



**Sykkkelbyen
Gjøvik**

Hovednett for sykkel, plan for Gjøvik byområde



**Vedtatt av kommunestyret,
17.12.15**

Forord

I 2010 vedtok Gjøvik å bli «sykkelby» i et forpliktende samarbeid med Statens vegvesen og Oppland fylkeskommune.

Året etter, i 2011, ble det utarbeidet en visjon for ny byutvikling i Gjøvik. «Visjon Gjøvik 2030» har som delmål at Gjøvik skal få et hovedsykkelnett som gjør sykkel til et attraktivt transportmiddel. Av alle reiser skal andelen sykkelbruk fordobles fra 5 % til 10 %.

Denne versjonen av «Hovednett for sykkel, plan for Gjøvik byområde» er en oppdatering og ajourføring av tidligere vedtatte sykkelplaner. Planen er ikke en sykkelstrategi for Gjøvik, men et grunnlagsdokument for videre systematisk arbeid med hovednettet for sykkel.

- Planen tar for seg de enkelte ruter med beskrivelse av tilstand og forslag til tiltak.
- Det er også beskrevet enkelte tilleggstraséer og forslag til endringer/framtidige traséer.

Det er grunn til å presisere at:

- Sykkelrutene vil være gjenstand for endringer og justeringer over tid.
- Supplerende ruter, særlig med vekt på skoleveg, vil ha økt fokus.

Samtidig vil det jo være slik at det sykles der det kan sykles. Men rutene, etter hvert som de forbedres, vil kanalisere mye sykkeltrafikk. Trafikksikre og gode ruter vil bedre trygghetsfølelse og framkommelighet for syklister og vil bidra til at flere velger sykkel som transportform.

Hensikten med planen er å få et helhetlig og felles grunnlag for prioriteringer av midler til sykkeltiltak i Gjøvik byområde.

Innhold

Forord	2
Innhold	3
Bakgrunn og formål	4
Forankring i overordna mål	5
Mål med utbygging av et hovednett for sykkel	5
Status	7
Sykkelbruk	7
Trafikksikkerhet	8
Helse	9
Hovednett	9
Prinsipielle løsninger for sykkeltiltak	9
Standard	10
Drift og vedlikehold	10
Skilting	10
Sykkelparkering	11
Rutebeskrivelse med behov	11
Beskrivelse av de enkelte ruter	11
Prioritering	20
Litteratur:	22

Bakgrunn og formål

«Hovednett for sykkel, plan for Gjøvik byområde» ble i 2001/02 utarbeidet i et samarbeid mellom Gjøvik kommune og Statens vegvesen Oppland. I etterkant ble mange prosjekter realisert:

- Løkk over RV 4 med gang og sykkelveg ved Mustadhagen.
- Miljøgate i Hunndalen sentrum
- Gang- og sykkelveg langs Ringvegen
- Bruer for myke trafikanter ved Kallerud
- Gang- og sykkelveg Bondelia – Nordlia.

En oppdatert og justert utgave av «Hovednett for sykkel, plan for Gjøvik byområde» ble vedtatt av kommunestyret 17.02.2011. I etterkant har en gjennom sykkelbyprosjektet arbeidet systematisk med sykkelrutene. Det nevnes blant annet:

• Strekninger med nytt gatelys	5 km
• Gang- og sykkelveger med ny asfalt	15 km
• Gater for blandet trafikk med ny asfalt	6 stk
• Nye fortau	2 km
• Nybygde gang- og sykkelveger	0,2 km
• Bruer for gang- og sykkel, ny/istandsetting	2 stk
• Skilting av sykkelruter	21 km
• Nye 30-km soner	3 stk
• Envegskjørte gater tillatt med sykling mot kjørebanen	15 stk

I «Visjon Gjøvik 2030» er det lagt en ny strategi for byutvikling. Flere større prosjekter for både veg- og boligbygging er dessuten planlagt i og nær sentrum. Det nevnes:

- Hans Mustads gate/Marcus Thranes gate med tilrettelegging for gående/syklende
- Strandgata sør med ombygging til miljøgate
- Flere boligprosjekter tett opptil sentrumsområdet

Denne versjonen av «Hovednett for sykkel, plan for Gjøvik byområde» bygger videre på de to foregående planene. Planen er ikke en sykkelstrategi for Gjøvik, men et grunnlagsdokument for videre systematisk arbeid med hovednettet for sykkel.

Det er grunn til å understreke:

- Sykkelrutene vil være gjenstand for endringer og justeringer over tid.
- Supplerende ruter, særlig med vekt på skoleveg, vil ha økt fokus.

Hensikten med planen er å få et helhetlig og felles grunnlag for prioriteringer av midler til sykkeltiltak i Gjøvik byområde.

Forankring i overordna mål

Nasjonal sykkelstrategi 2014-2023 har som hovedmål at sykkeltrafikken skal utgjøre 8 % av alle reiser innen 2023.

For å konkretisere hovedmålet, er det satt opp fire delmål:

- Fremme sykkel som transportform
- Sykkeltrafikken i byer og tettsteder må minst dobles
- Bedre framkommelighet og trafikkssikkerhet for syklistene
- 80 % av barn og unge skal gå eller sykle til skolen.

Mål med utbygging av et hovednett for sykkel

Hovednettet for sykkel planlegges med transportsyklistenes behov i fokus. Traséene skal dekke behovet for hovedsykkelruter mellom boligområder, skole, arbeid, kollektivknutepunkt og rekreasjonsområder.

Hovednettet for sykkel er et grovmasket nett som må suppleres med et mer finmasket nett av traséer for sykkel i de ulike delene av byen.

Hovedrutene skal fremstå som sikre og naturlige valg som tilbyr syklistene god framkommelighet. De skal være sammenhengende og mest mulig enhetlig utformet.

