



GATEBRUKSPLAN

FOR GJØVIK SENTRUM



Innlandet
fylkeskommune



Statens vegvesen



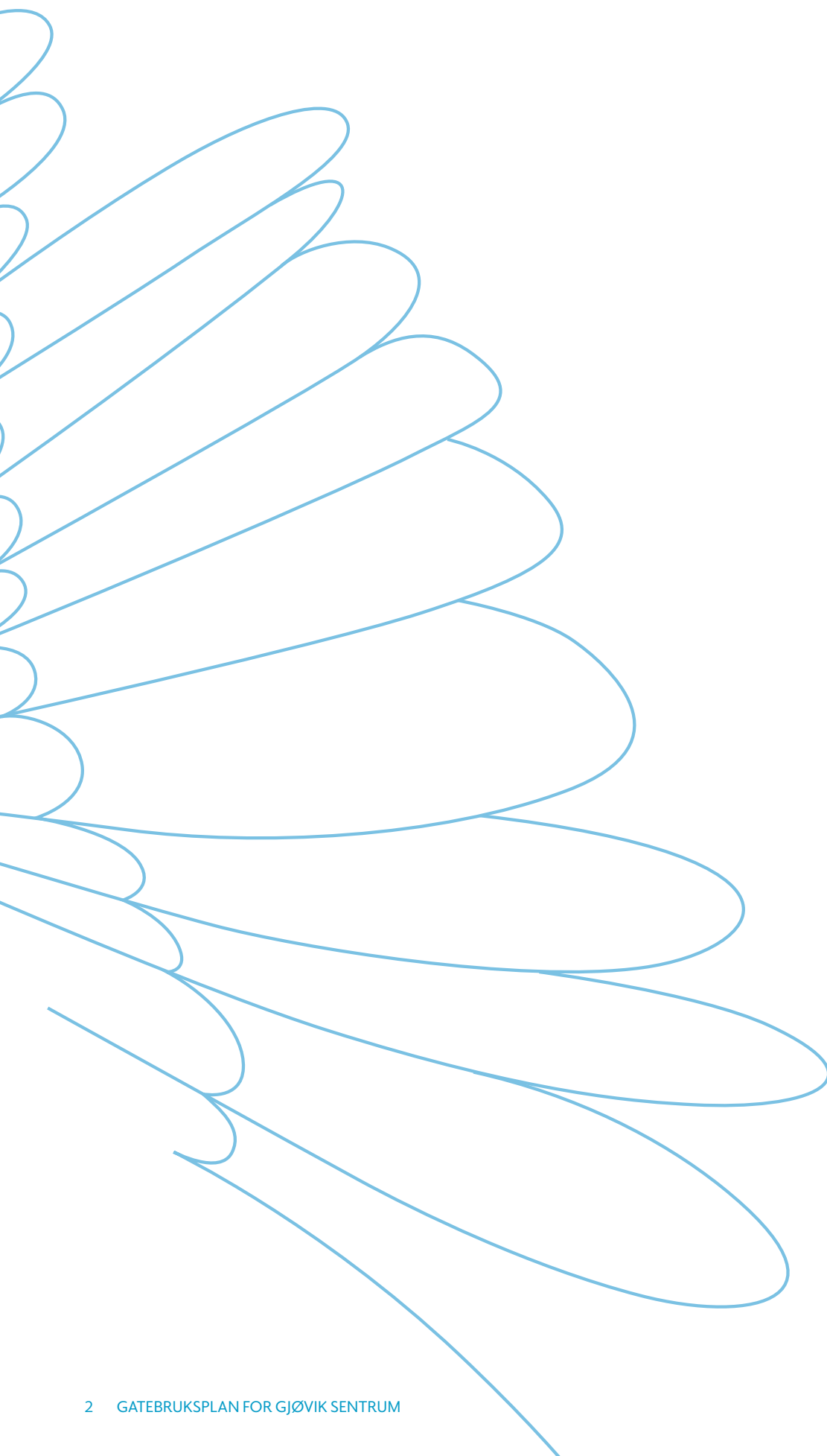
BYEN VÅR
GJØVIK



GJØVIK KOMMUNE



VISJON GJØVIK 2030



Forny et gatebruksplan

Gatebruksplan vedtatt i november 2017 er etter politisk initiativ bearbejdet og foreligger nå i fornyet form. Hovedmomenter i ny gatebruksplan:

- Beholder hovedgrep for gatebruk med fokus på alle trafikantgrupper.
- Har en tydeligere fremstilling av mål i tråd med byvisjon 2030.
- Benytter en prioriteringsmodell som setter fotgjengere øverst, deretter sykkel, kollektivtrafikk, næringstrafikk og personbil.
- Øker lesbarheten gjennom reduksjon av stoffmengde og enklere tilgang til stoffet.
- Omfattende grafisk endring for å sikre bedre kommunikasjon av prinsipper og gatenes hovedfunksjon.

OM GATEBRUKSPLANEN

Gatebruksplanen er en prinsipplan som ivaretar alle trafikantgrupper, og er ment å være et virkemiddel for å nå målene i byvisjonen. Gatebruksplanen er et verktøy for private og offentlige aktører i byutvikling, men er også aktuell for næringslivet og andre aktører i byen. Gatebruksplanen er ikke juridisk bindende, men en veiledende plan som legges til grunn for tiltak og utarbeiding av planer etter plan- og bygningsloven. Økonomiske rammer har stor betydning for måloppnåelsen, særlig mtp ønsket gateutforming og kvalitet. Tiltak må gjennomføres i henhold til aktørenes respektive handlingsprogrammer og budsjetter.

BAKGRUNN

I 2010-2011 ble det gjennom ATP-samarbeidet mellom Gjøvik kommune, tidligere Oppland fylkeskommune, Statens vegvesen og næringslivet ved Byen vår Gjøvik utarbeidet en byvisjon, «Strategi for ny byutvikling – samordnet areal- og transportstrategi for Gjøvik». ATP-arbeidet omhandler areal og transportplanlegging for Gjøvik der målet er å legge til rette for økt forpliktende samarbeid, skape helhetlige løsninger og økt gjennomføringskraft for areal- og transporttiltak i Gjøvik by.

Arbeidet med forny et gatebruksplan startet vinteren 2020 etter vedtak om revisjon av denne i styringsdokumentet for 2020-2023. Det er gjennomført en prosess med flere møter i ATP-sammenheng, innspillmøter med ulike interessentgrupper samt workshop for interne (kommunen) og ulike eksterne interessenter. Forankring og medvirkning er ivarettatt gjennom arbeidet.

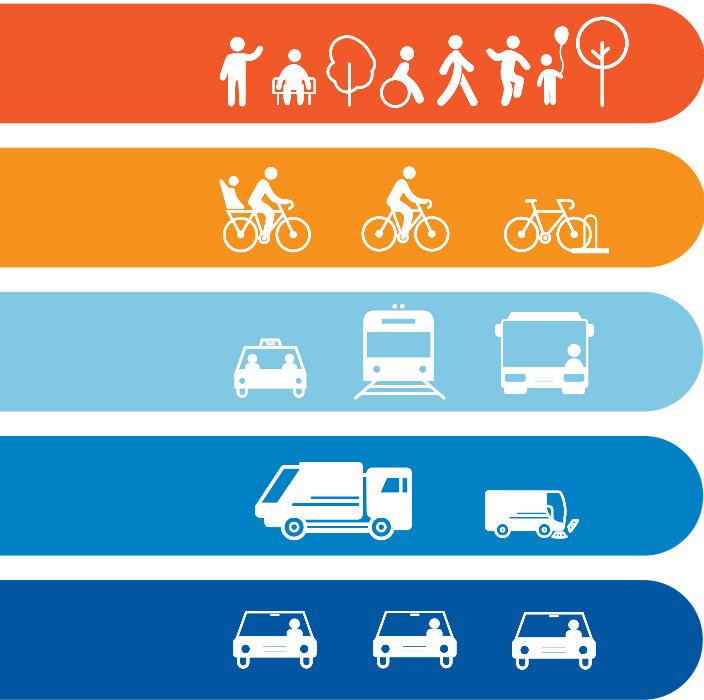
Eksisterende vedlegg med handlingsplan og tiltak er ikke revidert. Gatebruksplanen vil følges opp med en revidert handlingsplan med konkrete tiltak som skal utarbeides etter at forny et gatebruksplan er vedtatt.

HVORDAN LESE GATEBRUKSPLANEN?

Del 1: Beskriver rammer for gatebruksplanen.

Del 2: Inneholder kapittel for trafikantgrupper. Hvert kapittel har en visjon og mål for gatebruken for de enkelte trafikantgruppene. Hvert kapittel har hovedgrep, beskrivelse og illustrasjoner for anbefalinger for gatebruken.

Illustrasjon: Til hvert kapittel følger det kart som er en prinsippillustrasjon for dagens eller framtidig bruk av gatenettet for de ulike trafikantgruppene. I noen kapitler mangler kart for framtidig situasjon. Dette blir utarbeidet når ny handlingsplan foreligger.



DEL 1 | INNLEDNING OG BAKGRUNN

Om gatebruksplanen for Gjøvik sentrum 9
Hovedprinsipper for gatebruksplanen 10
Gatedefinisjoner 14

DEL 2 | TEMAKAPITLER MED MÅL, HOVEDGREP, MULIGHETER, UTFORDRINGER OG VURDERINGER

Gående og byliv..... 18
Syklende 22
Kollektivtrafikk 26
Næringstrafikk 30
Personbiltrafikk og parkering 34

Vedlegg: Fokusområder
Gatetabell

Innledning og bakgrunn

OM GATEBRUKSPLAN FOR GJØVIK SENTRUM

HOVEDPRINSIPPER FOR GATEBRUKSPLANEN

REISEMIDDELVALG

GATEDEFINISJONER



«Gjøvik skal være en attraktiv by i en konkurransedyktig region.»
- Visjon 2030

Om gatebruksplan for Gjøvik sentrum

OVERORDNET MÅL

- Gjøvik skal være en attraktiv by i en konkurransedyktig region.
- Nullvisjon om ingen drepte eller hardt skadde i trafikken.

DELMÅL

- Bysenteret skal styrkes med boliger, næringsliv og kulturaktiviteter.
- Det skal være enkelt å reise til sentrum med alle transportmidler samtidig som sentrum skjermes mot unøwendig gjennomgangstrafikk.

fremtidig utvikling. Utviklingen av Gjøvik vil påvirke trafikkbildet og reisevaner i og rundt byen.

I dagens gatebilde brukes alle gater av alle typer trafikanter. Slik vil det også være i årene fremover. Gatebruksplanens funksjon er å sikre et godt samspill mellom de ulike trafikantruppene slik at alle kan ferdes trygt. For å lykkes med dette må noen gater prioriteres til de ulike trafikantruppene.

Samtidig er behovene til næringsdrivende i sentrum viktig å ivareta, som god kundeadkomst og varelevering. Dette vil bidra til at Gjøvik har et levende handelssentrum. Gradvis endring i byutviklingen, slik at byen utvikler seg med attraktive og grønne byrom, vil være viktig for at Gjøvik skal være en attraktiv by å leve i og besøke i fremtiden

GATEBRUKSPPLANEN SKAL BIDRA TIL:

- Å prioritere ulike trafikantrupper i gatenettet.
- Å kartlegge behov for tiltak i gatenettet.
- Å danne grunnlag for handlingsplan med tiltak og anbefalinger for hvilken rekkefølge tiltak skal gjennomføres i.
- Å anbefale prinsipper som skal ligge til grunn for fremtidige tiltak for byrom og i gatenettet.

Gjøvik skal bli mer by. «Visjon 2030, Strategi for ny byutvikling for Gjøvik» sier:

- at Gjøvik skal ha en sjarmerende bykjerne med et pulserende byliv fylt med opplevelser, flott arkitektur, gangstrøk, attraktive boliger, vakre gater, allsidig kultur- og friluftsliv og et dynamisk handlemiljø.

