

STRATEGI FOR NY BYUTVIKLING

- samordnet areal- og transportstrategi for Gjøvik



VISJON GJØVIK 2030



GJØVIK KOMMUNE

OPPLAND
fylkeskommune



Statens vegvesen

Desember 2011

Følgende vedtak ble fattet av kommunestyret 1.12.2011:

Gjøvik kommune slutter seg til visjonen for ny byutvikling, herunder mål og strategier i rapporten "Strategi for ny byutvikling – samordnet areal- og transportstrategi for Gjøvik". Rapporten peker på aktuelle tiltak på kort og lang sikt, disse må konkretiseres nærmere, men gir viktige styringssignaler for det videre arbeidet med areal- og transportspørsmål i Gjøvik kommune.

Gjøvik kommune slutter seg til samarbeidsavtalen (kap. 5 i rapporten) mellom Gjøvik kommune, Byen Vår Gjøvik, Statens vegvesen Region øst og Oppland fylkeskommune som har som siktemål og få til forpliktende avtaler om arbeids- og ansvarsfordeling og finansiering av tiltak. Avtalen legges opp til en skrittvis utvikling.

Gjøvik kommune vil delta med finansieringen av det videre arbeid som skissert i pkt. 7 i samarbeidsavtalen, med kr 200.000 for årene 2012 til og med 2016.

For 2012 belastes 25.699.880, disposisjonsfond Plan og Utbygging med kr 200.000.

For årene 2013 til 2016 innarbeides kr 200.000 i økonomiplan 2013-16.

Det opprettes eget objekt for ATP, konto 12700.6100.3010.88159.

Følgende vedtak ble fattet av fylkesutvalget 20.12.2011:

1. Fylkesutvalget slutter seg til hovedkonklusjonene i rapporten "Strategi for ny byutvikling – samordnet areal- og transportstrategi for Gjøvik". Rapporten gir viktige styringssignaler for det videre arbeid med areal- og transportspørsmål i Gjøvik.
2. Fylkesutvalget slutter seg til det fremlagte forslag til samarbeidsavtale (kap. 5 i rapporten) mellom Gjøvik kommune, Byen Vår Gjøvik, Statens vegvesen Region øst og Oppland fylkeskommune.
3. Oppland fylkeskommune vil delta med finansieringen av det videre arbeid som skissert i pkt. 7 i samarbeidsavtalen med kr 200 000 årlig for perioden 2012 -2016. Det forutsettes at avtalen evalueres etter 3 år, med eventuell mulighet for partene til å trekke seg ut fra samarbeidet. Fylkeskommunens andel dekkes innenfor budsjett-rammen til Regionalenheten.

Forord

Det har i 2010 og 2011 vært gjennomført et samarbeidsprosjekt (ATP-prosjektet) mellom Gjøvik kommune, Oppland fylkeskommune, Statens vegvesen og næringslivet representert ved "Byen vår Gjøvik". Målet med prosjektet har vært å legge til rette for økt forpliktende samhandling og økt gjennomføringsevne for areal- og transporttiltak i Gjøvik by.

Gjennom samarbeidsprosessen har det vært arrangert fire samlinger med bred deltakelse fra politisk og administrativt nivå i kommune og fylkeskommune, representanter fra Statens vegvesen og representanter for næringsliv og ulike organisasjoner. Disse har kommet med en rekke synspunkter på utviklingen av byen.

Rapporten oppsummerer arbeidet og konklusjonene fra prosessen, herunder ny visjon for Gjøvik by med mål, strategier og aktuelle tiltak på kort og lang sikt. Videre inneholder rapporten en samarbeidsavtale mellom partene som skal sikre den videre oppfølging av arbeidet.

ATP-prosjektet har vært ledet av en styringsgruppe bestående av ordfører Bjørn Iddberg, Gjøvik kommune, avdelingsdirektør Arild J. Evensen, Statens vegvesen, fylkesvaraordfører Kjetil Lundemoen, Oppland fylkeskommune og Svein Håvar Korshavn, Byen vår Gjøvik.

Prosjektleder for arbeidet har vært Paul Berger, Statens vegvesen. En prosjektgruppe bestående av Roy Fossum, Gjøvik kommune, Per Erik Fonkalsrud og Egil Holen, begge Oppland fylkeskommune, Kjersti Moltubakk, fylkesmannen i Oppland, samt Nils Kristian Raddum, Statens vegvesen har stått for det faglige arbeidet. I tillegg har Stine Radmann og Lillebill Marshall, begge fra Statens vegvesen, bistått prosjektgruppen.

Prosessledere for samlingene har vært Ola Bettum, IN'BY AS og Njål Arge, Civitas. Rapporten er skrevet av Njål Arge, Civitas og Paul Berger, Statens vegvesen. Lay-out, kart og illustrasjoner er laget av Helene Thorstensen, IN'BY.

Desember 2011

Paul Berger
Prosjektleder

Njål Arge
Prosjektsekretær

Innhold

Forord	3
1 Bakgrunn	5
2 Status	6
3 Utfordringer og problemstillinger	10
4 Mål og strategier	11
4.1 Langsiktige mål og strategier	11
Visjon for ny byutvikling	11
Trinnvis utvikling av byen mot langsiktige mål	12
4.2 Arealbruk	14
Boligutbygging	14
Sammenknytning av byen med Mjøsa	16
Næringsutvikling	18
Byliv og stedsutvikling med kvalitet	20
4.3 Trafikk- og transportløsninger	22
Vegsystemet	22
Kollektivtrafikk	24
Sykkelveger	26
Parkering	28
5 Samarbeidsavtale	30

1 Bakgrunn

Gjøvik kommune, Oppland fylkeskommune, Statens vegvesen og næringslivet representert ved "Byen vår Gjøvik", har i 2010-2011 gjennomført et samarbeidsprosjekt om nærmere klargjøring av felles mål, utfordringer og muligheter for en mer attraktiv Gjøvik by.

Arbeidet har vært styrt av en styringsgruppe bestående av de fire partene, ledet av ordføreren, og en administrativ arbeidsgruppe ledet av Statens vegvesen. Viktige suksesskriterier for prosjektet har vært tverrpolitisk forankring av en felles visjon, bred medvirkning, erkjennelsen om skrittvis utvikling og forpliktende samarbeid.

Det overordnede målet med prosjektet har vært å øke samhandling og gjennomføringsevnen. Samarbeidsprosjektet har pågått i ca 2 år hvor sluttproduktet er en vedtatt strategi for ny byutvikling med fokus på samordnet planlegging innenfor areal og transport. Videre inneholder strategien en samarbeidsavtale mellom partene for å sikre videre oppfølging og gjennomføring av tiltakene.

En av begrunnelsene for prosjektet har vært bevisstgjøring av de ulike aktørenes rolle og ansvar i byutviklingen, og hvordan aktørene best kan samhandle for å utvikle areal- og transportsystemet i tråd med intensjonene i nasjonale og lokale føringer.

To sentrale delmål for prosjektet har vært:

Prosjektet skal gjennom sitt arbeid gi viktige føringer og avklaringer for det videre arbeid med ulike transportforhold, herunder vegløsninger, kollektivtransport, syklende og gående, samt parkeringspolitikk i Gjøvik sentrum.

Prosjektet skal gjennom sitt arbeid gi gode innspill til kommunens øvrige arealplanlegging, herunder bl.a innspill til kommunedelplan for sentrum.

Prosjektet har gjennomført fire samlinger med bred deltagelse med følgende temaer på hvert av dem:

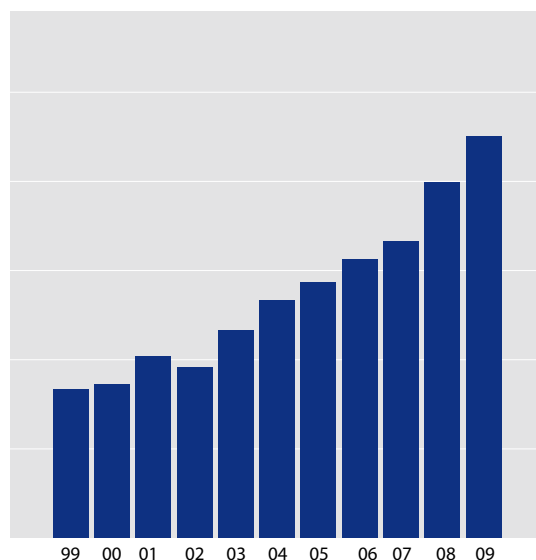
1. Felles forståelse om status og utfordringer
2. Erfaringer fra andre byer
3. Mål og mulige løsninger
4. Konkrete løsninger og partnerskapsavtale

2 Status

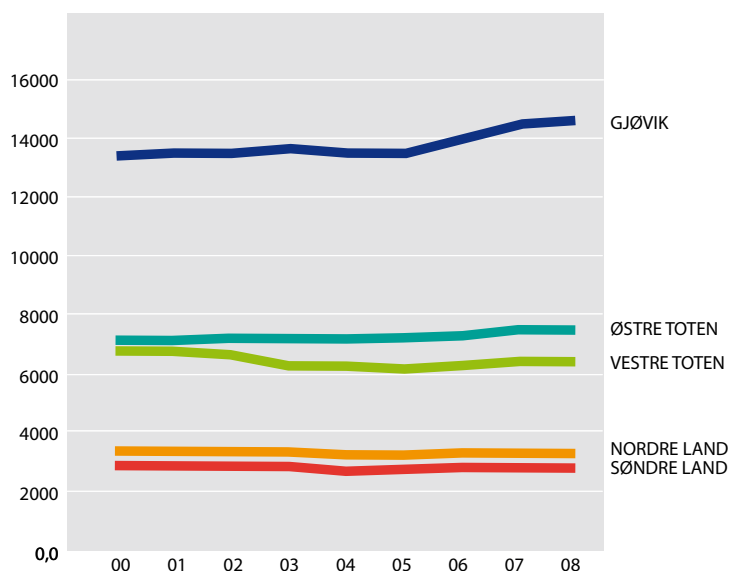
Gjøvik kommune er den kommunen som vokser mest i regionen og utviklingen i antall bosatte viser en vekst på 6 % de siste 10 år (årlig vekst på 0,6 %). Det forventes en vekst på ca 1 % framover ihht. SSBs sine prognoser for Gjøvik.

Antall arbeidsplasser i Gjøvik kommune er ca 14400 og antall sysselsatte bosatt i Gjøvik er omtrent like stort. Utviklingen i antall sysselsatte viser dobbelt så stor vekst i prosent som antall bosatte. Denne årlige veksten er på 1,2 %.

Det er ca 10 000 mennesker som bor og jobber i Gjøvik kommune. Dette utgjør ca 70 % av de yrkesaktive. Resten pendler ut. Gjøvik er den kommunen i regionen som har mest innpendling fra nabokommunene, 1700 personer fra Østre Toten og 1500 fra Vestre Toten, til sammen over 3200 personer.



