørebane for bil er etablert på det meste av strekningen.</p> <p>Krysningsmulighet ved Kaspergården (rundkjøringen Vestre Totenveg x Alfarvegen x Minnesundvegen) har lenge vært ønsket. Trafikken på fylkesvegene utgjør her en barriere for myke trafikanter og kryssområdet er ulykkesutsatt.</p>	<p>Planfri kryssing på Kirkeby bør planlegges og finansieres, primært med bil under og myke trafikanter over. A TP-prosjektet har tidligere fått laget skisse av det motsatte: tre-arnet kulvert for myke trafikanter under rundkjøringen.</p> <p>Naturlig å forbette dette nå, men det må sees i sammenheng med eventuelle endringer av tilknytningen fv.33 fra Østre Toten og rv.4 i KVU for transportsystemet Oslo – Jaren -Gjøvik – Moelv.</p>	<p>Sykkelbyens hovednett blir godt tilrettelagt her og Fauchalds gate blir et godt alternativ til å ferdes langs V.T.veg på strekningen som er planlagt stengt for myke trafikanter mellom Ø.T.veg og Lunds gate.</p>	<p>Tiltak på kort sikt: 0 - 5 år</p>	<p><b>Sykkelbyen:</b> Rutene skal fremstå som sikre og naturlige valg som tilbyr syklisterne god framkommelighet. De skal være sammenhengende og mest mulig enhetlig utformet.</p> <p><b>Energi- og klimaplan:</b></p> <p>Legge til rette for sykkel og kollektivtransport gjennom både investering og drift.</p> <p><b>Bystrategien:</b> Sykkeltreaser skal dekke behovet for hovedsykkeltreter mellom boligområder, skole, arbeid, kollektivknutepunkt og rekreasjonsområder.</p>

TILFØRSELSVEGER, YTRE AVGRENSNING	DAGENS SITUASJON	NY LØSNING	NØDVENDIGE TILTAK	KONSEKVENSER	TIDSPERSPEKTIV (KORT, MIDDELS, LANG)	MÅL SOM NY LØSNING SKAL BIDRA TIL Å NÅ
<b>TRONDHJEMSVEGEN</b>	Gammel hovedveg inn i byen. Ensidig fortau og mye bebyggelse tett inntil vegen. Ikke mye trafikk. ÅDT < 1500 inne ved Welhavens gate. Kommunal veg fra krysset med fv.172 Marcus Thranes gate ('Jugerspissen') og inn i byen. Fortsatt forkjørsregulert (fra tiden som fylkesveg) inn til Welhavens gate. Tillatt hastighet 50 km/t inn til 30-sonen ved Welhavens gate.	<b>DEL 3 av Gjøviks gjennomgående sykkelveg.</b> Tanken er at løsning for gåing, og ikke minst sykling, etableres nordover til Bråstad i forlengelsen av Marcus Thranes gate etter at prosjektet der på et tidspunkt er ferdigstilt. Samtidig vil deler av denne vegen kanskje kunne bli koblet ned mot rv.4, jfr. nedenfor.			Tiltak på lengre sikt: >10 år	<b>Bystrategien:</b> Det skal være enkelt å reise til sentrum med alle transportmidler <b>Sykelbyen:</b> Rutene skal fremstå som sikre og naturlige valg som tilbyr syklistene god fremkommelighet. De skal være sammenhengende og mest mulig enhetlig utformet. <b>Energi- og klimaplan:</b> Legge til rette for sykkel og kollektivtransport gjennom både investering og drift. <b>Bystrategien:</b> Sykkeltraseer skal dekke behovet for hovedsykkelruter mellom boligområder, skole, arbeid, kollektivknutepunkt og rekreasjonsområder.
<b>NY ADKOMST FRA rv.4 NORD</b>	Ulike alternativer for en ny adkomst til byen fra rv.4 i nord har vært vurdert. En rundkjøring like nord for CC med adkomst inn i Strandgata ble aktualisert i bystrategiprosessen (2010-2011). Dette er senere lagt vekk; fordi det strider mot den samme strategiens mål om å redusere trafikken i Strandgata.	En framtidig løsning kan være en vegarm fra rv.4 opp til en annen veg eller gate enn Strandgata. Det er ikke pekt ut noen trasé eller tatt stilling til hvilken veg eller gate en slik ny veg opp fra rv.4 kan kobles til. I bystrategiprosessen (2011) ble det sett på en skisse med veg opp til krysset Trondhjemsvegen x Føllingstads veg. 	Kostbart tiltak som krever vesentlig utredning: Både med tanke på hva byen ønsker å oppnå med en slik, ny adkomst og hvor den i så fall bør ligge. Vegen i skissen fra 2011 ligger for langt nord til at den vil bli en logisk del av en "indre ringveg" eller hovedgate. Men den vil kunne flytte biltrafikk til og fra Nordbyen som i dag enten går ned gjennom sentrum eller langs fv.172 mellom Bjørnsveien og Bråstad. Tiltaket må nødvendigvis også sees i sammenheng med framtidig rv.4 Gjøvik - Mjøsbrua.	Uansett trasévalg for en slik, ny veg og valg av påkoblingspunkt på rv.4 vil tiltaket kreve store inngrep i terrenget. Jo nærmere sentrum påkoblingen blir, jo mer omfattende vil berøringen med eksisterende bebyggelse bli. Avhengig av hvor vegen blir liggende vil det sannsynligvis bli aktuelt å vurdere om regionale busstruter skal legges til den, og ikke minst hvilke tiltak som må til i eksisterende veg/gate for å ta imot økt biltrafikk.		
<b>ALFARVEGEN</b>	Hovedveg nord-sør over rv.4 ved Kallerud. Økende trafikk.	Framtidig kobling fv.33 x rv.4?				