Gatebruksplan er en prinsipplan som viser hvilke rolle de ulike gatene i Gjøvik sentrum skal spille for byliv og trafikk. Gatebruksplanen skal bidra til at flere hverdagsreiser kan tas med gåing, sykling og kollektivt. Byen skal oppleves attraktiv, levende og tilgjengelig for alle trafikantrupper.

Gatebruksplan vil anbefale prinsipper for trafikksystem og gatebruk i den enkelte gate. Gatebruksplan anbefaler gatenes hovedfunksjon og gir rammer for tiltak og

Hovedprinsipper for gatebruksplanen

- 1

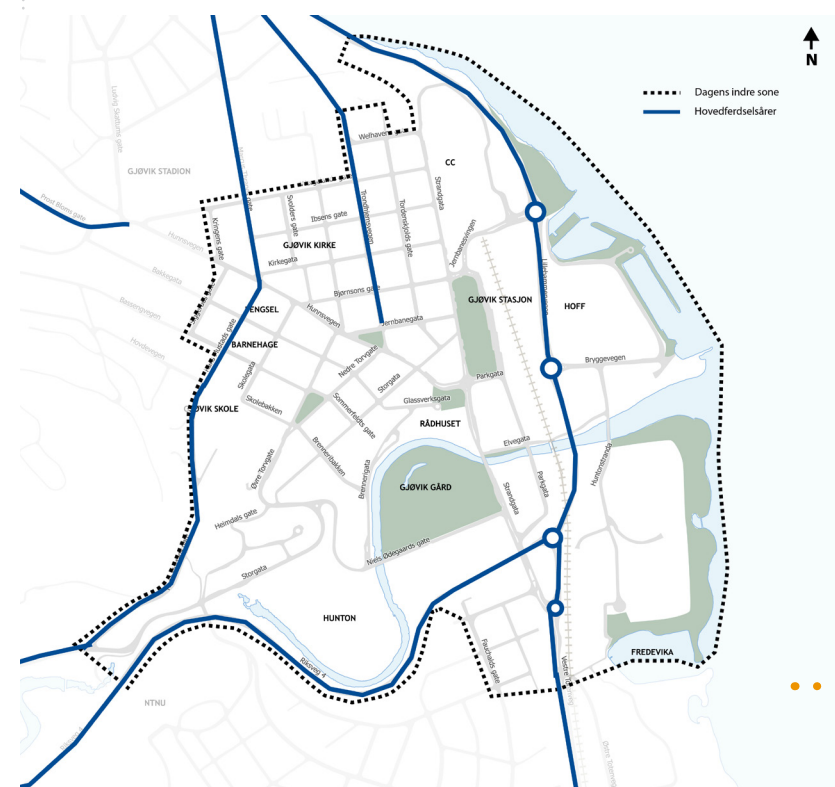
Fra delt til sammenhengende -
 - Et nettverk med møteplasser, handelstilbud og attraksjoner i sentrum
 - Kompakt byliv- og handelsakse
 - Bedre kontakt med Mjøsa og utviklingsområder der
- 2

Fra fragmentert til nettverk for myke trafikanter -
 - Sammenhengende tilrettelegging i gater for gående og syklende
 - Etablering av manglende lenker mellom eksisterende tilrettelegging
 - Bedre vintervedlikehold. Sammenhengende driftsstandard i bygater
- 3

Fra tradisjonell framkommelighet til prioritering av buss -
 - Prioritering i lyskryss
 - Lommer erstattes med kantstopp
 - Kollektivløsning ut av byen i sør
 - Bedre framkommelighet og utbedring av flaskehalser utenfor bysentrum
- 4

Fra gjennomkjøring til hovedgate for biltrafikk -
 - Ingen unødvendig gjennomkjøring med privatbil i sentrumskjernen
 - Hovedgate med gode p-tilbud langs ringen
- 5

Fra spredt til tett utbygging av handel -
 - CC og Storgata ligger i hver sin ende av sentrumsaksen, og definerer tett og levende sentrum
 - Flerfunksjonelt bysentrum med boliger, handel, rekreasjon og annen næring som skaper en mer levende by



GEOGRAFISK UTSTREKNING

Gatebruksplanens geografiske utstrekning utgjør Gjøvik sentrum og følger i hovedsak sentrumsavgrensningen i arealdelen til kommuneplanen. Følgende veger defineres som viktige hovedferdselsåre inn og ut av byen:

- Raufossvegen
- Mathias Topps veg og Parkvegen
- Vestre og Østre Totenveg
- Fauchalds gate
- Trondhjemsvegen
- Alfarvegen
- Føllingstads veg
- Prost Bloms gate
- Berghusvegen
- Teknologivegen
- Marcus Thranes gate
- Rv.4

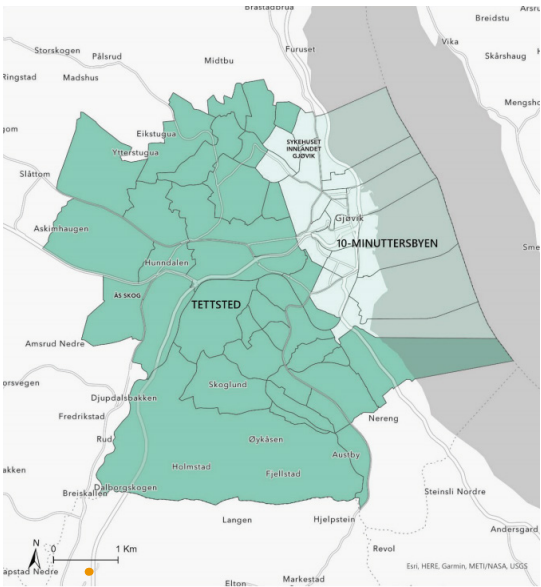
Geografisk avgrensning | Gatebruksplanens geografiske utstrekning følger kommuneplanens (2020) sentrumsavgrensning pluss Mjøsastranda og sør til Fredvika.

REISEMIDDELFORDELING

Bilen er det mest valgte reisemiddelet i Gjøvik. Potensialet er stort for å få flere av de korte hverdagsreisene over fra bil til gåing, sykkel eller kollektiv.

Tabellen viser transportmiddelfordelingen på daglige reiser blant befolkningen i Gjøvik kommune i 2018/19, fordelt på tre soner (se kart). Bilen er det foretrukne transportmiddelet i alle soner. Samtidig viser undersøkelsen at jo mer sentralt man bor, jo mer miljøvennlig reiser man. Andelen gående, syklende og kollektiv i indre sone er høyere enn for resten av kommunen, hvor

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



Kart over soneinndeling av Gjøvik kommune som brukt i RVU 2018/19

spesielt andelen gående skiller seg ut.

FORANKRING

Kommuneplanens samfunnsdel sier:

Byutviklingen skal følge de strategier som er forankret i arbeidet med samordnet areal- og transportplanlegging (ATP-arbeidet) for Gjøvik – og som vil bli utviklet for Mjøsbyen. Med utbygging av kollektivtilbudet, både i byen og mellom byen og utkantene i kommunen, og satsing på gang- og sykkeltrafikk. Dette for reduksjon av biltrafikk. Trafikksikkerhet skal vektlegges.

Føringer og anbefalinger i gatebruksplanen er basert på vedtatte mål i byvisjonen, kommuneplan, parkeringsstrategi, sykkelby, studentmelding, klima- og energiplan og andre kommunale planer. Se egen liste over målene. Flere av målene vil gå igjen i hvert kapittel.

Gatebruksplanen er videre forankret i regionale og nasjonale planer for transport, klima og folkehelse. Gjøvik kommune er en Trafikksikker Kommune. Nullvisjonen om ingen drepte eller hardt skadde i vegtrafikken er et premiss for planen.

Gatebruksplanen følger opp FN sine bærekraftsmål og legger mål 3: God helse og livskvalitet, mål 11: Bærekraftige byer og lokalsamfunn og mål 13: Stoppe klima-



endringene til grunn for planen.

Liste over vedtatte mål i kommunens planverk:

- Knytte sentrum, Hunnselva og Mjøsa tettere sammen.
- Sentrum skal ha vakre og trivelige gateløp, byrom og plasser.
- Det skal være attraktivt og effektivt å bevege seg som gående.
- Sentrumsområdet bør ha et sammenhengende og finmasket gangnett.
- Sentrumsområdet rundt Storgata / Strandgata utvikles som handels- og opplevelsesområde.
- Bysenteret skal styrkes med boliger, næringsliv og kulturaktiviteter.
- Sykkeltraseer skal dekke behovet for hovedsykkelruter mellom boligområder, skole, arbeid, kollektivknutepunkt og rekreasjonsområder.
- Sykkelrutene skal fremstå som sikre og naturlige valg som tilbyr syklistene god fremkommelighet. De skal være sammenhengende og mest mulig enhetlig utformet.
- Hovednett for sykkel planlegges med hverdagssyklists behov i fokus.
- Veg- og gatenettet skal utformes slik at det gir busene rask og rasjonell fremføring.
- Bussen skal gis prioritet fremfor bil i egne felt der det

er mulig og i lyskryss.

- Legge til rette for sykkel og kollektivtransport gjennom både investering og drift.
- Nye boliger og virksomheter lokaliseres til sentrum eller i kort gangavstand til busstraséer.
- Det skal være enkelt å reise til sentrum med alle transportmidler.
- Parkeringspolitikken kan bidra til et levende sentrum og virke dempende på bruk av bil til arbeidsreiser.
- Parkeringspolitikken skal redusere behov for areal til parkering i sentrum.
- Trafikkbildet i sentrum skal være ryddig.
- Sentrum har god tilgjengelighet med bil, inklusive parkering, samtidig som sentrum er beskyttet mot gjennomgangstrafikk og annen unødig biltrafikk.
- Fortette sentrum og bydelssentere med kvalitet.
- Styrke by- og bydelssentere.
- Handelsbyen Gjøvik er det ubestridte regionsenter med et handelsomland for 100 000 mennesker som er lett tilgjengelig for alle typer transportmidler.
- Legge til rette for å utvikle et komplett og attraktiv Campus Gjøvik.
- Planlegge og bygge ut Gjøvik by med studentboliger, kultur og fritidsaktiviteter.



Temakapitler

med mål, hovedgrep,
muligheter, utfordringer og vurderinger



GÅENDE OG BYLIV



SYKLENDE



KOLLEKTIVTRAFIKK



NÆRINGSTRAFIKK



PERSONBILTRAFIKK OG PARKERING

Gående og byliv

I Gjøvik er det mulig å gå overalt og sentrum skal bestå av trivelige gate-
løp og byrom som innbyr til opphold og økt byliv.

**KORT
FORTALT**



Innen 2030 skal vi

Ha et sentrum med byromsnettverk av
attraktive gater og byrom med mange
møteplasser for alle typer besøkende,
beboere, arbeidstagere og kunde.



MÅL

- Gåing skal utgjøre en større andel av de daglige reisene i Gjøvik
- Det skal være attraktivt, trygt og effektivt å gå inn til og rundt i Gjøvik sentrum
- Økt tilrettelegging for gående skal bidra til bedre folkehelse, lavere klimagassutslipp fra veitrafikk, bedre luft og mindre støy i sentrum
- Sentrumsområdet skal ha et sammenhengende og finmasket gangnett
- Sentrum skal ha vakre og trivelige gateløp, byrom og plasser som innbyr til opphold og økt byliv
- Gjøvik sentrum skal åpnes ut mot og knyttes direkte til Mjøsa
- Sentrumsområdet rundt Storgata og Strandgata utvikles som handels- og opplevelsesområde

HOVEDGREP

- Prioritere mer gateareal til gående, og bilfrie byromsareal til opphold og byliv.
- Tilstrebe sikkerhet, fremkommelighet, estetikk og opplevelse i gangnettet og særlig mellom viktige målpunkt i sentrum.
- Redusere barrierer ved å anlegge trygge og gode krysningspunkter.
- Etablere sammenhengende og finmasket gangnett i gatestrukturen med snarveier gjennom parker, plasser og større kvartaler.
- Utarbeide en helhetlig byromsstrategi for sentrum
- Utbedre eksisterende byrom og forbindelseslinjene mellom dem.
- Etablere nye gater, byrom og møteplasser som en del av nye byggeprosjekt og utbedre eksisterende parker som en del av nye boligprosjekt.
- Vektlegge høy kvalitet i utførelsen, stedstilpasning med referanser til bykulturhistorien, estetikk, universell utforming og drifts- og vedlikeholdsrutiner ved utbedring av gater og byrom.