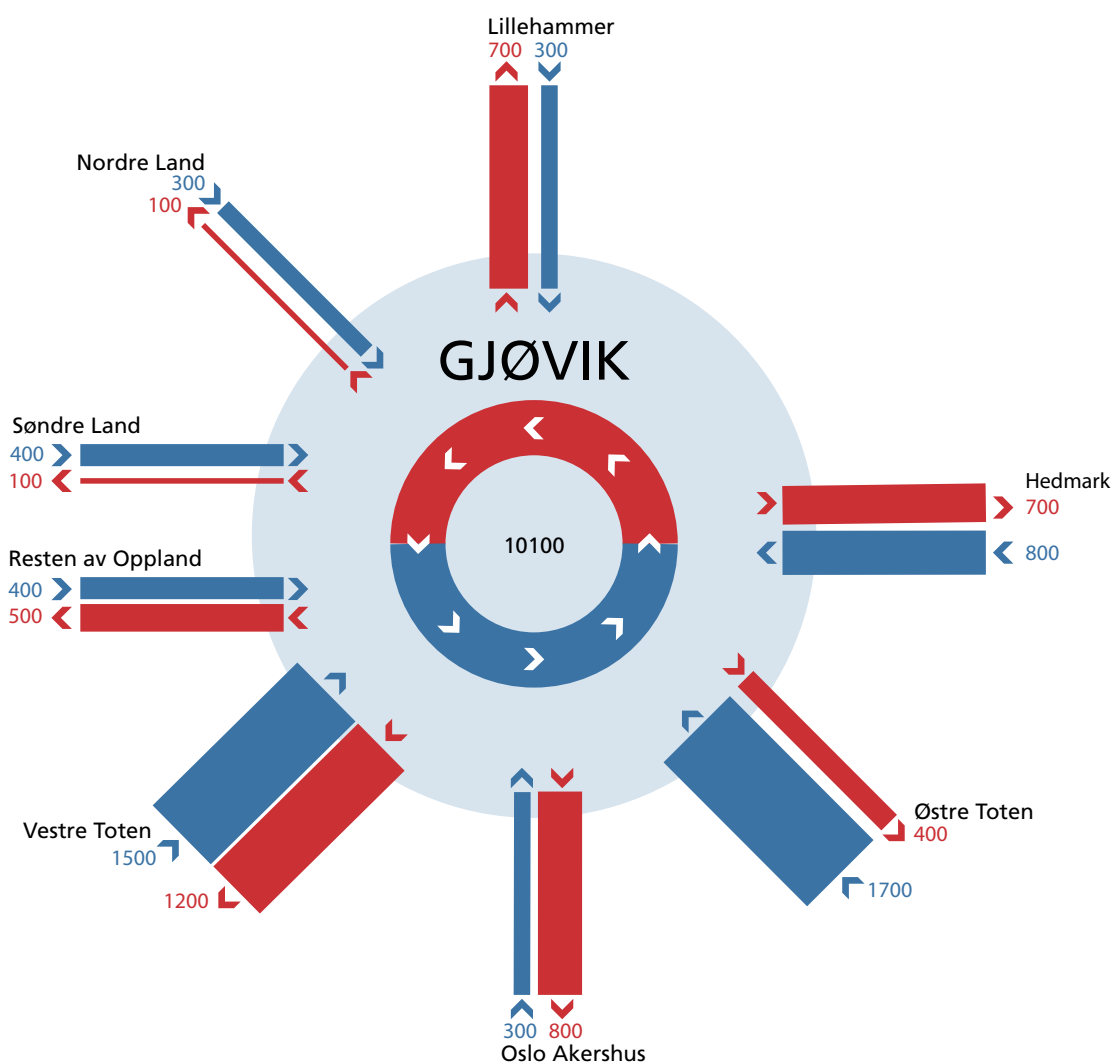
Utvikling i antall bosatte i Gjøvik kommune 1999-2009 (kilde: SSB)



Utvikling i antall arbeidstakere (sysselsatt) på kommunenivå, 2000-2008 (kilde: SSB)

Trafikkveksten for de siste 10 årene har vært på ca 25% på rv.4 i Gjøvik. Veksten i tunge kjøretøyer har vært ca 30% i samme periode. Kallerud sør på rv.4 har hatt en trafikkvekst på 53% i perioden 1999-2007.

Deler av vegnettet sentralt i Gjøvik har en gjennomsnittlig døgntrafikk (årsdøgntrafikk ÅDT) på mellom 10 000 - 15 000 kjøretøyer.



Pendling til/fra Gjøvik kommune



Trafikkmengder i Gjøvik (ÅDT 2010), kilde : Nasjonale vegdatabank

Fv.33 nær Gjøvik sentrum har de høyeste ÅDT-tallene med ca 20 000 kjøretøyer.

Rutekilometer for busstilbudet i Gjøvik har vært uforandret de siste 10 årene, mens passasjermengden har hatt en synkende tendens. Det samme har vært tilfelle på Lillehammer bortsett fra de siste par årene hvor passasjermengden har økt i takt med bedre tilbud i form av økning i antall rutekilometer.

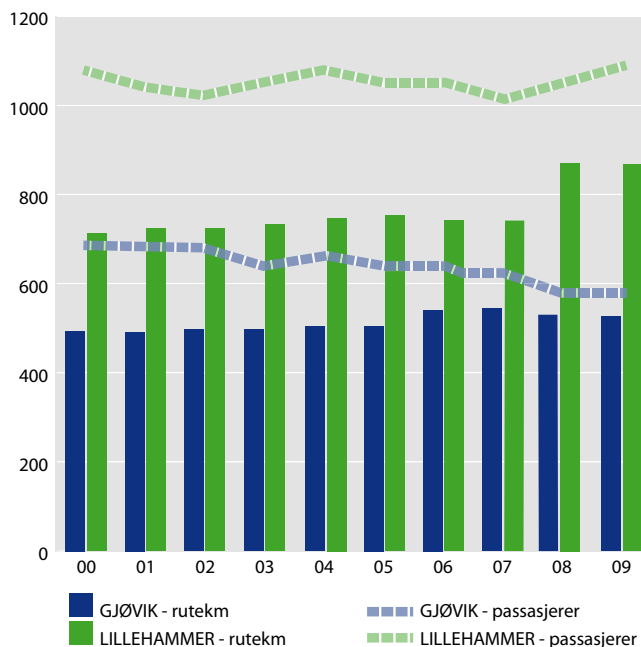
Gjøvik er en bilby, men potensialet er betydelig for nye kollektivreisende. En intervjuundersøkelse viser at 2 av 3 kunne benytte buss til/fra jobb, samt at busstilbudet oppfattes som godt. Ny Gjøvik skystasjon med mulighet for enkle overganger mellom bussrutene vil bli en forbedring i busstilbudet.

I forbindelse med sykkelbyundersøkelsen, ble det gjennomført 800 telefonintervjuer i Gjøvik i perioden 20. april til 23. juni 2010. I tillegg ble det intervjuet 300 personer i hver av kommunene Østre og Vestre Toten.

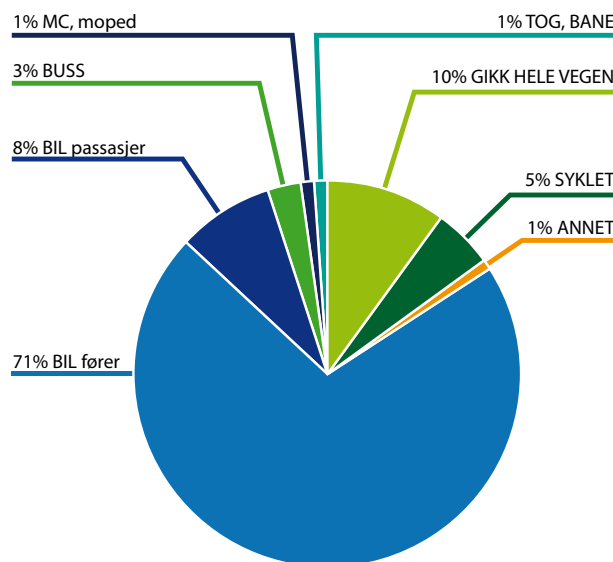
Resultatene fra sykkelbyundersøkelsen og reisevaneundersøkelsen i Gjøvik, Østre Toten og Vestre Toten kommuner viser at 70 % av reisene foregår innenfor hver av de tre kommunene, mens 16 % foregår mellom de tre. Viktigste reisemål var handel/service (31 %) og fritidsreiser (30 %), og arbeidsreiser (20 %).

Figuren til høyre viser hvordan reisemiddelfordelingen var kommunevis og samlet for de tre kommunene.

Gjøvikområdet har noe høyere bilbruk (71 %) og langt lavere sykkelbruk (5%) enn de øvrige i sykkelbyundersøkelsen blant norske byområder (14 % sykkelbruk i snitt).



Utvikling av bybuss i Gjøvik og Lillehammer 2000-2009 i forhold til rutekilometer og antall passasjerer i 1000 pr år.



	Gjøvik	Østre Toten	Vestre Toten	Totalt
Gikk hele veien	11%	10%	8%	10%
Syklet	6%	4%	4%	5%
MC moped	1%	0%	1%	1%
Bil fører	68%	75%	75%	71%
Bil passasjer	8%	9%	9%	8%
Buss	3%	2%	1%	3%
Tog, bane	1%	0%	1%	1%
Annet	2%	0%	2%	1%

Ulike reisemåter i Gjøvikregionen og i kommunene Østre- og Vestre Toten (kilde: Reisevaneundersøkelse 2010 – Sintef)

3 Utfordringer og problemstillinger

Veksten knyttet til handel, næring og bosetting i Gjøvik har ført til et stort arealpress og ulike transportmessige utfordringer.

HOVEDUTFORDRINGENE FOR GJØVIK BY ER:

- Stor biltrafikk i sentrum – kaotisk trafikkbilde og kapasitetsproblemer i vegsystemet
- Stort bilbasert handelstygndepunkt i CC
- Lav aktivitet i bysenteret
- Arealkrevende industri nært bysentrum
- Byen avskåret fra Mjøsa med jernbane og riksveg

Gjennom de fire samlingene har det vært diskutert grundig hva som er hovedutfordringene og hva som er de sterke og svake sidene ved Gjøvik by.

