

PARKERINGSSTRATEGI

GJØVIK SENTRUM



Innlandet
fylkeskommune



Statens vegvesen



EVEN VÅR
GJØVIK



GJØVIK KOMMUNE

Status og forslag til revidert handlingsplan 2021

Mål for parkeringspolitikken

Parkeringsstrategi Gjøvik sentrum med handlingsplan ble utarbeidet ved parkeringsstudie i 2012 og vedtatt av kommunestyret i desember 2013. I 2018 ble det gjennomført en revidering av strategier og tiltak i handlingsplanen. Det er gjennomført en tilsvarende revidering høsten 2021 og utarbeidet forslag til nye tiltak i handlingsplanen.

Parkeringsstrategien inneholder strategier med handlingsplan for hvordan parking vil være virkemiddel for å nå målene i Strategi for ny byutvikling (Visjon 2030) om å skape et levende og attraktivt Gjøvik by.

Parkeringsstrategien definerer følgende mål for parkeringspolitikken:

Overordnet mål for byutviklingen

- Bysenteret skal styrkes med boliger, næringsliv og kulturaktiviteter.
- Byen skal bygges «innover» med fortetting og utfylling av ledige arealer.
- Sentrum skal ha god tilgjengelighet med bil inklusive parkering samtidig som sentrum er beskyttet mot gjennomgangstrafikk og annen unødig biltrafikk.
- Parkeringspolitikken skal bidra til et levende sentrum og virke dempende på bruk av bil til arbeidsreiser.
- Parkeringspolitikken skal redusere behov for areal til parkering i sentrum.
- Det totale antall parkeringsplasser i Gjøvik sentrum skal ikke øke nevneverdig de neste fire år.
- Gjøvik skal ha Mjøsregionenes mest publikumsvennlige og lettfattelige kundeparkeringsregime i bysentrum.

Parkeringsstrategien fastsetter at parkeringspolitikken for sentrum hovedsakelig skal ta sikte på regulering, det vil si fastsette vilkår og former for parkering. Dette for å bidra til forenkling og økt tilgjengelighet av parkering i sentrum. Målsettingen er å bidra til et triveligere sentrum som er mer trafiksikkert og ta i bruk virkemidler som også stimulerer til å redusere unødvendig bilkjøring. Dette lar seg kombinere og krever en aktiv kommune som sørger for samordning mellom ulike tiltak i parkeringspolitikken.

Følgende målsettinger for parkering er videre definert i Strategi for ny byutvikling (Visjon 2030) og Gatebruksplan for Gjøvik sentrum:

Mål (Visjon 2030)

- Det er enkelt å parkere for handlende og besøkende til sentrum

Delmål

- Parkering er i stor grad samlet i et antall parkeringshus og parkeringsplasser i tilknytning til sentrumsringen og tettest mulig inn til sentrum
- Korttidsparkering for kunder til sentrum ligger på p-plasser og gategrunn nærmest sentrum. Progressive parkeringstakster og/eller maksimums parkeringstid 2-3 timer gjør det kostbart å langtidsparkere.
- Landtidsparking/arbeidsplassparkering ligger noe unna sentrum.

Mål (Gatebruksplanen)

- Parkeringsstrategien skal bidra til et levende sentrum og virke dempende på bruk av bil til arbeidsreiser
- Arbeidsplassparkering skal inn nye, store p-anlegg for å sikre sirkulasjon på attraktive parkeringsplasser i sentrum
- Parkeringsstrategien skal redusere behovet for gate- og flateareal til parkering i sentrum ved at det legges til rette gjennom parkering i p-hus
- Kantparkering skal forbeholdes kundeparkering for næringsdrivende i sentrum

OM PARKERINGSSTRATEGIENE

Parkeringsstrategien har vært premissgiver for mye av arbeidet i Gjøvik kommune, selv om det gjenstår mye før strategiene er gjennomført. Parkering og parkeringsstrategiene er viktige virkemiddel i byutviklingsarbeidet og det legges til grunn en trinnvis utvikling av tiltakene i handlingsplanen i parkeringsstrategien.

Byvisjonen og gatebruksplanen påpeker at parkering er et viktig virkemiddel for å nå målene om ønsket byutvikling. Gatebruksplanen for Gjøvik sentrum er en prinsipplan som ivaretar alle trafikantgrupper, og er ment å være et virkemiddel for å nå målene i byvisjonen.