MULIGHETER

- Gjøvik sentrum er lite og kompakt med korte avstander mellom målpunkt og viktige funksjoner i sentrum.
- Gjøvik sentrum har en historisk bystruktur og bebyggelse med tydeligere referanser til stedshistorien som kan utnyttes til å utvikle et byromsnettverk med unik identitet og karakter.
- Bedre rutiner og kvalitet på drift og vedlikehold kan forbedre løsningene for universell utforming, lette framkommeligheten i gangsoner, heve kvaliteten på byromsnettverket og skape et attraktivt sentrum å oppholde seg i.
- Utvikle bedre og lengre gangakser i sentrum og ut mot boligområder i nord, vest og sør, sykehus/GVGS, stadion, Fastland og Mjøsstranda.
- Kort avstand mellom bysentrum og kjøpesenteret CC, slik at handels- og aktivitets- og servicenæringen kan utnytte den gjensidige fordelene av å tilby varer og tjenester gjennom hele sesongen.
- Ved riktige grep i planleggingen av byromsnettverket, kan flere plasser og møteplasser appellere til unge mennesker, slik at f.eks. den økende andel av studen-

ter ved NTNU Gjøvik kan prege bylivet og bruke sentrumsområdet aktivt.

- Ved fortetting med boliger og arbeidsplasser i sentrum vil mengden mennesker som bruker sentrum daglig føre til økt aktivitetsnivå og byliv.
- Gårdeiersamarbeid og privat/offentlig samarbeid kan gi gode muligheter for å videreutvikle og optimalisere samarbeidet om strategier for økt byliv, bygging og utbedring av byromsnettverket.
- Utbedring av ganglinjer fra campus NTNU Gjøvik til sentrum vil knytte disse områdene bedre sammen.

UTFORDRINGER

- Bilen er førstevalget for de fleste når det gjelder valg av transportform i sentrum.
- Høyt trafikkerte gater oppfattes som trafikkfarlige spesielt for barn og unge.
- I mange kvartaler er bilen prioritert på store deler av arealet mellom fasadene og mye gateareal til kantparkering svekker attraktiviteten for gåing i sentrumsgatene.
- Fortau og byrom preges av slitasje og varierende vin-tervedlikehold.

- Mange gater og kryssområder preges av en vegestetikk med mye bruk av asfalt og design tilpasset bilers optimale kjøremønster.
- Noen gater mangler bymessig design og materialbruk som gir assosisjoner til at området brukes av alle trafikantgrupper – også gående.
- Gjøvik sentrum har utfordrende topografi med bratte gater, byrom og barrierer, som gir utfordrende forhold for både gange og motorisert ferdsel.
- Gater og mange byrom er smale og små, slik at det er utfordrende å tilrettelegge for alle brukere og trafikantgrupper.
- Det er en utfordring å finne og videreutvikle ledige, større areal for utvikling av byrom med flate og store nok bygulv for opphold og aktivitet.
- Eksisterende byrom i sentrumskjernen er små og under press, blant annet grunnet økt fortetting .
- Gjøvik sentrum har dårlig og mangelfull soltilgang store deler av dagen som gjør flere byrom lite attraktive for opphold og bruk.
- Barrierer som jernbane, hovedveger, elv og vanskelig topografi gjør det utfordrende å utvikle attraktive og gode løsninger for gangforbindelser ut av sentrum, spesielt mot Mjøsa, NTNU Gjøvik og Fastland/Stadion.
- I noen sentrumsgater er det bygget tilfluktsrom under fortauet i tilknytning til flere bygårder, som gjør det krevende å forbedre gatene og tilgjengeligheten for myke trafikkanter.
- Utfordrende og ressurskrevende å oppnå minstekrav for universell utforming i lovverket pga. eksisterende topografi og eldre bebyggelse uten gode inngangsparti.
- Overordnede samfunnsendringer og nye måter å handle på har ført til «butikkdød» og tomme lokaler i sentrum. Dette oppleves som lite vitalt og reduserer attraktiviteten til sentrum.
- Det finnes få gode møteplasser for unge voksne og studenter.

VURDERINGER

I Gjøvik sentrum er følgende byrom prioritert:

- Strandgata (Kauffeldts plass og parkdraget fra Jernbaneparken til Fischerparken)
- Fahlstrømsplass med Panparken og tiliggende gater
- Storgata med viktige møteplasser i gatekryss
- Nedre Torvgate med Gamletorvet
- Kirketorget i Svolders gate (foran hovedinngangen til Gjøvik kirke)

Sentrumsområdet har ved riktig planlegging et potensiale for å optimalisere løsninger for å gjøre det enda lettere og hyggeligere å gå over alt. For å skape et sen-

trum som består av innbydende gateløp, byrom og møteplasser kreves det en helhetlig planlegging i form av en byromsstrategi. En byromsstrategi vil bedre koble sammen fysisk planlegging med sosiale strukturer gjennom dialog og medvirkning, spesielt hvis strategien inneholder tiltak for økt byliv. Økt byliv med rikt tilbud av varer, service og opplevelser, krever god bylogistikk (transport av varer, utstyr og avfall). Sammen med utarbeiding av en byromsstrategi bør det utarbeides en plan for best mulig bylogistikk.

En holdningsendring hos både befolkningen, politikere, og planleggere av infrastrukturen i kommunen er en grunnforutsetning for at bysentrum vil transformeres til et mer gåvennlig område. Både de fysiske forholdene, de sosiale strukturene og sosiale vaner må endres samtidig og det vil ta tid. Riktig strategi og «timing» for virkemidler og tiltak er avgjørende for å lykkes med byutvikling.

HANDEL OG BYLIV

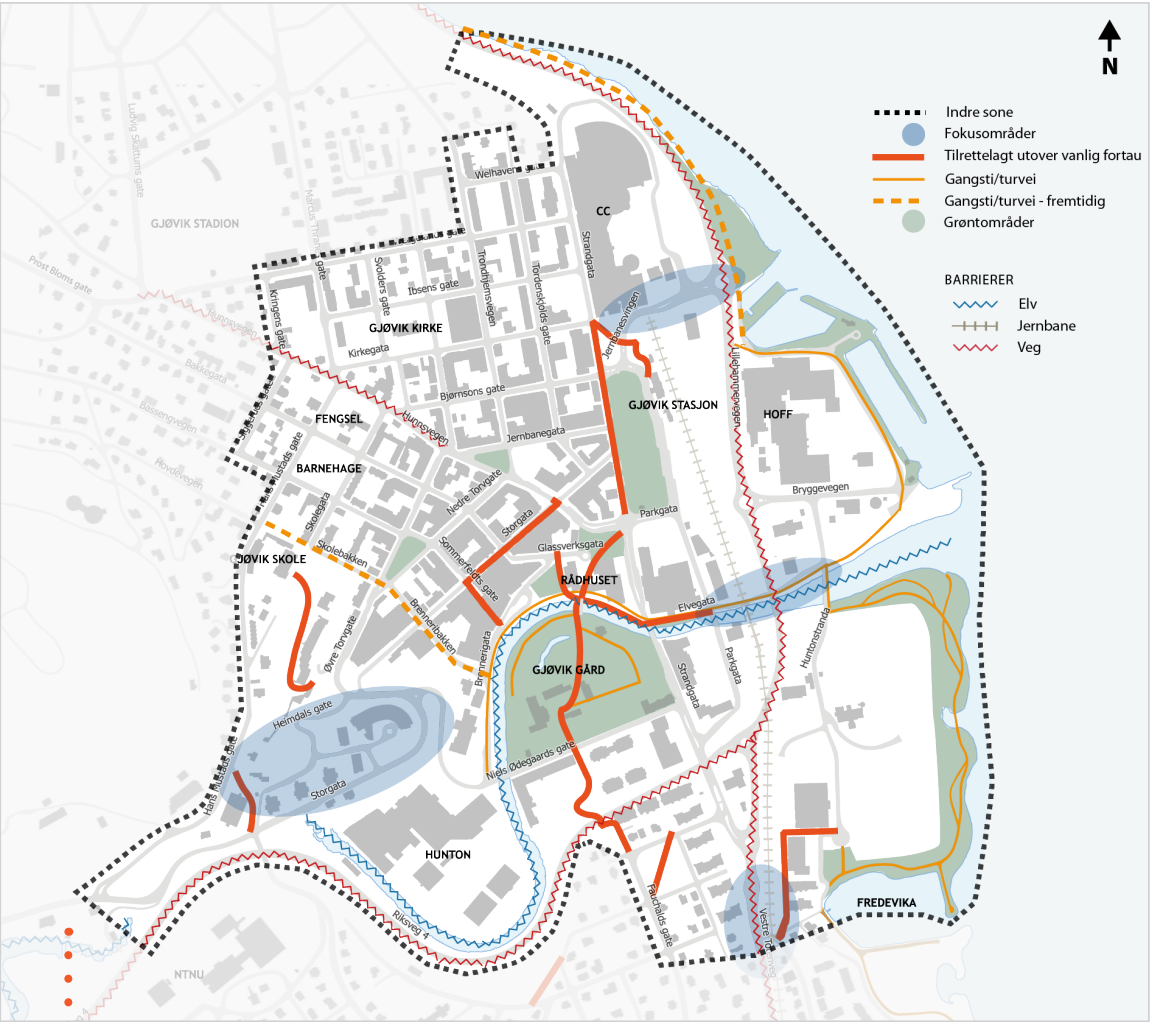
For varehandel i dag er tilgjengelighet med bil og parkering viktig. Handelen er avhengig av enkel logistikk for kunde, samt for varelevering. Det må oppleves lett å både handle og å levere varer fra og til butikk, ellers vil varehandelen tape. I fremtiden vil trolig dette bildet endres. Varehandel og handelstrender er i voldsom endring. Rask vekst i netthandel, automatisering av varelagre og digitalisering av handelsopplevelser fører til fremvekst av butikker i form av showroom og opplevelsessentre, hvor kunder prøver og bestiller varer, for så å enten få varen sendt hjem, eller plukke opp varen i felles logisikksentre. Utviklingen vil skje gradvis, og medfører at butikkene må tilpasse seg en ny digital hverdag. I fremtiden vil det sannsynligvis være mindre behov for store butikkarealer med store varelagre; mindre butikkarealer og felles logistikksentre vil komme i årene fremover. Trenden er sikker på at bilbehovet vil endre seg med årene fremover. I fremtidig bystruktur vil det bli viktig å legge til rette for slike endringer innenfor handel og varelogistikk.

SAMMENHENGENDE TURVEIER I SENTRUM

Et sammenhengende turveisystem inn og ut av sentrum er viktig for at sentrum skal knyttes best mulig sammen med sitt nære omland og Mjøsa for gående. Turveier er viktig for bevegelse og folk gjennom sentrum, og kan sikre bedre byliv og folkehelse. Det er tre overordnede sammenhengende turveisystemer i sentrum vi vil framheve: Strandpromenaden, Elvepromenaden og turvei til Hovdetoppen.