SVAKE SIDER:

- Trafikken i gatenettet i sentrum blir mer og mer kaotisk
- Lite attraktive parker og torg - manglende satsing på byrom
- For dårlig forbindelse mellom CC og Storgata
- Parkeringsregime og P-norm hindrer boligutvikling
- Dårlig tilrettelegging for gående og syklende

STERKE SIDER:

- Nærheten til Mjøsa
- Lokalisering av kjøpesenter (CC) med kort avstand til sentrumskerne
- Stor kulturaktivitet, spesielt musikk
- Høyskolen i Gjøvik
- Sterk handelsstand, regionsenter med stort omland
- Solid næringsliv med industriell kultur. Mange arbeidsplasser
- Fortetningspotensial i sentrum

4 Mål og strategier

4.1 Langsiktige mål og strategier

VISJON FOR NY BYUTVIKLING

Gjøvik skal være en attraktiv by som er med å prege dagsorden for landet og regionen. Gjøvik by skal være en vekstdynamo for hele kommunen og for regionen – et kraftsenter under stadig utvikling som er attraktiv for framtidens befolkning og virksomheter. Gjøvik skal med andre ord gjøre byen interessant for de kreative innen investering, næringsliv og ikke minst befolkningen.

Gjøvik by skal være en attraksjon i seg selv. Gjøvik by skal ha en sjarmerende bykjerne med et pulserende byliv fylt med opplevelser, flott arkitektur, gangstrøk, attraktive boliger, vakre gater, allsidig kultur- og fritidsliv og et dynamisk handelsmiljø.

Gjøvik bys vakre beliggenhet ved Mjøsas bredd, ved Hunnselvas utløp og åsene omkring skal avspeiles i byen med vakre byrom, en frilagt elv, frilagte strender

og grønne strøk og plasser. Gjøvik skal også gjøres seg kjent med spennende arkitektur som signaliserer områdets kreativitet og dynamikk innenfor mange områder.

En attraktiv by er en by med høy kvalitet i byrom og bygninger, og som samtidig er en fysisk tett og konsentrert by med en mangfoldighet av byopplevelser. En attraktiv by lever dag og natt og året rundt.

Det er viktig at visjonen er langsiktig og overordnet. Visjon og mål må gå ut over tidsspennet for vanlige planleggingshorisonter, dvs. handlingsplaner, valgperioder, langtidsplaner. Visjonen må stikke dypt og kunne tåle skiftende politiske regimer – gjerne i 20 år. Visjonen må også henge høyt.

Men man kan – hvis man vill!



Visjonsbilde av Miljøbyen Gjøvik 2030 – Den tette byen i det grønne og ved det blå

TRINNVIS UTVIKLING AV BYEN MOT LANGSIKTIGE MÅL

MÅL

Gjøvik skal være en attraktiv by i en konkurransedyktig region.

DELMÅL

- Bysenteret skal styrkes med boliger, næringsliv og kulturaktiviteter
- Det skal være enkelt å reise til sentrum med alle transportmidler samtidig som sentrum er skjermet mot gjennomgangstrafikk og annen unødig biltrafikk

PRINSIPPER FOR UTVIKLING

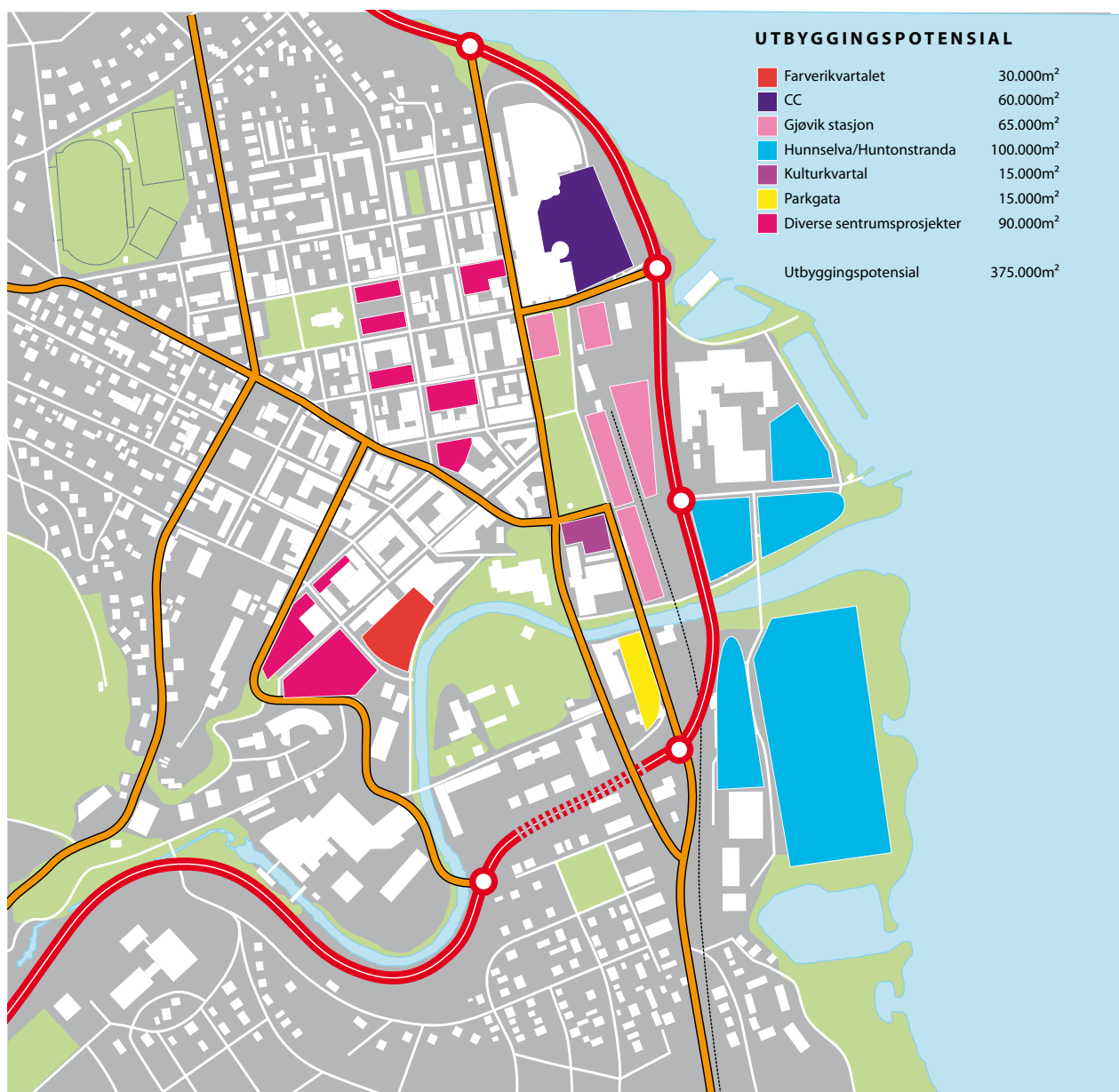
I byutvikling er det langsiktig arbeid som gir resultater, og kommuneøkonomien tillater sjelden noe annet enn trinnvis utvikling. De små skritt som blir realisert er ofte like viktige som store langsiktige planer, men visjonen må gi retning for skrittene vi skal ta. Det må lages gode handlingsplaner basert på en reflektert og forankret visjon.

Det er et stort utbyggingspotensial i Gjøvik by. Til sammen kan dette anslås til 375.000 m². Meget betydelig boligutvikling kan skje på Huntonstranda og langs Hunnselva, samt som innfylling på åpne tomter mange steder sentralt i byen. Næringsarealer kan utvikles på begge sider av sporene ved Gjøvik stasjon, ved utvidelse av CC og mellom CC og Storgata.

Å si ja til aktiviteter for å få et levende sentrum vil innebære å si nei til en del aktiviteter utenfor sentrum. Samtidig ser vi mange steder at det parallelt tiltales tiltak og prosjekter som vil "ta livet av sentrum", bl.a. spredt lokalisering av næringsbygg som like gjerne kunne ligget i sentrum, og lignende. Dersom man ikke sier nei til de initiativene som svekker den overordnede visjonen for sentrum, så vil man heller ikke få realisert visjonen.

For å få til et mer konsentrert sentrum, herunder bl.a. stimulere til økt bolig- og næringsutvikling, er det en hovedutfordring å skape økt engasjement og investeringslyst hos private investorer.

Erfaringer fra andre byer viser viktigheten av å satse på et bredt spekter av virkemidler; herunder endringer i parkeringsnormer, endringer i krav om maksimale byggehøyder, satsing på offentlig byrom, gang- og sykkelvennlig sentrum, utvikling av grøntarealer med gode forbindelser, gode parkeringsanlegg, samt transformasjon av arealer.



4.2 Arealbruk

BOLIGUTBYGGING

MÅL

Gjøvik skal være en kompakt by med attraktive boliger, boligmiljøer og et pulserende byliv for folk i alle aldre.

DELMÅL

- Det skal legges til rette for variert boligtilbud i Gjøvik sentrum.
- Byen skal bygges "innover" med fortetting og utfylling av ledige arealer.
- Sentrum og Mjøsstranda skal ha vakre og trivelige gateløp, byrom og plasser.

PRINSIPPER FOR UTVIKLING

Det er markedet som styrer hva slags boliger som bygges/ombygges og hvor dette skjer. Det er kostbart å etablere seg i sentrum. Derfor er det mange tomme kvartaler, men nærhet til Mjøsa viser seg å selge. Boliger i sentrum og nær Mjøsa må gjøres så rimelige som mulig. Kommunen må gjøre sentrale områder mer attraktive for boliger med opparbeiding av uteområder av høy kvalitet. Planlegging og utvikling av områder i sentrum bør skje som et samarbeid mellom kommunen og private.

For Gjøvik gjelder det å skape mer dynamikk i det lokale boligmarkedet med sirkulasjon av boliger. Eldre mennesker kan ønske å flytte til sentralt beliggende boliger finansiert ved salg av frittliggende enebolig til unge barnefamilier og yngre tilbakeflyttere som ønsker seg frittliggende boliger med bakkekontakt for seg selv og barna. Eldre mennesker nå for tiden er ofte friske og ressurssterke og bidrar til å skape byliv. På sikt kan det i sentrum utvikles til å bli en mer blandet sammensetning av unge og eldre i de sentrale boligstrøkene.



Mustadhagen, JAF arkitektkontor AS, foto Statens vegvesen



TILTAK PÅ KORT SIKT - 2012 TIL 2015

- Lag rekkefølgebestemmelser som sier når bynære arealer i kommuneplanen kan bygges ut – og prioriter boligutbygging i sentrum – inklusive Mjøsstranda – og fortetting av eksisterende byområde før nye områder åpnes for utbygging.

TILTAK PÅ LENGRE SIKT FRA 2015

- Tillat høyere utnyttelsesgrader, dvs. flere etasjer – i boligprosjekter i sentrum. Fortetting med kvalitet.
- I randsonen til sentrum bør det også bygges tettere enn eneboligbebyggelse.

SAMMENKNYTNING AV BYEN MED MJØSA

MÅL

Gjøvik skal knyttes nærmere til Mjøsa

DELMÅL

- Gjøvik sentrum skal åpnes og knyttes direkte til Mjøsa
- Hunnselva skal reetableres som en blågrønn åre gjennom byen og fram til oset ved Mjøsa
- Strandsonen langs Mjøsa skal være tilrettelagt som bruks- og rekreasjonsarealer for allmennheten
- Attraktive boliger med utsikt til Mjøsa skal bygges på Huntonstranda og på begge side av elveoset og enkelte andre steder i sentrum.