De viktigste målene med utbyggingen av et hovednett for sykkel vil være:

- Gjøre sykkelen til et attraktivt transportmiddel for flere, og dermed **få flere til å sykle**. Undersøkelser viser at de **helsemessige konsekvensene** av økt sykkelbruk er gode. Økt sykkelbruk vil i tillegg bidra til mindre bilbruk. Dette **avlaster vegsystemet**, spesielt i rushtida, og gir **bedre miljø** i byområdet.
- **Økt sikkerhet**. Utbyggingen av et sykkelnett vil gi bedre sikkerhet for syklistene. Forutsetningen er at det velges gode løsninger, og at standarden følges opp gjennom drift og vedlikehold.

Det er mange grunner til å sykle, her er noen:

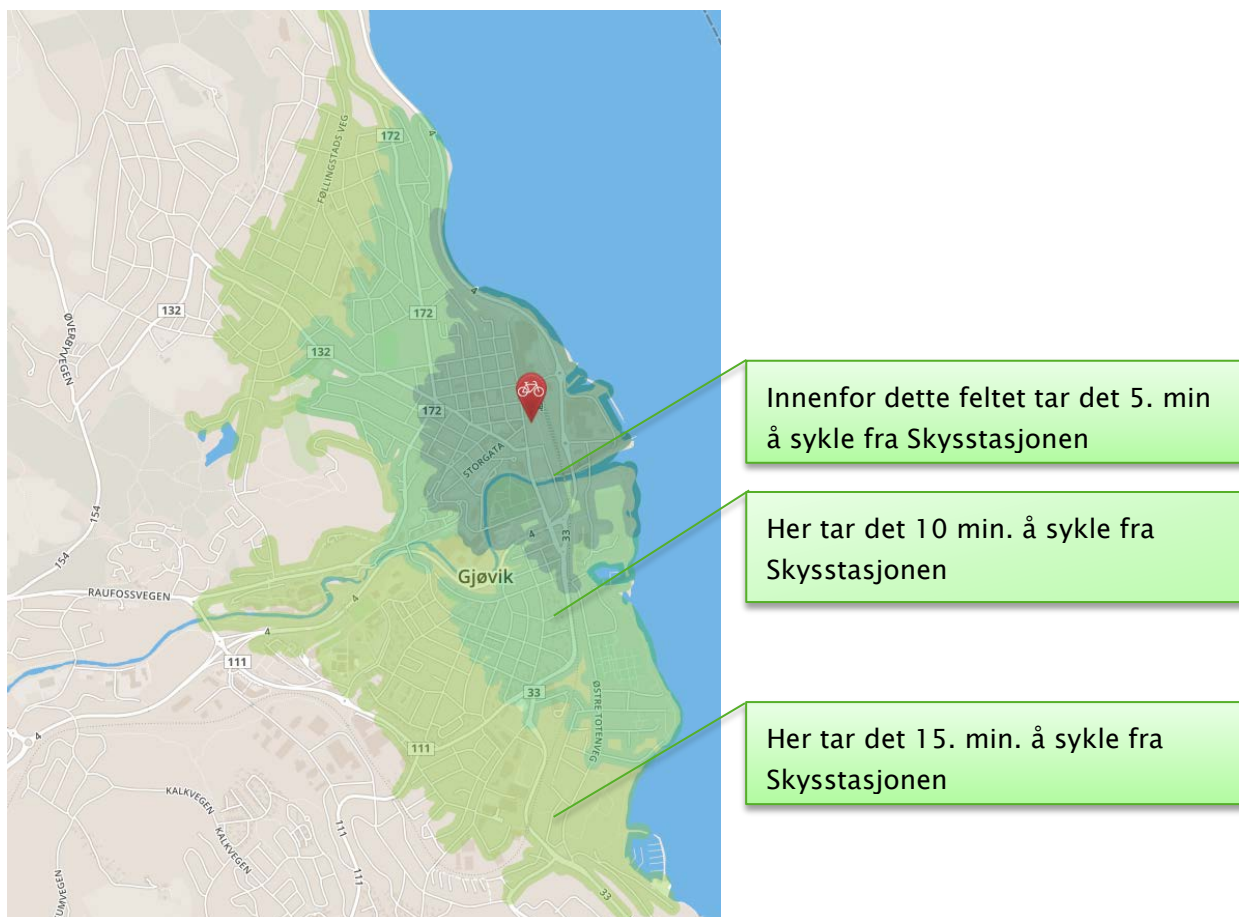
- Sykling er bra for kaloriregnskapet og godt for helsa.
- Du kommer raskt fram, særlig på korte avstander i byområdet.
- Sykling er billig, ingen parkeringsavgifter og bilholdet/bilutgiftene kan reduseres.
- Sykling er miljøvennlig, lite svevestøv og NOx/CO2-utslipp.
- Sykling gir mindre bilkø og avlaster trafikksystemet/bilens arealbehov i en stadig mer urban/tettere by.

Men økt sykkelbruk krever systematisk arbeid over tid, og bruk av en rekke virkemidler:

- Bedre sykkeltraseer.
- Synlige tiltak for syklister.
- Fokus på sykkelbrukens positive sider.

At flere velger sykkel, syklistene blir mer synlig i gatebildet, er i seg selv motiverende. Parkeringsforhold og framkommelighet for bil vil også ha betydning. Økt boligbygging i sentrum av byen, en tettere by, vil forsterke sykkelens fortrinn.

