



GJØVIK KOMMUNE

GATEBRUKSPLAN - GJØVIK SENTRUM

Vedtatt i kstyret 30.11.2017

VÅRE ERFARINGER FRA ARBEIDET

ATP GJØVIK

Gjøvik sett fra Campus NTNU



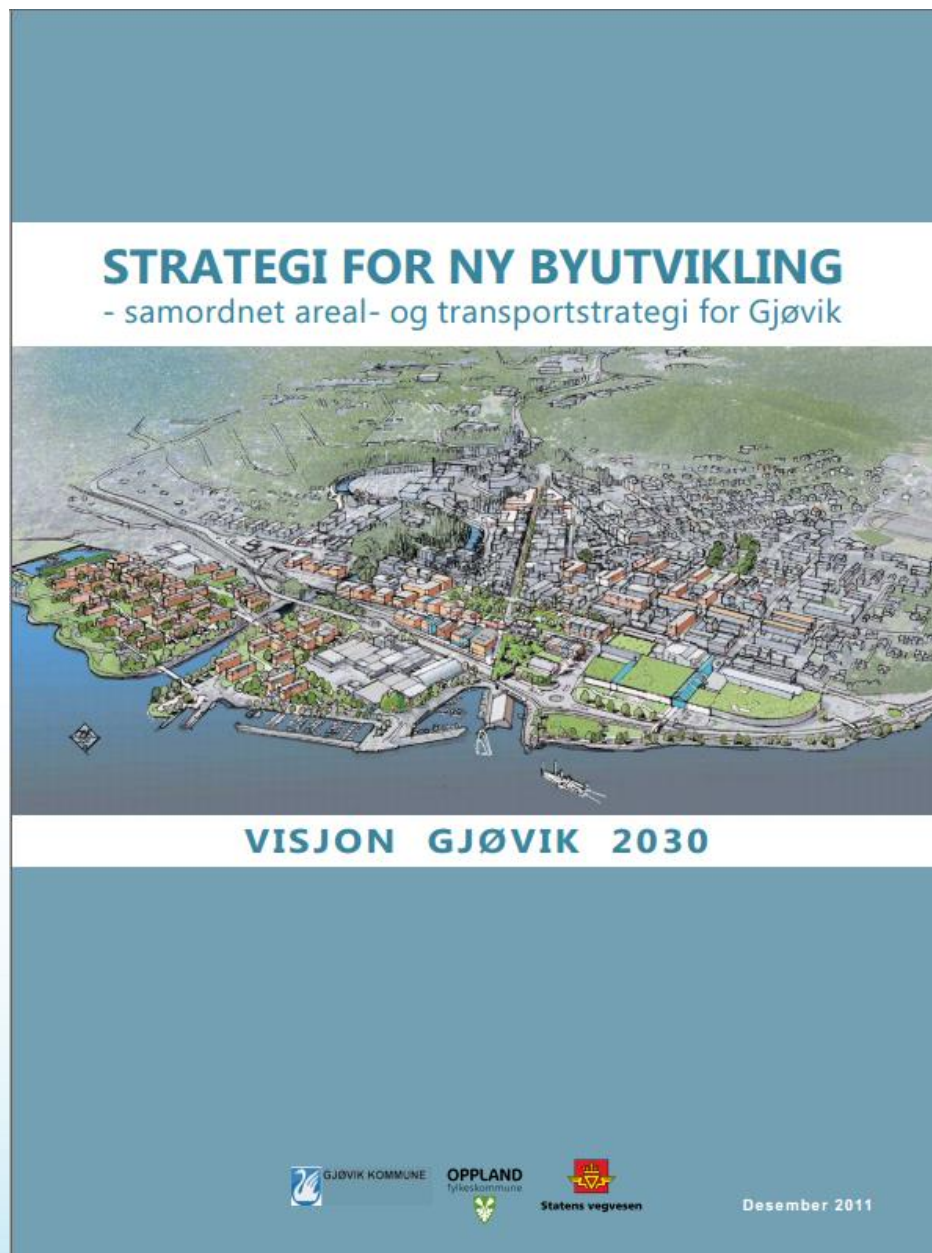
GJØVIK KOMMUNE

Utfordringene i byen i 2008 var:

- Trengte bedre kommunikasjonsårer i, rundt og gjennom byen – rv4 blitt «intern bygate»
- Sammenknytning mot Hunnselva og Mjøsa
- Forbindelsen CC - Storgata
- Fornyelsen av Farverikvartalet ned mot Hunnselva
- Ny avkjøring fra RV4 fra vest og parkeringshus
- Ny innfart fra nord ved CC, innfartsparkering
- Mjøsbane – prosjektet (sammenknytning Dovrebanen)
- HUNTONSTRANDA – næring, bolig og kultur
- ”Elvelangs”/”kulturstedet”



Viktig vedtak i 2011 – styringsdokumentet



GJØVIK KOMMUNE



GJØVIK KOMMUNE



OPPLAND
fylkeskommune



Statens vegvesen

Desember 2011



NÆRING I SENTRUM



Lilla farge: Industri

Orange farge: Kontor

Blå farge: Handel og service



Koordinerte tiltak!