Utviklingsplan for Hunnselva Gjøvik, utarbeidet av Gjøvik kommune 2008 ved landskapsarkitekt Ingunn A. Lønstad

PRINSIPPER FOR UTVIKLING

For å åpne Gjøvik sentrum og knytte det nærmere til Mjøsa, bør Storgata forlenges med en gangakse over dagens jernbanespor og over rv.4 fram til Skibladnerbrygga slik at det etableres en direkte fysisk og visuell kontakt mellom sentrum og Mjøsa.

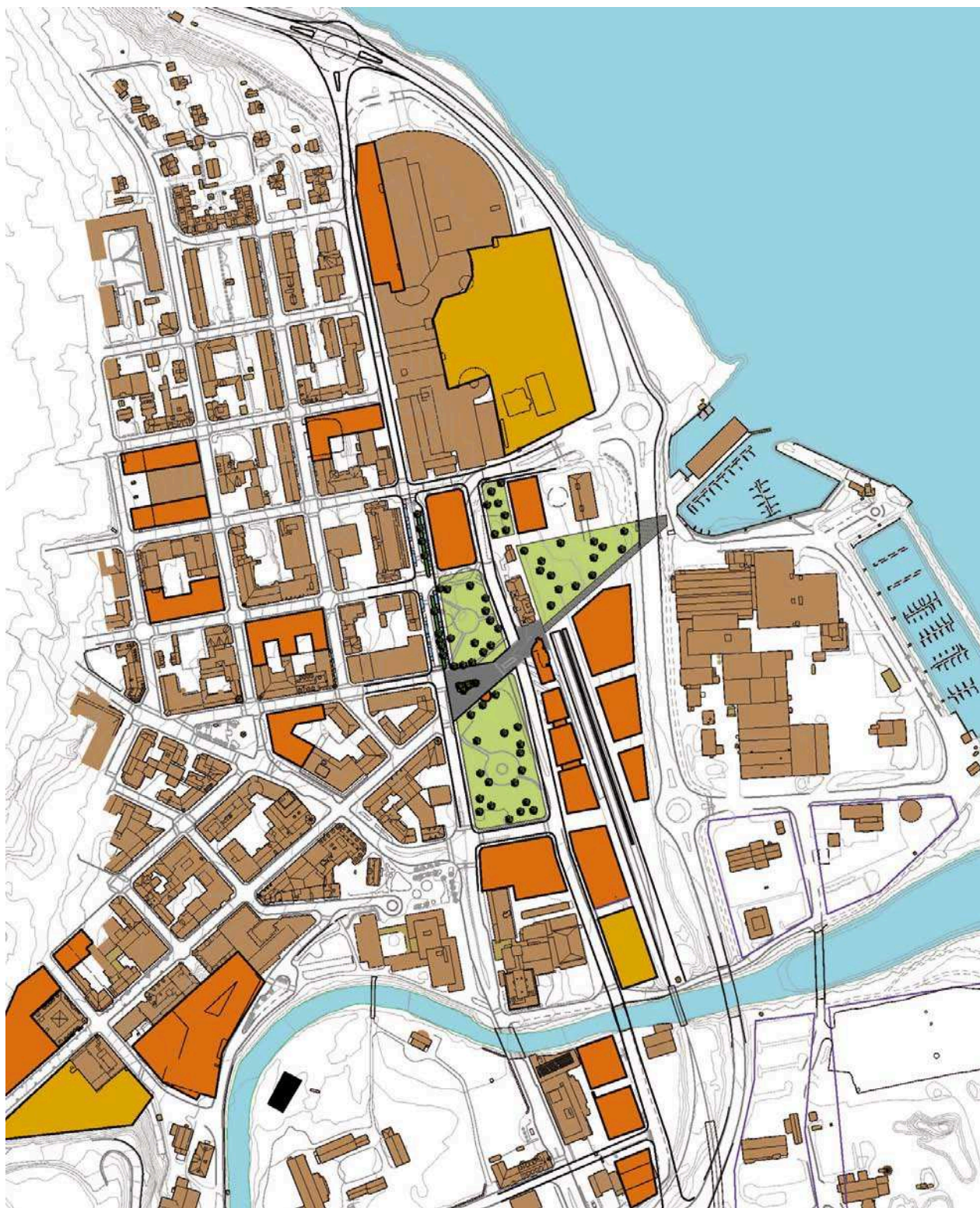
Det er mulighet for sammenhengende grøntområder/grønnstruktur med gang- og sykkelveier langs hele bredden av Mjøsa og langs hele Hunnselva samt opp til Hovdetoppen.

TILTAK PÅ KORT SIKT - 2012 TIL 2015

- Utvikling av de grønne landstripene langs Hunnselva helt ut til munningen. Dette kan inngå som element i planene for Kulturhuset og Farverikvartalet.
- Storgata forlenges trinnvis mot Mjøsa. 1. etappe fram til stasjonsbygningen.
- Utbedre eksisterende undergang ved rv.4 mot Skiblanderbygget
- Huntonstranda og arealene langs oset til Hunnselva avsettes i sentrumsplanen i all hovedsak til bolig, kultur og rekreasjon.

TILTAK PÅ LENGRE SIKT FRA 2015

- 2. etappe av Storgatas forlengelse er over dagens spor og over rv.4 og 3. etappe med supplering med parker på begge sider av Storgatas forlengelse. Store tiltak må til for å passere barrierer skapt av veg og jernbane. Politisk og befolkningsmessig forankring er svært viktig i denne sammenheng. Det må innledes forhandlinger med Jernbaneverket om reversible løsninger for kryssing av spor.
- Rv.4 legges i kulvert forbi Hoff Potetindustri, subsidiært trekkes Storgatas forlengelse på en gangbro over rv.4 fram mot Skibladnerbygget.



Gjøvik sentrum i framtiden med en tettere by og Storgata forlenget til Skibladnerbygget

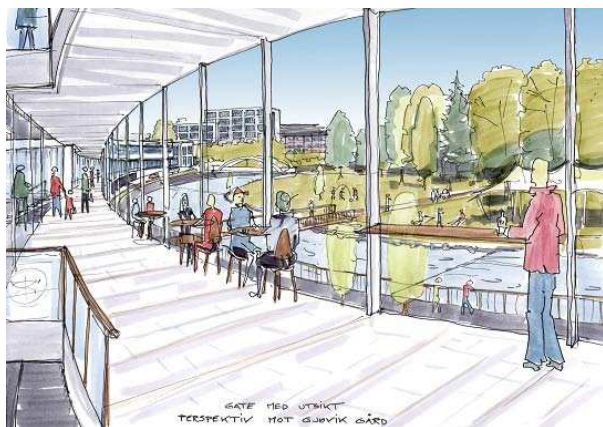
NÆRINGSUTVIKLING

MÅL

Gjøvik by er vekstdynamo for hele kommunen og regionen.

DELMÅL

- Teknologibyen Gjøvik er en kunnskapsby med varierte utdanningsmuligheter.
- Gjøvik har et komplett bysentrum, for befolkning og besøkende. Næringsliv, kulturtilbud, handel og undervisning supplerer hverandre slik at det blir flere grunner for folk til å oppholde seg der over tid.
- Næringsarealer er utviklet på begge sider av sporene ved Gjøvik stasjon, ved utvidelse av CC og mellom CC og Storgata.
- 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 Mart'n er en ressurs for Gjøvik og trekker mange mennesker til byen. CC 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.



Mulig utbygging av Farverikvartalet, illustrasjon fra forstudie til reguleringsplan for Farverikvartalet, november 2009, Kontur Arkitektur

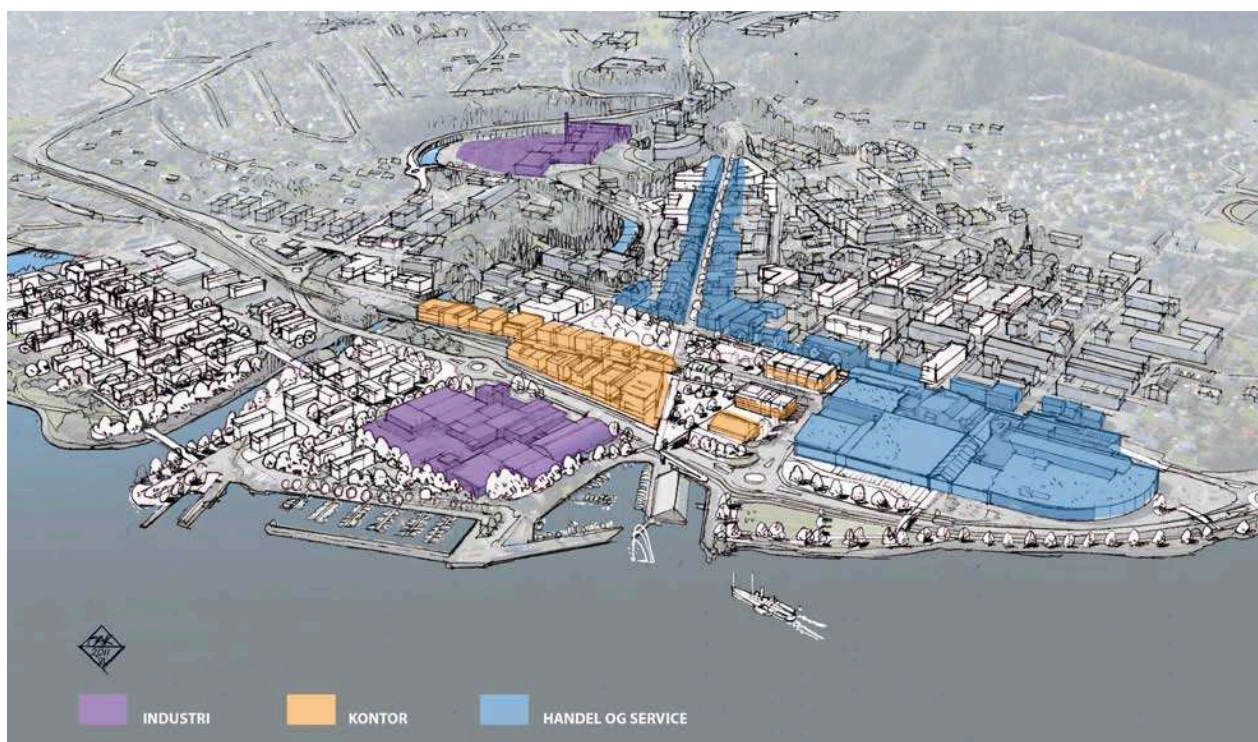
PRINSIPPER FOR UTVIKLING

Store arealreserver for bolig- og næringsutbygging gjør at industribedriftene Hoff og Hunton kan bli liggende. Dermed beholdes et antall industriarbeidsplasser sentralt i byen – viktig som markering av byen som industriby og viktig som bidrag til at flest mulig arbeidsreiser kan skje med miljøvennlige transportmidler.

