

PARKERINGSSTRATEGI GJØVIK SENTRUM

med handlingsplan



VISJON GJØVIK 2030

Innhold

Forord	3
Sammendrag	4
Handlingsplan	6
1 Bakgrunn og utgangspunkt	7
1.1 Formål med parkeringsstudien	7
1.2 Generelt om parkering som virkemiddel i sentrumsutviklingen	7
1.3 Føringer i Strategiplanen for parkeringspolitikken for Gjøvik sentrum	9
1.4 Parkeringspolitikk som restriktivt eller regulerende virkemiddel?	10
2 Forslag til strategier	11
2.1 Stor biltrafikk i sentrum – kaotisk trafikkbilde og kapasitetsproblemer i vegsystemet	11
2.2 Hva er behovet for antall parkeringsplasser totalt i Gjøvik sentrum?	13
2.3 Helhetlig parkeringspolitikk for hele byområdet	14
2.4 Kantsteinsparkeringen i sentrum er en ressurs	15
2.5 Parkeringssoner og avgiftsnivå	16
2.6 Fjerne parkeringsplasser på bakkeplan med midlertidige tillatelse eller uten tillatelse	18
2.7 Nye parkeringsnormer	19
2.8 Felles parkeringsregime offentlig og privat	20
3 Handlingsplan	21
Utrykte vedlegg	
- Beskrivelse av dagens situasjon	
- Sentrale utfordringer og muligheter	

Forord

I 2010 og 2011 ble det gjennomført et samarbeidsprosjekt (ATP-prosjektet) mellom Gjøvik kommune, Oppland fylkeskommune, Statens vegvesen og næringslivet representert ved Byen vår Gjøvik. Målet med prosjektet var å legge til rette for økt forpliktende samhandling og økt gjennomføringsevne for areal- og transporttiltak i Gjøvik by. Prosjektet resulterte i "Strategi for ny byutvikling – samordnet areal- og transportstrategi for Gjøvik".

Som en oppfølging av ATP-prosjektet har det vært gjennomført en parkeringsstudie i 2012 og vinteren 2013. Formålet med studien har vært å få fram hvilken rolle parkering og parkeringspolitikken kan spille som virkemiddel i sentrumsutviklingen på Gjøvik. Basert på kunnskap om dagens parkeringsbehov, analyse av muligheter og utfordringer, er det utarbeidet konkrete strategier og et handlingsprogram for parkeringspolitikken.

I løpet av prosjektperioden har det vært gjennomført to bredt anlagte seminarer og det er utarbeidet to arbeidsdokumenter; "Beskrivelse av dagens situasjon" og "Sentrale utfordringer og muligheter". Sistnevnte oppsummerte drøftinger fra det første parkeringsseminaret på Gjøvik i oktober 2012. Utkast til parkeringsstrategier ble så drøftet i nytt parkeringsseminar på Gjøvik i mars 2013. Eksisterende bynettverk, som ble etablert gjennom ATP-prosessen, har blitt brukt som drøftingsfora knyttet til ovennevnte seminarer.

Foreliggende dokument er bearbeidet etter innspill fra sentrale aktører i prosjektet; Gjøvik kommune, Oppland fylkeskommune, Statens vegvesen, politikere, næringslivet representert ved Byen vår Gjøvik samt gårdeiere og eiendomsutviklere på Gjøvik.

Prosjektleder for arbeidet har vært Paul Berger, Statens vegvesen. Prosessledere for samlingene har vært Ola Bettum, IN'BY AS og Paul Berger, Statens vegvesen. Rapporten er skrevet av Njål Arge og Jomar Lygre Langeland, Civitas AS med sistnevnte som oppdragsansvarlig. Layout, kart og illustrasjoner er laget av Helene Thorstensen, IN'BY AS.

Paul Berger
Prosjektleder

Njål Arge
Prosjektsekretær

Jomar Lygre Langeland
Oppdragsansvarlig

Sammendrag

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 Mjøsregionens mest publikumsvennlige og lettfattelige kundeparkeringsregime i bysentrum

Restriktivt eller regulerende?

Et sentralt spørsmål for Gjøvik er om parkeringspolitikken skal være et restriktivt eller et regulerende virkemiddel? Strategiplanen for ny byutvikling tilsier at parkeringspolitikken for sentrum først og fremst skal ta sikte på regulering, dvs. en opprydding i et sammensatt og lite oversiktlig parkeringsregime.

Gjøvik kan få Mjøsregionens mest publikumsvennlige tilgjengelighet, samtidig som sentrum blir triveligere, mer trafiksikkert og med virkemidler som også stimulerer til å unngå unødvendig bilkjøring. Dette lar seg kombinere og for å få det til kreves en aktiv kommune som sørger for samordning mellom ulike tiltak i parkeringspolitikken.

Sammenfatning av parkeringsstrategier

Strategi 1: Lokalisering av større P-anlegg

Bidrag fra parkering til å rydde i et kaotisk trafikkbilde vil først og fremst være å strukturere parkeringsplassene annerledes, herunder mer av parkeringen ut av sentrum og til en «ring tett på sentrum».

Strategi 2: Stabiliser antall p-plasser ettersom sentrum fortettes og transformeres

Det bør være mulig å holde det totale antall parkeringsplasser i Gjøvik sentrum uendret de neste fire år som bidrag til et mer ryddig trafikkbilde.

Strategi 3: Helhetlig parkeringspolitikk og politikk for å styrke sentrum

Det må være balanse i parkeringspolitikken for sentrum og for resten av byområdet for å unngå at sentrum svekkes. Vekst i arealer for detaljhandel og arealkrevende varer bør lokaliseres til sentrum for ikke å svekke sentrum som handels- og opplevelsesdestinasjon. Kun plasskrevende varer (omsetning av store varer) bør tillates utenfor sentrum; dvs. bilforretninger, trelast, planteskoler og lignende.

Strategi 4: Kantsteinsparkering i sentrum

Kantsteinsparkering i sentrum er en ressurs som gir god tilgjengelighet. Den må prises deretter. Det bør også utarbeides en gatebruksplan som sikter på å finne en balanse mellom parkering og framkommelighet for buss og sykkel i gatenettet i sentrum. Målet må være et trafiksikkert, trivelig og tilgjengelig sentrumsområde - dette kan la seg kombinere.

Strategi 5: Parkeringssoner og avgiftsnivå

Ved å sette opp parkeringstakstene gradvis og ved å fjerne noen parkeringsplasser og legge forholdene til rette for sykkel og gange, vil belegget på de gjenværende plassene gå opp og betalingsvilligheten øke. Økning i p-avgift ute vil trolig også være nødvendig for å få tilstrekkelig økonomi i bygging av P-hus.

Strategi 6: Tette «hull» i bebyggelsen med boliger og arbeidsplasser

Kommunen bør lage en gjennomføringsplan (hvilke steder og med hvilken prosess) for fjerning av parkeringsplasser på tomter uten vedtak og tomter med midlertidig parkeringstillatelse. Disse bør etterhvert utfases til fordel for p-anlegg andre steder i tilknytning til sentrum. Dette kan bidra til en mer attraktiv og levende by med flere boliger og arbeidsplasser i sentrum.

Strategi 7: Nye parkeringsnormer med lavere minimums- og maksimumsnorm i sentrum

Lavere minimumsnorm for bebyggelse i sentrum (både boliger og kontorarbeidsplasser) vil kunne gjøre det lettere å bygge om bygårder til leiligheter og etablere nye arbeidsplasser sentralt i byen. Maksimumsnormen gir et signal om at parkeringsplassstilgangen skal begrenses. Frikjøpsordningen bør bestå av hensyn til å stimulere til bygging også på små tomter.