STRATEGI FOR NY BYUTVIKLING

- samordnet areal- og transportstrategi for Gjøvik



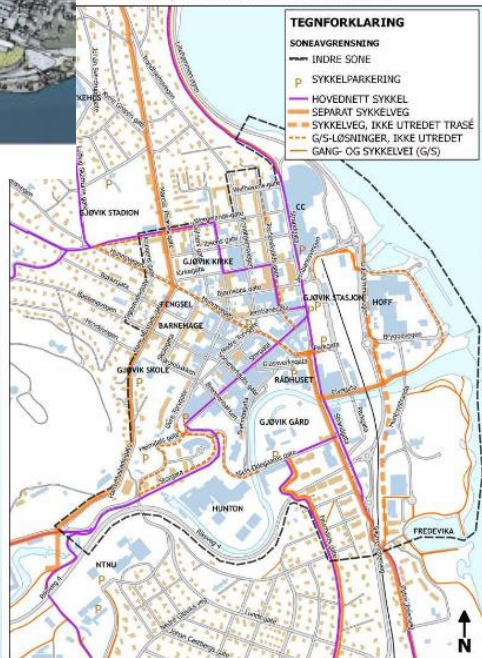
VISJON GJØVIK 2030

PARKERINGSSTRATEGI GJØVIK SENTRUM med handlingsplan



VISJON GJØVIK 2030

SYKKEL, FRAMTIDIG SITUASJON



Gjøvik kommune

Studentmelding 2016:

Plan for u
Gjøvik som univer.

KOMMUNEDELPLAN FOR KLIMA 2018-2022

HØRINGSFORSLAG- 29. NOVEMBER 2017

Vedtatt av Gjøvik komm

Trengs en gatebruksplan?



Ja, skjer svært mye i byen!

- Store byutviklingsprosjekter i sentrum – nye bydeler i og nær sentrum
- Studentby-tiltak
- Flere boliger i sentrum
- Vitalisering av sentrumslivet – sosiale møteplasser
- Klimahensynet..

- **Farverikvartalet**



- **Mustad Næringspark**



- **Hovdetoppen**



- **Huntonstranda**



Gatebruksplan – naturlig del av ATP

- Oppfølging av byvisjonen «Strategi for ny byutvikling – samordnet areal- og transportstrategi for Gjøvik. Visjon Gjøvik 2030.»
- Arealbruk og konkrete tiltak får betydning for hvordan transportnettet i og rundt byen vil fungere → **skaper behov for gatebruksplan**
- «Kampen om arealene» – hvem skal være hvor?
- Gatebruksplan skal prioritere gatene mellom transportgrupper og fastlegge hvilke hovedfunksjoner gatene skal ha

- Gatebruksplanen har vi laget selv



Hensikten med Gatebruksplan-arbeidet

- Gatebruksplan synliggjør bruk av gatenett på kort, mellomlang og lang sikt
- Kartlegger behov og konflikter som utløses og hvilke tiltak som kreves
- Klarere prioritering av kollektiv og myke trafikanter
- Men, fortsatt tillatt med bil og gode muligheter for parkering i sentrum



Mer folkeliv, mer buss, og flere fotgjengere

Utkastet til gatebruksplan for Gjøvik sentrum foreslår å prioritere mer gateareal fra bil til byrom og folkeliv, buss, sykling og gåing.

Torbjørn Aurvåg
✉ torbjorn@gjoviks-blad.no

– Her skal det blir hyggeligere for gående, mener Tore Stenseng i Statens vegvesen, arealplanlegger Ragnhild Hoel i kommunen, ordfører Bjørn Iddberg og leder for Byen vår Gjøvik, Svein Håvar Korshavn.

Vi er i Strandgata, en av gatene der det skal fjernes kantparkering og busslommer erstattes med kantstopp. Planene for Strandgata er allerede vedtatt. Mest sannsynlig starter dette arbeidet opp neste år.

Rigger for vekst

– Kampen om gata er et tema i alle byer, sier Stenseng.