Strategiene har grunnlag i formuleringer i kommuneplanens arealdel fra 2021 og tidligere kommunestyrevedtak. Det er behov for å samle parkeringsvedtekter, og vil bli foreslått som et eget tiltak.



Status parkeringsstrategiene

Strategi 1

LOKALISERING AV STØRRE P-ANLEGG

Etablering av parkeringsanlegg skal skje tett inntil sentrum og i tilknytning til hovedgatenett.



VURDERINGER

Både byvisjonen og gatebruksplanen konkluderer med at etablering av parkeringshus tett inntil sentrum, og ved hovedgatenett, er en forutsetning for å nå målene om byutvikling og er derfor et viktig tiltak som må prioriteres høyt. Parkeringshus/anlegg ved hovedgatenett er en forutsetning for ny sentrumsadkomst fra rv.4 i sør ved Hunton Fiber AS. Planlagt nytt parkeringsanlegg i Farverikvartalet vil få en kapasitet på 75 offentlige parkeringsplasser. Dette erstatter et parkeringsanlegg som til nå har hatt en kapasitet på ca. 250 parkeringsplasser hvorav 73 var reservert for langtidsleie. Nytt parkeringsanlegg bidrar til en reduksjon på cirka 100 offentlige, avgiftsbelagte parkeringsplasser og 73 parkeringsplasser for utleie. Dette er i strid med tidligere vedtatt parkeringsstrategi.

Lokalisering og utvikling av parkeringshus/anlegg i Brønnsdalen eller andre steder bør derfor snarest mulig settes i gang. Parkeringshus tett inntil sentrum vil fungere som parkeringstilbud for både besøkende, handlende og arbeidsparkering. Lokalisering av et sentrumsnært p-anlegg vil også bidra til å frigjøre areal i gater og byrom i sentrum.

Planlagt studentboliger med parkering i Røverdalen vil ikke være erstatning for nytt, sentrumsnært parkeringsanlegg, men sørge for tilstrekkelig kapasitet for Fjellhallen og arbeidsparkering. Antall parkeringsplasser i Røverdalen vil øke fra 85 til 184, hvorav 25 plasser er avsatt til studentblokkene. Det vil si at dette kommer i tillegg til, og ikke til erstatning for parkeringshus tett ved hovedgatenettet.



Strategi 2

PARKERINGSDEKNING I SENTRUM

Antall parkeringsplasser i sentrum må følge utvikling i fortetting og transformasjon av sentrum.



VURDERINGER

Det er en målsetting i parkeringsstrategien at sentrum skal bevare antall parkeringsplasser. Antall parkeringsplasser i sentrum er derimot under press, og antall parkeringsplasser tilgjengelig for allmennheten reduseres ved utbygging i Farverikvartalet (oppstart 2021), Nytorvet (oppstart i 2022), og området sør for stasjonsbygningen.

I tillegg er det endringer i gatenettet som fører til reduksjon i gateparkeringsplasser. Øvre Torvgate mellom Skolebakken og Hunnsvegen er endret fra envegskjøring til tovegskjøring, med medfølgende reduksjon i gateparkeringsplasser (ca. 10 stk.). Øvre Torvgate mellom Bjørnsons gate og Hunnsvegen er tenkt som del av hovedvegnett, noe som vil kreve fjerning av 6 parkeringsplasser. Strandgata mellom Hunnsvegen og Niels Ødegaards gate vil etter ombygging i 2021 miste ca. 16 parkeringsplasser. Enkeltplasser er fjernet flere steder for å sikre adkomst til nye og eksisterende bygg. I tillegg er det et ønske å prioritere uteserveringssteder framfor parkeringsplasser i sentrum.

Det er blitt flere plasser på Gjøvik gård som fungerer som både korttids- og innfartsparkering. Disse plassene må anses som midlertidige. 110 nye parkeringsplasser er etablert i Sentrum parkering i Grandkvartalet/kvartal

27, et tiltak som er i tråd med byvisjonen og parkeringsstrategi. En stor andel av disse plassene er utleid fast, men dette bidrar til å trekke arbeidsplassparkering bort fra gatene. Kantparkeringsplasser i Niels Ødegaards gate er fjernet. Noen plasser i Strandgata ble fjernet i forbindelse med miljøgate Strandgata. Det er etablert midlertidige plasser ved Skysstasjonen og Støperiet.

Boligprosjekter og utbyggingsprosjekter bidrar til å fortette sentrum. Det er en rekke midlertidige parkeringsplasser, med og uten vedtak. Disse parkeringsplassene er et supplement til kommunale parkeringsplasser, som tas i bruk av beboere i og besøkende til sentrum. Mange av parkeringsplassene er drevet av private selskaper.