- Strandpromenaden er en viktig promenade som forsterker byens tilknytning til Mjøsa. Strandpromenaden knyttes til Elvepromenaden, og til turveier videre nordover, slik at Strandpromenaden blir et sammenhengende turveisystem langs Mjøsa.
- Elvepromenaden er under utvikling og legger seg som en samlande turvei på sentrumssiden langs Hunnselva. Elvepromenaden er ferdig etablert forbi Kultursenteret/hotellet og elementer fra utformingen vil videreføres langs Elvegata og ned mot Mengshoel fergeleie. Elvepromenaden vil videre bli utbygd i forbindelse med utbygging av både Kauffeldts plass og Farverikvartalet.

- Turvei til Hovdetoppen er foreslått å gå fra bunnen av Brenneribakken og videre opp Skolegata og bak Gjøvik skole. Og derfra en mulig videre trasé opp til Hovdetoppen. Det kan også være aktuelt å se på trasé for turvei fra Mustad Næringspark til Hovdetoppen. Turvei til Hovdetoppen vil kunne knyttes til Elvepromenaden, og være en godt merket og tilrettelagt turvei gjennom sentrum.



Gående, dagens og framtidig situasjon

Gjøvik by på sykkel

Det skal tilrettelegges for hverdagssyklisten slik at flere velger sykkel som transportmiddel.

KORT
FORTALT



Innen 2030 skal vi

Ha et hovedsykkelvegnett som dekker behovene til hverdagssyklisten som skal til skole, arbeid og fritidsaktiviteter.



MÅL

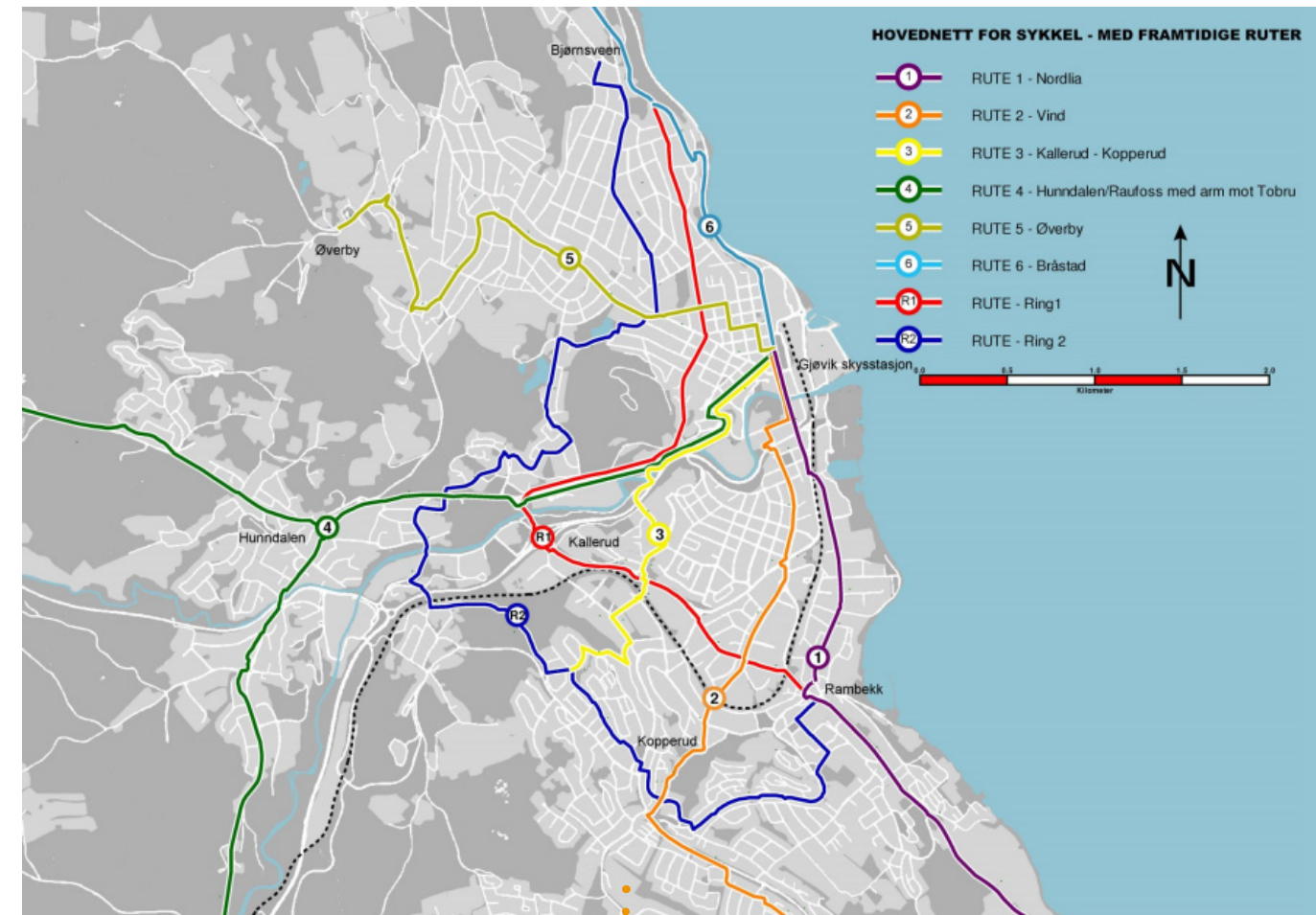
- Sykling skal utgjøre en større andel av de daglige reisene – andelen skal økes til 8 %
- 80% av barn og unge skal kunne sykle og gå til skolen
- Planlegging og utforming av hovedsykkelvegnettet, samt drift og vedlikehold, skal gjøre det trafiksikkert å sykle
- Hovednett for sykkel skal planlegges med fokus på hverdagssyklistens behov
- Sykkelrutene skal fremstå som sikre og logiske med god fremkommelighet
- Sykkelrutene skal være sammenhengende og ensartet utformet
- Sykkeltraseer skal dekke behovet for hovedsykkelruter mellom boligområder, skole, arbeid, kollektivknutepunkt og rekreasjonsområder
- Økt tilrettelegging for syklende skal bidra til bedre folkehelse, lavere klimagassutslipp fra veitrafikk, bedre luft og mindre støy i sentrum
- Det skal tilrettelegges for vintersykling slik at det er mulig å sykle hele året

HOVEDGREP

- Gjennomføre mindre tiltak langs hovednettet som f.eks. gang- og sykkelveger, skilting, tilrettelegge krysningspunkt.
- Bygge separate sykkelveger langs utvalgte deler av hovednettet helt inn i sentrum.
- Bygge flere sykkelparkeringsplasser i sentrum, ved større arbeidsplasser og viktige knutepunkt.
- Tilrettelegge for økt bruk av elektriske sykler, både ved å etablere trygge sykkelparkeringsplasser og ved å utvide den elektriske bysykkelordningen.

MULIGHETER

- Gjøvik er kompakt og har korte avstander.
- Gjennomgående sykkelruter vil gjøre det mulig å sykle gjennom byen.
- Gjøviks topografi er godt egnet for el-sykler.
- Den elektriske bysykkelordningen tilrettelegger for at flere kan sykle mellom knutepunkter i byområdet.
- Enkle tiltak kan gjennomføres, som bedre skilting og flere sykkelparkeringer.
- Bedre tilrettelegging for andre mobilitetsløsninger, som el-sparkesykler o.l.



UTFORDRINGER

- Manglende forbindelser og effektive koblinger mellom og inn til hovednettet.
- Løsningene for sykkel er i dag lite enhetlig og sykkelnettet er ikke gjennomgående.
- Topografien kan visse steder være utfordrende.
- Mye biltrafikk reduserer trafiksikkerheten for syklisten.

VURDERINGER

Siden 2010 har Gjøvik vært en sykkelby. Allerede i 2002 ble den første sykkelplanen for byområdet vedtatt. «Hovednett for sykkel, plan for byområdet» ble senere revidert i 2011 og sist i 2015. Planen fastsetter seks hovedsykkelruter og to ringruter for sykkel (se oversikt i kart over Hovednett for sykkel). Dette er grunnlaget for prioriteringer av midler til sykkeltiltak. Planen omtaler standardkrav til drift- og vedlikehold og prinsipielle løsninger, samt behov for tiltak langs sykkelrutene.

«Hovednett for sykkel – med framtidige ruter» som viser hovednettet for sykkel fordelt på seks ruter og to ringruter.

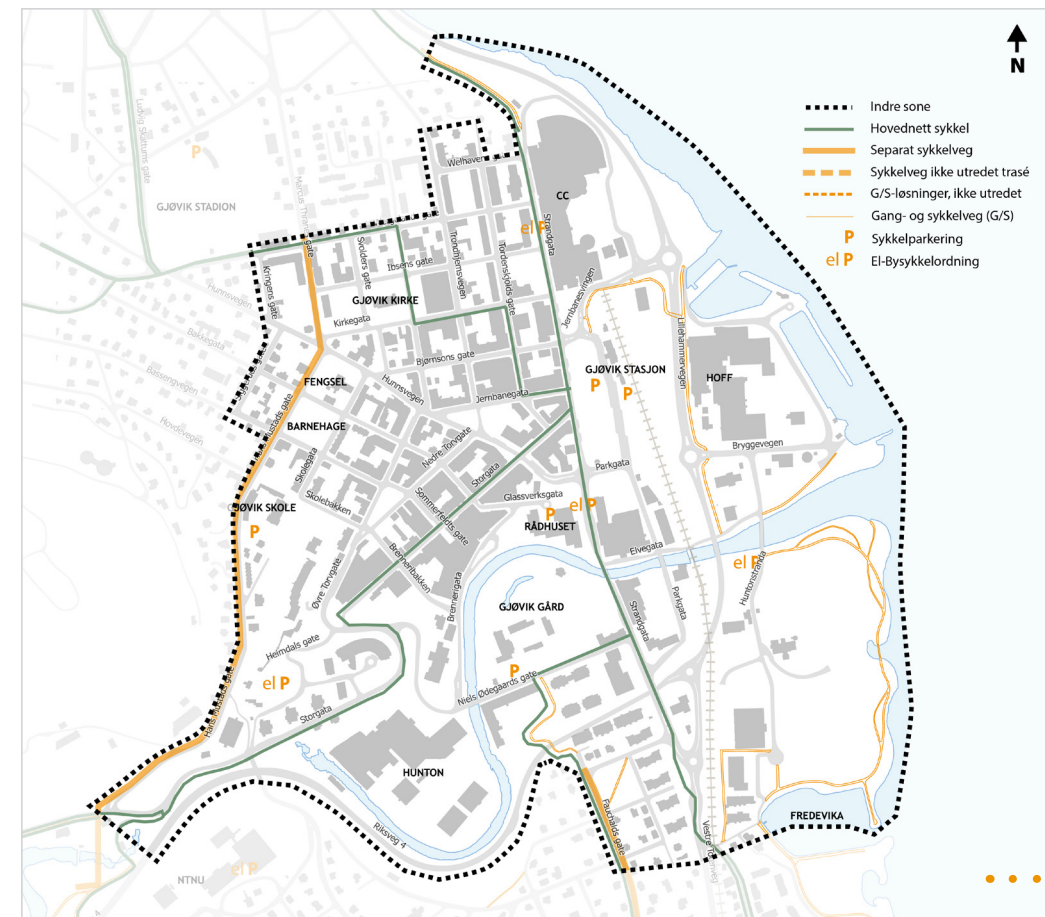


Den generelle interessen for bruk av sykkel har økt både nasjonalt og lokalt, og det medfører fokus på bedre drift, vedlikehold og tilrettelegging. Sykkelbyaktiviteten i Gjøvik er rettet inn mot hverdagssyklisten og skal dekke behov mellom boligområder, skole, arbeid, kollektivknutepunkt og rekreasjonsområder.