I forslaget til gatebruksplanen kan involverte parter komme med sine innspill og merknader.

– Dette er en veldig detaljert plan for hvordan vi rigger byen for vekst fremover, sier Iddberg.



Tore Stenseng i Statens vegvesen, leder for Byen vår Gjøvik, Svein Håvar Korshavn, arealplanlegger Ragnhild Hoel i kommunen og ordfører Bjørn Iddberg, ønsker seg en by som er hyggeligere for gående. Gatebruksplanen for sentrum foreslår å prioritere mer gateareal fra bil til byrom og folkeliv, buss, sykling og gåing.

Planen skal prioritere gatene og gi god fremkommelighet for alle. Det skal være lett å ferdes i sentrum og

foreslås blant annet å gjenåpne Bjørnsons gate for tovegs trafikk som en del av hovedgate, og som

Bjørnsons gate, Nytorvet, Skattumstomta, Røverdalen, gamle rutebilstasjonen og

ger et stort potensial i å gjøre kollektivtilbudet bedre. Det er også et stort potensial for å få



Grundig prosess = suksesskriterium

- Utarbeidet i egen regi i 2016
 - Arbeidsmøter med utrykningsenheter, Byen vår Gjøvik, taxi, Opplandstrafikk, faggrupper i kommune, skiltmyndigheter
 - Politiske orienteringer i utvalg, eldreråd, råd for funksjonshemmede
 - Drøftinger og seminarer i ATP
 - Skrev og lage kart med egne ressurser
- Stor felles samling okt 16 – sikre innspill og bred forankring
- To høringsrunder
- Ikke formell plan etter PBL – men la opp til tilsvarende prosess med høringer og medvirkning



Grundig prosess, forts.

- Bearbeiding av høringssvar og revisjon av dokumenter
- Vedtatt politisk november 2017 – både i planutvalg og kommunestyret



Arbeidsprosess og utforming

7 hovedtemaer

- Kollektiv
- Veg og gate
- Sykkel
- Gåing
- Byliv
- Parkering
- Taxi, varetransport, uttrykning

For hvert tema:

- Dagens situasjon
- Muligheter og utfordringer
- Mål og hovedgrep
- Vurderinger
- Kart med dagens og framtidig situasjon



Arbeidsprosess og erfaringer

- Fastsatte kollektivlinjer først: krever mest plass og viktig at god fremkommelighet ivaretas
- Fastsatte prinsipper som; kantstopp
- Tar tid
- Helt nødvendig med gode lokalkunnskaper
- Følges opp med handlingsplan - under utarbeiding
- Er verktøy for bruk i planlegging og forvaltning
 - Brukes som verktøy i utforming og behandling av reguleringsplaner og andre planer
 - Skal bidra til forutsigbarhet og hjelp til prioritering og rekkefølge av tiltak



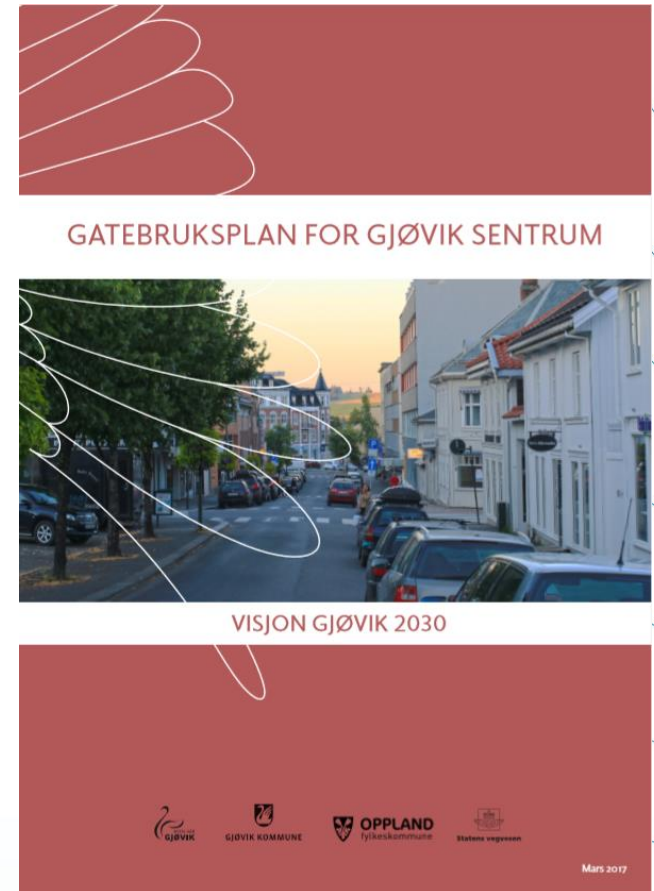
Oppfølging og erfaring

- Er verktøy for bruk i planlegging og forvaltning
 - Brukes som verktøy i utforming og behandling av reguleringsplaner og andre planer
 - Skal bidra til forutsigbarhet og hjelp til prioritering og rekkefølge av tiltak