Kommunen mangler en fullstendig oversikt over antallet private parkeringsplasser i sentrum. Det er behov for å gjennomføre en kartlegging av private parkeringsplasser i sentrum. Kartleggingen må også omfatte parkeringsplasser på tomter uten vedtak. Dette bør sees i sammenheng med opprettelsen av midlertidige parkeringsplasser og lokalisering av nytt sentrumsnært parkeringsanlegg. Frem til det foreligger konkrete planer om oppføring av parkeringshus tett inntil sentrum, bør plassene opprettholdes.



Strategi 3

FASTSETTING AV VILKÅR FOR PARKERING

Fastsetting av vilkår for parkering skal styrke handel og lette tilgjengelighet til sentrum.

.....

VURDERINGER

Kommuneplanen har tydelig bestemmelser om hvilken type handel som tillates i og utenfor det som kommuneplanen definerer som sentrum. Dette vil også bli viktig tema i sentrumsplan.

Vilkår vi kan benytte for kantparkering er tidsbegrensning (maks parkeringstid), avgift (med og uten avgift og størrelse på avgift) og reservasjon til kjøretøygrupper (for eksempel HC-parkering).

På parkeringsanlegg er det mulig å reservere faste parkeringsplasser på gitte vilkår. Det er en større frihet til valg av vilkår på parkeringsanlegg sammenlignet med kantparkering.

Det påpekes at kommunens utgangspunkt må være at avgiftsparkeringen skal ha en regulerende og samfunnsmessig betydning. Utvidelsen av avgiftsområdet har flere sider, da innføring av avgifter ofte fører til noe forflytting av parkering til andre ikke avgiftsbelagte områder. Dette krever oppfølging fra kommunens side og trolig mer skiltregulering i sidegater. Erfaringen fra utvidelse av avgiftsområdet er at områder med stort press på parkering endret seg fra kaotisk til mer ryddig, med bedre rullering på parkering og bedre tilgjengelighet.



Strategi 4

KANTPARKERING I SENTRUM

Kantparkering skal prioriteres for tilgjengelighet og handel i sentrum.



VURDERINGER

Kantparkering er en viktig ressurs for sentrum og må forvaltes og driftes på en klok måte. Kantparkering gir god tilgjengelighet til forretninger og andre mål i sentrum. Det må legges til rette for godt omløp gjennom å ta i bruk virkemidler som betaling og regulering av parkeringstid. Bruken av kantparkeringsplasser må følges med på, for å ivareta omløp slik at plassene faktisk blir tilgjengelig for besøkende og handlende. Dette bidrar til å skape en attraktiv by.

All kantparkering i den indre sentrumskjernen har i dag avgift og maks parkeringstid på 3 timer, noe som legger til rette for god rulling på parkeringsplasser. I gjennomsnitt er en bil parkert 1 time og 20 minutter. Kant-

parkering i ytre del av sentrum har avgift og mulighet for parkering hele dagen. All kantparkering langs offentlig veg forvaltes av kommunen, dette gjelder både skilting og håndheving.

Det forventes at det jobbes med å erstatte kantparkering som fjernes i forbindelse med utbygging og annen arealbruk i sentrum, som uteservering, arrangementer m.m.



Strategi 5

PARKERINGSSONER OG AVGIFTSNIVÅ

Sentrum skal soneinndeles og ha differensierte betalingssatser og parkingstid.

• • • • •

VURDERINGER

Avgiftssonene differensierer mellom indre sentrumskjerne og gatene utenfor. I den indre sentrumskjernen er det kantparkeringsplasser med timesparkering med like parkeringstakster på kommunale plasser. I øvrige gater innenfor avgiftssonen er det kantparkeringsplasser hvor det også er tillatt med heldagsparkering. Satsene er like over hele sonen.

Oversikt over avgiftssoner:

- Indre sentrumssone: 28 kr timen på hverdager og gratis på lørdager, maks tre timer parkering
 - Strandgata fra Hunnsvegen til Kirkegata, Hunnsvegen fra Strandgata til Nedre Torvgate, Storgata fra Hunnsvegen til Strandgata og Tordenskjoldsgate fra Jernbanegata til Storgata
- Ytre sentrumssone: 28 kr timen på hverdager, maks tre timer parkering på hverdager, gratis parkering i helg og uten tidsbegrensning
 - Gjelder for resten av gatene i sentrum/ytre sentrumssone
- Gater utenfor ytre sentrumssone: 35 kr døgnet i hverdager og gratis parkering i helg
 - Gatene vest for Øvre Torvgate, deler av Tordenskjoldsgate og Kirkegata, og videre nordover/vestover. Gjelder ikke vest for Nedre Torvgate hvor satsene er 55 kr per døgn.