Strategi 8: Felles parkeringsregime

Et felles parkeringsregime er ikke avgjørende for sentrums attraktivitet, men det vil gjøre det mer kundevennlig og oversiktlig for brukerne av sentrum. Gjøvik kommune kan overlate parkering utenfor gategrunn til private aktører under forutsetning av at det kan dannes et enhetlig parkeringsregime med felles takster og parkeringstider.

Handlingsplan

Strakstiltak (2013)

- Gjør mål om parkeringsstrategi for sentrum til gjenstand for politisk behandling.
- Etabler en kommunikasjonsstrategi for parkering som er samordnet med kommunikasjon for sentrumsutvikling og kommuniser tydelig forut for alle endringer som foretas mht. parkering i Gjøvik sentrum. Få fram argumentasjon/begrunnelser for endringer.
- Vedta nye parkeringsnormer for sentrum og ta disse inn ved kommuneplanrevisjonen.
- Anlegg flere sykkelparkeringsplasser. Test ut betalingsvillighet for trygg parkering for dyre sykler (for eksempel på Campus Kallerud).
- Behold gratis parkering i sentrum på lørdag for å bidra til stimulering av aktivitet, men innfør avgifter straks etterspørsel etter parkering øker eller blir misbrukt til langtidsparkering.
- Ikke tillat anlegg av nye parkeringsplasser på markplan. Midlertidig parkering kan aksepteres til grunneierne får område seg, men det må ikke bli permanent. Følg utviklingen nøye.

Tiltak 2014 – 2015

(flere av tiltakene trenger nærmere utredning før igangsetting)

- Lage prioriteringsliste for fjerning av parkeringsplasser på tomter uten vedtak og tomter med midlertidige tillatelser til parkering.
- Innlede dialog med grunneiere til tomter uten tillatelse og med midlertidige tillatelser.
- Kommunen går foran som godt eksempel med reduksjon av reserverte parkeringsplasser ved kommunale virksomheter.
- Innlede dialog med næringsliv og offentlige etater om å begrense reserverte plasser for ansatte, kommunen kan gi mobilitetsrådgivning og stimulere til behovsbaserte parkeringsordninger, gjerne med egenandel for å dekke utgifter til parkering; det kan redusere utgiftene for næringslivet og samtidig stimulere til å unngå unødvendig bilkjøring.
- Sette opp avgiftene for langtidsparkering for å stimulere til å unngå unødvendig bilkjøring.
- Innfør progressive takster for korttidsparkering og øk avgiftene gradvis.
- Tilpass gateparkering i kollektivgater og der det er behov langs hovedsykkelveger.
- Lage mest mulig felles parkeringsregime offentlig – privat med samordning av skilting, p-tider, gode betalingsordninger og takster. Rydd opp i forskjellige p-regimer og praksis med bøtlegging som reduserer sentrums omdømme.

Tiltak på noe lenger sikt

- Innfør ordning med beboerparkering og boligsoneparkering i sentrumsnære bolig-gater og rundt sykehuset og rundt Campus Kallerud.
- Innfør krav om mobilitetsplan i forbindelse med områderegulering og utbygging av større virksomheter.
- Realiser planer for P-hus i Farverikvartalet og andre aktuelle steder.

1 Bakgrunn og utgangspunkt

1.1 Formål med parkeringsstudien

Parkering inngår som ett av temaene i "Strategi for ny byutvikling for Gjøvik". Parkeringspolitikken skal understøtte målet om et levende og attraktivt sentrum. Dette innebærer både god tilgjengelighet med bil for besøkende og kunder og at parkering brukes som et virkemiddel for å skape et fotgjengervennlig og hyggelig sentrumsmiljø.

Rett nord for og utenfor sentrum ligger Gjøvik sykehus som er et tyngdepunkt for arbeidsreiser og parkering (328 plasser, de fleste kommunale)

Sørvest for og like utenfor sentrum ligger Campus Gjøvik Kallerud. Det er nå gjennomført en reisevaneundersøkelse blant ansatte og studenter. Her er det i alt 324 plasser, i tillegg er det 214 plasser ved Kallerudhallen. Det er laget et eget notat som drøfter parkeringssituasjonen, trafikale utfordringer og mulige strategier. Notatet har vært laget i forbindelse med planarbeid for området.

Parkeringsstudien som ligger til grunn for handlingsplanen, har hatt som formål å gi et bredere kunnskapsgrunnlag og økt felles forståelse om dagens situasjon og muligheter.

1.2 Parkering og sentrumsutvikling

Tradisjonelt har ikke parkering blitt sett på som et viktig virkemiddel for å styre byutviklingen. Restriksjoner på parkering møter også gjerne motstand fra befolkning og næringsliv. Dette kan være grunn til at det ikke er tradisjon for sterk styring eller begrensning av parkeringstilbudet i mellomstore norske byer. Krav til utbygger om etablering av tilstrekkelig antall plasser (minimumsnorm) ved nye bygg og et økende antall parkeringsanlegg i sentrum eiet av private aktører, har ført til at kommunenes styringsmuligheter gradvis er blitt redusert. Kommunene kan i hovedsak bare fjerne parkeringsplasser eller endre bruken av eksisterende parkeringsplasser hvis plassene er offentlig eid eller P-tomter som ikke har tilstrekkelig tillatelse til bruk som parkering.

Etterhvert som bilbrukens virkninger på sentrumsmiljø, helse, arealbeslag mv. er blitt erfart, har det oppstått et behov for å finne fram til en aktiv parkeringspolitikk som balanserer behov for biltilgjengelighet med behovet for et godt sentrumsmiljø. Det er bl.a. følgende utfordringer:

- Parkering legger beslag på mye areal i bysentra. Slike arealer kan alternativt gi mulighet for utbygging og derved en sterkere konsentrasjon av boliger og virksomheter i sentrum.
- Et sentrum som domineres av kjørende og parkerte biler er i seg selv et lite attraktivt sted å oppholde seg.
- Et billig og rikelig parkeringstilbud vil friste mange som bor sentralt i kommunen til å benytte bil også på korte turer som like gjerne kunne vært gjennomført til fots eller med sykkel.

Sentrums rolle kan styrkes ved å gjøre det mer attraktivt å oppholde seg der. Dette kan oppfylles med en bedre styring av biltrafikken. Samtidig er det viktig at biltilgjengeligheten for handlende og besøkende ikke svekkes for sterkt. Eksterne kjøpesentra med gratis parkering er en sterk konkurrent til handel i sentrum. Både parkeringstilbudet (antall plasser, korttids-/langtids-, pris) og lokalisering av tilbudet er sentrale virkemidler for å tilrettelegge for mer byliv i sentrumsområder.

Til nå har parkeringspolitikken i norske byer vært å dekke etterspørselen etter parkeringsplasser i ulike deler av byen og for ulike formål. Etterspørsel etter gratis parkeringsplasser eller plasser med lav avgift og det reelle behovet er to ulike ting. Spørsmålet bør derfor reises om hva som er det faktiske behovet og hvordan dette i så fall kan møtes. Å fastsette det reelle behovet kan ofte være meget vanskelig. Ved gratis parkering eller lave avgifter vil det lett bli et overforbruk. Bruk av prismekanismen og samtidig kontroll med belegget, er et middel for å nærme seg det reelle behovet. Belegget bør ligge ikke ligge høyere enn 85 %. Da vil det oppleves som fullt selv om det likevel er mulig å finne ledige plasser.

Parkeringsavgiftene i Gjøvik sentrum, både for korttids- og langtidsparkering, er relativt lave sammenlignet med andre mellomstore byer. Det gjelder spesielt dagparkering/langtidsparkering.

Parkering er et komplisert politikkområde. I USA sier man at parkering er et av de mest krevende og politisk betente temaene i de fleste nabolag og bydeler.