TILFØRSLSVEGER, YTRE AVGRENSNING	DAGENS SITUASJON	NY LØSNING	NØDVENDIGE TILTAK	KONSEKVENSER	TIDSPERSPEKTIV (KORT, MIDDELS, LANG)	MÅL SOM NY LØSNING SKAL BIDRA TIL Å NÅ
FØLLINGSTADS VEG	Viktig skoleveg og gjennomgående sør-nord i boligområdene.	Utbedres for myke trafikanter.			Tiltak på kort-sikt: 0 - 5 år	
PROST BLOMS GATE	Viktig tilførselsveg som drenerer store boligområder ned mot byen. Mangler fortau i øvre del. Hovedrettets sykkelrute 5 går her. Ingen tilrettelegging for sykkel. ÅDT cirka 4.300. Stor andel bilreiser kortere enn 3 km (høydeforskjell).	Nytt p-anlegg nært sentrum? Gata bør få fullverdig, tosidig fortau. Om mulig legges noe til rette for sykkel, sannsynligvis i kombinasjon med tiltak i andre gater og veger.	Kanskje bør det gjøres en mulighetsstudie for hele Hunnsvegen fra Strandgata til Prost Bloms gate (og videre oppover Prost Bloms gate) og sees nærmere på de ulike parsellenes funksjon?			
HUNNSVEGEN oppover fra Kvisgårdshjørnet	Viktig tilførselsveg som drenerer store boligområder ned mot byen. ÅDT cirka 4.500. Barriere for barn langs skoleveg til og fra Gjøvik skole.		Kanskje bør det gjøres en mulighetsstudie for hele Hunnsvegen fra Strandgata til Prost Bloms gate (og videre oppover Prost Bloms gate) og sees nærmere på de ulike parsellenes funksjon?			
RIKSVEG 4	Kvalitetssikring (KS1) av konseptvalgutredningen for rv.4 pågår. KVU-Rapporten ligger <a href="#">HER</a> på Vegvesenets hjemmesider.	<b>Kobling med fv.33 Minnesundvegen?</b> <b>Vegoverbygg Mjøsstranda?</b> <b>Tunnel fra Hundalen mot Bråstad?</b>				
TEKNOLOGIVEGEN	Omtalt over: i sammenheng med Berghusvegen.					

#stoltavgjøvik