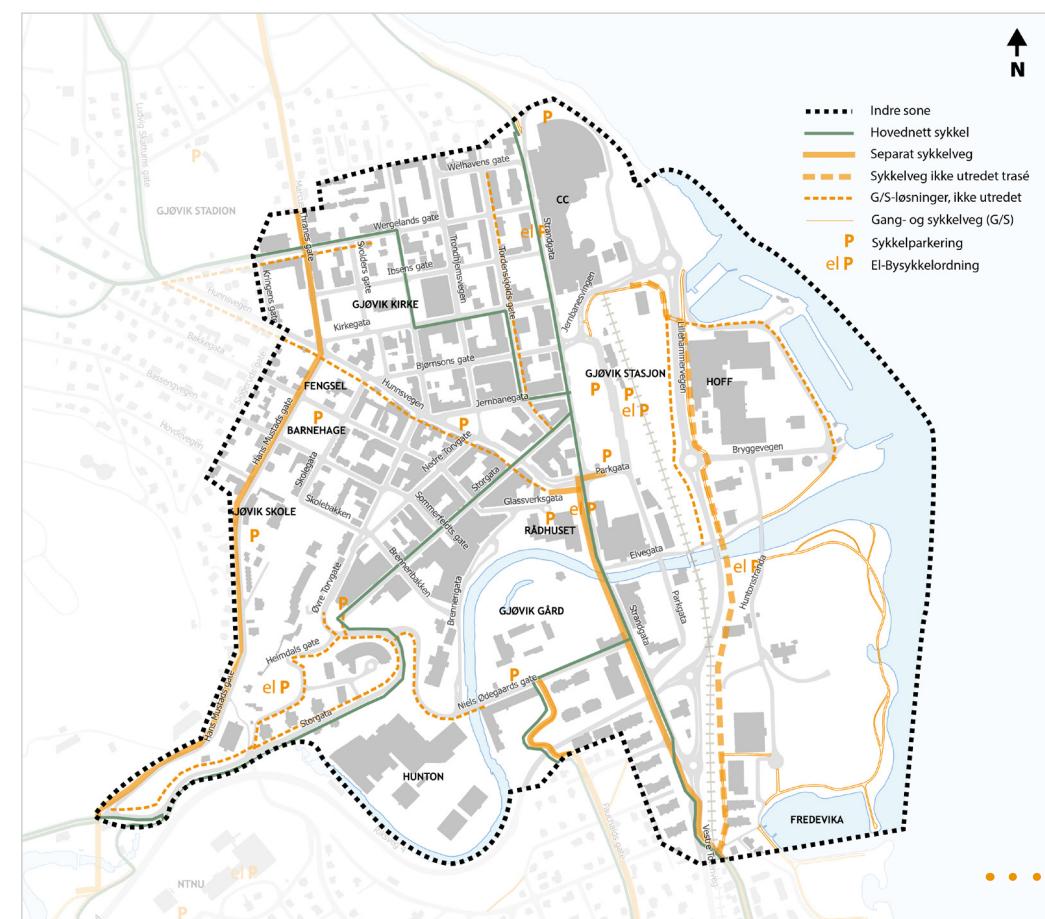
Hovedsykkelnettet skal framstå som et godt alternativ for hverdagssyklisten. Sykkelnettet må utformes slik at det gir god sikkerhet og fremkommelighet. Trafikksikre og gode ruter vil bedre trygghetsfølelsen og framkommeligheten for syklistene. Snarveger og andre supplerende ruter, både i og utenfor sentrum, er også nødvendig. Dette vil bidra til økt sykkeltrafikk og at flere velger sykkel som transportform.

Framtidsrettede løsninger er viktig for å oppnå økt andel syklende. Dette innebærer følgende:

- Enhetlige løsninger med få systemskifter
- Flere strekninger med separat sykkelveg for å unngå konflikter med andre trafikanter
- Riktig utforming av kryss er viktig for at syklistene får en tryggere ferdsel i veger og gater
- Belysning og god standard på dekket er med på å bedre sikkerheten



• • • • • Sykkel, dagens situasjon



• • • • • Sykkel, fremtidig situasjon

Kollektivtrafikk i Gjøvik

Utforming av gater er viktig for bussens framkommelighet.
Taxi krever tilrettelegging ved viktige målpunkt.

KORT
FORTALT



Innen 2030 skal vi

Ha et attraktivt busstilbud som kan konkurrere med privatbilen slik at andelen som benytter buss fordobles.



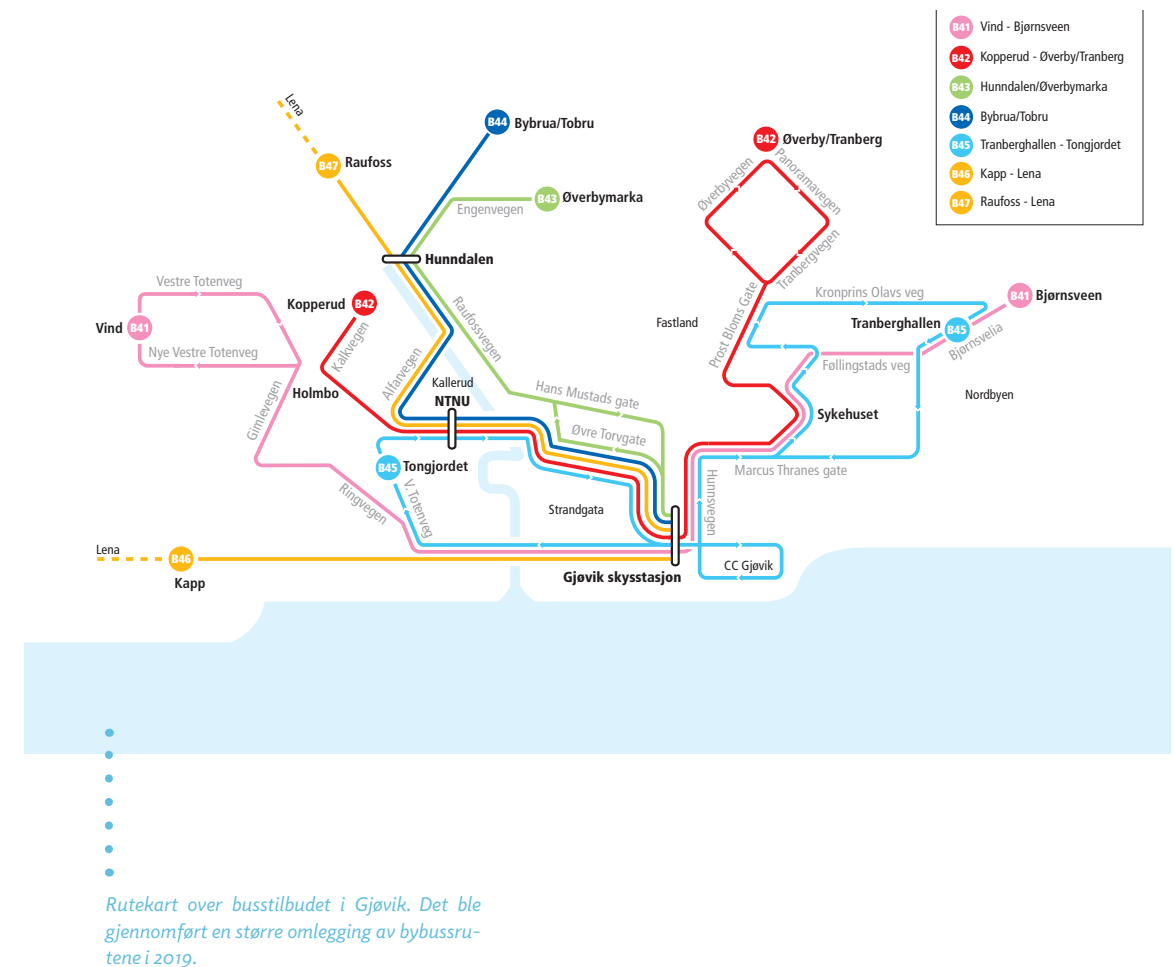
MÅL

- Veg- og gatenettet skal utformes slik at det gir bussene rask og rasjonell fremføring
- Fremkommelighet for buss må gis høy prioritet i gatenettet i sentrum og på innfartsveger
- Bussen skal gis prioritet fremfor bil i egne felt/bussgater og i lyskryss
- Nye boligområder skal planlegges der de kan få kollektivtilbud
- Nye boliger og virksomheter lokaliseres til sentrum eller i kort gangavstand til eksisterende busstraséer

BUSS

HOVEDGREP

- Etablere kantstopp i stedet for busslommer for å gi raskere holdeplassbetjening og sterkere prioritering av kollektivtrafikken.
- Redusere kantparkering i busstraséer.
- Etablere prioritering av buss i lyskryss.
- Oppgradering av holdeplasser med universell utforming og god informasjon, helst i sanntid.



MULIGHETER

- Hyppigere avganger og bedre framkommelighet for bybuss.
- Bedre framkommeligheten for buss ut fra skystasjonen i retning nord og sør, for eksempel med GPS-styrt lysregulering som gir kollektivtrafikken grønn fase.
- Byrommet er bedre tilpasset en mindre størrelse på bussene.

UTFORDRINGER

- Flaskehals i kryssene i sentrum og ut av byen i sør
- Fremkommelighet i veger og gater, også utenfor gatebruksplanens avgrensning.
- Gode alternativruter må finnes i de tilfellene det pågår anleggsarbeid i gater med kollektivtrafikk over noe tid og når arrangementer enkelte døgn påvirker framkommeligheten i gater med buss.
- Holdeplasskvalitet, god adkomst til holdeplass og etablering av p-plasser på strategiske punkter langs region- og ekspressrutene er utfordrende.

- Ruteplanlegging med linjer som kan kjøres med jevn frekvens (15 min) vil være kostbart og gå utover dekningsområdet.

VURDERINGER

Busstilbudet fra Innlandstrafikk består av syv bybussruter som inkluderer servicruta Tranberghallen-Tongjordet, samt ringrutene Kapp-Lena og Raufoss-Lena (se eget kart over bussruter). Bussene følger trafikstrømmen langs hovedvegene og i gatene. Det er ingen kollektivfelt i byen. Strandgata er forkjørsregulert med tanke på framkommelighet for buss. Bybussene går via skystasjonen og har 1-2 avganger i timen, i tillegg til ekstraavganger. Korrespondansen mellom buss- og togruter vil forbedres når Gjøvikbanen får timesavganger.

Busstilbudet på Gjøvik har opplevd en forbedring i løpet av de siste årene. Busstilbudet over campus ble styrket sommeren 2019 etter en nødvendig oppgradering av Berghusvegen og Teknologivegen. Bybussene har



opplevd en stor økning i antall reisende siden sommeren 2019. Sammenlignes andre halvår 2019 mot andre halvår 2018 er det en vekst på 8,3% i antall reisende (ca. 38 000 flere reiser). Denne veksten kan i stor grad forklares med forbedringer i busstilbudet over campus.

Regionruta mellom Gjøvik og Lillehammer har en jevn økning i antall reisende og det er satt inn flere avganger. Fra januar 2020 har også regionruta mellom Gjøvik og Hamar timesavganger fra tidlig om morgenen til utpå kvelden.

Gatebruksplanen definerer viktige gater for kollektiv og tilrettelegger for bedre fremkommelighet for buss i disse gatene.

Følgende gater er definert som viktige kollektivtraseer:

- Strandgata
- Jernbanesvingen
- Øvre Torvgate
- Hunnsvegen
- Alfarvegen
- Berghusvegen/Teknologivegen

I gater som er prioritert for kollektiv er det vesentlig å ta hensyn til myke trafikanter. Det må tilrettelegges for alternative traseer for buss ved stenging av en eller flere av gatene med kollektivtrafikk.

Hyppige avganger, punktlighet og avstand til holdeplass er avgjørende faktorer for at flere velger å ta bussen. Det er viktig å ta hensyn til disse faktorene i den videre planleggingen av kollektivtilbudet.