Som bidrag til vitalisering av byen er det viktig å samle kontor- og servicebedrifter i sentrum. Det samme gjelder kulturbygg og kulturaktiviteter. Kultur og næring trenger hverandre. Byens studenter må også trekkes ned og inn i sentrum slik at de kan bidra til å gi sentrum liv og sammen med næringsvirksomhet og bosatte gi grunnlag for serveringssteder mm. Studentboliger og velferdsbygg bør lokaliseres til sentrum. Slik konsentrasjon til det sentrale området i kommunen styrkes også mulighetene for bruk av kollektive reisemidler, sykkel og gange i stedet for bil for å nå slike målpunkter.

Gjøvik sentrum må gjøres mer attraktivt og urbant både for bolig- og næringsutvikling. Sentrumsplanen er kommunens viktigste redskap i tilrettelegging for en slik utvikling. Planen bør sikre et helhetsgrep (trafikksystem, gang- og sykkelforbindelser, siktakser, grønnsstruktur), men også identifisere særlig viktige verdier (kulturminner / identitetsskapende elementer) som skal hensynstas.

Sentrumsplanen bør ha særlig vekt på bestemmelser som skal bidra til byliv, for eksempel krav om tilrettelegging for studentboliger og krav om publikumsrettede funksjoner i 1. etasje i de mest sentrale kvartalene. I disse kvartalene bør man tilstrebe en blanding av funksjoner (bolig, handel, næring, servering) fordi dette bidrar til det levende og mangfoldige.



TILTAK PÅ KORT SIKT - 2012 TIL 2015

- Storgata er gjennom et spleiselag offentlig-privat bygget om til miljøgate og står som byakse sentralt i sentrumsutviklingen. Strandgata som miljøgate og byakse må utvikles, i første omgang fra CC til Hunnsveien. Sammen med parkene danner den "indrefiletten" av næringsseiendommer i Gjøvik by.
- God atkomst med bil til sentrum inklusive ordnet parkering og tilgjengelighet med buss, sykkel og gange vil være en betingelse for utvikling av et tyngdepunkt som omtalt over. Økt handel i sentrum krever bedre tilgjengelighet med bil. Tilretteleggingen for dette vil være krevende og må gjøres slik at en ikke ødelegger for andre bymiljøkvaliteter som en ønsker å fremme.

TILTAK PÅ LENGRE SIKT FRA 2015

- Det er viktig å søke å "intensivere" utvikling av bolig og næring i tilknytning til byaksene Storgata og Strandgata. Dette kan skape tetthet i opplevelse og urbane kvaliteter.



Storgata, IN'BY landskapsarkitekter

BYLIV OG STEDSUTVIKLING MED KVALITET

MÅL

Gjøvik by skal være en attraksjon i seg selv. Gjøvik by skal ha en sjarmerende bykjerne med et pulserende byliv fylt med opplevelse, flott arkitektur, gangstrøk, attraktive boliger, vakre gater, allsidig kultur- og fritidsliv og et dynamisk handelsmiljø.

DELMÅL

- Befolkningen på Gjøvik er med rette stolte av byens sin
- Den overordnede grønnstrukturen: Mjøsstranda og Hunnselva med parken rundt Gjøvik gård er ryggraden i byens grønnstruktur.
- Det er et godt opparbeidet og omsorgsfullt vedlikeholdt hierarki av nære friområder rundt sentrum, og det er etablert små grøntarealer / hyggelige, sosiale møteplasser i bybebyggelsen med gode gangforbindelser mellom disse og til større parker og friområder.
- Universell utforming av anlegg for gående og sykkel, skoleveger, offentlig gater, plasser og parker skal legges til grunn for alle planer og prosjekter.
- Byens lange historie er ivaretatt gjennom godt vedlikeholdte og bevisst forvaltede bygninger fra alle tidsperioder.

PRINSIPPER FOR UTVIKLING

Opprusting av byrom kan bidra til et mer levende og mangfoldig sentrum. I Gjøvik er parkene i nedre del av sentrum viktig i denne forbindelse. Men også møteplasser, lekepark, skatepark, elvepark, promenade langs Mjøsa, strender og nye gang- og sykkelforbindelser kan være viktige elementer i en slik opprusting. Området i nær tilknytning til byaksene Storgata og Strandgata bør ha førsteprioritet.

Sentrumsplanen er kommunens viktigste redskap i tilrettelegging for en slik utvikling. Sentrumsplanen kan ha egne krav til utforming og høy omgivelseskvalitet. Opprusting av Storgata er et eksempel på dette. Det kan videreføres skrittvis i andre sentrumsgater ved at man kan bygge en mindre strekning hvert år med fortau og ny gatebelegning, for å høyne kvaliteten.

Sentrumsplanen kan også inneholde retningslinjer for møblering av offentlige rom. Dette for å sikre attraktive fellesarealer og bidra til like konkurransevilkår for serveringsbransjen. Videre vil innkjøp av kunst / skulpturer kunne bidra til mangfold og opplevelse i offentlige rom.



Jernbaneparken, mulighetsstudie for aktivitetspark med skateanlegg og torg, illustrasjon IN'BY



Grønnstruktur, gang- og sykkelforbindelser

TILTAK PÅ KORT SIKT - 2012 TIL 2015

- Ruste opp byrommene Fahlstrøms plass, Pan-parken og Gamletorget. Skape hyggelige, sosiale møteplasser.
- Bedre framkommeligheten langs Hunnselva med gangveger, spesielt gangvegforbindelsen under jernbanen.
- Oppgradere og ha felles standard på fortau og gater, inklusive felles standard på møblering og skilting.
- Utbedre Mjøspromenaden, samt en forlengelse nordover og sørover.
- Videreutvikling av Gjøvik kommunes høye driftsstandard på alt kommunalt teknisk vedlikehold.
- Utbedre og supplere innholdet i Byparken ved Gjøvik stasjon med flere aktivitetstilbud; skøytebane, skateanlegg mv.
- Etablere samarbeid om lokalt byggeskikkarbeid. Videreføre positive erfaringer fra Storgata. Kommunen må ta en lederrolle og det er viktig med kompetanseheving – for eksempel å ta i bruk Mjøsmuseet som ressurs i vernesaker.
- Aktiv oppfølging av forvaltningsplanen for Gjøvik gård med fokus på økt byliv.

TILTAK PÅ LENGRE SIKT FRA 2015

- Stille krav om og/eller stimulere til utadvendte aktiviteter i 1. etasje (butikker, serveringssteder) i bebyggelsen langs Strandgata og nederste del av Storgata.
- Fullføre en komplett opparbeidet, overordnet grønnstruktur med godt tilrettelagte traseer for gående og syklende.
- En tidsmessig konsertarena er et aktuelt til for å styrke Gjøvikregionen som Musikkregion med Gjøvik som musikkbyen i sentrum.
- Utvikle Hovdetoppen som en del av byens grønnstruktur.



Storgata som miljøgate, illustrasjon IN'BY

4.3 Trafikk- og transportløsninger

VEGSYSTEMET

MÅL

Det er enkelt å reise til Gjøvik sentrum samtidig som sentrum er skjermet for unødig biltrafikk

DELMÅL

- Rv.4 kombinerer funksjonen med betjening av byen og funksjon som gjennomfartsåre på en god måte
- Trafikkbildet i sentrum er ryddig. Sentrum har god tilgjengelighet med bil inklusive parkering samtidig som sentrum er beskyttet mot gjennomgangstrafikk og annen unødig biltrafikk
- Rv.4 og Jernbanen som barrierer mellom sentrum og Mjøsa er redusert betraktelig

PRINSIPPER FOR UTVIKLINGEN

Trafikken i gatenettet i sentrum blir stadig mer kaotisk med blanding av biler, busser, sykler og fotgjengere. Trafikkbildet må bli enklere og mer oversiktlig, og de ulike transportmidlene må skilles mer fra hverandre i gatenettet.

Sentrum må gjøres mer gåvennlig. Viktigste tiltak for å oppnå dette vil være å betjene sentrum i en ring utenfra og derved redusere behov og muligheter for gjennomkjøring i gatenettet i sentrum. Strandgata og Storgata som miljøgater vil også bidra til et mer gåvennlig sentrum.

Parkering bør i stor grad samles i et antall parkeringshus og parkeringsplasser i tilknytning til sentrumsringen og tettest mulig inn til sentrum. Korttidsparkering for kunder til sentrum legges på P-plasser eller i sentrum. Langtidsparkering / arbeidsplassparkering legges noe unna sentrum.

Sentrum har i dag to adkomster fra rv.4; rundkjøringene ved fv.33 / Strandgata og rundkjøringen ved Jernbanesvingen. Disse adkomstene bringer trafikken rett inn i sentrumsgatene og bør suppleres / avlastes. Utbygging og utvikling av vegsystemet må ha en langsiktig plan for øye, og utviklingen bør skje trinnvis i henhold til firetrinnsprinsippet som Statens vegvesens filosofi for utvikling av et transportnett:

1. Tiltak som kan påvirke transportbehovet og valg av transportmiddel
2. Tiltak som gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur
3. Begrensede utbyggingstiltak
4. Større ombygginger eller ny trase

Trinn1: Arealutvikling som er beskrevet i kapittel 4.2 foran med konsentrasjon til sentrum av boliger, næringsvirksomhet og kulturtilbud vil bidra til at mange vil få kort avstand fra bolig til arbeidssted og ulike gjøremål, samt at mange kan velge å gå eller sykle i stedet for å bruke bil. Konsentrasjon av reise-mål i sentrum vil også bidra til at mange fra andre steder i kommunen og regionen kan benytte det sentrumsrettede busstilbudet.

Trinn 2: Gatenettet kan utnyttes mer effektivt og enkelte gater prioritert for buss. Andre tiltak for mer effektiv utnyttelse av eksisterende vegnett kan være avsetning til kollektivfelt på dagens veger og oppstramming av vegkryss, samt ombygging til miljøgater.

TILTAK PÅ KORT SIKT - 2012 TIL 2015

- Utbygging av Strandgata som miljøgate: På sikt bør hele Strandgata bli miljøgate. Derfor bør den langs hele sentrum (850 m fra CC til Niels Ødegaards gate) ha samme gateprofil. I første omgang er det viktigste å bygge strekningen CC – Hunnsveien som bidrag til å knytte CC og sentrum sammen. Som første trinn i dette bygges Strandgata forbi CC ferdig høsten 2011. En samlet bredde på 6,5 m og bredere fortau kan få ned hastigheten på bilene og legge forholdene bedre til rette for fotgjengere og syklist, samtidig som bredden vil være tilstrekkelig for busstrafikk i framtiden.
- Utbedring av krysningpunkter med Strandgata: Krysningpunktene ved Storgata og Elvegata bør utbedres i forbindelse med miljøgateprofilen for Strandgata og detaljplanen for skysstasjonen.
- Ferdigstillelse av planarbeidet knyttet til ny adkomst fra rv.4 ved Hunton til sentrum.