Ulike parkeringsmarkeder gjør situasjonen komplisert. En helhetlig parkeringspolitikk må omfatte ulike delmarkeder:

- Boligparkering
- Arbeidsplassparkering
- Kundeparkering (innkjøp, tjenester, mv.)

- Parkering knyttet til fritidsaktiviteter
- Besøksparkering
- Parkering for varetransport
- En rekke andre formål

Det er sammenheng mellom disse delmarkedene, men i noen grad kan de behandles uavhengig av hverandre. Det er spesielt nødvendig å se på mulighetene for sambruk og å synliggjøre kostnadene ved parkering, hevder TØI (Usterud Hansen 2010). Sambruk av parkeringsplasser kan redusere behovet for det totale antall plasser. TØI (2012) viser til erfaringsdata fra både Norge og Sverige der det er blitt en reduksjon på 30 %. Det er gjenspeilet i bestemmelser og retningslinjer for kommuneplanen for Hamar:

«Ved sambruk og fellesløsninger kan parkeringskrav reduseres til 70 % (for parkeringsandel i fellesanlegg)»(Hamar kommune 2011)

Utforming av parkeringsplasser bør være estetiske. Det kan kreves at deler av arealet skal være beplantet. Det kan også kreves at alle eller en andel av plassene legges under bakken eller i fleretasjes parkeringshus.

Gammel parkeringspolitikk	Moderne parkeringspolitikk
Parkering er et sosialt gode	Parkering er ikke en rettighet
Etterspørselen er gitt	Etterspørselen er elastisk (avhengig av antall plasser og pris)
Flere plasser er bedre	For mange plasser er like galt som for få
Greit at kostnadene for parkering skjules	Brukerbetaling som reflekterer kostnadene. Dyrt når nødvendig
Tradisjonelle løsninger foretrekkes	Innovasjon – nye løsninger
Parkeringsstyring er siste utvei	Avansert parkeringsstyring for å fremme effektivitet og redusere potensielle problemer
Parkering bør prises slik at plassene utnyttes fullt ut	Parkering bør prises slik at det alltid er noen ledige plasser
Tidsbegrensninger for å bedre tilgjengeligheten til parkering (dvs. sikre turnover)	Bruk av prismekanismen for å øke tilgjengeligheten til parkering (dvs. sikre turnover)

Tradisjonell og aktuell syn på parkering (Kilder: Virke og liveablecity.no)

1.3 Føringer i Strategiplanen for parkeringspolitikken

Strategien for ny byutvikling fra desember 2011 danner grunnlaget for hvordan parkeringspolitikken for Gjøvik bør formuleres. Under følger utdrag av utfordringer og mål i strategiplanen som er mest relevant for parkeringspolitikken:

Utfordringer:

- Stor biltrafikk i sentrum – kaotisk trafikkbilde og kapasitetsproblemer i vegsystemet
- Lite attraktive parker og torg - manglende satsing på byrom
- Parkeringsregime og P-norm hindrer boligutvikling
- Dårlig tilrettelegging for gående og syklende

Mål for arealbruk:

- Bysenteret skal styrkes med boliger, næringsliv og kulturaktiviteter.
- Byen skal bygges "innover" med fortetting og utfylling av ledige arealer.
- Sentrum og Mjøsstranda skal ha vakre og trivelige gateløp, byrom og plasser.

Mål for næringsutvikling:

- Handelsbyen Gjøvik er det ubestridte regionsenter med et handelsomland for 100.000 mennesker som er lett tilgjengelig med alle typer transportmidler. Gjøvik har Mjøsregionens mest publikumsvennlige og lettfattelige kundeparkeringsregime i bysentrum
- CC Gjøvik er en ressurs for sentrum og trekker mange mennesker til byen. CC Gjøvik gir grunnlag for utvikling av øvrige deler av Gjøvik sentrum.
- Sentrumsområdet rundt Strandgata/Storgata utvikles samlet som handels og opplevelsesområde
- Kommunen har tilrettelagt for storvarehandel utenfor sentrum.

Mål for veg- og gatesystemet:

- 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 gjennomgangstrafikk og annen unødig biltrafikk.
- Forslag til mål og hovedprinsipper 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

Mål for parkeringspolitikken

- 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 Mjøsregionens mest publikumsvennlige og lettfattelige kundeparkeringsregime i bysentrum

Hovedprinsipper for lokalisering av parkeringsplasser

- Parkering skal i stor grad samles i et antall parkeringshus og parkeringsplasser i tilknytning til gater rundt sentrum og tetttest mulig inn til sentrum.
- Korttidsparkering for kunder til sentrum skal ligge på P-plasser og gategrunn nærmest sentrum. Langtidsparkering / arbeidsplassparkering ligger noe unna sentrum.



Dagens avgiftssone med mulig framtidig hovedvegssystem (jfr. AT-plan, 2011)



Eksempel på at kantsteinsparkering er en ressurs og som gir god tilgjengelighet for handlende og besøkende.

1.4 Parkeringspolitikk som restriktivt eller regulerende virkemiddel?

Et sentralt spørsmål for Gjøvik er om parkeringspolitikken skal brukes som et restriktivt virkemiddel for å dempe biltrafikken eller om det heller er spørsmål om tiltak for «å rydde opp» i et relativt kaotisk trafikkbilde?

Nasjonalt mål er at veksten i persontrafikken i større byer, skal tas av gående, syklende og gjennom kollektivtrafikken. Dette er et svært ambisiøst mål, men Gjøvik kommune kan, som andre norske byer, prøve å gi sitt bidrag gjennom bedre tilrettelegging for de miljøvennlige transportformene og visse restriksjoner på bruk av bil, samt holdningspåvirkning.

Det er imidlertid et spørsmål om en restriktiv P-politikk for Gjøvik sentrum bør være et sentralt virkemiddel i denne sammenheng. Situasjonen for Gjøvik sentrum er først og fremst faren for en langsom taping av handel og virksomheter og ikke at det er for stort press på sentrum. Derfor skal sentrum styrkes med bolig, næringsliv og kulturaktiviteter. Gjøvik skal utvikles til å bli en mer kompakt by med attraktive boliger, bomiljøer og et pulserende byliv for folk i alle aldre. Dette vil innebære mer aktivitet, mer folk og mer trafikk til sentrum. Parkeringspolitikken skal derfor først og fremst bidra til mer aktivitet og bedre bymiljø i sentrum og ikke som en bremse på en slik utvikling.

I den grad parkeringsplasser skal fjernes, flyttes, avgiftene økes eller innstramminger i parkeringspolitikken innføres, skal dette primært gjøres for å skape trivelige gateløp, byrom og plasser, øke framkommelighet for kollektivtrafikk, gående og syklende samt gi mulighet for utbygging på åpne arealer. Det er viktig at denne filosofien kommuniseres på en tydelig måte til befolkning og brukere av byen.

Konklusjon: Strategiplanen tilsier at parkeringspolitikken for sentrum først og fremst skal ta sikte på regulering, dvs. en opprydding i et sammensatt og lite oversiktlig parkeringsregime.

2 Forslag til strategier

2.1 Behov for et roligere trafikkbilde i sentrum

Trafikkbildet må bli enklere og mer oversiktlig, og de ulike transportmidlene må skilles mer fra hverandre i gatenettet. Brorparten av tiltaket vil være knyttet til nye innfartsårer og regulering av gatenettet. Men parkering har også en viktig rolle å spille. Viktigste tiltak for å gjøre sentrum mer gåvennlig vil være å betjene sentrum utenfra («med gater i en ring») og derved redusere behov og muligheter for gjennomkjøring i gatenettet i sentrum, inklusive søketraffikk til parkeringsplasser i sentrum. Færre og større parkeringsanlegg til erstatning for flere små anlegg i sentrum kan gi grunnlag for tilrettelegging av et roligere trafikkbilde i indre del av sentrum.