Her ser du hvor langt du kommer på henholdsvis 5, 10 og 15 minutter med utgangspunkt fra Skysstasjonen:



Kilde: <http://sykledit.route360.net/>

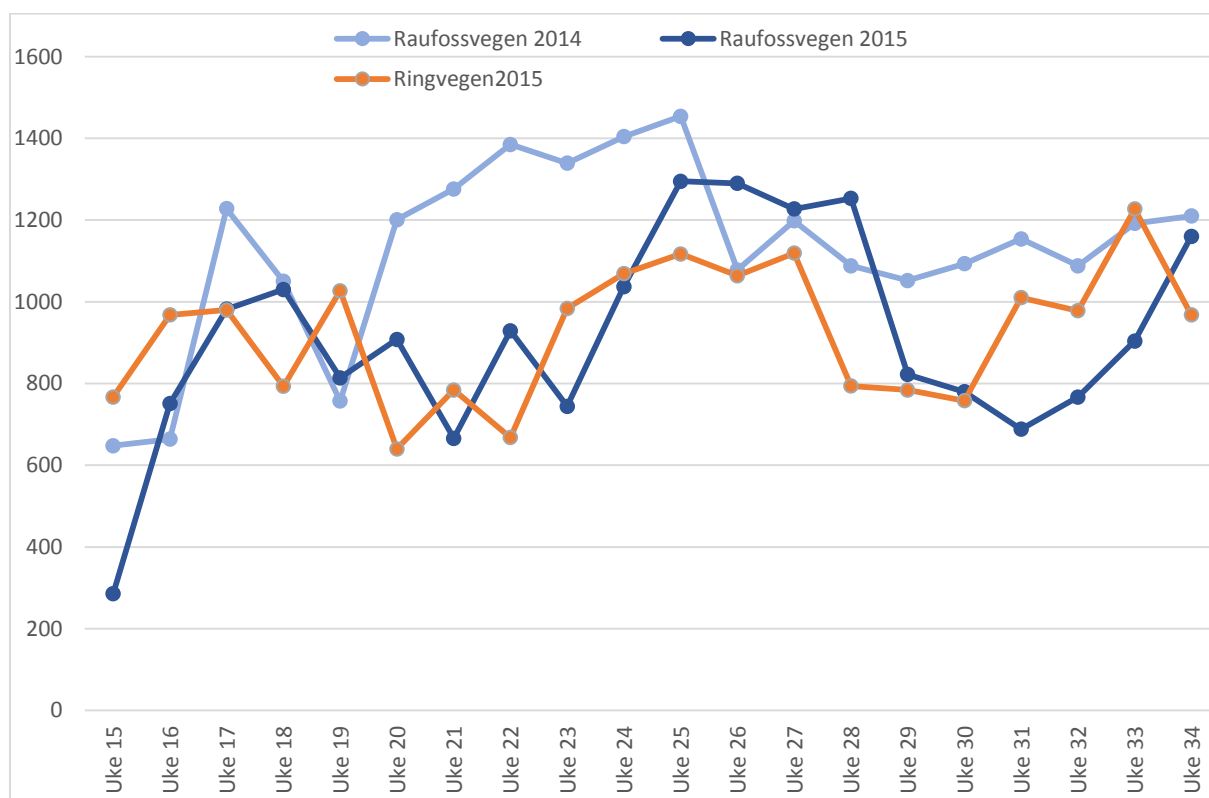
Status

Sykkelbruk

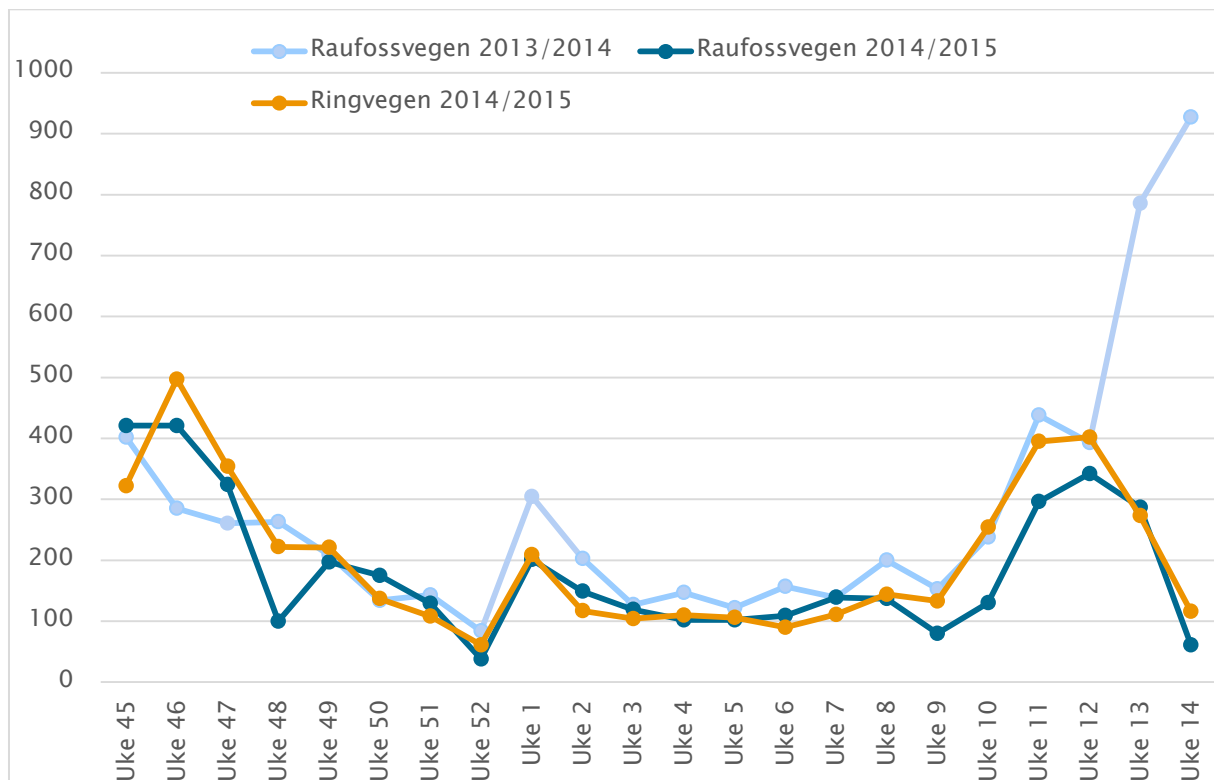
Seks av ti gjøvikensere over 13 år har brukt sykkelen i løpet av det siste året viser sykkelbyundersøkelsen i 2014. Det er det samme resultat som tilsvarende undersøkelse i 2010. Kun 8 % sykler daglig, dette er litt fler enn ved forrige undersøkelse. Antall sykkelturner pr syklist pr dag har gått ned fra 2,42 i 2010 til 2,25 i 2014, men reiselengden per sykkelturn har økt med en halv kilometer i samme periode. De fleste bruker sykkel på tur i fritiden (51 %) og til trening (40 %), kun 19 % bruker den til jobb og 7 % til skole.

