

FESTE

Detaljregulering for Kvartal 13

Mobilitetsplan

Feste kapp AS

KAPP@FESTE.NO • TLF.: +47 970 74 190 • WWW.FESTE.NO • PB 113, 2858 KAPP • BESØK: KAPP MELKEFABRIKK

Oppdragsgiver: Studenten Gjøvik AS

Oppdragsgivers kontaktperson: Petter Hartmann Gautneb

Rådgiver: Feste Kapp AS

Utarbeidet av: Einar Nordengen

Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert
1.0	28.08.2023	Mobilitetsplan som underlag for oversending av planforslag	EN	

Innhold

1.	Innledning.....	4
1.1	Bakgrunn for mobilitetsplan	4
2	Forutsetninger	5
2.1	Dagens situasjon	5
2.1.1	Kjøreatkomst	6
2.1.2	Trafikkmengde.....	6
2.1.3	Trafikksikkerhet	6
2.2	Beliggenhet i forhold til NTNU	7
2.2.1	Forholdet til gående og syklende	7
2.2.2	Kollektivtilbud.....	8
2.2.3	Kjørende	9
2.2.4	Trafikksikkerhet	9
2.2.5	Mulighet for parkering ved NTNU	10
2.2.6	Muligheten for ekstern parkering som erstatning for parkering på egen grunn	11
2.2.7	Reisevaneundersøkelse ved NTNU.....	12
3	Planforslaget.....	14
3.1	Føringer for fremtidig parkeringssituasjon	14
3.2	Arealbehov for parkering iht. kommuneplanen	15
4	Turproduksjon og reisemiddelfordeling.....	15
5	Oppsummering.....	16
6	Vedlegg	17
7	Referanser og grunnlagsdokumenter.....	17

1. Innledning

1.1 Bakgrunn for mobilitetsplan

Feste Kapp AS er engasjert av Studenten Gjøvik AS for å utarbeide forslag til detaljregulering av Kvartal 13 Studenten (BT2). I forbindelse med reguleringsplanen skal det utarbeides en mobilitetsplan som et kunnskapsgrunnlag inn i tidligfase av planprosessen.

I kommuneplanens arealdel for Gjøvik 2020-2032 § 8-3 stilles det krav til mobilitetsplan ved etablering av arbeids- og besøksintensive virksomheter med mer enn 50 ansatte eller utbyggingsprosjekter større enn 1 000 m² BRA.

Mobilitetsplanen har til hensikt å analysere turproduksjonen de nye funksjonene i reguleringsplanen genererer, analysere reisemiddelfordeling til og fra planområdet, samt beskrive tiltak som kan stimulere til ønsket reisemiddelfordeling for å dreie persontransporten mot kollektiv, sykkel og gange fremfor privatbil.

Mobilitetsplanen skal:

- Analysere områdets tilgjengelighet
- Analysere og vurdere reisemiddelfordeling til og fra området
- Beregne hvor stort antall parkeringsplasser som er nødvendig til området

Redusert personbiltrafikk er i dag et viktig virkemiddel for å redusere utslipp av klimagasser. I tillegg vil det at folk velger bort bilen bedre kapasiteten på veinettet, og bedre folkehelse på grunn av redusert luftforurensning og mer mosjon. I tillegg muliggjør det mer effektiv bruk av arealer, færre barrierer, større trafiksikkerhet og mer attraktive gater og plasser.

Omfanget av en mobilitetsplan skal tilpasses størrelse og kompleksitet på reguleringsplanen. Mobilitetsplanen vil følge som vedlegg til reguleringsplanen til politisk behandling, og skal primært forholde seg til de tema som er relevante for utforming av reguleringsplanen.

2 Forutsetninger

2.1 Dagens situasjon



Figur 1, Ortofoto av planområdet

Planområdet, Kvartal 13, ligger sentralt i Gjøvik, ved kryssområdet *Hunnsvegen x Marcus Thranes*

Gjøvik brannstasjon lå tidligere i Gjøvik sentrum, innenfor Kvartal 13. Da denne på 2010-tallet ble flyttet til Hunndalen, ble det mulig å fylle eiendommen med ny bruk. Selskapet Studenten Gjøvik AS kjøpte tomten og utvikler området til studentboliger. Bygetrinn 1 ble ferdigstilt til skolestart høsten 2017, og består av 80 leiligheter.



Figur 2, Studenten, byggetrinn 1, oppført 2018

Øvrig del av eiendommen er i dag benyttet til parkering.

Planområdet ligger innenfor «10 minutters byen», og er sentralt plassert langs Hunnsvegen og Marcus Thranes gate.

Planområdet for Kvartal 13, Studenten BT2 omfatter også tilgrensende boligbebyggelse langs Wergelands gate. Selv om dette arealet inngår i planområdet, er det ikke en del av analyseområdet i denne mobilitetsanalysen.

2.1.1 Kjøreatkomst

Studenten byggetrinn 1 har hatt parkeringsareal på den ubebygde delen av tomten. Adkomst er via Kringes gate. Hunnsvegen 17B har også adkomst fra Kringes gate. Kringes gate er i dagens situasjon åpen i begge retninger, slik at utkjøring fra planområdet har også skjedd via dette krysset mot Hunnsvegen.