- Egen sone for sykehuset: 28 kr timen i hverdager uten døgnpris og gratis parkering i helg
 - Gjelder for gater tett på sykehuset med mulighet for dagparkering litt lenger unna sykehuset

I tillegg er det kommunale parkeringsanlegg med heldagssatser:

- Gjøvik gård: 55 kr pr dag
- Vitensentret: 28 kr pr time
- Huntonstranda: 35 kr pr dag
- Storgata 10: 28 kr pr time
- Røverdalen: 55 kr pr dag
- Fastland: 35 kr pr dag

Satsene justeres i forbindelse med årlig budsjettbehandling.



Strategi 6

NYE PARKERINGSNORMER MED LAVERE MINIMUM- OG MAKS NORMER I SENTRUM

Parkeringsnormer setter krav til parkeringskapasitet ved utbygging i sentrumskjernen.



VURDERINGER

I kommuneplanen er det innført bestemmelser om parkeringsnormer med lavere minimums- og maksimumsnormer for parkering. Dette bidrar til at det er enklere å bygge nytt, bygge om bygårder til leiligheter og etablere arbeidsplasser sentralt i byen.

Vilkårene for frikjøp av parkeringsplasser er lempet på slik at det er enklere å transformere eldre sentrumsbyggelse til boliger, kontor og bygge ut på mindre tomter.

Utbyggere kan søke frikjøp fra parkeringsnormen. Frikjøp kan føre til mer gateparkering dersom ikke kommunen etablerer alternative tilbud i felles anlegg. Det oppleves lite press per i dag på frikjøpløsningen. En mulig økning kan føre til mer press på kantparkering.

Pris for frikjøpsordningen i dag er 185.000 kr per plass i 2021. Midlene for frikjøp settes inn på fond i Gjøvik kommune. Midlene er ment å dekke inn deler av utgiftene for å bygge nytt sentrumsnært parkeringsanlegg. Det er nødvendig at satsen for frikjøp må økes betydelig slik at den er i samsvar med faktiske kostnader for å bygge parkeringsplasser.

Byggekostnader for en ny plass i nytt parkeringsanlegg antas å være omtrent 250.000 kr pr plass. Reelle kostnader for nye parkeringsplasser i parkeringsanlegg i kombinasjon med boliger, i for eksempel Røverdalen og Farverikvartalet, viser derimot at kostnader øker til 3-400.000 kr.

Parkeringsnormen setter krav til tilrettelagte parkeringsplasser for sykkel i det enkelte prosjekt. Gjennom Sykkelbyprosjektet er det etablert sykkelparkeringer på alle barneskolene i Gjøvik by. I 2016 er det satt opp sykkelparkeringsplasser ved Gjøvik stadion, Gjøvik gård og flere på Skysstasjonen. I 2022 skal det settes opp fire sykkelbokser med totalt 40 trygge sykkelparkeringsplasser på skysstasjonen. Det skal utredes muligheter for å etablere trygge sykkelparkeringer, som sykkelbokser eller sykkelhotell, i andre deler av sentrum i løpet av 2022.

Kommunen har i dag 27 ladeplasser for el-bil i sentrumsområdet. Disse er lokalisert på Nytorvet, Mjøsstranda og Fastland. Det bør kartlegges behov for ytterligere ladeplasser i sentrum, også knyttet opp til eksisterende boliger. Det bør også kartlegges behov og mulige lokasjoner for ladeplasser på Biri, Hunndalen og i Snertingdal.

I løpet av 2021 har det kommet kommersielle utleieaktører for el-sparkesykkel til Gjøvik. I parkeringsnormen skal det gjøres en vurdering av muligheter for å regulere parkering av kommersielle el-sparkesykler i sentrum. Dette kan være tiltak som skilting og regulering av områder for parkering. Det bør også vurderes leie av parkering på kommunal grunn.



Strategi 7

SAMARBEID OM GOD PARKERINGSDEKNING

Samarbeid og drift av offentlige og private parkeringsplasser.