En trafikkundersøkelse Statens vegvesen gjennomførte på Gjøvik i 2014 viser at 11 % av turene kortere enn 3 km ble gjort med bil, det tilsvarer ca. 7 000 bilturer pr. døgn, 26 % av biltrafikken ble gjort på turer som var kortere enn 5 km (tilsvarer 18 000 bilturer pr. døgn). Undersøkelser i Norge og andre land viser at mange bilreiser kan erstattes av sykkelreiser om forholdene legges til rette, særlig korte turer.

Høsten 2013 ble det etablert et sykkeltelepunkt i gang- og sykkelvegen ved Mustadflåa og året etter i september, en teller med søyle som viser antall passeringer i Ringvegen. Over tid, vil denne type tellinger si noe sikkert om endringen av sykkelbruk i Gjøvik. Svingninger i været gir seg for eksempel lett utslag for noen år. Under i fig. 1 og 2 vises ukentlige tellinger for sommer- og vinterhalvåret.



Figur 1 Sommersykling ukentlig april-august



Figur 2 Vintersykling ukentlig november-mars

Trafikksikkerhet

Det er en nasjonal målsetting at økt sykkelbruk ikke skal gi en økning i antall sykkelulykker.

I perioden 2006-2014 er det registrert 24 politirapporterte sykkelulykker i Gjøvik med 25 personer involvert. Av disse var to dødsulykker, 3 personer ble hardt skadde og 20 lettere skadde. Flest ulykker ble registrert i kryss, hvor også skadegraden var størst. Det er imidlertid en underreportering av ulykker.

I følge siste sykkelbyundersøkelse (2014) er velt (58 %) den største ulykkesårsaken. Det stemmer overens med andre rapporter som viser til at singelulykkene er de som forekommer oftest, ulykker hvor syklisten er den eneste involverte. I Sverige har undersøkelser vist at manglende drift og vedlikehold er hovedårsaken til vel 40 % av alle singelulykker. Drift og vedlikehold av sykkelanleggene er viktig for å forebygge ulykker.

Trygghetsfølelsen er syklistens egen opplevelse av sikkerhet. I sykkelbyundersøkelsen i Gjøvik fra 2014 svarte 90 % at de føler seg svært trygg eller ganske trygge. Andelen som føler seg utrygge øker med alderen, og kvinner er mer utrygge enn menn. Trygghetsfølelsen har betydning for om en velger å sykle eller ikke. Sykkelanlegg som syklistene føler seg trygge i, er viktig for økt sykkelbruk.

Folkehelse

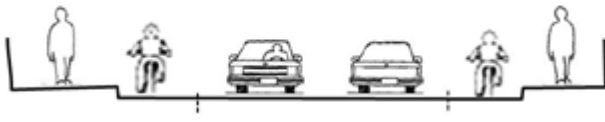
Sykelbruk er et helsefremmende tiltak. Folkehelsemeldingen viser til at tilrettelegging for fysisk aktivitet er viktig og må skje i alle sektorer. Effektberegninger fra helsedirektoratet viser at gåing gir en gevinst på 52 kr/km og sykling 26 kr/km i 2014-kroner.

Med utgangspunkt i tallene fra siste sykkelbyundersøkelse med 1,3 km per innbygger per dag gir dette Gjøvik med sine 30 000 innbyggere en gevinst på 360 millioner kr/år.

Hovednett

Prinsipielle løsninger for sykkeltiltak

Sykelhåndboka beskriver løsninger for sykkeltiltak, både strekningsløsninger, kryss og systemskifter i tillegg til drift og vedlikehold, skilting og sykkelparkering.

Gang- og sykkelveg Fotgjengere og syklister bruker samme areal	
Sykkelveg med fortau Fotgjengere og syklister er atskilt med en lav kantstein	
Tosidig sykkelfelt Sykkelfelt er merket langs begge sider av kjørebanelen	
Blandet trafikk Det sykles i kjørebanelen, sammen med bilene	

Figur 3 Prinsippskisser av de mest aktuelle løsningene for utforming av hovednett for sykkeltrafikk

Både i Thomasdalen og i Fauchalds gate er det valgt løsninger med fortau på den ene siden og ensidig, toveis sykkelveg på den andre siden av gata. Denne løsningen er også aktuell i Østre Totenveg. Ellers må det nevnes at begrenset med plass i gateløp er en stor utfordring, og vanskeliggjør løsninger som skiller de ulike trafikantgruppene. Fjerning av kantparkering og enveisregulerte gater kan enkelte steder være en løsning.

Ulike steder krever ulike løsninger avhengig av trafikkmengde, areal til disposisjon, trafiksikkerhet, by/tettsted eller utenfor tettbygd strøk.

I et hovednett for sykkel er det et viktig mål å unngå skifte mellom for mange ulike typer løsninger. Systemsiftene må markeres tydelig både for syklist og andre trafikanter.

Standard

I hovedsykkelnettet bør løsningene følge anbefalingene fra Sykkelhåndboka (V122) så langt det lar seg gjøre. I utgangspunktet skal traséene være asfaltert og med belysning.

Drift og vedlikehold

Ansvar for de enkelte sykkelrutene vil være delt mellom kommune, fylke og stat. En enhetlig standard for drift og vedlikehold bør tilstrebes.

Hovednettet skal ha like god standard som parallell kjøreveg. På de viktigste strekningene bør krav fra Statens vegvesen Håndbok R610 «Drift og vedlikehold» gjelde.