TILTAK PÅ LENGRE SIKT FRA 2015

- Supplere de to eksisterende biladkomstene til sentrum med nye adkomster vil regnes som begrensete utbyggingstiltak (trinn 3 i firetrinnsprinsippet). Nye adkomster fra nord og vest vil markere Gjøvik sentrum bedre og gi grunnlag for et skifte i standard på rv.4 fra stamveg mellom byer til hovedveg gjennom et byområde. Ny adkomst i vest er anbefalt lagt fra rv.4 ved Hunton til sentrum. Tiltaket vil flytte trafikk fra nedre del av sentrum til øvre del. Ny adkomst i nord bør utredes nærmere. Imidlertid kan en ny adkomst fra rv.4 rett nord for CC medføre god adkomst/avgang for framtidig busser som pendler gjennom Gjøvik, samt avlaste trafikken ved Mjøsstranda. Løsningen kan imidlertid gi økt trafikk inn i Strandgata noe som ikke er ønskelig. Nærmere trafikkstudier bør derfor gjennomføres før valg av endelig løsning knyttet til ny adkomst nord. Det forutsettes at nye adkomster knyttes direkte til parkeringsanlegg nær sentrum.
- Et annet begrenset utbyggingstiltak er en ny arm inn i Parkgata på rundkjøringen ved rv.4 – fv.33. Dette vil bidra til en fordeling av biltrafikken mellom Strandgata og Parkgata slik at Strandgata får vesentlig mindre trafikk enn i dag. Løsningen forutsetter bare buss i Parkgata mellom Hunnsveien og Jernbanesvingen.
- På lang sikt vil det viktigste større tiltaket (trinn 4 i firetrinnsprinsippet) være en eventuell omlegging av rv.4 i en 2 km lang forbikjøringstunnel fra Kallerudkrysset i vest til nord for sentrum. Dette vil medføre at gjennomgangstrafikken fra rv.4 kan ledes utenom sentrum. Løsningen vil være svært kostnadskrevenende. De største trafikkmengdene inn til Gjøvik kommer fra fv.33 (Vestre Totenveg). En eventuell omlegging av rv.4 i tunnel bør derfor også løse trafikkutfordringene knyttet til fv.33.

KOLLEKTIVTRAFIKK

MÅL

Gjøvik skal ha et attraktivt busstilbud som kan konkurrere med privatbilen slik at andelen som benytter buss fordobles

DELMÅL

- Nye boliger og virksomheter lokaliseres til sentrum eller i kort gangavstand til busstraseer.
- Busstilbudet konsentreres om de største reisestrømmene i Gjøvik med korte reisetider og hyppige avganger.
- Veg- og gatenettet skal utformes slik at det gir bussene rask og rasjonell framføring
- Bussen skal gis prioritet framfor bil i egne felt / bussgater og i lyskryss der det er plass til det.
- Skysstasjon og holdeplasser lokaliseres og utformes slik at de er effektive både for passasjerene og bussene samt er universelt utformet.
- Reisetiden med Gjøvikbanen mellom Oslo og Gjøvik reduseres vesentlig og med avganger hver time over store deler av driftsdøgnet.

PRINSIPPER FOR UTVIKLINGEN

De største reisestrømmene i Gjøvik går fra de omkringliggende områdene og til sentrum. Flest reiser er vestfra (Raufoss, Hunndalen) og til sentrum. Derneft kommer reiser fra hhv sørbyen og nordbyen og til sentrum. Det er også en god del reiser mellom sør- og nordbyen. Utbyggingsmønsteret bør videreutvikles slik at tunge reisestrømmer gir grunnlag for hyppige avganger. Høy frekvens og kort reisetid er de viktigste faktorene for å få flere til å bruke bussen. En egen bussrute mellom sør- og nordbyen (sykehuset/ Gjøvik vg skole) bør derfor pendle gjennom sentrum slik at den fanger opp størst mulig trafikkstrøm, men samtidig som "omveien" ikke blir for lang.

Andelen som bruker buss i Gjøvik er 5 % og for arbeidsreiser er den 10 %. Potensialet er imidlertid betydelig. 2/3 opplyser at de vil kunne bruke buss til og fra sitt daglige virke og 85 % har maksimum 5 minutter gangavstand til nærmeste holdeplass. Nytt ruteopplegg for 2012 vil innebære noe høyere frekvens og kortere reisetid på eksisterende ruter, to nye ruter og ekstra bussavganger til morgentoget Gjøvik-Oslo. Bussen vil ha universell utforming, ha bedre setekapasitet og bedre komfort. Disse forbedringene vil kunne bidra til at flere bruker buss.

Framkommelighet for buss må gis høy prioritet for gatenettet i sentrum og på innfartsvegene.

Det bør arbeides for at Gjøvikbanen får 1-times frekvens til Oslo over store deler av driftsdøgnet på samme vis som IC-togene har til Lillehammer.





Gjøvik jernbanestasjon i dag



Skysstasjonen i Parkgata ved Gjøvik jernbanestasjon, illustrasjon JAF Arkitektkontor AS

TILTAK PÅ KORT SIKT - 2012 TIL 2015

- Utbygging av kollektivfelt i sørgående retning Strandgata – Vestre Totenvveg (fv.33), fra krysset med Niels Ødegaards gate til rundkjøringen ved Kaspergården. Dette må trolig bygges ut i etapper med start fra sentrum og utover. Forholdene for fotgjengere og syklistar må tilgodeses i denne utbyggingen og det kan bli behov for å legge om gang- og sykkelvegnettet.
- Lyskryssprioritering for buss i sentrum.
- Plass til buss i Strandgata som miljøgate.

TILTAK PÅ LENGRE SIKT FRA 2015

- En eventuell ny adkomst fra rv.4 nord for CC direkte inn i Strandgata vil gi en rask og direkteført pendelrute for lokalbuss og for regionale busser gjennom sentrum.
- Ny adkomst fra rv.4/fv.33 ved rundkjøring inn i Parkgata vil gi en raskere adkomst for buss til skysstasjonen.

SYKKELVEGER

MÅL

Gjøvik skal ha et hovedsykkelvegnett som gjør sykkelen til et attraktivt transportmiddel og får flere til sykle slik at andelen som benytter sykkel fordobles.

DELMÅL

- Utbygging av hovedsykkelvegnettet skal primært dekke behovene for transportsyklistene som skal til skole, arbeid og fritidsaktiviteter.
- 80 % av barn og unge skal kunne sykle til skolen.
- Planlegging og utforming av hovedsykkelvegnettet samt drift og vedlikehold av det, skal gjøre det trafiksikkert å sykle.

Hovednett for sykkel, plan for Gjøvik byområde

Sykkel som transportmiddel



Vedtatt av kommunestyret
17.02.11.

PRINSIPPER FOR UTVIKLING

Hovednett for sykkel for Gjøvik byområde er utarbeidet av Gjøvik kommune og Statens vegvesen i samarbeid. Planen ble vedtatt av kommunestyret i februar 2011. Planen inneholder forslag til traseer som skal inngå i et overordnet sykkelvegnett for Gjøvik. Den tar utgangspunkt i sykkeltrafikk inn mot og internt i byområdet. Det er i planen ikke prioritert mellom de foreslåtte tiltakene og det er heller ikke satt frister for når tiltakene skal være gjennomført.

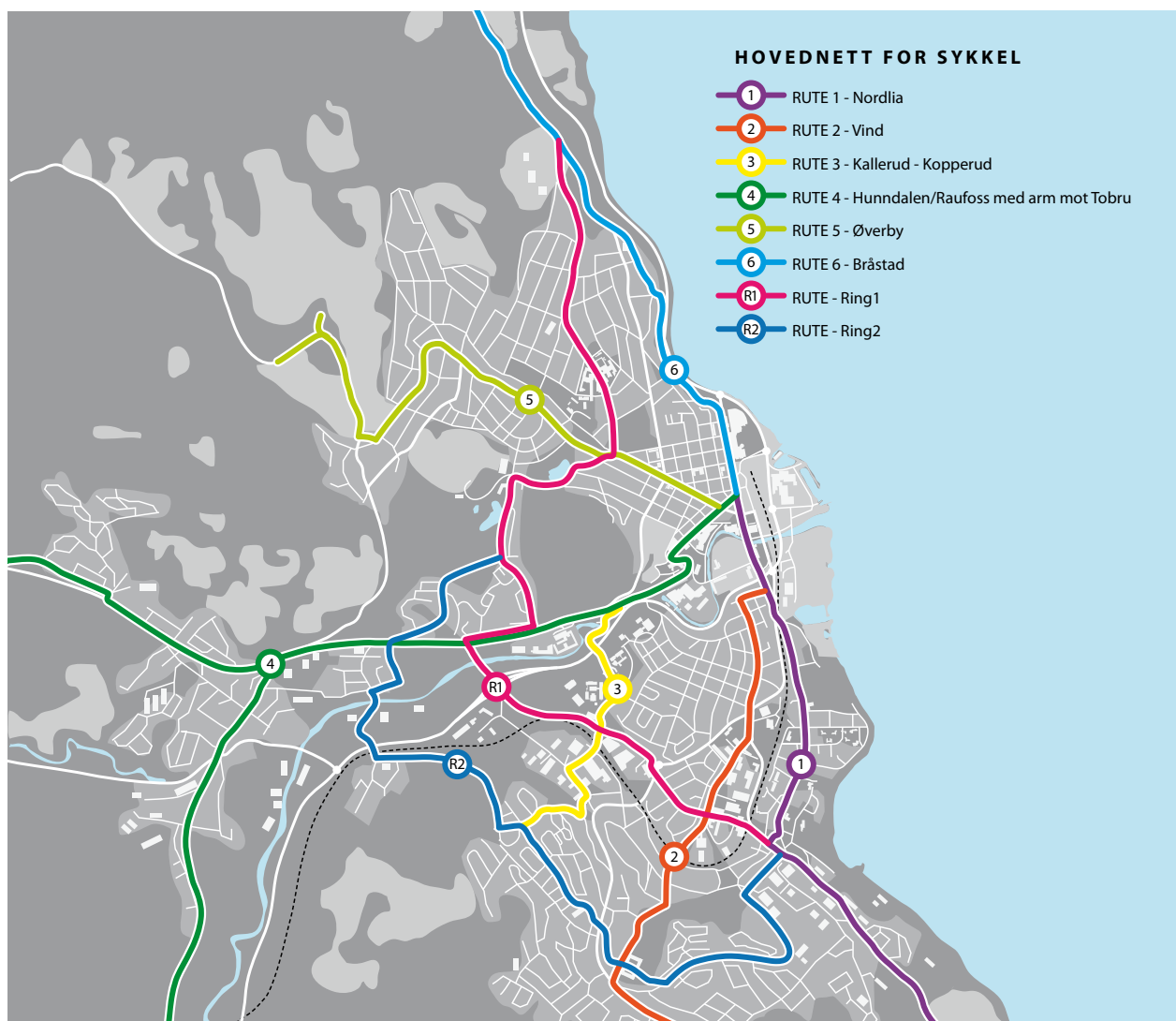
Hovedsykkelvegnettet består av seks sykkelruter fra boligområdene rundt og til sentrum: To ruter fra sørbyen, to ruter fra nordbyen, én rute fra Kallerud og én rute fra Hunndalen/Raufoss.

