

NOTAT

Til:	Gjøvik kommune v/arealplan
Oppdragsgiver:	Bassengparken Eiendom AS
Plankonsulenter:	Einar Nordengen og Ingunn Lønstad
Emne:	Brusvehagen studentboliger - supplerende trafikale vurderinger i etterkant av gjennomført overleveringsmøte
Dato:	20.02.2026

Takk for et positivt møte i går den 19.02.2026 vedrørende Brusvehagen studentboliger. I ett tema som ble tatt opp i møtet var trafikkavviklingen. Vi vil her legge frem noen tilleggsvurderinger angående to forhold, som vi etter møtet ser behov for å vurdere en ekstra runde:

1. Innslagspunkt for kryssutbedring / behov for midlertidig tiltak i dagens kryss.
2. Parkeringsnorm.

1. Innslagspunkt for kryssutforming:

Vi har laget planforslaget pr. nå med utgangspunkt i de samme føringene som ble gitt på oppstartsmøtet. I referatet derfra står det at «Kommunen vurderer pr. nå det som fornuftig med utbyggingstrinn hvor krav til utbygging av kryss utløses på den 31. boenhet. Dette må tas endelig stilling til gjennom planprosessen.»

Rekkefølgekravene slik de ligger i planforslaget nå baser seg på den samme utredningen der innslagspunktet for kryssutbedring skjer når den nye bebyggelsen når samme trafikkmengde som det dagens boliger skaper. Som dere vil se når dere leser mobilitetsplanen, og som vi ikke har fått godt nok frem, blir det **ikke riktig å sammenligne trafikk «før og etter» slik:**

På side 22 i mobilitetsplanen står det at:

«Fordelingen på trafikk inn og ut i makstimen på ettermiddagen vil også være noe ulik for vanlig bolig og studentbolig da de fleste turer til og fra campus forventes å være turer som myke trafikanter. For vanlige boliger (dagens situasjon) antas en fordeling for bilturene på 80 % inn og 20 % ut i makstimen på ettermiddagen. For studentboligene (planforslaget) antas en fordeling for bilturene på 50 % inn og 50 % ut i makstimen på ettermiddagen. Med utgangspunkt i beregnet antall bilturer for dagens situasjon og for planforslaget blir trafikkveksten i krysset Mathias Topps veg x Raufossvegen på under 5 kjøretøy inn og under 5 kjøretøy ut i krysset i løpet av makstimen. I makstimen på morgenen vil antallet være enda lavere.»

Asplan Viak skriver videre i oppsummeringen at:

«Planforslaget er beregnet å generere en økt bilturproduksjon sammenlignet med i dag på 55 bilturer per døgn. De fleste av turene med bil vil skje utenom makstimene på morgenen og ettermiddagen, når det er god kapasitet i vegnettet. Beregnet trafikkvekst i krysset Mathias Topps veg x Raufossvegen i makstimen på ettermiddagen er på under 5 kjøretøy

inn og under 5 kjøretøy ut i krysset. I makstimen på morgenen vil antallet være enda lavere. Veksten antas ikke å ha merkbar påvirkning på avviklingen i kryssene.»

Vi mener derfor at det ikke er riktig at planforslaget skal innarbeide de samme rekkefølgekravene som reguleringsplan for Hovdetoppen har i sin plan, og mener at planbestemmelse § 3.2.4 kan utgå i sin helhet.

2. Parkeringsnorm:

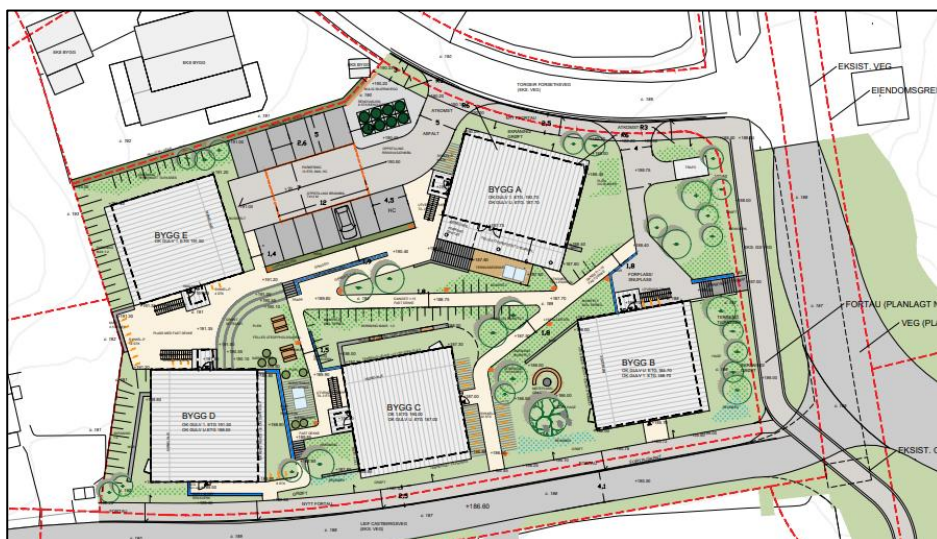
Planforslaget er utarbeidet i tråd med føringer fra oppstartsmøtet og kommuneplanens arealdel (KPA), hvor parkeringsnorm for sone III er lagt til grunn. Også mer mener vi det bør gjøre en ny vurdering på om dette er hensiktsmessig. Parkeringsnormen for sone III fremstår i dette tilfellet som lite treffsikker, da den legger opp til en høyere bilandel enn i sentrum, samtidig som planområdet har kortere gang- og sykkelavstand til campus enn flere eksisterende studentboliger i Gjøvik sentrum.

Mobilitetsanalysen omtaler på side 19 at «kort avstand til sentrale målpunkt og god tilgjengelighet med kollektivtransport gjør at parkeringsbehovet nødvendigvis ikke vil være høyere enn for studentboliger i sentrum». Dette understøtter at parkeringsbehovet for planområdet er sammenlignbart med – eller lavere enn – studentboliger i sone I og II. Samtidig peker analysen på en potensiell risiko for parkering utenfor oppmerket areal dersom tilbudet blir for lavt.

I praksis vurderes denne risikoen å være knyttet til studenter som disponerer bil for reiser til og fra hjemsted, men som ikke benytter bilen i det daglige til campusrelaterte reiser. Det er således ikke behov for alle parkeringsplassene for å dekke forventet reisemiddelfordeling i hverdagen, men et spørsmål om hvor stor andel studenter som har egen bil, og som forventes å ha behov for opplagring av denne i hverdagen.

På bakgrunn av dette vurderes det at parkeringskrav tilsvarende sone I og II vil være tilstrekkelig for å dekke det reelle behovet. Det foreslås samtidig å åpne for arealreservering for eventuell fremtidig utvidelse av parkeringskapasiteten, dersom faktisk bruk over tid skulle vise et høyere behov enn forutsatt.

Det vil være en stor fordel for studentboligene som helhet om parkeringsdekningen kan reduseres. Vi har utarbeidet en revidert skisse som viser alternativ løsning:



Konklusjon

På bakgrunn av denne tilleggsvurderingen ønsker vi å ha **mulighet til å revidere dokumentene**. Vi ønsker at disse vurderingene gjennomgås i felleskap i et oppfølgende møte når dere får gjennomgått planforslaget, mobilitetsplanen og dette notatet.