Skilting

Trafikkskilt og vegoppmerking skal informere, varsle og styre trafikantene på vegene.



Figur 4 Eksempler på opplysningsskilt

Hovednettet for sykkeltrafikk skiltes med vegvisningsskilt. Disse skiltene har ingen regulerende betydning:



Figur 5 Eksempel på sykkelruteskilt

Sykkelparkering

Sikker sykkelparkering er viktig for valg av sykkel framfor bil. Sykkelstativet må være utformet slik at det gir god støtte til sykkelen og gjør det mulig å låse fast sykkelen på en forsvarlig måte. Viktige parkeringsanlegg bør også være overdekket/ha takoverbygg.

Det stilles krav om sykkelparkering i tilknytning til byggesaker og arealplansaker i Gjøvik. Krav er satt/settes til antall plasser og avsetting av områder for parkeringsanlegg. Det vises til kommuneplanens arealdel.

Sykkelhåndboken fra Statens vegvesen, V122, har anbefalinger til gode sykkelstativ. Denne håndboken legges til grunn for sykkelparkeringsanlegg i Gjøvik.

Sykkelparkeringsanlegg prioriteres etablert ved/i følgende områder: Campus Kallerud, Jernbanetorget, Sykehuset Innlandet Gjøvik, Gjøvik rådhus, Gågata/Storgata, CC.

Rutebeskrivelse med behov

Beskrivelse av de enkelte ruter

Seks hovedruter for sykkel videreføres for å fange opp de ulike bydelenes behov for hovedsykkelruter mot bysentrum. Alle rutene starter/ender på Skysstasjonen/Jernbanetorget. I tillegg bindes områdene rundt Gjøvik sammen med to tverrforbindelser, kalt ringruter.

Samlet lengde på hovednettet for sykkel er ca. 47 km, fordelt med ca. 27 km langs riks/fylkesveg og 20 km langs kommunal veg.

Turveger inngår ikke i hovednettet for sykkel, men vil være et supplement. Dette gjelder for eksempel Mjøspromenaden.

Ansvarsforhold langs sykkelnettet er delt. I tabellen er det brukt følgende forkortelser:

- Rv – Riksveger der Statens vegvesen er ansvarshavende
- Fv – Fylkesveger der fylkeskommunen har ansvaret
- Kv – Kommunale veger der kommunen er ansvarshavende.

Gjøvik kommune har i dag ansvaret for gang- og sykkelveger langs enkelte eldre fylkesveger, noe som trolig blir endret i løpet av 2016.

Tabellene i dette kapitlet gir forslag til tiltak og grove kostnadsanslag for sykkelrutene.

Rutene er delt opp i delstrekninger. Hver enkelt rute er vist på kartutsnitt.

- Hovednett for sykkel, slik det framstår i 2016
- Hovednett for sykkel, slik det kanskje vil framstå om noen år.

Både forslagene til tiltak og kostnadstallene er basert på grove vurderinger, og er ment som en oversikt over omfang og størrelse. Kostnader til eventuelt grunnverv er særlig usikre.



Rute 1 Nordlia

Strekning		Tilstand	Tiltak (behov)	Veg	Kostn. mill. kr
Nr.	Beskrivelse				
1a	Strandgata - V. Totenveg (Fra Hunnsv - Ø. Totenveg)	Mye biltrafikk, sykling i kjørebanelen/på fortau. G/s-veg v. rundkjøring. Kryssing i lyskryss V. Totenveg/Ø.Totenveg.	Sykkelfelt/sykkelveg mv. I Nasjonal transportplan er prosjektet gitt finansiering i 2017.	Fv	15
1b	Østre Totenveg (Fra V. Totenveg - Rambekk)	Sykling i kjørebanelen. 40-sone. Bred vegskulder på den ene siden av kjørebanelene, nytt fortau på den andre.	Noe envegsregulering og to-sidig sykkelveg på vestre side.	Kv	5
1c	Fv 33 (Fra Rambekk - Nordlia)	OK, ny gang og sykkelveg	Sjekk lys i undergangen v. Rambekk.	Fv	
	Sum				16

Rute 2 Vind

Strekning		Tilstand	Tiltak (behov)	Veg	Kostn. mill. kr
Nr.	Beskrivelse				
2a	Niels Ødegaards gate - Mustadhagen. (Fra Strandgata - Fauchalds gate)	Sykling i kjørebanelen første del, så egen g/s-veg gjennom Mustadhagen.	Inntil videre foreslås ingen tiltak i N. Ødegaards gate. Ny adkomst til sentrum fra RV 4 over Hunton kan endre situasjonen.	Kv	
2b	Fauchalds gate (Fra Olavs gate - Vestre Totenveg)	Sykling i kjørebanelen. 30 km. sone. Variabel dekketilstand.	Fortau og sykkelveg. Viktig snarveg mot søndre bydel. Får utvidet funksjon med kollektivfelt i V. Totenveg.	Kv	5
2c	Vestre Totenveg, kryssing.	Opplands mest trafikkerte rundkjøring. Lite gå- og sykkelvennlig kryssing av V. Totenveg i plan	Opphøyet krysningsfelt, lysregulering, mv. Alternativt undergang med tre utganger.	Fv	1 (15)
2d	Ringvegen/R. Amundsens veg. (Fra Kirkeby - Jernbanelinja)	Ok, gang- og sykkelveg		Kv	
2e	Roald Amundsens veg (Fra Jernbanelinja - Blomsterv.)	Ok. Sykling i kjørebanelen. Fortau i oppoverretningen, bred vegskulder i nedover.		Kv	
2f	Blåbærstien (Fra Blomsterv. - C. Collets v)	Ok. G/-s-veg, grussti med lys	Asfaltering kan være aktuelt.	Kv	