Selv om parkeringsplasser legges utenfor sentrum og i en avstand på opp til 500 m eller noe mer fra målpunkter, vil ikke dette innebære vesentlig dårligere tilgjengelighet enn man har i dag. Mer gangtrafikk i et handelsområde bidrar til mer folkeliv i sentrum. Det må riktignok tas hensyn til bevegelseshemmede og deres behov for parkeringsplasser nær målpunkter. Parkering bør i stor grad samles i et antall parkeringshus og parkeringsplasser i tilknytning til «sentrumsringen», innfartsveger som avgrensning fra RV 4 sør mot Mustad og tettest mulig inn til sentrum.

Korttidsparkering for kunder til sentrum legges til P-anlegg eller gatenettet i sentrum. Langtidsparkering / arbeidsplassparkering legges noe unna sentrum, først og fremst på Mjøsstranda. Farverikvartalet med 650 plasser hvorav 300 allment tilgjengelige, kan betjenes direkte fra ny innfart fra Rv4. Disse 300 må trolig være korttidsplasser. I den andre enden av sentrum ligger i dag CC Gjøvik med 1100 plasser. I tillegg kan det lages P-hus ved jernbanestasjonen. På lengre sikt er et parkeringshus for langtidsparkering i Brønnsdalen (kapasitet 500 plasser?) aktuelt når langtidsparkering på Mjøsstranda legges ned for å gi plass til boliger. Det er viktig at man ved bygging av slike parkeringsanlegg er framtidsrettet og bygger flere plasser enn det på kort sikt er behov for.

Strategi 1: Lokalisering av større P-anlegg

Bidrag fra parkering til å rydde i et kaotisk trafikkbilde vil først og fremst være å strukturere parkeringsplassene annerledes, herunder mer av parkeringen ut av sentrum og til en «ring tett på sentrum».



Eksisterende og mulige nye, større p-anlegg i Gjøvik med mulig framtidig hovedvegssystem (jfr. AT-plan, 2011)



En god parkeringsstrategi kan gi grunnlag for tilrettelegging av et roligere trafikkbilde i indre del av sentrum.

2.2 Hva er behovet for parkeringsplasser i Gjøvik sentrum?

Det er vanskelig å anslå hva som er det reelle behovet for parkering når den enten er gratis eller avgiftene er svært lave. Det er i dag rimelig lett å finne parkeringsplasser i Gjøvik sentrum.

Det er derfor spørsmål om antall parkeringsplasser i sentrum i dag bør øke eller holdes på det nivå det er i dag? Registreringer i 2011 og 2012 viste at gjennomsnittlig belegg på de ulike dagene varierer mellom 43 % og 66 %. Gjennomsnitt totalt er 54,3 %. Det er vanlig å si at belegg på rundt 85 % betyr i praksis at plassen er full i den aktuelle tiden. Belegget på Gjøvik viser at det er god plass for parkering. Dette indikerer at det er et mulighetsrom for å gjøre tiltak i parkeringspolitikken uten at tilgjengeligheten for besøkende og handlende er truet på kort sikt. Dersom man ikke har en klar holdning til spørsmålet om det totale antallet P-plasser, vil antallet litt etter litt kunne øke med bygging av P-hus i flere etasjer dersom ikke et tilsvarende antall plasser fjernes. Derfor kan det være grunnlag for å sette som et mål at det totale antall parkeringsplasser ikke skal øke de i første fireårsperiode av kommuneplanen.

Det å holde antall P-plasser på et uendret nivå kan være vanskelig å argumentere for som et mål i seg selv. Det må knyttes til behovet for å skape et ryddig trafikkbilde samtidig som tilgjengeligheten er god for korttidsparkende.

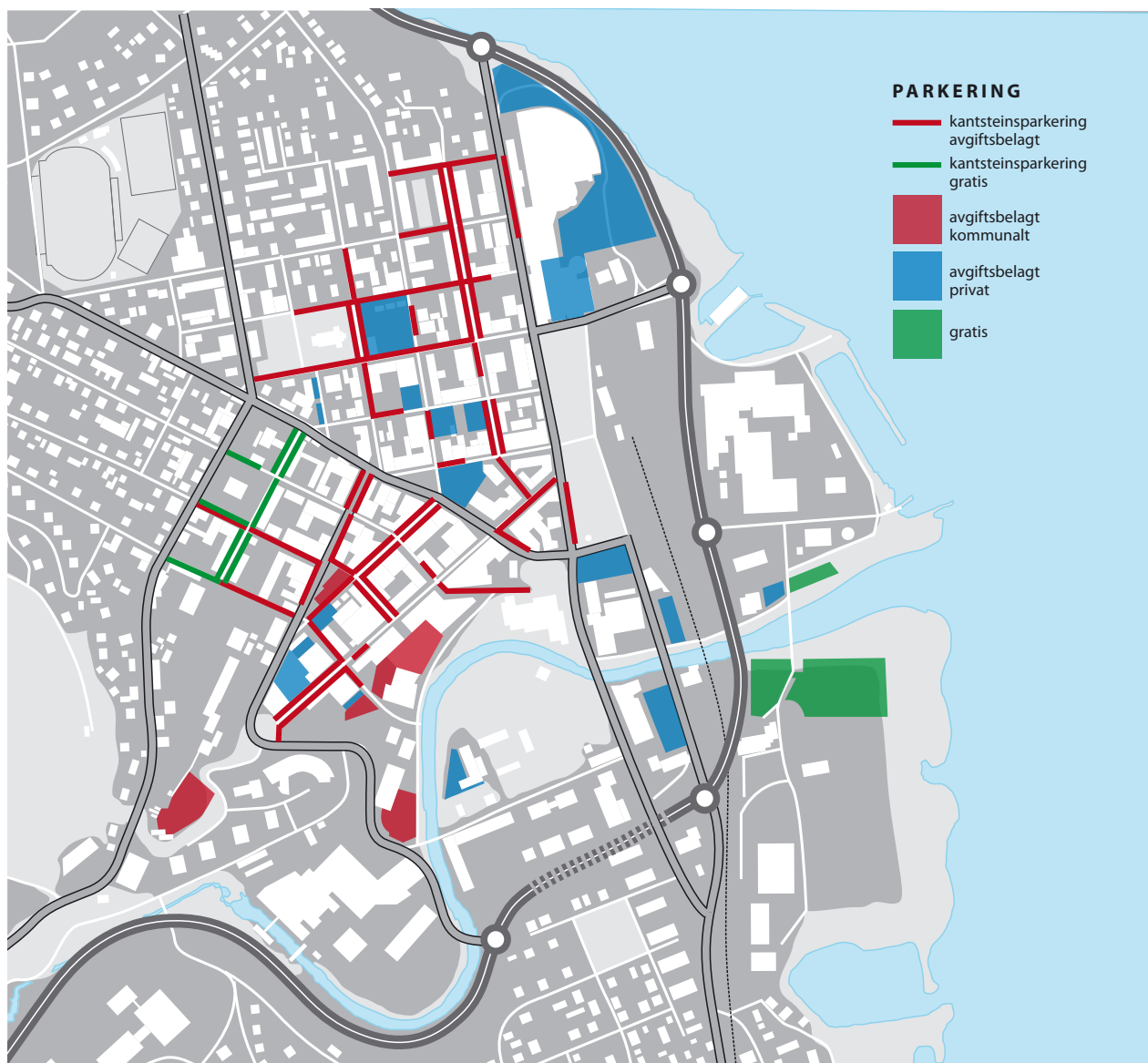
Å holde antall parkeringsplasser stort sett uendret vil innebære at man må ha en plan for hvor og hvordan man skal fjerne et tilsvarende antall eksisterende parkeringsplasser når nye plasser i P-hus eller lignende bygges ut. Det er langt fra sikkert at det er P-plasser i umiddelbar nærhet av nye P-anlegg som kan fjernes. Aktuelle plasser i nærheten kan være på private hender. Stort sett har kommunen bare kontroll over plasser på kommunal grunn og på egne parkeringsanlegg. I tillegg kan de få til reduksjoner ved å kreve plasser uten tillatelse (branntomter og lignende). Det er i størrelsesorden 200 av slike.