I tillegg er det to tverrforbindelser som skal knytte sammen områdene fra sør til nord for byen: En indre ring (Ring 1) over Kallerud–Bassengparken–Sykehuset/Gjøvik vg skole og en ytre ring (Ring 2) over Kopperud–østre del av Hunndalen–Bassengparken.

De viktigste forbindelsene som bør prioriteres i utbygging av hovedsykkelvegnettet er mellom sentrum og Sykehuset/Gjøvik vg skole og mellom sentrum og høgskoleparken (Kallerud).

Dalføret med rv.4 og Hunnselva samt Hovdetoppen er en barriere som vanskeliggjør en forbindelse mellom sør- og nordbyen som ikke går via sentrum og biltrafikken i sentrumsgatene. Derfor er også Ring 1 viktig å prioritere.

Av trafiksikkerhetsmessige grunner er det i tillegg viktig å prioritere de to rutene fra sørbyen som går langs den sterkt trafikkerte Vestre Totenveg (Fv.33) inn mot sentrum.



TILTAK PÅ KORT SIKT - 2012 TIL 2015

- Planskilt kryssning for gang og sykkel i rundkjøringen ved Kaspergården. Det er viktig å få ledet gående og syklende i gatenettet rundt gjennom en undergang/kulvert ved rundkjøringen og slik at andre trafikkfarlige krysningspunkter kan fjernes.
- Utbedring av krysningspunkter ved NAV i Niels Ødegaards gate. Innsnevring til ett kjørefelt vil senke hastigheten på biltrafikken og gjøre kryssning for gående og syklende mer sikker.
- Utbedring av krysningspunkt Brufosstien - Storgata med innstramming av kjørebanelen.
- Parkeringsinnretninger for sykler ved målpunkter og kampanjer for å få flere til å sykle.

TILTAK PÅ LENGRE SIKT FRA 2015

- Fullføring av hovedsykkelveg mellom sentrum og Sykehuset/Gjøvik vg skole og mellom sentrum og høyskoleparken (Kallerud).
- Fullføring av Ring 1.
- Fullføring av de øvrige rutene i hovedsykkelvegplanen.
- Integrere sykkel og buss.

PARKERING

MÅL

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 på 2-3 timer gjør det kostbart å langtidsparkere.
- Langtidsparkering / arbeidsplassparkering ligger noe unna sentrum.

PRINSIPPER FOR UTVIKLING

Parkeringsavgiften i Gjøvik sentrum er i dag på kroner 16 per time og maksimum parkeringstid er i hovedsak 3 timer. Dette er i tråd med andre byer i Norge av tilsvarende størrelse som Gjøvik, og det gir prioritet til korttidsparkering. På CC rett ved sentrum er imidlertid parkeringen gratis.

Det er i dag anledning til dagparkering for 30 kroner dagen enkelte steder i og rundt sentrum. Registreringen av parkerte biler i mai 2011 viste at parkeringstilgjengeligheten er god, selv om det var belegg på over 90 % i enkelte områder.

Avgiften for dagparkering er svært lav og bør settes opp vesentlig for å hindre unødvendig langtidsparkering i sentrum. Et annet virkemiddel for prioritering av korttidsparkering foran langtidsparkering / arbeidsplassparkering enn fast takst og maksimumstid, er progressive takster.

Boligsoneparkering er et annet virkemiddel overfor arbeidstakere i sentrumsområdet som i likhet med de andre parkeringsvirkemidlene også bidrar til å redusere bruk av bil til arbeidsreiser.

Parkeringsplasser kan også fjernes for å utnytte de åpne tomtene til byutviklingsprosjekter som nybygg og parker. Videre er det viktig å oppheve de midlertidige dispensasjonene knyttet til parkeringsformål i sentrum på rivningstomter og lignende.

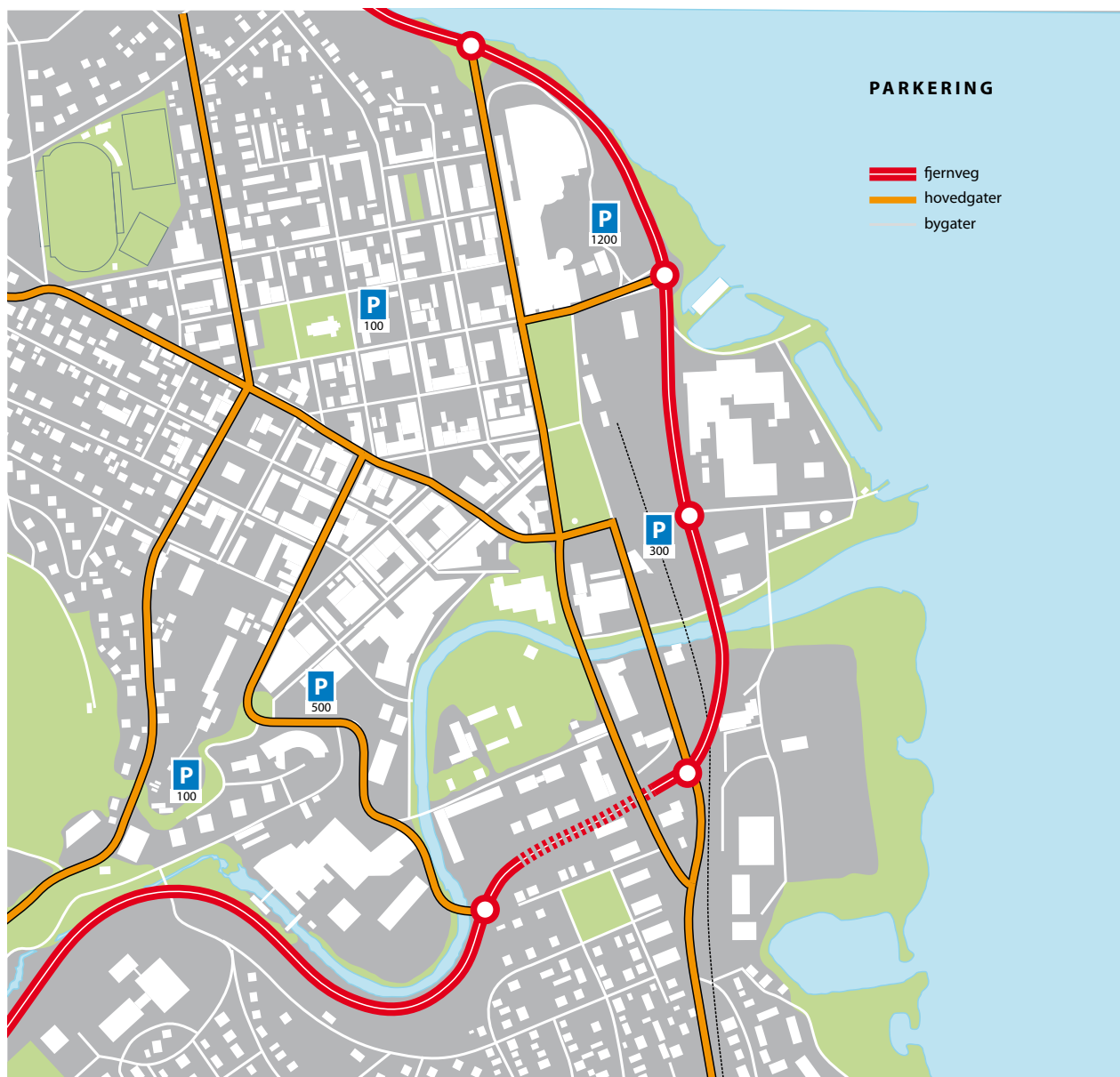
Det er selvsagt et problem for sentrum å ha avgiftsparkering (bl.a. for kunne prioritere kundeparkering) når nærliggende CC har gratis parkering. Imidlertid har regjeringen i Nasjonal transportplan 2010-2019 (punkt 9.6.1) varslet at man vil arbeide med å få fram en lovhjemmel som skal gi kommunene mulighet til å innføre avgift på (større offentlig tilgjengelige) private parkeringsplasser. Inntektene fra slik P-avgift vil tilfalle eierne av de private plassene. For å skape en balanse mellom sentrum og CC kan det være en idé om man i Gjøvik, i forkant av en slik lovhjemmel, på frivillig basis innførte et felles parkeringsregime. Dette er for eksempel iverksatt i Arendal sentrum, der det er avgiftsparkering både på gategrunn og i parkeringsanlegget som betjener Arenasenteret ved siden av rutebilstasjonen.

Gjøvik har parkeringsvedtekter som inneholder minimumskrav til parkering for bolig og næring. Disse er lite nyanserte i forhold til ulike soner i byen.

Vedtektene bør revideres dels for å redusere kjøring med bil til eiendommer i sentrum (maksnormer) og dels for å gjøre det lettere og mer økonomisk å bygge eller bygge om i sentrum.

I en tett bystruktur kan det være vanskelig å løse parkeringskravene på egen tomt, og det kan derfor være aktuelt å legge til rette for en områdebetjening med parkering gjennom avtaler eller frikjøpsordning. Dette kan redusere kostnadene i nye byggeprosjekter og dermed stimulere til byutvikling.





TILTAK PÅ KORT SIKT - 2012 TIL 2015

- Endre parkeringsbestemmelsene, herunder parkeringsnorm om krav til biloppstillingsplasser, samt frikjøpsordningen.
- Opphev dispensasjonsordning for bruk av områder regulert til bolig/næring til parkeringsformål.
- Etabler et felles parkeringsregime for offentlige og private parkeringsplasser.

TILTAK PÅ LENGRE SIKT FRA 2015

- Stimuler bygging av parkeringsanlegg nær sentrum.
- Stimuler bygging av områdebetjening med parkering.