VURDERINGER

Det er viktig å få til et godt samarbeid mellom offentlige og private aktører for god parkeringsdekning i sentrum. Det private tilbudet er viktig som et supplement til det offentlige. Det offentlige har et overordnet og større ansvar for å sikre god parkeringsdekning.

God skilting ved innfartsveger til sentrum bør etableres samlet for både private og offentlige parkeringsanlegg. Dette bør være et samarbeidsprosjekt mellom offentlige og private aktører.

Parkeringsforskriften, gjeldende fra 1.1.17, gir kommunen mulighet til å kunne drifte andre grunneieres parkeringsplasser på lik linje med private parkeringsselska-

per. Det bør være en forutsetning for å kunne gå inn som drifter for kommunen, at det er inngått en leieavtale for grunn.

Det kan være interessant for kommunen å ha en offensiv holdning til å bli operatør på noen av de sentrale parkeringsplassene. Da må vi vite at vi konkurrerer med internasjonale parkeringsselskaper som trekker inntektene ut av Gjøvik. Grunnlaget for å fastsette parkeringsavgift vil i slike tilfeller følge øvrige kommunale takster for parkering.

REVIDERT HANDLINGSPLAN

- A. Kartlegge og etablere større parkeringsanlegg i tilknytning til sentrum
 - a. Mulig lokasjon er Brønnsdalen
 - b. Kartlegge alternative lokasjoner
 - c. Nødvendig avklaring for administrativt ansvar og finansiering må på plass
- B. Kartlegge og etablere midlertidige areal til parkering i tilknytning til sentrum
 - a. Et nødvendig tiltak i forbindelse med utbygging på flere av eksisterende parkeringsanlegg i sentrum
 - b. Etablering må skje på både offentlig og privat grunn og krever samarbeid
 - c. Parkering på Mjøsstranda vil oppleve økt press i forbindelse med utbygging på parkeringsanlegg i sentrum og tiltaket må derfor sees i sammenheng med tiltak h.

- C. Gjennomgang av parkeringsbestemmelsene og vurdere etablering av parkeringsvedtekter
 - a. Sammenstilling av gjeldende bestemmelser og gjennomgang av innarbeidet praksis
 - b. Forslag til endringer drøftes
 - c. Formalisering av vedtekter drøftes og politisk behandles
 - d. Krever ingen ekstra finansiering, men vil kreve administrative ressurser
- D. Etablere trygge parkeringsplasser for sykkel i sentrum
 - a. Etablere sykkelbokser (fire stk, totalt 40 sykkel-parkeringer) på skysstasjonen våren 2022
 - b. Vurdere lokasjon for flere sykkelbokser eller sykkelhotell i sentrum i løpet av 2022
 - c. Finansieres gjennom eksterne midler fra fylket og Klimasats, samt kommunale midler avsatt i budsjett.

- E. Vurdere reguleringer for parkering av kommersielle el-sparkesykler i sentrum
 - a. Gjennomgang av forskrift for el-sparkesykkel og vurdere tiltak for gatebruk i Gjøvik sentrum
 - b. Vurdere kommunale forskrifter
 - c. Eventuelle tiltak vil kreve økt finansiering og kontrollvirksomhet
- F. Vurdere behov og mulig lokasjon for utbygging av ladestasjoner til el-bil i sentrum, Biri, Hunndalen og Snertingdal
 - a. Mulige etableringer av ladestasjoner mangler finansiering
 - b. Kartlegging krever administrative ressurser

- G. Tilrettelegge for en mer oversiktlig parkeringssituasjon på Campus Gjøvik
 - a. Vurdere nye parkeringsbestemmelser og betalingsparkering innenfor området
 - b. Ses i sammenheng med gate-/beboerparkering og eventuelle tiltak/regulering på Tongjordet.
 - c. Krever ingen ekstra finansiering, men vil kreve administrative ressurser
- H. Kartlegge og etablere ett eller flere parkeringsområder som kan erstatte Mjøsstranda som korttids-parkering for lastebiler
 - a. Hovedfunksjon skal være å dekke behov knyttet til distribusjon til forretninger og varetransport for industri internt i byen, trafikkskole for tunge kjøretøy, og annen lignende virksomhet
 - b. Et slikt parkeringsområde må plasseres i en relativ nærhet til sentrum for å oppfylle tenkt funksjon
 - c. Døgnhvileplass som betjener Rv.4 er Statens vegvesens ansvar, og bør løses utenfor byen, og ikke nødvendigvis sees i sammenheng med en slik plass
 - d. Nødvendig finansiering må på plass



#stoltavgjovik