2.1.2 Trafikkmengde

Trafikkmengdene i omkringliggende vegnett er delvis kjent. ÅDT i Marcus Thranes gate forbi planområdet er 3 100. ÅDT i Hunnsvegen forbi planområdet er 4800. Disse vegene er fylkeskommunale. For de kommunale vegene Kringes gate og Wergelands gate er det ikke kjente trafikk tall. I og med trafikksituasjonen i Kringes gate blir vesentlig forandret som følge av planlagt envegskjøring, er historiske data for ÅDT på denne vegen mindre relevant.

2.1.3 Trafikksikkerhet

Det er fortsatt en utsjekk mot Nasjonal vegdatabank for å kartlegge om det har vært, og evt. hvor mange ulykker det har vært i vegsystemet i og rundt planområdet. Det er få registrerte ulykker.

Siste ti år er det registrert 9 ulykkeshendelser i krysset Hunnsvegen/Marcus Thranes gate. I Hunnsvegen, på strekningen mellom Kringes gate og Marcus Thranes gate er det på samme tidspunkt registrert 2 ulykker.

Det er ingen av kryssområdene eller strekningene ved planområdet som kan defineres som ulykkes punkt eller ulykkes strekninger basert på Statens vegvesens definisjoner.

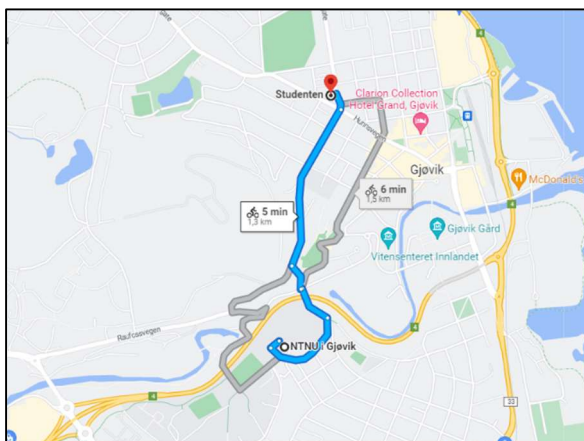
- Ulykkes punkt: Minimum 4 politirapporterte personskadeulykker i løpet av 5 år innenfor en strekning på 100 m.
- Ulykkesstrekning: Minimum 10 politirapporterte personskadeulykker i løpet av 5 år innenfor en strekning på 1 km.

Det er mye blandet trafikk i Kringes gate, både bilkjøring, kantparkering og myke trafikkander i en «blanding». Det er dette forholdet som gjør det ønskelig å bedre trafikksikkerheten gjennom å forbeholde gata for kun innkjøring, samt anlegge fortau.

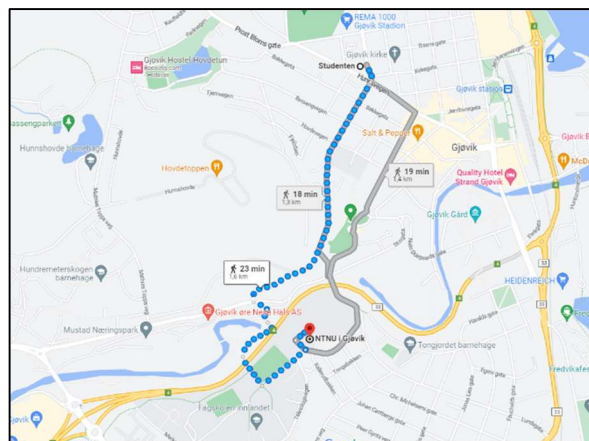
2.2 Beliggenhet i forhold til NTNU

2.2.1 Forholdet til gående og syklende

Planområdet ligger ca. 1,3 km fra Campus Gjøvik. Det innebærer ca. 15 min gange, eller ca. 5 min med sykkel til og fra campus, tett på overordnet vegnett i byen.



Figur 3, Gangavstand mellom planområdet og Campus Gjøvik



Figur 4, Gangavstand mellom planområdet og Campus Gjøvik

Langs store deler av strekningen mellom planområdet og NTNU er det svært gode trafikkforhold for myke trafikanter, da dette er hovedtraséen for sykkel gjennom byen. Det er gjennomgående sykkelveg med fortau i Hans Muststad gate og deler av Marcus Thranes gate, fra Raufossvegen til Wergelandsgate. Vegen ble etablert ca. 2018, og har sitt utspring i ATP samarbeidet i Gjøvik. Gjøvik har vært sykkelby siden 2010.



Figur 5, Utsnitt av den nye hovedtraséen for sykkel. Studenten byggetrinn 1 kan skimtes på venstre side.

2.2.2 Kollektivtilbud



Figur 6, Eksisterende kantstopp for buss i Marcus Thranes gate



Figur 7, Eksisterende holdeplass i Hunnsvegen, rett etter krysset mot Kringens gate



Figur 8, Rutetilbud for buss i Gjøvik sentrum. Planområdet er vist med sort sirkel. Referanse: Innlandstrafikk.no.