Å holde antall P-plasser på et uendret nivå må derfor i hovedsak være et mål på noe sikt. Det bør bl.a. være en strategi å fjerne midlertidige plasser, men først og fremst plasser uten hjemmel når nye P-hus med større kapasitet er på plass. Det er viktig med samtidighet mellom ferdigstilling av nye plasser og fjerning av tilsvarende antall plasser andre steder. Det er også viktig med kommunikasjon om slike endringer i parkeringstilbudet og henvisning til alternativ parkering i tilfeller p-plasser blir fjernet.

Det kan være et aktuelt tiltak å registrere på forhånd hvilke kommunale plasser som står laglig til for å bli fjernet. Det samme gjelder private plasser som ikke har nødvendig tillatelse. Men i begge tilfelle bør det tillates en overgangstid. Når Farverikvartalet realiseres vil det bli ca. 400 flere P-plasser enn i dag. Er det aktuelt å fjerne like mange andre plasser?

Strategi 2: Stabiliser antall p-plasser ettersom sentrum fortettes og transformeres

Det bør være mulig å holde det totale antall parkeringsplasser i Gjøvik sentrum uendret de neste fire år som bidrag til et mer ryddig trafikkbilde.



Offentlige og private parkeringsanlegg i Gjøvik sentrum med mulig framtidig hovedvegssystem (jfr. AT-plan, 2011). Samlet sett er det god tilgjengelighet for parkering i dag

2.3 Helhetlig parkeringspolitikk for hele byområdet

Det faktum at CC Gjøvik med 40.000 kvm handelsareal ligger kloss inntil sentrum med 1100 gratis (600 ute og 500 inne), tidsbegrensede parkeringsplasser og at Coop Obs bygg og Coop Extra er kommet på Kallerud med 1500 kvm detaljhandel og til sammen 8.000 kvm handelsareal og gratis parkering, tilsier at man ikke bør være for restriktiv overfor kundeparkering i sentrum. Om man i Gjøvik skal begrense eller ikke tillate økning av antall plasser i sentrum, men tillate mange plasser på kjøpesentra og andre virksomheter utenfor sentrum, vil dette skape en ubalanse som vil bidra til å svekke sentrum. Derfor er det nødvendig med en samlet parkeringspolitikk for hele byområdet.

CC Gjøvik og sentrum kan være komplementære og styrke hverandre som handelstilbud mens Coop er en konkurrent til både sentrum og CC. Det store antall parkeringsplasser på CC Gjøvik kan fungere som p-plass for kunder som både har ærend på CC Gjøvik og i sentrum, men dette må kommuniseres bedre til publikum. Felles plasser kan derved bidra til at man kan holde igjen på utbygging av korttids parkeringsplasser i sentrum etter hvert som behovet måtte øke.

Det ville selvsagt være en fordel om det kunne være lik avgift i sentrum og på CC. Men etter at Coop på Kallerud er kommet til, vil det være en større utfordring å innføre avgift på CC.

Med tanke på å skape et levende sentrum, kan det viktigste være å holde størrelsen på kjøpesenteret på Kallerud med gratis parkeringsplasser «i sjakk» med tanke på å styrke sentrum slik at ikke konkurransen blir for sterk. Ingen norske byer har maktet både å ha ett eller flere eksterne kjøpesentre og å beholde et

levende sentrum (Aftenposten 10.11.12). Det stiller seg som nevnt noe annerledes med CC Gjøvik som er etablert og ligger så tett inn på sentrum at det kan bli et samvirke mellom dem. Omsetningen på CC Gjøvik sammen med sentrum, styrker Gjøviks omdømme som regionalt handelssenter. For å styrke sentrums betydning er det derfor svært viktig å følge opp ATP-strategien og støtte opp om revitalisering av Storgata, men oppgaven er krevende.

Parkering er et sentralt element i kommunens lokaliseringspolitikk for handelsvirksomhet. Kommunen bør ha en klar politikk som bl.a. går ut på at all detaljhandel inklusive brune- og hvitevarer, møbler og interiørvarer bør lokaliseres til sentrum. Bare plasskrevende varer som bilforretninger, byggevarer, hagesenter og lignende kan tillates lokalisert utenfor sentrum. Bransjeglidningen kan imidlertid medføre at dagligvarer også vil bli solgt i slike forretninger. Dette, gjør en slik deling i bransjer problematisk. Dette er en utfordring som kommunen må være forberedt på å møte.

Alternativet med å satse på at det blir mulig å benytte hjemmelen i forslaget til ny parkeringslov om å pålegge private å ta parkeringsavgift (en hjemmel Gjøvik kommune har støttet i sin høringsuttalelse), kan være svært uvisst å basere seg på, siden det langt fra er sikkert om og eventuelt når en slik lov vil bli vedtatt av Stortinget.

På Kallerud ligger også Høgskolen i Gjøvik og Fagskolen Innlandet med til sammen ca. 4.000 studenter og ca. 400 ansatte. Kommunen behandler for tiden forslag til reguleringsplan for videre utbygging av høgskolesenteret. Sentralt står spørsmålet om hvor mange parkeringsplasser det skal legges til rette for. Det kan for eksempel kreves mobilitetsplan i forbindelse med behandling utbyggingsplanene.



Lokalisering av handelsvirksomhet kan påvirke mulighetene for å utvikle en parkeringspolitikk i sentrum som stimulerer til attraktiv og levende byutvikling.

Strategi 3: Helhetlig parkeringspolitikk og politikk for å styrke sentrum

Det må være balanse i parkeringspolitikken for sentrum og for resten av byområdet for å unngå at sentrum svekkes. Vekst i arealer for detaljhandel og arealkrevende varer bør lokaliseres til sentrum for ikke å svekke sentrum som handels- og opplevelsesdestinasjon. Kun plasskrevende varer (omsetning av store varer) bør tillates utenfor sentrum; dvs. bilforretninger, trelast, planteskoler og lignende.

2.4 Kantsteinsparkeringen i sentrum er en ressurs

Gjøvik har et relativt stort antall kantsteinsplasser med avgift for korttids parkering; 513 av 1664 eller ca. 30 %. I tillegg er det 214 plasser uten avgift for opphold kortere enn 30 minutter. Til sammenligning er bare 12 % av plassene i Sarpsborg kantsteinsplasser.

Kantsteinsparkeringen i Gjøvik sentrum kan ses som en ressurs. Mange kantsteinsparkeringsplasser i sentrum innebærer en god tilgjengelighet til forretninger og andre mål i sentrum. Kundene måler avstand i meter og sekunder. Slik parkering innebærer derfor høy kvalitet. Og dette bør avspeiles både i avgiften og maksimal p-tid slik at flere får anledning til å benytte plassene (for eksempel progressive takster og/eller bare 2 timers p-tid). Samtidig må det utvikles fleksible betalingsformer som fjerner inntrykket av usikkerhet og engstelse for p-bot. Betaling for faktisk tid og bruk av apper på mobil er blant mulighetene.

Men man må finne en balanse mellom kantsteinsparkering og framkommelighet for buss og sykkel, samt hensynet til byens utseende. Det kan først og fremst være behov for å rydde opp og i mindre grad behov for å fjerne p-plasser langs kantstein. I Torggata er det behov for begge deler. Generelt sett er det behov for en gatebruksplan som omhandler hele problematikken omkring parkering og framkommelighet i gatenettet.