2g	Nye Vestre Totenveg (C. Collets veg – Niels A. Nielsensveg)	Ok. G/s- veg		Fv	
2h	Nye Vestre Totenveg via Frusetholtet til Lysløypa mot Vind. (Fra Niels A. Nielsensv - Sigurd Simensens veg)	Mangler g/s-forbindelse opp til Frusetholtet 500 meter	Ny g/s-veg opp til Frusetholtet	Fv	8
		Manger tverrforbindelse 200 meter	Ny g/s-veg	Kv	3
2i	Lysløypa/Vestre Totenveg (Fra Sigurd Simensensv - Vind idrettsplass	Ok. G/s-veg m grus opp til undergang Vestre Totenveg	Kan asfalteres, 350 m	Kv	
		Ok. G/s-veg (grus) 350 meter	Kan asfalteres, 350 m	Kv	
	Sum				17

Tilleggstrasè

Strekning		Tilstand	Tiltak (behov)	Veg	Kostn. mill. kr
Nr.	Beskrivelse				
	Lysløypa forbi Kopperud skole (Fra Nye V. Totenveg – S. Simensensveg)	Grøntdrag med sti og skiløype	Etablering av turveg for fotgjengere og syklist	Kv	1

Rute 3 Kallerud/Kopperud

Strekning		Tilstand	Tiltak (behov)	Veg	Kostn. mill. kr
Nr.	Beskrivelse				
3a	Brufosstien (Fra Storgata – Teknologvegen)	Ok. G/s-veg.		Kv	
3b	Edvard Griegs gt/Teknologivegen	Dels blandet trafikk og dels g/s-veg	En bedre løsning vurderes sammen med oppgrad- ering av Teknologivn.	Kv	
3c	Kryss Alfarvegen og jernbanelinja (Fra Teknologivegen – Thomasdalen)	Ok. Kryssing av Alfarvegen i plan		Fv/ Kv	
3d	Thomasdalen - Seljevegen	Sykling i kjørebane sammen med tungtrafikk	Adskilt løsning for gående og syklende.	Kv	5

3e	Thomasdalen skog (Fra Seljevegen - Bjørkebakken)	Ok. G/s- veg		Kv	
3f	Bjørkebakken (til kryss med g/s-veg ved Maurstien/Kalkvegen)	Ok. Sykling i kjørebane		Kv	
	Sum				5

Rute 4 Hunndalen/Raufoss med arm mot Tobru

Strekning		Tilstand	Tiltak (behov)	Veg	Kostn. mill. kr
Nr.	Beskrivelse				
4a	Storgata	Sykling i gangareal/gågate	Ikke en ideell løsning.	Kv	
4b	Storgata (Øvre Torvgate - Hans Mustads gate)*	Sykling i kjørebane. Ensidige fortau og ca. 7 m kjørebane	Sykkeltilrettelegging fra Øvre Torvgate - Nybrua. Behov for tyngre investeringer for å få en bedre løsning opp til Brufoss.	Kv	10
4c	Raufossvegen (Hans Mustads gate - Sivesindvegen)	Ok. G/s-veg. G/s-felt gjennom Hunndalen sentrum.	Skille gående og syklende.	Fv	
4d	Raufossvegen og Arne Jenssveens veg (Fra Ås bru - Amsrudv)	Ingen ideell løsning. Bredt fortau langs Raufossvegen ville hjulpet mye.	G/s-veg langs vestre side av Raufossvegen, 200 meter	Fv	2
4e	Sig. Islandsmoens v, Raufossvegen (Fra Amsrudv - Raufoss)	Ok, boliggate nederst Ok, g/s-veg, 6 km	Omlegging ved kryssing av Amsrudvegen	Kv Fv	
4f	Odnesvegen - fv 151 (Hunndalen - Viflat)	Ok. G/s-veg	Noe dekkefornyelse	Fv	
4g	Odnesvegen - fv 151 (Viflat - Tobru)	Mangler g/s-veg	Ca. 1 km g/s-veg	Fv	15
	Sum				27

* Det utredes en alternativ løsning via Heimdalsgate før endelig vedtak om trasèvalg.

Rute 5 Øverby

Strekning		Tilstand	Tiltak (behov)	Veg	Kostn. mill. kr
Nr.	Beskrivelse				
5a	Jernbanegata – Tordenskioldsgata – Kirkegata – Øvre Torvgate – Wergelands gate (Fra Strandgata til Ludv. Skattums gate)	Sykling i kjørebanelen	Vurdering av envegsregulering/ kantparkering/sykkelfelt mv.	Kv	2
5c	Prost Bloms gt. (L. Skattums gt. – Føllingstadsv.)	Sykling i kjørebanelen. Mangler fortau mellom Parkvn og Føllingstadsv mot sør, 250 m.	Usikker løsning, men prioritert strekning. Anslagskostnad	Fv	5
5d	Prost Bloms gt. (Føllingstads veg – Øverbyvegen)	Sykling i kjørebanelen. Trangt.	Usikker løsning, men prioritert strekning. Anslagskostnad	Fv	5
5e	Prost Bloms gate fra Øverbyvn og Ekornvegen til Vardal aldershjem	Sykling i kjørebanelen, grusveg. Skrenten kan være en alternativ trase'.	Asfaltering	Kv	1
5f	Forbindelse til Øverbyvegen ved Vardal aldershjem	G/s-veg, mangler delvis asfalt.	Asfaltering	Kv	
5g	Øverbyvegen (Vardal aldershjem – Panoramavegen)	Vanlig landeveg	Ny g/s-veg 700 meter	Fv	10
5h	Øverbyvegen (Panoramavegen – Eiktunet)	G/s-veg		Fv	
	Sum				22

Tilleggstrasè

Strekning		Tilstand	Tiltak (behov)	Veg	Kostn. mill. kr
Nr.	Beskrivelse				
	Åsvegen (Fra Raufossvegen – Øverbyvegen)	Blandet trafikk. Ikke gatelys, stor fart og trangt.	G/s-veg og lys langs hele vegen – 1150 meter.	Fv	20