TAXI

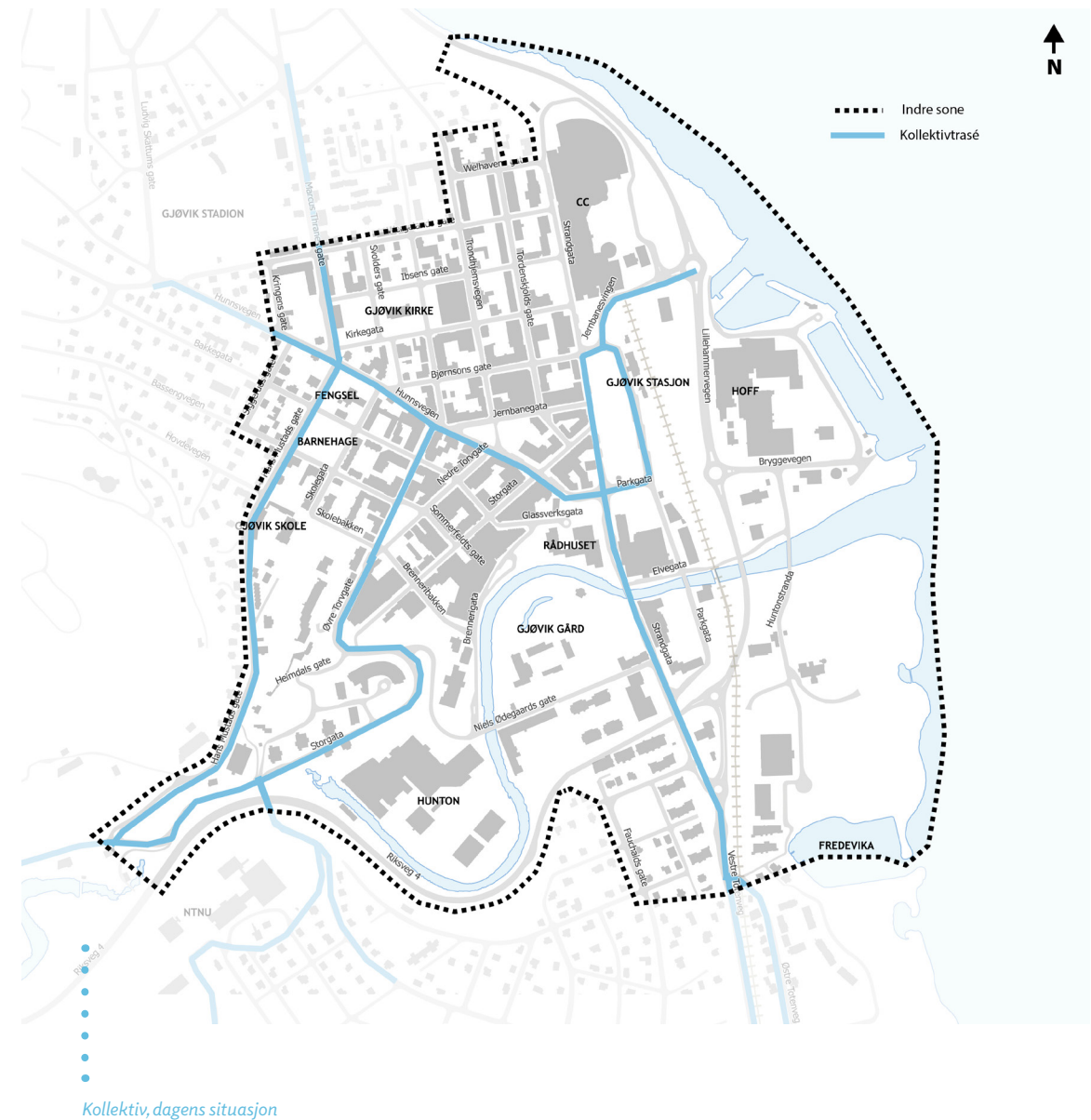
Taxitjenesten har holdeplass ved skysstasjonen og i Nedre Torvgate. Det er reserverte plasser for henting og levering av passasjerer i Bakkegata og Jernbanegata. På dagtid bestilles taxi mest via telefon. Utelivet på kveld og natt benytter i større grad holdeplassene og venter på tur der.

MULIGHETER

- Holdeplass i Nedre Torvgate opprettholdes og tydeliggjøres.
- Taxi gis prioritert plass ved viktige målpunkt.

UTFORDRINGER

- Taxi er for lavt prioritert ved inngangene til sykehuset. Forholdene bør forbedres.
- En del helsetjenester og lignende er lokalisert i byens 2. eller 3. etasjer og bilene må stå lenge i ukurant plassering utenfor når passasjerer må hjelpes opp og ned.



Kollektiv, dagens situasjon

Næringstrafikken i Gjøvik

Næringstrafikk i og rundt bykjernen har behov for økt tilrettelegging og framkommelighet.

KORT
FORTALT



Innen 2030 skal vi

Sørge for god framkommelighet, tilrettelegging og effektivisering av næringstrafikk i og rundt sentrum.



MÅL

- Ivareta god framkommelighet og trafikk-sikkerhet for nødetater
- Avvikle varetransport på en mer effektiv måte
- Etablere et tettere samarbeid med næringslivet og bransjeaktører for å komme frem til smarte løsninger for varelevering i sentrum

NØDETATER

Politiet er lokalisert i sentrum. Politiet har kort avstand ned til rv.4 og kan i stor grad benytte den ved utrykning ut av byen. Trase fra politistasjonen er ikke like viktig da politiet ofte er ute i gatebildet når de får utrykning.

Ambulansen er lokalisert ved sykehuset. Ambulansene har høyere antall utrykninger og ikke minst krav til responstid å forholde seg til. Det er om lag like mange 'blålysturer' inn til som ut fra sykehuset. I byen benyttes de primært Marcus Thranes gate, Hans Mustads gate, Hunnsvegen, Strandgata, Bjørnsons gate og Prost Bloms gate. Ambulansen har et behov for å komme seg raskt ut av byen for å dekke omkrinliggende områder.

Brannvesenet er lokalisert i Stampeegen mellom Hunndalen og Kallerud. Brannvesenet bruker Lille-engvegen til fv.33 Fagernesvegen og rv.4 ved Mattisrudsvingen i Hunndalen eller Stampevegen (med bom) til Kallerud for å komme videre på fv.2368 Raufossvegen, fv.2370 Alfarvegen eller rv.4.

HOVEDRUTER FOR UTRYKNING

Følgende gater er definert som hovedruter for utrykning:

- Bjørnsons gate
- Øvre Torvgate
- Hans Mustads gate
- Jernbanesvingen

Dette er gater der framkommelighet prioriteres; ut på hovedvegnettet for politiet og både ut og inn for ambulansetjenesten. Alle andre gater kan benyttes ved behov. I helt spesielle tilfeller kan de også kjøre mot kjøreretningen i envegsregulerte gater. Men primært skal de benytte hovedrutene gjennom sentrum.

Generelt for alle nødetatene er det vesentlig at tovegsregulering opprettholdes i Bjørnsons gate og Øvre Torvgate. Dette sikrer god framkommelighet. Prost Bloms gate har fått økt viktighet i senere tid grunnet omlegging av trafikk i sentrum.

MULIGHETER

- Politiet kan ha hovedrute Strandgata – Jernbanesvingen ut på rv.4.
- Øvre Torvgate erstatter Hans Mustads gate som rute for en god del utrykninger mot vest.
- På sikt vil ny veg ut på rv.4 ved Hunton bli et godt alternativ til Bjørnsonsgate og Jernbanesvingen for utrykning sørover rv.4 og langs fv.33 mot Land.
- Fysiske fartsdempende tiltak bør sees opp mot andre tiltak for å regulere hastighet.

UTFORDRINGER

- Vikepliktsforhold og trafikkavvikling i kryssene Strandgata x Jernbanesvingen og Jernbanesvingen x Jernbanetorvet er utfordrende.
- Framkommelighet i Øvre Torvgate og Storgata opp til Raufossvegen kan forbedres.
- Utrykningsruter krysser viktige gangakser (Tordenskjolds gate, Bassengvegen/Sommerfeldts gate, Strandgata) og andre sidegater til rutene. Det kan gi behov for fartsdempende tiltak (på grunn av annen trafikk).





VARETRANSPORT

Varetransport inn i sentrum er ikke organisert på noe vis. Den foregår både med små, middels og store biler. Andelen leveranser som kommer med store kjøretøy har økt. I tillegg er kravet til 'raskt inn og raskt ut' generelt blitt høyt, særlig i dagligvarebransjen. Behovet for varetransport inn til sentrum skyldes hovedsakelig tilrettelegging for myke trafikanter og aktivitet i bykjernen.

Tilretteleggingen for de som utfører tjenesten er mange steder mangelfull. Få av gatene og bygårdene er tilpasset dagens form for varetransport. Ofte står transportørene i gater og på fortau og må bruke både fortau og kjørebane for å manøvrere. Varelevering er i liten grad til hinder for biltrafikken i byen, men bruken av fortau og gågatekvartalene skaper konflikter med myke trafikanter (trivsel, miljø, sikkerhet).

Kommunen anbefales å utarbeide egen plan for varelevering eller bylogistikk i bysentrum, samt innarbeide 'Bransjestandard for varelevering' i byggesaksbehandlingen og være oppmerksom på krav i TEK-17 og HMS-krav knyttet til varelevering.

MULIGHETER

- Mulighet for varetransport må påaktes ved ethvert tiltak i nye og eksisterende bygg.
- Plasser for varetransport må reserveres i gatene der det er nødvendig og mulig.
- Legge større vekt på transportørenes behov for konkret og detaljert tilrettelegging.

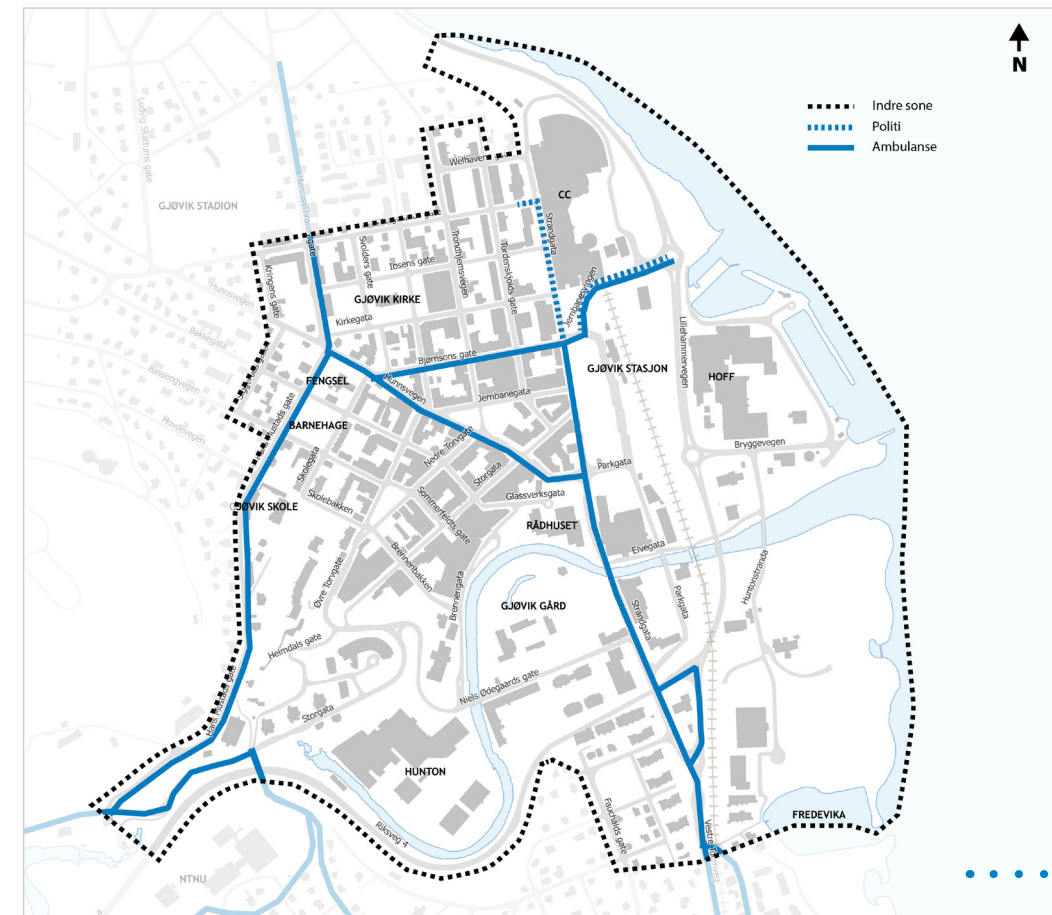
- Planlegge hele kvartaler ved utbygging selv om det bare er en del av kvartalet som har byggetiltak.
- Varelevering må primært skje i sidegater; til gågater (trivsel, miljø, sikkerhet) og hovedgater (trafiksikkerhet og framkommelighet).
- Det er rask utvikling av mer fleksible og miljøvennlige løsninger for varelevering, for eksempel elektriske varebiler og varesykler.