	Under 500 m	500 m – 1 km	1 km – 1,5 km	1,5 km til 2 km	Over 2 km
Minst 8 avg. pr time	Særdeles god	Svært god	Middels god	Middels god	Svært dårlig
Minst 4 avg. pr time	Svært god	God	Middels god	Dårlig	Svært dårlig
2-3 avg. pr time	God	Middels god	Dårlig	Dårlig	Svært dårlig
1 avg. pr time	Middels god	Dårlig	Dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig
Sjeldnere	Svært dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig

Figur 9, Urban Analyse sin klassifisering av kollektivtilbud (Kilde: PROSAM-rapport 218, 2015).

Det er to holdeplasser i umiddelbar nærhet til planområdet. Langs Hans Mustads gate ble som del av opprustingen av Marcus Thranes gate etablert kantstopp helt inntil Studenten byggetrinn 1. Nærheten til holdeplass er gjennom dette meget god.

I tillegg er det en holdeplass i Hunnsvegen rett utenfor planområdet. Denne ligger rett nord for Kringes gate.

Bussrutetilbudet i Gjøvik er vist på Figur 2-6. Både rute B42 (Øverby-Kopperud) og Rute B45 passerer planområdet i retning Campus Kallerud. B42 har avgangsfrekvens på 3 busser i timen per retning på morgenen og ettermiddagen, og 2 busser i timen per retning ellers.

Det er for øvrig ca. 400 meter gangavstand til Gjøvik stasjon fra planområdet. Gjøvik stasjon er endestasjon for toget til Oslo S med avgang hver eller annenhver time.

I henhold til Urbanet Analyse sin klassifisering av kollektivtilbud er kollektivtilgjengeligheten rangert som *svært god*.

2.2.3 Kjørende

Studenten byggetrinn 1 har hatt parkeringsareal på den ubebygde delen av tomta. Adkomst er via Kringes gate.

Det på den ubebygde delen av tomta (der byggetrinn 2 nå er under planlegging) er det etablert en midlertidig gårds plass. Det er ca. 38 parkeringsplasser der pr. dags dato. Ca. 13 interne parkeringsplasser leies ut til eksterne brukere. Det vil si at 25 av 80 studenter har bil. Parkeringsplassene følger ikke spesifikke leiligheter, men leietaker kan søke om dette uavhengig av leilighetstype.



Figur 10, Etablert midlertidig gårds plass i tilknytning til Studenten byggetrinn 1

Gitt at det er 25 enheter av totalt 80 enheter som har parkeringsplass, gir dette en reell parkeringsfaktor på 0,3125. Dvs. at det pr. dags dato er en høyere reell parkeringsdekning enn det kommuneplanen åpner opp for. (0,1-0,2)

2.2.4 Trafikksikkerhet

Gjøvik skole ligger ca. 300 m sør for området, trafikksikker skolevei er derfor naturlig at vurderes som del av planarbeidet. I barnetråkkregistreringer er et krysningspunkt i Hunnsvegen (i forlengelse av Kringens gate) beskrevet som et farlig punkt.

Behovet for å gjøre trafikale utbedringstiltak i krysset Kringes gate /Hunnsvegen ble allerede løftet frem på oppstartsmøtet. Denne gaten skal som del av planarbeidet reguleres envegskjørt og klargjøres for fortau.

Dette tiltaket vil bedre trafikksikkerheten vesentlig i området.

Trafikksikkerhet langs Marcus Thranes gate og overgangen med Hunnsvegen vurderes som ivaretatt gjennom det nye gateløpet som er anlagt.

2.2.5 Mulighet for parkering ved NTNU

Som tilrettelagte studentboliger i Gjøvik er Campus NTNU på Gjøvik det viktigste målpunktet for biler til og fra Studenten byggetrinn 1 og 2. Derfor er det også relevant å i denne sammenhengen å synliggjøre hvordan muligheten er for å få parkert ved reises slutt, og ikke *kun* vurdere parkeringsdekningen ved reises *start* (planområdet). I praksis vil valg av parkeringsfaktor for prosjektet, sammen med alle øvrige tilsvarende prosjekter påvirke parkeringskapasiteten ved NTNU.