Rute 6 Bråstad

Strekning		Tilstand	Tiltak (behov)	Veg	Kostn. mill. kr
Nr.	Beskrivelse				
6a	Strandgata (Fra Hunnsvn. - Welhavens gt.)	Ok. Sykling i kjørebanelen. Tosidig fortau.		Kv	
6b	CC Gjøvik - Englandsodden (Welhavens gt - Fishers veg)	Ok. G/s-veg Kneik opp mot Fishers veg		Rv	
6c	Fischers veg (Fra Englandsvegen - Trondhjemsvegen)	Ok. Sykling i kjørebanelen		Kv	
6d	Trondhjemsvegen (Fra Fischers veg - Bråstadgutua)	Sykling i kjørebanelen, 2 km	Egen g/s-veg er aktuelt.	Fv	30
	Sum				30

Rute: Ring 1

Strekning		Tilstand	Tiltak (behov)	Veg	Kostn. mill. kr
Nr.	Beskrivelse				
A1	Hadelandsvegen (Fra Rambekk - Ringvegen)	Ok. G/s-veg		Kv	
A2	Alfarvegen (Fra Ringvegen - V. Totenveg)	Blandet trafikk, bredt fortau, fartsinnsnevring, 30 km		Kv	
A3	Alfarvegen og Raufossvn (V. Totenveg- M. Topps v)	Ok, g/s-veg m. bruer		Fv	
A4	Mathias Topps veg (Fra Raufossv - Hovdetun)	Ok, g/s-veg, fortau, 30 km	Mindre tiltak i kryss v. Raufossvegen. Utglidning v. Bassengparken.	Kv	

A5	Fastland og Jørgen Moes gt (Fra Mathias Topps veg – Prost Bloms veg)	Ok, g/s-veg og stille boliggate.	Kan være aktuelt å flytte traseen til Parkvegen.	Kv	
A6	Prost Bloms veg og L. Skattums veg (Fra J. Moes veg – Kiellands gt)	Vanskelig forsering av Prost Bloms veg	Kryssutformingstiltak. 30 km sone i L. Skattums veg.	Fv Kv	1
A7	Johan Sverdrups gt (Fra Kiellands gt. – Jøssingvegen)	Blandet trafikk. Uryddig trafikkbilde ved sykehuset. Rolig boliggate resten. Mye kantparkering.	Fortau og sykkelveg er ønskelig.	Kv	5
A8	Jøssingvegen, Føllingstads veg, Kronprins Olavs veg	Blandet trafikk, fortau i Føllingstads veg.		Kv	
					6

Framtidig trasé som erstatning for parsellen A4 –A7:

Ny A4	Raufossvegen (Fra M. Topps veg – Hans Mustads gate)	Ok, g/s-veg			
Ny A5	Hans Mustads gate og Marcus Thranes gate (Fra Raufossv X Storg – Trondhjemsvegen)	Blandet trafikk med til dels vanskelige forhold for syklist	Ny løsning		
Ny A6	Trondhjemsvegen (Fra Marcus Thranes gt – Fischers veg)	Blandet trafikk med til dels vanskelige forhold for syklist	Ny løsning		

Tilleggstrasè

Strekning		Tilstand	Tiltak (behov)	Veg	Kostn. mill. kr
Nr.	Beskrivelse				
	Ny bruløsning fra NTNU Gjøvik – Raufossvegen X Hans Mustads veg.	Dagens adkomst via Brufoss kan ikke sies å være spesielt brukervennlig.	Ny bru.	Kv/Fv /Rv	

Rute: Ring 2

Strekning		Tilstand	Tiltak (behov)	Veg	Kostn. mill. kr
Nr.	Beskrivelse				
B1	Rambekk, Balders veg, Vindingstad skole (Fra Minnesundv – Gimlev)	Ok, g/s-veg. Uryddig trafikkbilde i Rambekkv	Trafikksikkerhetstiltak i Rambekkv for å skille trafikantgrupper	Kv	
B2	Gimlevegen (Fra Brages veg – undergang v/Tryms veg)	OK, g/s-veg	Lys i underganger under Gimlevegen.	Kv	
B3	Sørbyen omsorgssenter – Kildalvegen – Kopperud senter.	G/s-veg, sykling i kjørebanen. Kryssing av V. Totenv i plan m. forhøyet gangfelt i 40 km sone	Tilrettelegging/Merking bak Sørbyen omsorgssenter.	Kv Fv	
B4	G/s-veg og stille boliggate fra Kopperud senter til Bjørkebakken	Ok		Kv	
B5	Bjørkebakken	Ok. Sykling i kjørebanen		Kv	
B6	Løkkevegen (Fra Bjørkebakken til Nygard stasjon)	Ok. G/s-veg.		Kv	
B7	Nygardsbakken og Lilleengvegen (Fra Nygard st – Hunnselva)	Blandet trafikk og g/s-veg.	Oppmerking v. jernbaneovergang.	Kv	
B9	Lilleengvegen og Plassvegen	Blandet trafikk		Kv	
B10	Brusvehagen (Fra Vardal idrettspark – M. Topps veg)	Planfri kryssing, g/s-veg, stille boliggate i kombinasjon med g/s-veg.	En mer rettlinjert trasé gjennom Sogstadskogen er ønskelig.	Kv	
	Sum				0

Når Ring 1 endres, forlenges Ring 2 mot Bjørnsveen:

A4	Mathias Topps veg (Fra Torgeir Forseths veg – Hovdetun)	Ok, g/s-veg, fortau, 30 km	Utglijning av fortau v. Bassengparken.	Kv	
A5	Fastland og Jørgen Moes gt (Fra Mathias Topps veg – Prost Bloms veg)	Ok, g/s-veg og stille boliggate.	Kan være aktuelt å flytte traseen til Parkvegen.	Kv	
A6	Prost Bloms veg og L. Skattums veg (Fra J. Moes veg – Føllingstads veg)	Vanskelig forsering av Prost Bloms veg. Uryddige forhold mellom sykehus og videregående skole	Kryssutformingstiltak v. Prost Bloms gt. Nye løsninger for trafikk/parkering mellom sykehus og videregående skole.	Fv Kv	1