UTFORDRINGER

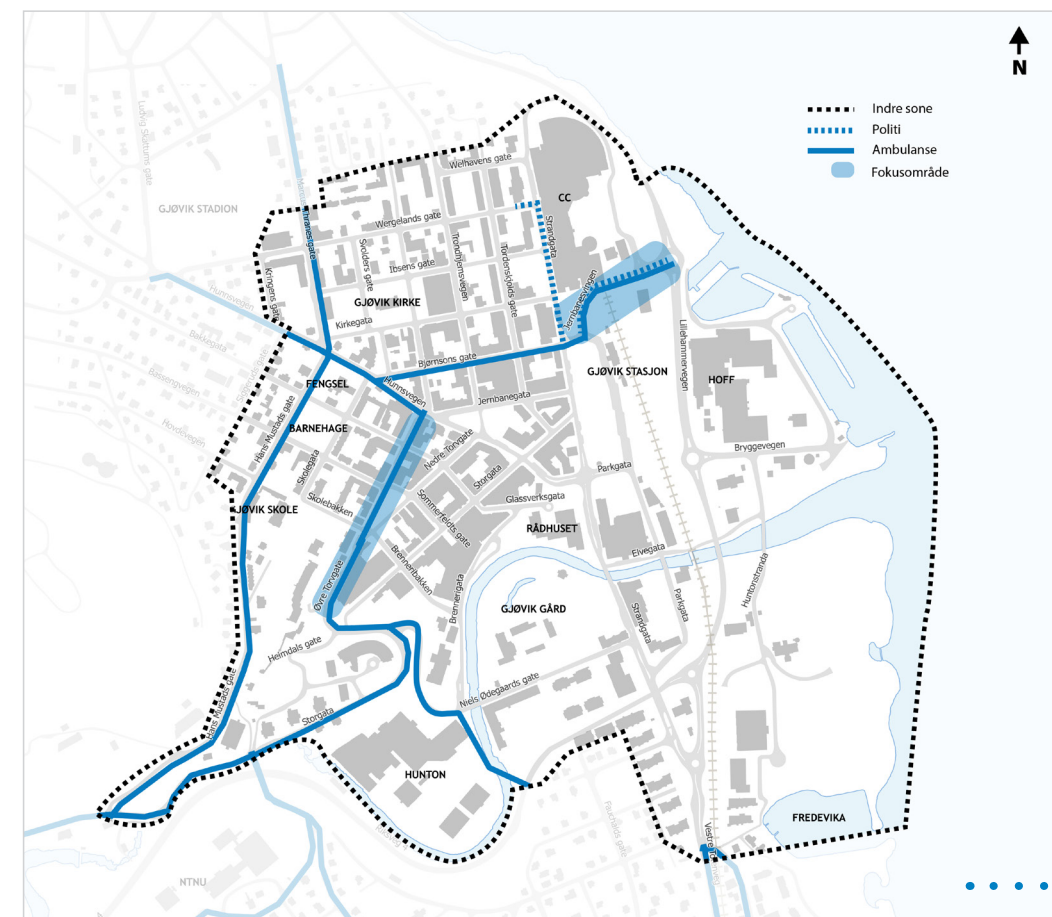
- Varetransport er lite samordnet i dag.
- Varelevering foregår med små, middels og store biler, og gjennom hele døgnet.
- Tilrettelegging er mange steder mangelfull og få gater og byrom er tilpasset dagens form for varetransport.

Annen næringstrafikk som krever økt tilrettelegging og framkommelighet:

- Renovasjon
- Drift- og vedlikeholdstrafikk, som vintervedlikehold



• • • • • Hovedrute utrykninger, dagens situasjon



• • • • • Hovedrute utrykninger, fremtidig situasjon

Personbiltrafikk og parkering

Det er enkelt å reise til Gjøvik sentrum samtidig som sentrum er skjermet for gjennomgangstrafikk.

KORT
FORTALT



Innen 2030 skal vi

Ha god tilgjengelighet med bil i sentrum, inklusive parkering, samtidig som nødvendig gjennomgangstrafikk ledes gjennom hovedgater, og andre gater skjermes for større trafikkmengder.



MÅL

- God adkomst til næring og parkeringsanlegg i sentrumskjernen
- Gjennomgangstrafikk skal passere sentrumskjernen på en god måte
- Nullvisjon om ingen drepte eller hardt skadde i trafikken.

- Redusere antall envegsreguleringer for enklere navigering og redusere unødvendig kjøring rundt kvartaler.
- Etablere hovedgater som gir en effektiv avvikling for gjennomgangstrafikk forbi sentrumskjernen.
- Ny adkomst fra Rv. 4 i vest.
- Stimulere til endrede reisevaner ved å prioritere tilrettelegging for gåing, sykling og kollektivtrafikk.

MULIGHETER

- Legge til rette for at hovedgatene kan ta mer personbiltrafikk ved å fjerne parkering.
- Legge til rette for bedre trafikkflyt i hovedgatene ved å vurdere forkjørregulering.
- Bjørnsons gate og Øvre Torvgate opprettholdes som tovegsregulert som i dag.
- Redusere biltrafikken i de delene av sentrum der 'urbant folkeliv' ønskes prioritert.
- Parkeringshus i Røverdalen.
- Legge til rette for trafiksikkerhet og god framkommelighet fra det øvrige vegnettet inn til parkerings-

PERSONBILTRAFIKK

HOVEDGREP

- Etablere parkeringsanlegg tett på sentrumskjernen i tilknytning til hovedgater for å redusere behovet for gateparkering.
- Hovedprinsippet er å ikke fjerne gateparkering før nye parkeringsanlegg er etablert.



- anlegg i randen av sentrum.
- Færre envegsregulerte kvartaler og et mer entydig og lettforståelig prinsipp for envegsreguleringer.
- Fortetting av byen med boliger og arbeidsplasser kan gi mange byboere redusert behov for bruk av bil daglig.
- Styring av parkering som virkemiddelet for å endre reisemiddelvalg og redusere biltrafikk i sentrum.

UTFORDINGER

- Mange biler må uansett kunne passere gjennom sentrum på veg mellom bolig og arbeid eller andre reisemål.
- Mange butikker og andre funksjoner i sentrum skal være tilgjengelige med bil.
- Stor gatebredde innbyr ikke til å holde 30 km/t.
- Hovedvegene rv.4 og fv.33 gjennom byområdet.
- Trafikkavvikling i kryssene nord for skystasjonen.
- Planlegging og finansiering av ny adkomst fra rv.4 ved Hunton.

- Utfordrende stigningsforhold i Bjørnsons gate.
- Kobling mellom ny adkomst til sentrum fra rv.4 og Øvre Torvgate. Utfordrende stigningsforhold i Niels Ødegaards gate og Brenneribakken.
- Utfordringer med eksisterende gatestruktur og terreng gjør at tiltak må være godt forankret og utredet.
- Færre envegskjørte gater vil redusere kapasiteten på gateparkering.

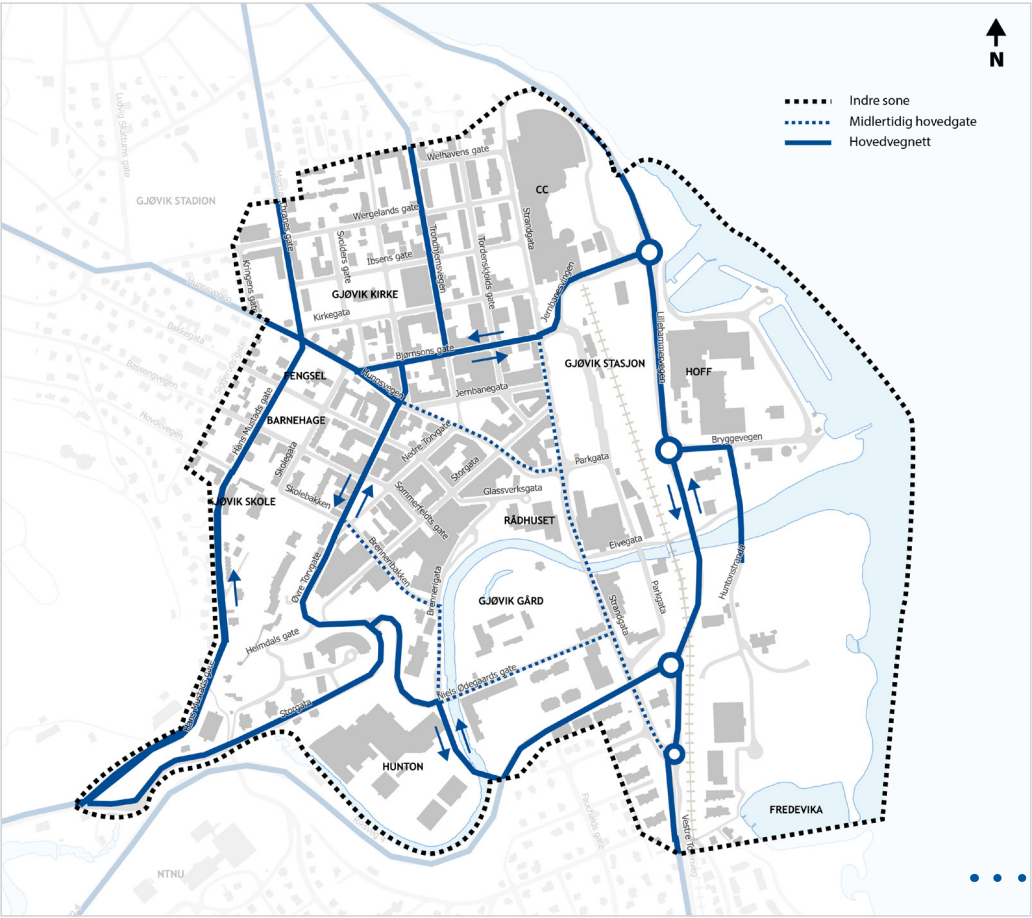
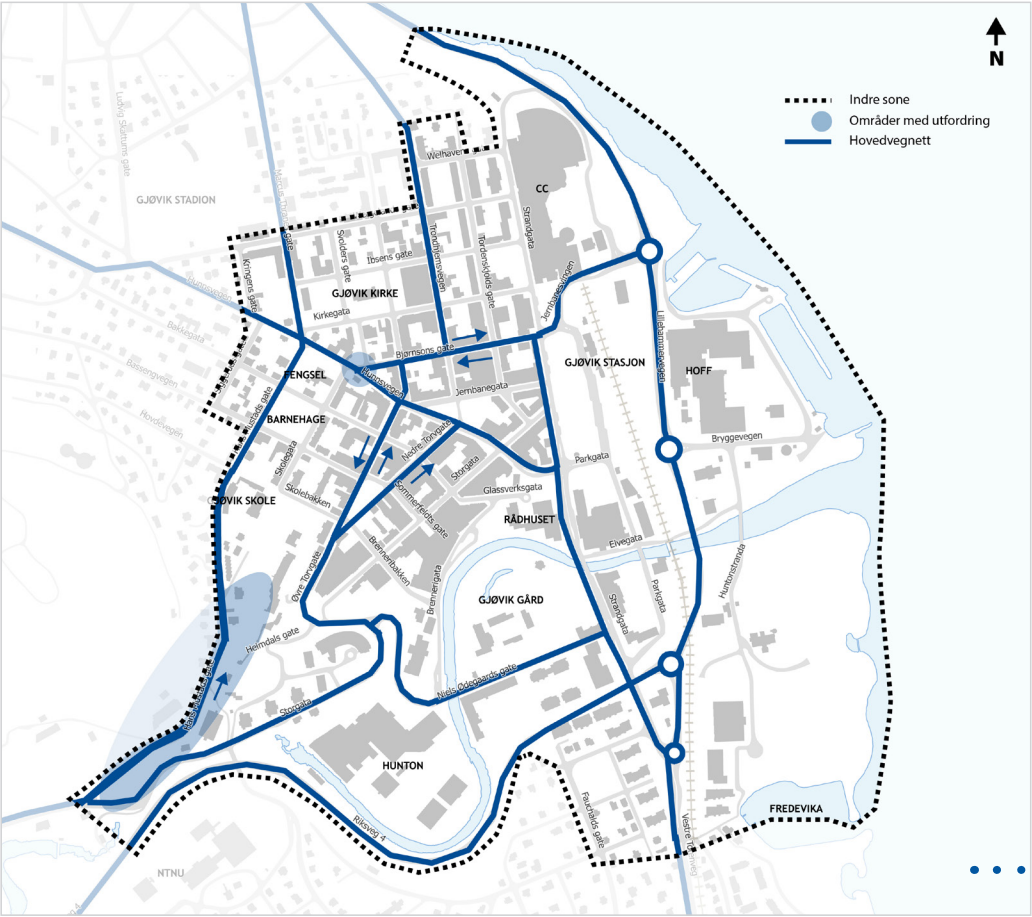
VURDERINGER