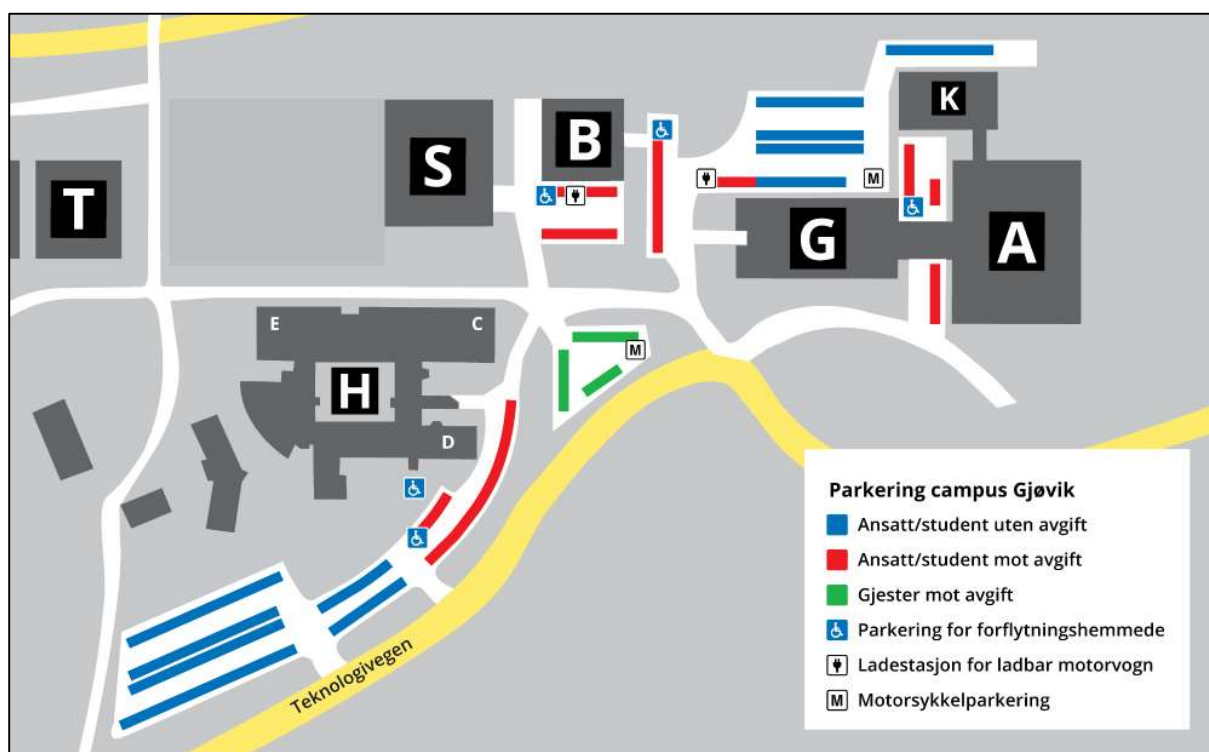
NTNU opplyser selv på sine hjemmesider at det er stor trengsel ved NTNUs parkeringsplasser, spesielt ved studiestart. Skolen selv anbefaler å gå, sykle eller bruke kollektivtransport til campus.

Tidligere har det blitt omtalt i media (2018) at parkeringssituasjonen ved NTNU i Gjøvik er kaotisk, og antallet studenter ved NTNU har de økt vesentlig uten at tilgangen på parkeringsplasser har økt tilsvarende.

Skolen har vurdert parkeringsavgift for å få til en redusert andel bil bruk til og fra Campus.

Det er fra 2022 innført nye parkeringsbestemmelser på campus. NTNU i Gjøvik har parkeringsavgift på deler av parkeringsplassene på campus.

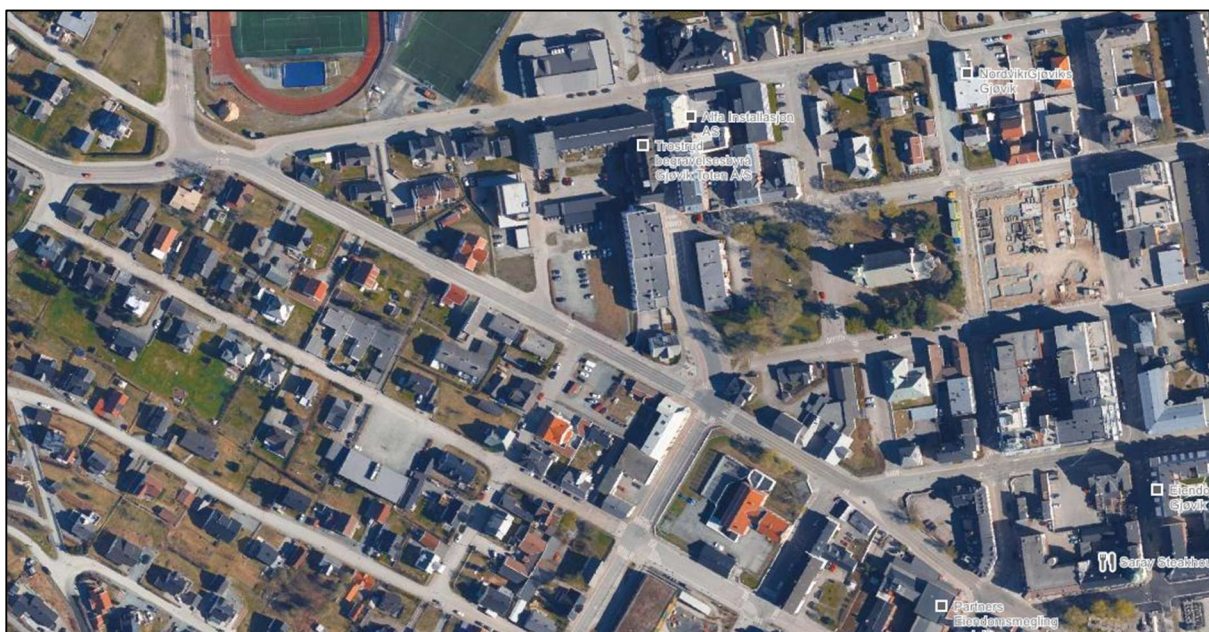
På sine nettsider opplyser skolen at alle ansatte og studenter som ønsker å parkere på NTNU i Gjøvik må registrere bilen i NTNUs bilnummerdatabase. Dette gjelder både for soner med og uten avgift. På sonene med avgift må man NTNU-takst på 5 kr/timen gjennom å bruke parkeringsappen Apcoa Flow eller nettsidene til Apcoa Parking.