5 Samarbeidsavtale

5-ÅRIG SAMARBEIDSAVTALE OM AREAL- OG TRANSPORTUTVIKLINGEN I GJØVIK BY 01.01.2012 – 31.12.2016

1. DENNE SAMARBEIDSAVTALEN OM AREAL- OG TRANSPORTUTVIKLING I GJØVIK BY ER INNGÅTT MELLOM FØLGENDE PARTER:

- Gjøvik kommune
- Næringslivet representert ved "Byen vår Gjøvik"
- Statens vegvesen Region øst
- Oppland fylkeskommune

Dersom partene er enige om det, kan Jernbaneverket, andre kommuner i Gjøvikregionen samt Fylkesmannen i Oppland inviteres til å slutte seg til avtalen.

2. BAKGRUNN FOR AVTALEN

Gjøvik by er regionsenter med et handelsomland for ca. 100.000 mennesker. Byens sentrum skal gjøres mer attraktiv og urban for bosatte, næringsliv og besøkende. Byen skal utnytte sin beliggenhet bedre og bl.a. knyttes nærmere til Mjøsa. Byen skal være lett tilgjengelig med alle typer transportmidler.

Gjøvik ligger utenfor dagpendlingsområdet for Oslo, og den store samferdselsutbygging nord-sør på Østlandet skjer for tiden på den andre siden av Mjøsa. Gjøvik kan derfor ikke forvente "drahjelp" fra andre, men må "stole på egne krefter".

For å realisere mål og utfordringer kreves det innsats fra flere aktører. Areal- og transportutviklingen formes av kommunen, fylkeskommunen og staten, samt næringsliv og befolkning. Det er derfor viktig at forvaltningsnivåene samarbeider på grunnlag av felles mål og strategier, og det er viktig med god forankring i lokal og regional befolkning og næringsliv.

Samarbeidet om areal- og transportutviklingen i Gjøvik by er tjent med:

- Et felles grep på utviklingen
- Langsiktig politikk som grunnlag for prioritering av kortsiktige tiltak
- Samordning av forvaltningsnivåenes planer og tiltak for å sikre helhetlige løsninger og økt forutsigbarhet

På denne bakgrunn har Gjøvik kommune, Byen vår Gjøvik, Statens vegvesen Region øst og Oppland fylkeskommune gjennomført en samarbeidsprosess i 2010 – 2011 som har avklart visjoner og mål for areal- og transportutviklingen. For å videreføre dette arbeidet har partene vedtatt en likelydende sak om å inngå en samarbeidsavtale med sikte på å inngå bindende avtaler om arbeids- og ansvarsdeling og om finansiering av tiltak.

3. HOVEDPRINSIPP FOR SAMARBEIDET

Partene i denne avtalen inngår i et langsiktig samarbeid om en felles areal- og transportutvikling i Gjøvik by som utvikler Gjøvik til en attraktiv og bærekraftig by ved Mjøsas bredd.

Samarbeidet skal bidra til en samordnet areal- og transportutvikling for Gjøvik by som følger opp både lokale, regionale og nasjonale mål.

Til grunn for samarbeidet legges:

- Nasjonale mål og forutsetninger definert i den til enhver tid gjeldende nasjonale transportplan (NTP)
- Nasjonale mål og føringer definert i det til enhver tid gjeldende statlige forventningsnotat
- Føringer fra regional planstrategi for Oppland
- Føringer fra regional strategiplan
- Føringer fra kommuneplanen for Gjøvik
- Vedtatt strategi for ny byutvikling innenfor areal og transport fra samarbeidsprosessen 2010 – 2011

Gjennom samarbeidet basert på denne avtalen skal partene bidra til:

Å sikre godt kunnskapsbaserte beslutningsgrunnlag for folkevalgte i kommunene og fylkeskommunen, samt for andre berørte myndigheter eller sektorer for å bidra til mer helhetlige løsninger og økt gjennomføringskraft enn i dag.

Samarbeidet under denne avtalen skal basere seg på følgende prinsipper:

- Samarbeidet er mellom selvstendige og likeverdige parter
- Samarbeidsorganet har ikke formell beslutningsmyndighet og konsensus legges til grunn for faglige anbefalinger og tilrådinger
- Der enighet likevel ikke oppnås, håndteres sakene gjennom avtalepartenes ordinære organer
- Samarbeidspartene skal stille relevante faglige ressurser til rådighet for prosjektarbeidet innenfor sine sektorer og fagområder. Arbeidsomfanget skal avtales særskilt.
- Forslag til konkrete planer og tiltak som tilrådes og utarbeides under dette samarbeidet skal bygge opp under de mål som er definert under denne avtalens punkt 4.

4. MÅL FOR SAMARBEIDET

Hovedmålet for samarbeidet under denne avtalen er å bidra til å gjøre Gjøvik til en attraktiv og bærekraftig by ved Mjøsas bredd basert på virkemidler innen areal- og transportsektoren.

Med attraktiv by menes tiltak som bidrar til:

- Å gi Gjøvik by en sjarmerende bykjerne med høy kvalitet i byrom og bygninger
- Å gjøre Gjøvik til en tett og konsentrert by med en mangfoldighet av byopplevelser
- Å knytte Gjøvik by tett til Mjøsa og til Hunnselva som en blågrønn åre gjennom byen

Med bærekraft menes tiltak som bidra til:

- Langsiktig, framtidsrettet og konkurransedyktig næringsliv
- Styrking av befolkningens levekår og livskvalitet
- Redusering av transportbehovet og transportsektorens klimagassutslipp

For virkemidler i areal- og transportsektoren innebærer dette blant annet:

- Å bygge byen "innover" med fortetting og utfylling av ledige arealer
- Å gjøre det enkelt å reise til Gjøvik med alle typer transportmidler samtidig som sentrum er skjermet for unødig biltrafikk
- Å utvikle et attraktivt kollektivtilbud og et effektiv og trygt gang- og sykkelvegnett
- Å redusere behovet og motivene for bruk av personbiler, særlig til arbeidsreiser, gjennom både positive og restriktive tiltak
- Alle oppgaver og virkemidler innen areal og transport skal omfattes av samarbeidet

5. OPPGAVER

Motivasjonen for sentrumsutvikling i Gjøvik er ikke store vegprosjekter som både skal løse trafikkproblemene i sentrum og sikre finansiering av en bypakke. Motivasjonen er først og fremst knyttet til revitalisering av sentrum. Målene for arbeidet er riktignok langsiktige, men utviklingen må skje trinnvis. Dette er viktig for å opprettholde motivasjon i byen at det sørges for gjennomføring av tiltak som viser at det stadig skjer forbedringer.

I Gjøvik skal man følge firetrinnsprinsippet for en kostnadseffektiv utvikling av veg- og trafikksystemet:

1. Tiltak som kan påvirke transportbehovet og valg av transportmiddel
2. Tiltak som gir effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur
3. Begrensede utbyggingstiltak
4. Større ombygginger eller ny vegtrasé

Samarbeidet skal blant annet omfatte:

- Grunnlag for revisjon av kommuneplanen for Gjøvik
- Grunnlag for utarbeiding av sentrumsplan for Gjøvik by med handlingsprogram
- Tiltak for kollektivtrafikk og mindre bilbruk i sentrum
- Infrastrukturtiltak for bussframkommelighet, biltilgjengelighet, gang- og sykkelveger, parkering m.v.
- Arena for samordning av prioriterte oppgaver
- Kommunikasjon og formidling

6. ORGANISERING

Avtalens styringsgruppe

Styringsgruppa skal bestå av én representant fra hver av parten Gjøvik kommune, Byen vår Gjøvik, Statens vegvesen Region øst og Oppland fylkeskommune. Gjøvik kommune representeres ved ordfører og Statens vegvesen ved avdelingsdirektøren for avdeling Oppland. Fylkeskommunen og Byen vår Gjøvik skal ha representanter på tilsvarende nivå som kommunen og vegvesenet.

Styringsgruppa gir den administrative arbeidsgruppa mandat og oppgaver, og drøfter utredninger og forslag som fremmes. Styringsgruppa gir tilrådinger til sine respektive politiske og administrative, overordnede organer.

Referansegruppe

For å sikre god politisk, faglig og befolkningsmessig forankring etableres en referansegruppe. Referansegruppen skal bestå av lokale/regionale interessenter og "brukere" av Gjøvik by. Referansegruppen skal gi innspill og råd.

Administrativ arbeidsgruppe

Administrativ arbeidsgruppe skal bestå av to representanter fra Gjøvik kommune og minst én representant fra de øvrige partene. Arbeidsgruppen ledes av en prosjektleder fra Gjøvik kommune. Innenfor vedtatt budsjett gis arbeidsgruppen mandat til å leie inn fagkonsulenter til å bistå gruppen med faglige utredninger og anbefalinger.

Saker til styringsgruppen forberedes av arbeidsgruppen som også har ansvaret for å orientere referansegruppen og stå for informasjon til befolkningen.

7. ØKONOMI, RESSURSBRUK OG RAPPORTERING

Samarbeidet under denne avtalen baserer seg på følgende hovedmodell for finansiering:

- Prosjektbistand knyttet til faglige råd og utredninger skjer i form av et spleiselag med et beløp på minimum kr 200.000 per år fra hver av partene.
- Prosjekter dekkes i hvert enkelt tilfelle av deltakende parter med den kostnadsfordeling partene blir enige om. Det inngås egne skriftlige avtaler om dette for hvert enkeltprosjekt.
- De samarbeidende parter dekker egne kostnader til sine deltakere /representanter i arbeidet underlagt denne avtalen.

Som nevnt over forutsettes det at arbeidsressurser skal dekkes av den enkelte arbeidsgiver. Arbeidsomfanget for den administrative arbeidsgruppen vil variere over tid og skal avtales nærmere med styringsgruppen. Som et utgangspunkt bør det ved oppstart avsettes 10-20 % av arbeidstiden som representant i arbeidsgruppen. Prosjektlederen bør avsette det dobbelte, dvs. 20-40 % av arbeidstiden for å følge opp prosjektet.

8. AVTALEPARTENES ANSVAR OG FORPLIKTELSE

Hver av partene i denne avtalen er forpliktet til å stille til disposisjon den kompetanse, kapasitet og økonomiske midler som følger av denne avtalen.

Hver av partene er forpliktet til aktivt å arbeide for å støtte opp om samarbeidet og de mål og strategier det er basert på.

9. OPPSIGELSE AV AVTALEN

En part kan si opp avtalen med 1 års varsel dersom ikke avtale med 3. part er til hinder for dette.

10. ENDRING AV AVTALEN

Endring av avtalen krever tilslutning av samtlige avtaleparter.

11. AVTALENS VARIGHET

Det legges opp til et langsiktig samarbeid: Avtalens varighet er 5 år (fram til 31.12.2016) med en felles intensjon om å forlenge avtalen. Beslutning om forlengelse av avtalen skal skje senest ett år før avtalen løper ut.

Det legges opp til en evaluering av avtalen innen 2014 som grunnlag for en eventuell justering av avtalen.



Statens vegvesen

Statens vegvesen
Region øst
Postboks 1010
2605 LILLEHAMMER

E-postadresse:
firmapost-ost@vegvesen.no

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