Et hovedgrep er å definere hovedgater som sikrer god fremkommelighet gjennom sentrum. Løsninger for hovedgatenett må være av så god kvalitet at disse blir et opplagt valg for personbiltrafikk. Dette gjør at andre gater kan skjermes for større trafikkmengder, og gir

muligheter for mer byliv. På grunn av utfordringer med terreng, og begrensninger i eksisterende gatenett, er det viktig at det utredes gode og helhetlige løsninger før tiltak iverksettes.

Flere parkeringsanlegg tett på sentrum vil gi rom for å fjerne noe gateparkering. Dette åpner muligheten for tovegstrafikk i flere gater, eller at gateareal kan disponeres til andre formål. I gater som opprettholdes som envegsregulerte kan kantparkering prioriteres ytterligere.

Ved å lage gode løsninger for gående og syklende, som oppleves trygt og effektivt, vil flere velge bort bilen som foretrukket reisemiddelvalg på korte turer i sentrum. Endrede reisevaner er viktig for at sentrum skal kunne utvikle seg uten at bilen krever stadig større plass.



MÅL

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

- til rette for disse transportformene.
- Styre boligparkering vekk fra gateareal generelt. Dette vil derimot ta tid da eldre eiendommer ikke har mulighet til å etablere parkering på egen grunn.
- Særlig styre boligparkering vekk fra gateareal på kveld og lørdager for å prioritere kunder til butikker, serveringssteder og andre servicefunksjoner. Kantparkeringen kan fortsatt være gratis i disse tidsrommene, men tidsbegrenset.
- Etablere gode gangakser fra p-anlegg inn i sentrum.
- Gående fra arbeidsplasser i sentrum ut til p-anlegg vil generere handel.
- Endring av p-regimet på Campus og ved sykehuset.
- Framtid med bildeling.

UTFORDRINGER:

- Parkering opptar mye gateareal som reduserer sentrums attraktivitet og muligheter for byutvikling.
- God tilgjengelighet og lave priser, eller gratis parkering betalt av arbeidsgiver, stimulerer til at mange som bor sentralt velger bil på korte reiser.
- Det er utfordrende å finne riktig balanse mellom behov og tilgjengelighet, prising og tidsbegrensninger.
- Det er utfordrende å finne balanse mellom ulike behov: Heldags arbeidsplassparkering, boligparkering, besøksparkering, kundeparkering, parkering til fritidsaktiviteter, HC-parkering, varelevering og reserverte plasser for taxi.
- Det er utfordrende å finne balanse mellom nytt p-regime i sentrum i konkurranse med områder med gratis parkering (CC, Kallerud, Kirkeby, Hunndalen, Mustad næringspark).
- Konkret lokalisering og finansiering av p-anlegg.
- Å etablere midlertidige P-plasser når det bygges i den indre sentrumssonen.

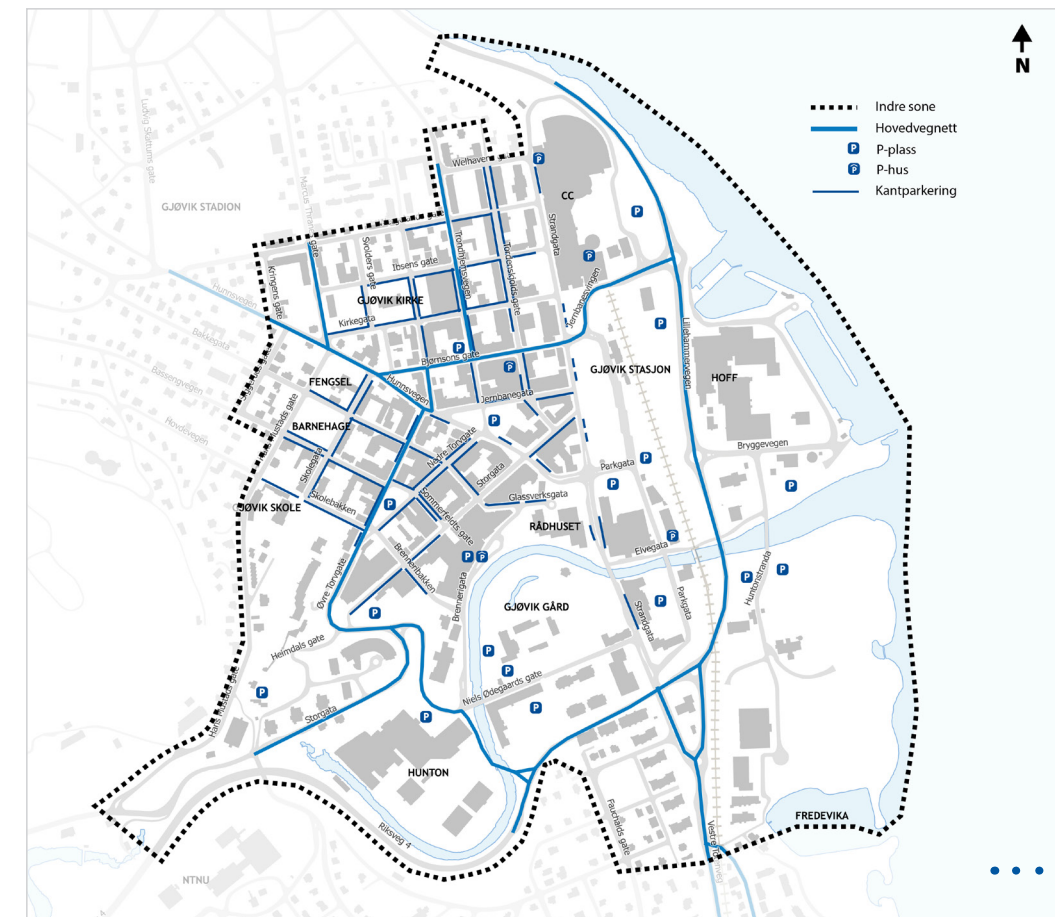
PARKERING

HOVEDGREP

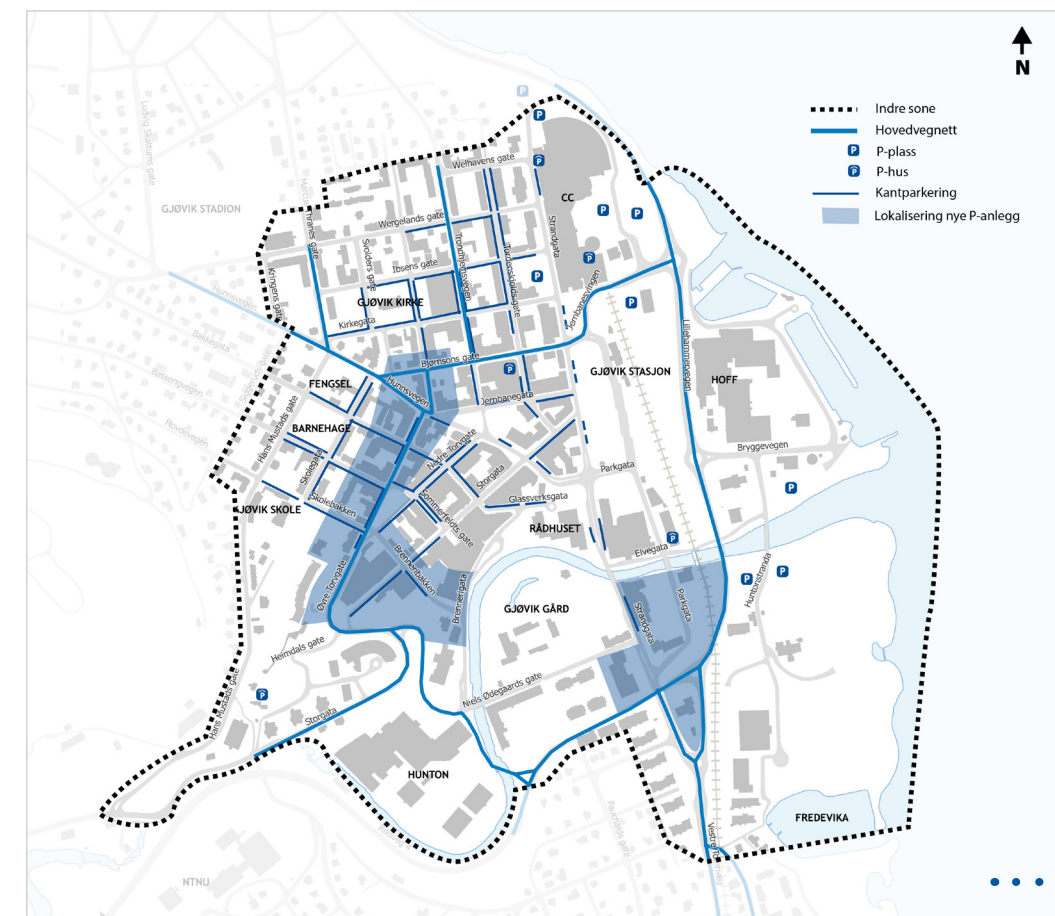
- Lokalisere p-hus tett inntil sentrum ved innfartsveger og ved hovedgatesystem.
- Nye p-anlegg er en forutsetning for å fjerne parkering fra annet areal og for å kunne jobbe videre med ny adkomst fra rv4 ved Hunton.
- Arbeide for endring av parkeringsregimet ved store arbeidsplasser, også ved Campus, Mustad næringspark og Sykehuset Innlandet.
- Revidere/oppdater byens p-strategi og framskynde tiltak som ligger i strategiens handlingsprogram.

MULIGHETER

- Pris og tilgang vil styre reisemiddelvalget slik at flere velger buss, gåing eller sykkel. Samtidig må det legges



Parkering, dagens situasjon



Parkering, fremtidig situasjon

#stoltavgjovik