Figur 11, Parkeringssoner ved NTNU

Konklusjonen i dette avsnittet er at parkeringsmulighetene på campus er begrenset at skolen selv oppmuntrer til å ikke bruke bil til skolen, og at dette indirekte kan tale for å begrense parkeringen, slik at mulighetene for bruke bil til og fra campus naturlig begrenses.

2.2.6 Muligheten for ekstern parkering som erstatning for parkering på egen grunn



Figur 12, Ortofoto av planområdet

Fra avholdt oppstartsmøte i plansaken ber Gjøvik kommune om at det skal redegjøres for hvilke muligheter som finnes til å løse parkering på annen grunn dersom minstekravet til parkering iht.parkeringskrav i KPA ikke kan dekkes på egen grunn.

Som bidrag til siste kjent faktagrunnlag i denne saken vises det til rapporten *Mulighetsstudie parkeringsanlegg Gjøvik*, utarbeidet av Sweco, datert 14.12.2022. Rapporten redegjør for at «*antall p-plasser i sentrum er under press som følge av planlagt utbygging flere steder, og dermed er det et behov for å etablere nye p-plasser som kompensasjon for «tapte» p-plasser andre steder i sentrum. I tillegg er det endringer i gatenettet som fører til reduksjon i gateparkeringsplasser, både som følge av å sikre tilkomst til nye og eksisterende bygg og et ønske om å etablere uteserveringssteder fremfor parkering. I Byvisjonen, Gatebruksplanen og Parkeringsstrategi for Gjøvik sentrum er et av hovedtiltakene for å realisere målet om byutvikling, å etablere et sentrumsnært parkeringsanlegg som skal fungere som et tilbud for både besøkende, handlende og arbeidstakere i Gjøvik sentrum*».

Planlagt parkeringshus er ikke tenkt som virkemiddel for å samle beboerparkering fra nærområdene, men rapporten er allikevel relevant da den setter søkelys på at arealer for bilparkering i sentrum er mangelvare.

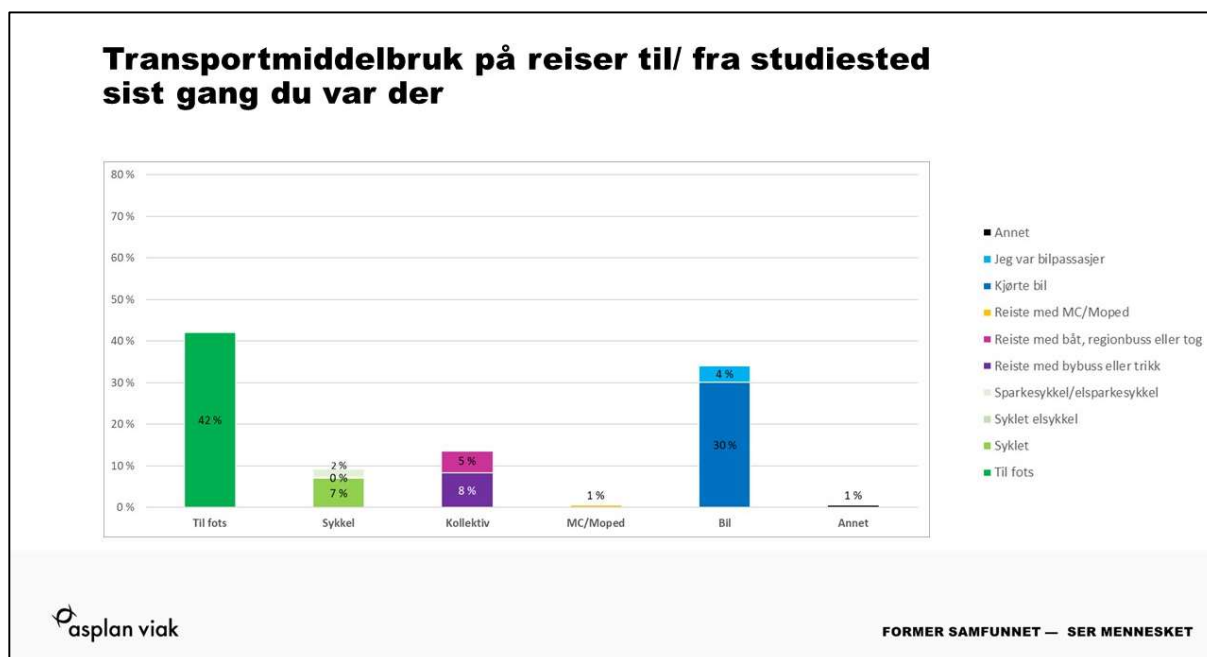
Det faktum at deler av utearealene ved Studenten er leid ut til andre brukere enn studenter, underbygger også dette.