Mange kantsteinsparkeringsplasser sammen med det store parkeringstilbudet ved CC Gjøvik, kan imøtekomme målet om at «Gjøvik har Mjøsregionens mest publikumsvennlige og lettfattelige kundeparkeringsregime i bysentrum.

I prinsippet bør det være høyere takster på gateparkering enn i p-hus for å få folk til å benytte P-husene, spesielt hvis det ikke er tidsbegrensning i P-husene. Færre kantsteinsplasser og tidsbegrensning ute kan også bidra til at folk vil benytte P-hus. Men P-hus er likevel ikke så attraktive, ifølge erfaringene fra Drammen. Folk kjører heller flere runder for å finne parkeringsplass på gata enn i P-hus selv om prisen er den samme. I Drammen er P-husene aldri fulle. Belegget er gjerne opp til 60 %, mens 85 % regnes som fullt.

Kantsteinsparkering bidrar "for øvrig til at kjørehastigheten gjennom gatene blir lavere enn der det ikke er slik parkering. Det har å gjøre med at de fleste

bilførere opplever parkerte biler som sidehindre og kjører saktere.

Kantsteinsparkering bør fjernes hvis det er til hinder for varedistribusjonen og i busstraseer gjennom byen. Hvorvidt man bør fjerne kantsteinsparkeringen for å gi plass til sykkelfelt, er et mer åpent spørsmål. I hovedsykkelvegplanen følger den en av de to sykkelrutene gjennom sentrum Storgata mens den andre ruta følger Hunnsveien. Begge disse gatene bør ha lite kantsteinsparkering; Storgata fordi den er miljøgate og Hunnsveien fordi den er busstrasé.

Fartsgrense på 30 km/t i sentrumsgatene bør gjøre sykling i disse gatene relativt trygt. Syklister tar gjerne den mest bekvemme veien og følger i begrenset grad tilrettelagte sykkeltraseer.

Sykkelparkering tar liten plass og er kostnadmessig rimelig å anlegge. Kommune bør derfor være raus med å anlegge sykkelparkering som ledd i implementering av sykkelplanen for Gjøvik.



I noen tilfeller vil det være riktig å vurdere fjerning av kantsteinsparkering av hensyn til trafiksikkerhet og framkommelighet som her i Nedre Torggate. Kilde: Oppland Arbeiderblad

Strategi 4: Kantsteinsparkering i sentrum

Kantsteinsparkering i sentrum er en ressurs som gir god tilgjengelighet. Den må prises deretter. Det bør også utarbeides en gatebruksplan som sikter på å finne en balanse mellom parkering og framkommelighet for buss og sykkel i gatenettet i sentrum. Målet må være et trafiksikkert, trivelig og tilgjengelig sentrumsområde - dette kan la seg kombinere.

2.5 Parkeringssoner og avgiftsnivå

En effektiv parkeringspolitikk vil påvirke tilgjengeligheten til sentrum både med og uten bil. Den vil påvirke framkommeligheten for busstrafikk, for næringstrafikk og privat biltrafikk samt sykling og gange. Særlig vil den påvirke unødig trafikk i sentrum (søketrafikk).

Mange mener at avgiftene bare skal dekke drift og vedlikehold. Men parkeringstakster i sentrum kan være et effektivt virkemiddel for å:

- spre parkeringsbehovet over tid (på dagen versus på kvelden) og til forskjellige områder (Korttid versus lang tid, parkering ute versus inne i parkeringshus)
- regulere forholdet mellom tilbud og etterspørsel. For mange parkeringsplasser er like galt som for få plasser.

Som prinsipp kan sentrum deles i ulike parkeringssoner. Et enkelt sonesystem med få soner gjør det lett å kommunisere til brukerne:

- **Sone 1:** Sentrumskjernen med høyest takst og kvalitet (mye kantsteinsparkering), der behovet er større enn tilbudet, der tilbudet er tiltenkt handelende og besøkende og der det er lite med faste plasser for bolig og næring.
- **Sone 2:** Ytterkantene av sentrum inkludert nye parkeringshus i utkanten av sentrum. Avgiftsnivå kan gjerne være noe lavere her enn i sentrumskjernen, dette vil kunne virke stimulerende for å velge å parkere i utkanten av sentrum.
- **Langtidsparkering:** På utvalgte tilrettelagte steder utenfor sentrum og evt i parkeringshus i utkanten av sentrum kan langtidsparkering lokaliseres og med takst som er høy nok til å stimulere til å unngå unødvendig bilkjøring og parkering.
- **Boligsoneparkering og beboerparkering:** På sikt kan boligsoneparkering innføres i et område rundt sentrum for å hindre fremmedparkering i boligområder; er allerede aktuelt ved sykehuset og høgskolen. I grenseområdene mellom avgiftssonene og boligsoner kan "beboerparkering" etableres, dvs at beboere gis tillatelse til å stå parkert i områder regulert med avgiftsparkering.

Alle parkeringsplasser i sentrum bør være avgiftsbelagt. Utgangspunktet må være at alle parkeringsplasser har en pris. Ingen arealer er gratis. Det er mest rettferdig at den som benytter arealet er den som betaler og dekker kostnadene. Men takstnivået må dekke mer enn bare driftskostnadene. Prismekanismen vil være viktig middel for både å påvirke selve bilbruken og målpunkt for reisen. Avgiftsnivået for langtidsparkering på Gjøvik bør økes til opp mot det dobbelte av dagens pris. Avgiftssystem for korttidsparkering bør gjøres progressivt. Det er likevel aktuelt med gratis parkering på kommunale plasser på lørdag og kanskje også på slutten av handledagen (15-17) på hverdager som en hjelp til sentrumsbutikkene i konkurransen med kjøpesentrene.

Med parkeringsprisene man har på Gjøvik vil ingen ha råd til å bygge parkeringshus for å tjene penger på det. Man bygger derfor bare for eget behov. Holdningene må endres. Dersom man tar bilen til byen vil det koste å parkere.

Tidsbegrensning er ved siden av progressive takster et virkemiddel for å hindre at korttidsplasser benyttes til langtidsparkering og for å sikre omløp, dvs. at flere kan benytte samme plass i løpet av dagen. Aktuell tidsbegrensning er 2 eller 3 timer. De som har behov for lenge opphold må velge parkering lenger unna eller velge en annen reisemåte enn bil.

Ved å sette opp parkeringstakstene gradvis og ved å fjerne noen parkeringsplasser og legge forholdene til rette for sykkel og gange, vil belegget på de gjenværende plassene gå opp og betalingsvilligheten øke. Økning i p-avgift ute vil trolig også være nødvendig for å få tilstrekkelig økonomi i bygging av P-hus. På sikt bør derfor også avgiftsparkering vurderes å gjeninnføres på lørdager.