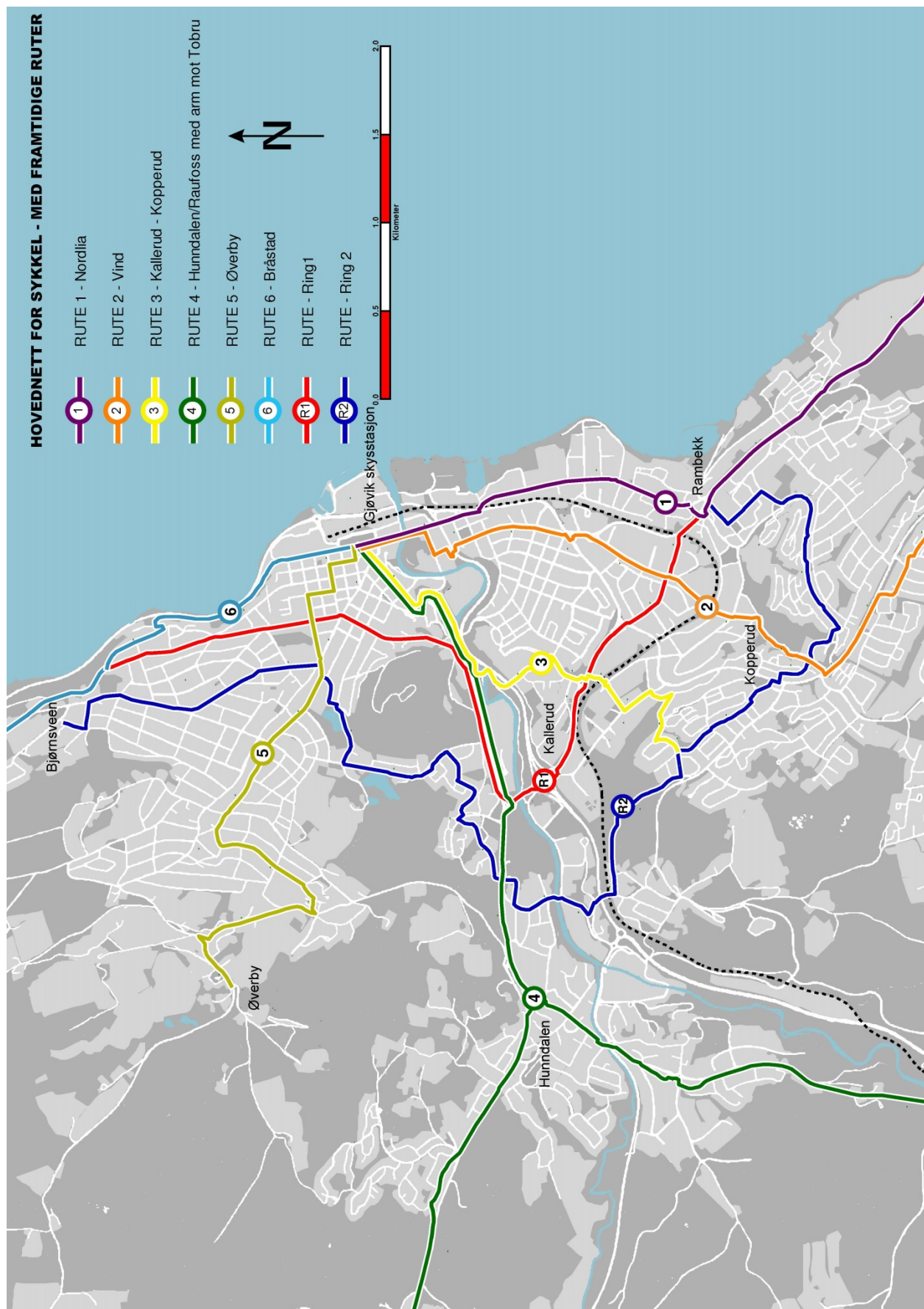
A8	Føllingstads veg, Kronprins Olavs veg	Blandet trafikk, fortau i Føllingstads veg.	Sykkelveg langs Føllingstads veg.	Kv	
----	--	---	--------------------------------------	----	--

Prioritering

Samlet investeringskostnad for de antydde tiltakene er 145 mill. kroner. Gjennomføringen vil naturlig nok strekke seg over mange år. Finansieringsmåten vil være forskjellig og avhengig av kommunale, fylkeskommunale og statlige planer. Ulike utbyggingsprosjekter kan også være utløsende for realisering av sykkelprosjekter.

For «Sykkelbyprosjektet», der det nå foreligger en avtale fram til og med 2017, vil det være sentralt å legge følgende forhold til grunn for prioritering:

- Strategi for byutvikling og gatebruksplan
- Trafikkundersøkelse i Gjøvik 2014
- Ruter med størst potensiale
- Ruter som mangler få tiltak for å bli sammenhengende
- Ruter som vil avlaste kritiske veglenker
- Tiltak som antas å gi størst effekt for økt sykkelbruk/bedret trafikksikkerhetseffekt
- Med begrenset med økonomiske midler, vil dessuten lett realiserbare prosjekter bli prioritert.



Litteratur:

Sykkkelbyundersøkelsen 2010

Sykkkelbyundersøkelsen 2014

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/2014

Nasjonal sykkelstrategi 2014-2023

Sykkkelhåndboka V122

Strategi for ny byutvikling - Visjon Gjøvik 2030, desember 2011

Rapport: Trafikkundersøkelse Gjøvik, mars 2014

SVV Rapport nr 294 «Temaanalyser dødsulykker sykkel 2005-2012»

Ulykkestall fra seksjon for trafikkteknikk og analyse, Statens vegvesen, 2015

VTI rapport 801 «Statistik över cyklisters olyckor», 2013

Folkehelsemeldingen Meld.St. 19 (2014-2015)