Det er ingen kjente ledige arealer nært Kvartal 13 som vil være naturlig at brukes. De nærmeste arealene som finnes er i bakgården ved Kvartal 25, men disse plassene er leid bort, og blir avviklet ved etablering av ny bebyggelse her. Det finnes også arealer innenfor reguleringsplan for Kvartal 37 på motsatt side av Hunnsvegen som ikke er bebygde, og kan brukes til parkering midlertidig, men dette er ingen permanent eller ønsket løsning. De eldre studentboligene i Sentrum studenthjem har parkering i bakgården, men kapasiteten her er ikke stor nok til å kunne benyttes til ekstern parkering. Det tidligere parkeringslokket ved Nyorvet er også revet og blir erstattet av nye boliger.

Konklusjonen er at det ikke finnes arealer eksternt som kan inngå i parkeringsdekningen for Studenten.

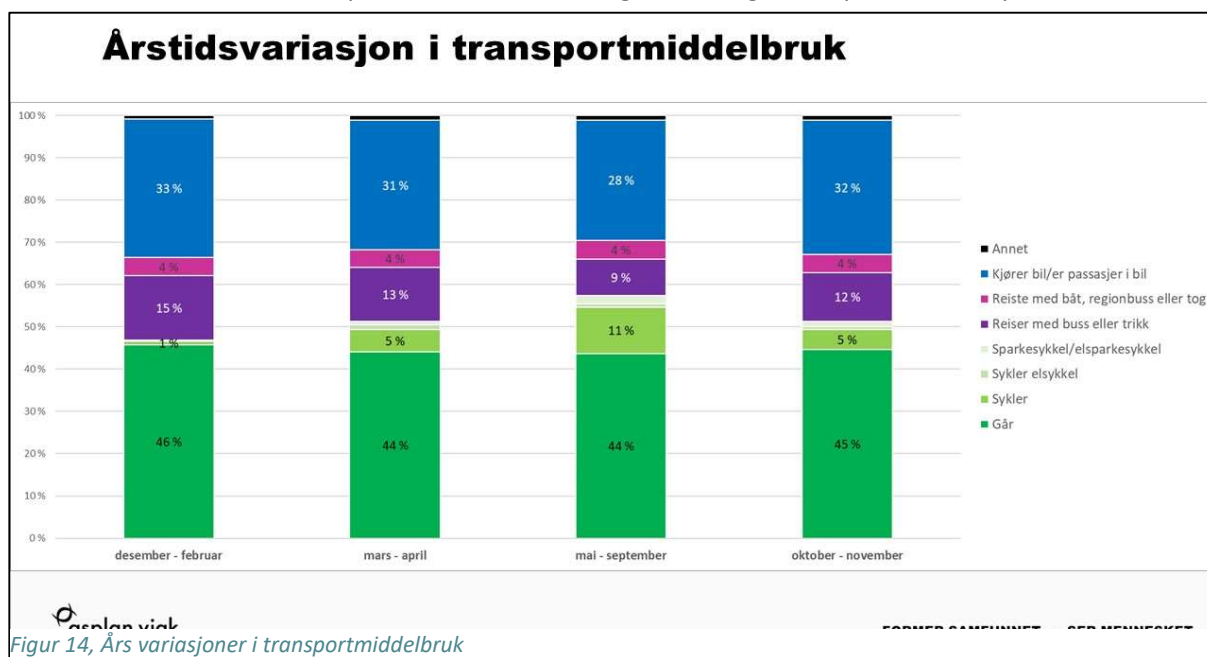
2.2.7 Reisevaneundersøkelse ved NTNU

Det ble gjennomført en reisevaneundersøkelse ved NTNU for både ansatte og studenter, høsten 2019. Denne er vurdert å gi den nyeste og mest konkrete kilden til fakta om reisemiddelbruk til og fra Universitetet.



Figur 13, Transportmiddelbruk på reiser til/fra planområdet sist besøk

Undersøkelsen kartlegger reisemiddelfordelingen på reiser til/fra studiested. Studentene ble bedt om å oppgi hvordan de reiste til og fra studiested siste gang de var der. Dersom de benyttet flere reisemidler på turen, ble de bedt om å velge reisemidlet som ble benyttet på den lengste delen av reisen. Reisemiddelfordelingen for studentene på Gjøvik er vist i Figur 12. Sist gang studenten var på studiestedet var det 49 % av studentene som gikk eller syklet, 13 % reiste kollektivt og 34 % reiste med bil. 9 % av studentene syklet til studiestedet, og i fordelingen av syklistene benyttet 22 %



Figur 14, Års variasjoner i transportmiddelbruk

elsyssel og 77 % vanlig sykkel. Blant de som reiste med bil var fordelingen 88 % som kjørte selv og 11 % som var passasjerer.

Generell reisemiddelfordeling i Gjøvik

Til sammenligning med reisevanene for Gjøvik som helhet ligger andelen som går til og fra en aktivitet på 36%, kollektivandel, andel med bil er 44%. Andel sykkel på 5%.

RVU 2018/19	Gjøvik tett- sted indre sone/10-mi- nuttersbyen	Gjøvik tettsted for øvrig	Gjøvik kommune utenfor tettsted
Til fots	36%	16%	15%
Sykkel	5%	2%	1%
Kollektiv	6%	5%	4%
Bilfører	44%	60%	65%
Bilpassasjer	7%	15%	11%
Annet	2%	2%	3%

Ut i fra denne sammenligningen kan det se ut som studentene ved NTNU har en høyere andel turer til fots og sykkel en gjennomsnittet av befolkningen i Gjøvik.