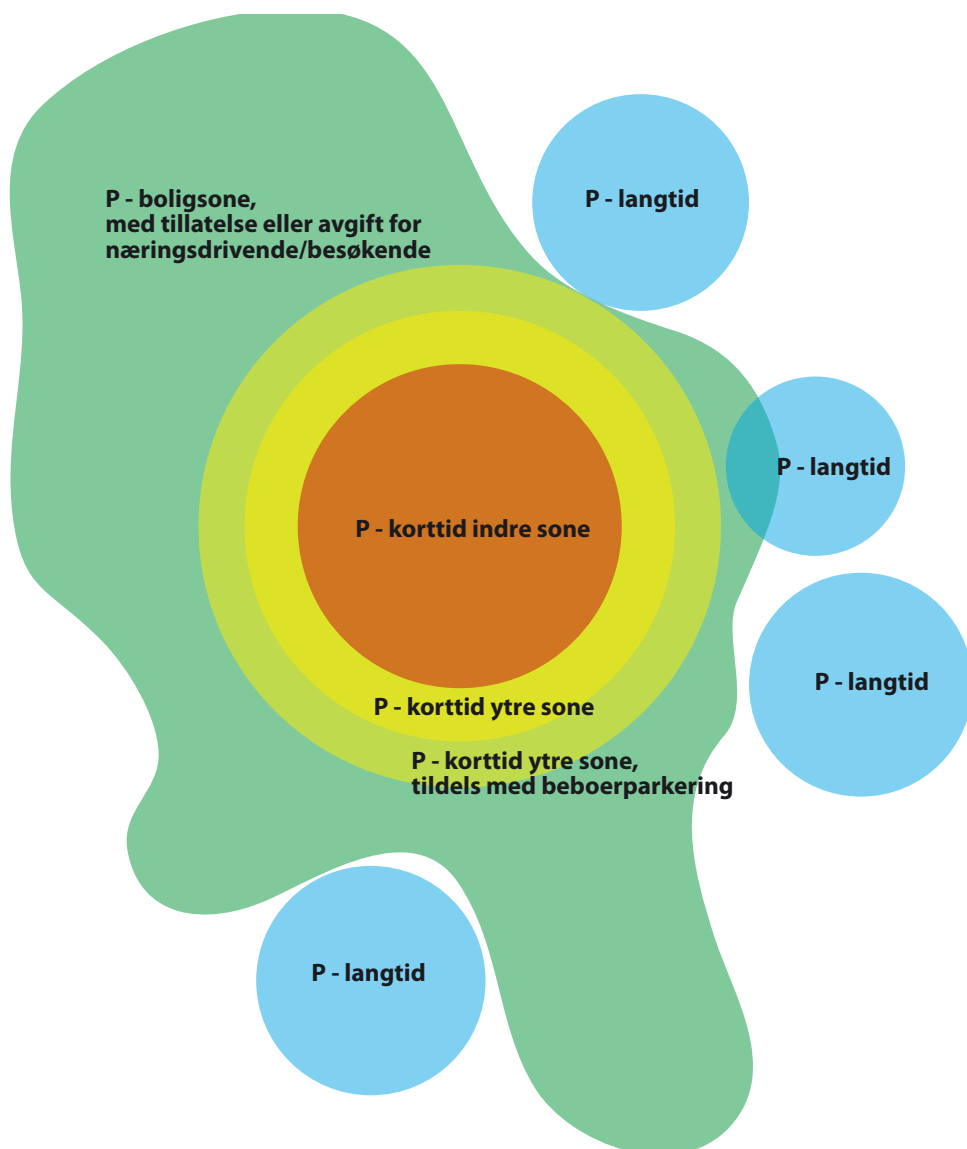
Arbeidsgivere bør ikke tilby sine ansatte gratis parkering. Dette stimuler til bilbruk. Kommunen og andre offentlig etater bør gå foran som gode eksempler. Dette er et viktig tiltak som kan settes i verk raskt.

Parkeringspolitikken skal ikke gjøre det vanskelig for bosatte å eie bil, men heller ikke legge til rette slik at det blir naturlig å benytte bil selv til korte turer. Kommunens parkeringspolitikk kan bidra til at bilen i hovedsak står parkert ved bolig framfor andre steder i byen.

Når antall arbeidsplasser og bosatte i sentrum øker, vil det bli et «press» på parkeringsplasser i sentrum-snære boligområder utenfor avgiftssonen. Boligsoneparkering, som gir eksklusiv rett for parkering for beboere og næringsdrivende i området (mot en viss årlig eller månedlig avgift) vil kunne være et effektivt virkemiddel for dels å skjerme disse boligområdene for fremmedparkering og dels for å dempe bruk av bil til arbeidsreiseparkering. På dagtid kan fremmedparkering benytte ledige plasser mot vanlig korttidsavgift. Dette vil bidra til sambruk av plasser.

Strategi 5: Parkeringssoner og avgiftsnivå

Ved å sette opp parkeringstakstene gradvis og ved å fjerne noen parkeringsplasser og legge forholdene til rette for sykkel og gange, vil belegget på de gjenværende plassene gå opp og betalingsvilligheten øke. Økning i p-avgift ute vil trolig også være nødvendig for å få tilstrekkelig økonomi i bygging av P-hus.



Prinsippskisse for parkeringssoner og avgiftsnivå

2.6 Fjerne parkeringsplasser med midlertidige tillatelse eller uten tillatelse

Areal som brukes til parkering i sentrum bør reduseres. Areal som brukes til parkering har ofte en alternativ og bedre bruk enn parkering. Nødvendig parkering bør i stedet legges i randsonen til sentrum.

Flere av parkeringsplasser på bakkeplan uten tillatelse er på branntomter eller på åpne grusplasser mellom bebyggelsen. Slike plasser kan derfor i utgangspunktet kreves fjernet. Ved fjerning vil det gi mulighet for byutvikling og/eller opparbeiding av grøntareal. Man bør ta sikte på først å fjerne plassene nærmest til sentrum. Utnytting av slike sentrale tomter til bolig eller næring vil gi best bidrag til å styrke bysenteret rundt Storgata og Standgata. Men det er viktig at slik fjerning skjer i nært opptil i tid med bygging av nye parkeringshus.

Det er i dag tomter med til sammen ca. 230 plasser uten dokumentert vedtak om at arealet kan benyttes til p-plass. Slike plasser kan i utgangspunktet kreves



Midlertidige og udokumenterte tillatelser i Gjøvik sentrum med mulig framtidig hovedvegssystem (jfr. AT-plan, 2011).

fjernet, bl.a. med bruk av ulovlighetsbestemmelser i plan- og bygningsloven og streng adgang til avkjøring til offentlig veg. Det er imidlertid et spørsmål om hvordan man går fram for å fjerne «ulovlig» P-plasser. Trolig bør man gå skrittvis fram og gi eierne av disse plassene en viss overgangstid. Man bør også gå i dialog med gårdeiere og grunneiere om prosessen med fjerning og byutvikling.

For ca. 220 plasser foreligger det vedtak om midlertidig bruk av arealet til p-plass. Det vil kreve nærmere gransking av vedtakene og varighet av midlertidige tillatelser for å kunne si om og når slike p-plasser kan kreves fjernet og erstattes med byutvikling (bygg eller/eller grøntarealer).

Fjerning av slike p-plasser bør skje i takt med at det bygges p-hus som opprettholder antall plasser totalt i sentrum.



Eksempel på "hull i bebyggelsen" med muligheter for ny bebyggelse og mer byliv; boliger og arbeidsplasser i sentrum.

Strategi 6: Tette «hull» i bebyggelsen med boliger og arbeidsplasser

Kommunen bør lage en gjennomføringsplan (hvilke steder og med hvilken prosess) for fjerning av parkeringsplasser på tomter uten vedtak og tomter med midlertidig parkeringstillatelse. Disse bør etterhvert utfases til fordel for p-anlegg andre steder i tilknytning til sentrum. Dette kan bidra til en mer attraktiv og levende by med flere boliger og arbeidsplasser i sentrum.

2.7 Nye parkeringsnormer

Administrasjonen har foreslått nye parkeringsnormer som ledd i kommuneplanrulleringen. De nye normene innebærer blant annet en betydelig utvidelse av sone I sentrumskjernen og en viss utvidelse av sone II sentrum for øvrig.

Det foreslås lavere minimumskrav til parkering i begge sonene samt at det foreslås innført maksimumskrav. Det vises for øvrig til administrasjonens forslag som har fanget opp mange forslag fra drøftingene i prosjektet. Sykkelparkering er ivaretatt i forslag til parkeringsnormer.