3 Planforslaget



Figur 15, Studenten byggetrinn 2.

Planforslaget innebærer et nytt bygg oppført i fire etasjer mot Kringensgate og to etasjer mot Hunnsvegen, lagt ut i en vinkel mot tilstøytende gater med en foreløpig størrelse på ca. 2 150 kvm BTA.

Det nye prosjektet skal fullføre kvartalet og skape et indre grønt gårdsrom med uteopphold for studentene. Endeling plangrep vil avhenge av parkeringsnormen, da areal er en knapphetsfaktor.

Byggetrinn 1 er allerede utbygd, og huser 80 studenthybler. Byggetrinn 2 som nå er under planlegging vil på sin side huse ca. 82 enheter. Reguleringsplanen som nå er under utarbeidelse vil definere samme parkeringsfaktorer for den eksisterende bebyggelsen, som for den nye.

3.1 Føringer for fremtidig parkeringssituasjon

Kommuneplanens arealdel legger føringer for parkeringsdekning for bil og sykkel for studentboliger. Planområdet ligger i det som i kommuneplanen defineres som sone II, Ytre sentrumssone.

Grunnlaget for parkeringsdekning er vist i Tabell 1 under og er et utdrag fra § 6-4.2 i kommuneplanens arealdel:

Formål	Antall biler min-maks	Antall sykler pr enhet min.	Enhet
Studentboliger < 30 kvm	0,1-0,2	1	Boenhet
Studentboliger > 30 kvm	0,2-0,3	2	Boenhet

Tabell 1, Kommuneplanens bestemmelser til parkering for barne-/ ungdomsskole.

3.2 Arealbehov for parkering iht. kommuneplanen

Det er beregnet følgende parkeringsbehov for bil og sykkel for de to byggetrinnene hver for seg, og til slutt samlet for hele området:

Enhet	Antall boenh.	Antall biler min-maks Kommuneplanens norm		Sykkelparkering	
		Krav	Antall P	Krav	Antall P
Studenten byggetrinn 1					
Studentboliger < 30 kvm	60	0,1-0,2	6-12	1	60
Studentboliger > 30 kvm	20	0,2-0,3	4-6	2	40
Sum byggetrinn 1 (er allerede utbygd)	80		10-18		100
Studenten byggetrinn 2					
Studentboliger < 30 kvm	83	0,1-0,2	9-17	1	83
Studentboliger > 30 kvm	0	0,2-0,3	0	2	0
Sum byggetrinn 2	83		7-14		83
Samlet for byggetrinn 1 og 2					
Studentboliger < 30 kvm	143	0,1-0,2	15-29	1	143
Studentboliger > 30 kvm	20	0,2-0,3	4-6	2	40
SUM	163		19-35		183

Tabell 2 Beregnet krav til parkering

4 Turproduksjon og reisemiddelfordeling

Definisjon på en tur: En tur er en forflytning fra ett sted til et annet utenfor hjemmet, og defineres av reisehensikten/aktivitet ved reisemålet. En reise hjemmefra til jobben om morgenen med retur om ettermiddagen er to turer.

Det legges til grunn at hver elev og ansatt generere to turer til skole/ jobb per døgn i ukedager. I realiteten vil det sjeldent være 100 % oppmøte av elever og ansatte av ulike årsaker, men ved å legge 100 % oppmøte til grunn beregnes turproduksjonen basert på en makssituasjon. Det må også tas inn i beregningene at studentene oppsøker andre aktiviteter gjennom døgnet enn reisen til og fra NTNU.

Statens vegvesens håndbok V713 oppgir erfaringstall på 3,0 personturer (se vedlegg 1) per boenhet per døgn, med en spennvidde på mellom 1-3. I den videre utregningen er det lagt til grunn 2 personturer pr. boenhet.

	Turproduksjonsfaktor		Perso nturer	Reisemiddelfordeling					
	Antall	Faktor		Bilfører	Bilpassasjer	Kollektiv	Sykel	Gange	
Sum BT1-2	163	2	324	97	13	42	29	136	3

Beregning av turproduksjonen påvirkes av hvilke faktorer som legges til grunn for utregningen.

Oppmøteandel på skolen, andel samkjøring, andel reell bilkjøring, samt den generelle spennvidden i erfaringstall for personturer per døgn i hpåndbok V713 gjør at det samlet er noe usikkerhet til den faktiske turproduksjonen. Beregningen over er ment som en indikasjon på påregnelig reisemiddelfordeling.

5 Oppsummering

Mobilitetsplanen har synliggjort eksisterende rammebetingelser for planområdet og gjennomført beregninger av eksisterende og nytt tiltak.

Kommunedelplan for Klima 2022-2026 peker på at å få flere av de korte bilreisene over på kollektiv, sykkel og gange vil ha en positiv effekt på klimagassutslippene, lokalt bymiljø og folkehelse. I tillegg vil det bidra til bedre luftkvalitet og redusert svevestøv, spesielt i Gjøvik sentrum.

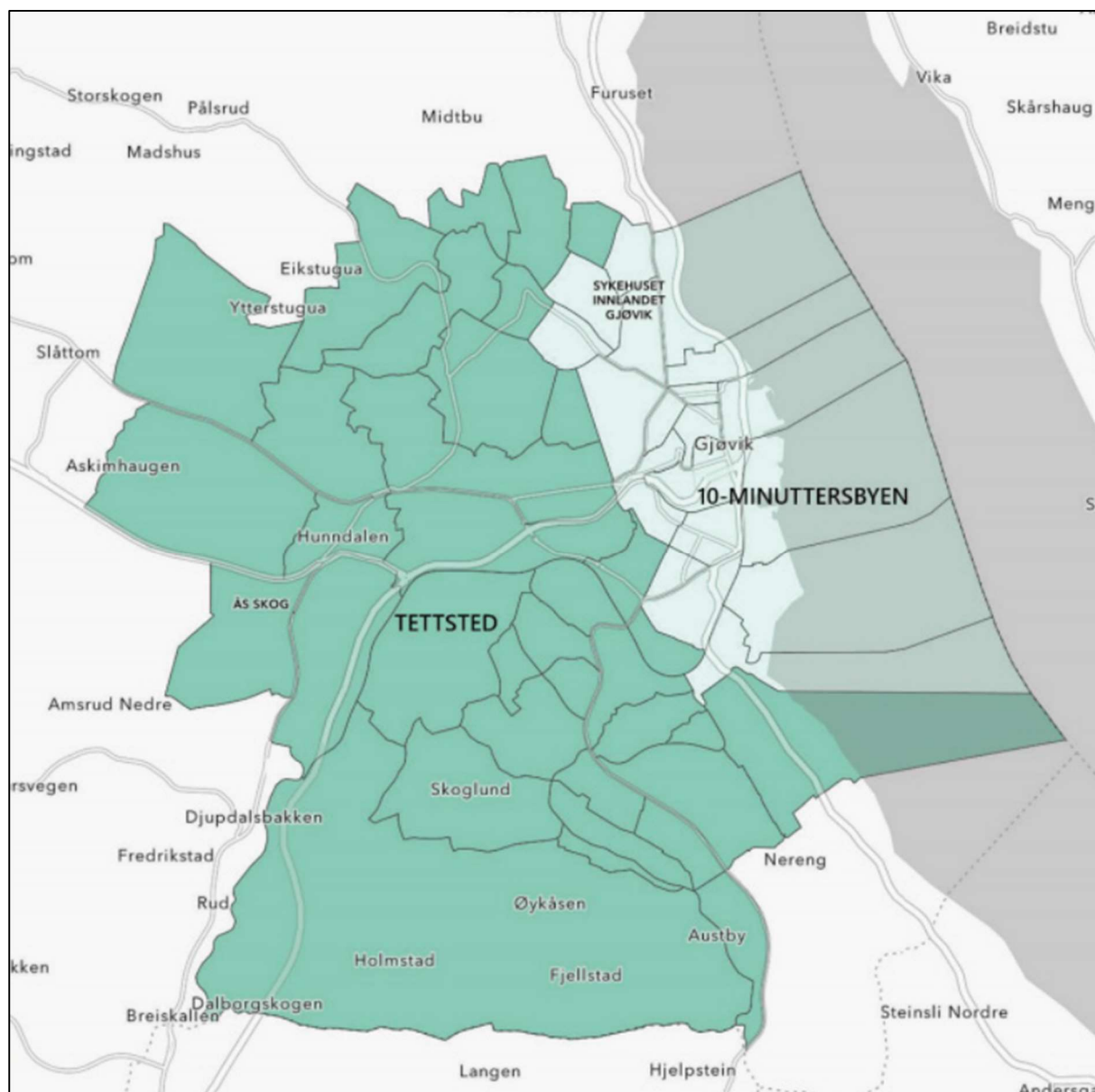
Reisevaneundersøkelsen gjennomført ved NTNU viser at studentene på campus generelt har en reiseandel i egen bil som er mindre enn generelt for kommunen. Som følge av tilgjengelig ledig areal på området pr i dag, er det påregnelig at det er flere parkeringsplasser i bruk for formålet enn det kommuneplanen åpner for.

Bilkjøring kan erfaringsmessig hovedsakelig begrenses ved hjelp av redusert parkeringstilgjengelighet. «Gulrøtter» gjennom bedre tilgjengelighet med andre transportmidler bidrar til å gjøre det til aktuelle reisemiddelvalg, men har begrenset effekt på å endre reisevaner. Parkeringsdekningen derfor viktig.

Mobilitetsplanen har synliggjort parkeringsbehov iht. kommuneplanens arealdel, redegjort for planområdets avstand til NTNU og parkeringsmulighetene der, kollektivdekning og synliggjort reisevane for studentene ved NTNU.

6 Vedlegg

Kartutsnitt 10-minuttersbyen



7 Referanser og grunnlagsdokumenter

Gjøvik kommune *Kommuneplanens arealdel 2020-2032*, vedtatt 29.10.2020

Gjøvik kommune *Gatebruksplan for Gjøvik Sentrum, visjon 2030*

Asplan Viak. 2021. *Reisevaner i Mjøsbyen og Innlandet fylke 2018-2019*. Oslo: Asplan Viak.
 ATP Gjøvik. 2017. *Gatebruksplan for Gjøvik sentrum - Visjon 2030*. Gjøvik: ATP Gjøvik.