Frikjøpsordningen har et engangsbeløp per plass kr. 140.000, og det står knapt to mill. kroner på reservert konto. Det er 5-10 år siden kommunen benyttet midler fra ordningen sist, og da til fornying av parkeringsautomater. Kommunen ønsker å stimulere til boligbygging i gammel bygningsmasse i sentrum der det vil bli vanskelig og for kostbart å skaffe parkeringsplasser på egen tomt. Det er sannsynlig at mange som bosetter seg i sentrum fortsatt vil ha bil, og spørsmålet blir om det skal stilles krav til utbygger for å skaffe plasser, eller om dette skal overlates til den enkelte huskjøper.

Dagens frikjøpsordning er lite brukt, men bør likevel beholdes. Ordningen vil være viktig for bygging på små tomter der det kan være svært vanskelig å innfri minimumskravet slik at man må benytte frikjøp i stedet. Men med lavere minimumskrav vil i praksis beløpet for å kjøpe seg fri fra parkeringskravet reduseres.

Lavere minimumsnorm er et viktig virkemiddel som kan bidra til at det på kort og lenger sikt kommer flere næringslokaler og ikke minst boliger i sentrum, mens maksnorm er et virkemiddel på lengre sikt. Maksimalnorm for parkeringsplasser er et trafikkbegrensende virkemiddel og vil virke marginalt og fordi det bare kommer til anvendelse ved nye bygg og ved ombygginger. Eksisterende bebyggelse og trafikk påvirkes ikke av at maksnorm innføres. Men eksistensen av maksnorm kan være viktig i forhold til store etableringer, for eksempel store offentlige etater som i utgangspunktet kan ønske seg mange parkeringsplasser.



Eksempel på boligprosjekt i sentrum med integrert parkeringsløsning for beboere inne i bygget

Strategi 7: Nye parkeringsnormer med lavere minimums- og maksimumsnorm i sentrum

Lavere minimumsnorm for bebyggelse i sentrum (både boliger og kontorarbeidsplasser) vil kunne gjøre det lettere å bygge om bygårder til leiligheter og etablere nye arbeidsplasser sentralt i byen. Maksimumsnormen gir et signal om at parkeringsplasstilgangen skal begrenses. Frikjøpsordningen bør bestå av hensyn til å stimulere til bygging også på små tomter.

2.8 Felles parkeringsregime offentlig og privat

Halvparten av parkeringsplassene med avgift i Gjøvik er kommunale. I Drammen er bare 18 % kommunale. Resten er private plasser. I tillegg kommer alle private plasser knyttet til boliger og virksomheter i Gjøvik sentrum.

Bør man gjøre som i Drammen og overlate avgifts-parkeringen utenfor gategrunn til et privat parkeringsselskap? Dersom Gjøvik konsentrerer seg om kantsteinsparkeringen, vil prosentandelen reduseres til 30 %. Kantseinsparkering er på kommunal gategrunn er et virkemiddel i trafikkreguleringen. Men for parkeringsplasser utenfor gategrunn kan det være spørsmål om private er bedre egnet til å drifte slike parkeringsanlegg enn kommunen.

På den annen side vil kommunen da gi fra seg en framtidig mulighet til å styre halvparten av parkeringsplassene og redusere den direkte styringsmuligheten til 30 % av plassene. Kommunen vil riktignok beholde en indirekte styring gjennom å tillate eller nekte bygging av nye p-anlegg.

Hva er mulighetene for å lage et felles parkeringsre-

gime for privat og offentlig parkering? Vil dette bidra til at parkering i sentrum oppleves som enklere enn i dag av kundene? En overordnet parkeringspolitikk kan resultere i en integrasjon av private og offentlige P-anlegg og det kan gi en samordnet prisstrategi for alle parkeringsanlegg i sentrum. I prinsippet bør det være høyere takster på gateparkering enn i parkeringshus for å få folk til å benytte P-husene, spesielt hvis det ikke er tidsbegrensning i P-husene.

Kommunen bør ikke gi fra seg for mye styring. Felles parkeringstider offentlig og privat bør være mulig å få til. Mest mulig harmonisering av takster også. Kommunen kan sette seg i førersetet og skape en arena for samhandling.

Strategi 8: Felles parkeringsregime

Et felles parkeringsregime er ikke avgjørende for sentrums attraktivitet, men det vil gjøre det mer kundevennlig og oversiktlig for brukerne av sentrum. Gjøvik kommune kan overlate parkering utenfor gategrunn til private aktører under forutsetning av at det kan dannes et enhetlig parkeringsregime med felles takster og parkeringstider.



Opprydding i antall parkeringsregimer vil gi et mer publikumsvennlig inntrykk.

3 Handlingsplan

Strakstiltak (2013)

- Gjør mål om parkeringsstrategi for sentrum til gjenstand for politisk behandling.
- Etabler en kommunikasjonsstrategi for parkering som er samordnet med kommunikasjon for sentrumsutvikling og kommuniser tydelig forut for alle endringer som foretas mht. parkering i Gjøvik sentrum. Få fram argumentasjon/begrunnelser for endringer.
- Vedta nye parkeringsnormer for sentrum og ta disse inn ved kommuneplanrevisjonen.
- Anlegg flere sykkelparkeringsplasser. Test ut betalingsvillighet for trygg parkering for dyre sykler (for eksempel på Campus Kallerud).
- Behold gratis parkering i sentrum på lørdag for å bidra til stimulering av aktivitet, men innfør avgifter straks etterspørsel etter parkering øker eller blir misbrukt til langtidsparkering.
- Ikke tillat anlegg av nye parkeringsplasser på markplan. Midlertidig parkering kan aksepteres til grunneierne får områdd seg, men det må ikke bli permanent. Følg utviklingen nøye.

Tiltak 2014 – 2015

(flere av tiltakene trenger nærmere utredning før igangsetting)

- Lage prioriteringsliste for fjerning av parkeringsplasser på tomter uten vedtak og tomter med midlertidige tillatelser til parkering.
- Innlede dialog med grunneiere til tomter uten tillatelse og med midlertidige tillatelser.
- Kommunen går foran som godt eksempel med reduksjon av reserverte parkeringsplasser ved kommunale virksomheter.
- Innlede dialog med næringsliv og offentlige etater om å begrense reserverte plasser for ansatte, kommunen kan gi mobilitetsrådgivning og stimulere til behovsbaserte parkeringsordninger, gjerne med egenandel for å dekke utgifter til parkering; det kan redusere utgiftene for næringslivet og samtidig stimulere til å unngå unødvendig bilkjøring.
- Sette opp avgiftene for langtidsparkering for å stimulere til å unngå unødvendig bilkjøring.
- Innfør progressive takster for korttidsparkering og øk avgiftene gradvis.
- Tilpass gateparkering i kollektivgater og der det er behov langs hovedsykkelveger.
- Lage mest mulig felles parkeringsregime offentlig – privat med samordning av skilting, p-tider, gode betalingsordninger og takster. Rydd opp i forskjellige p-regimer og praksis med bøtlegging som reduserer sentrums omdømme.

Tiltak på noe lenger sikt

- Innfør ordning med beboerparkering og boligsoneparkering i sentrumsnære bolig-gater og rundt sykehuset og rundt Campus Kallerud.
- Innfør krav om mobilitetsplan i forbindelse med områderegulering og utbygging av større virksomheter.
- Realiser planer for P-hus i Farverikvartalet og andre aktuelle steder.



Statens vegvesen



Statens vegvesen
Region øst
Postboks 1010
2605 LILLEHAMMER

E-postadresse:
firmapost-ost@vegvesen.no

Tlf: +47 815 22 000
www.vegvesen.no