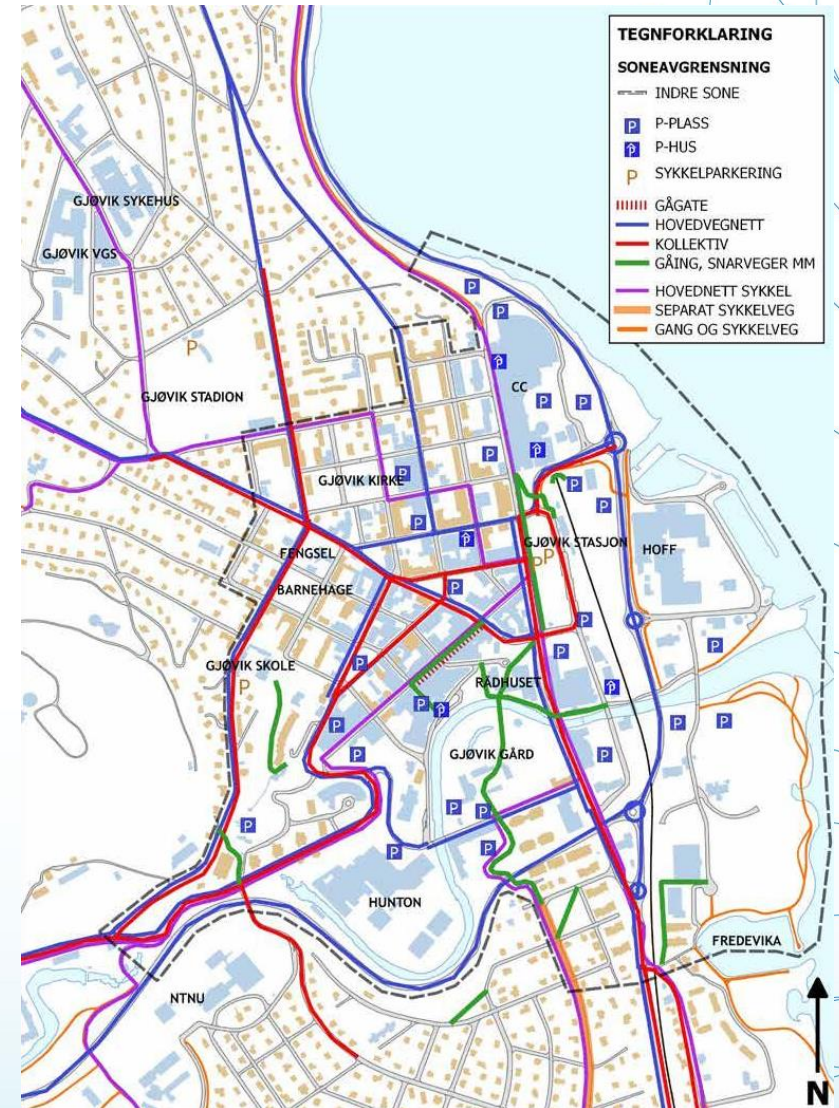


Gatebruksplanen – innhold:

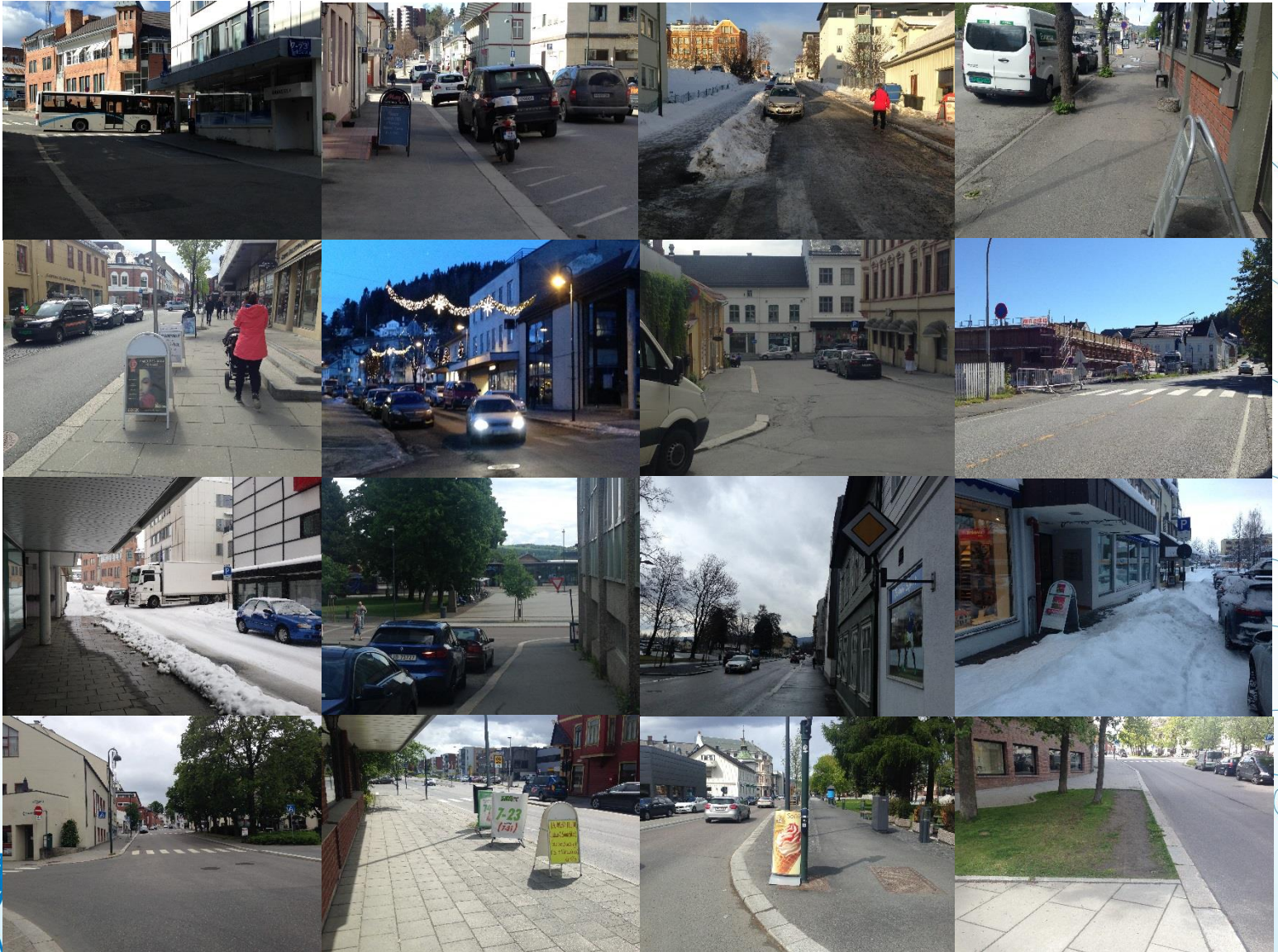
- Hoveddokument med temaer og kart
- Fokusområder: konfliktpunkter og behov for utredninger
- Gatetabell: beskrivelse av alle gater med dagens situasjon, framtidig situasjon, behov for tiltak og måloppnåelse



Nylig vedtatt Gatebruksplan



GATEBRUKSPPLAN: Prinsipper for framtidig gatebruk.



Gatetabell «fullversjon»

GATENAVN	GATENAVN	KONSEKVENSN	TID (KORT, MIDDELS, LANG)	FOR Å NÅ MÅLSETTING
<p>JERNBANESVINGEN FOR DEL AV HOVEDGATE</p>		<p>ngslogistikken</p>	<p>Tidsperspektiv:</p>	<p>Bystrategi: Fjerne unødig trafikk fra sentrumskjernen; Strandgata og nedre del av Hunnsvegen.</p>
<p>NYE LØSNINGER FOR TRAFIKANTER MÅ UTR</p>	<p>DAGENS STATUS</p>	<p>sel fra P-hus til betinger at all y p-huset må plan på til et nytt kryss kapasitet i</p>	<p>Plan for nye løsninger må først på plass. Deretter trinnvis gjennomføring etter hvert som det blir relevant og mulig.</p>	<p>Bystrategi og P-strategi: Etablere en "indre ringveg".</p>
	<p>NY/ENDRET GATEBRUK</p>	<p>M eiendom og ealer.</p>	<p>Jernbanesvingen kan tjene som del av hovedgate inn i byen inntil det på lengre sikt eventuelt etableres et alternativ fra RV4 i nord.</p>	<p>Bystrategi: * Veg- og gatenettet skal utformes slik at det gir bussene rask og rasjonell fremføring</p>
	<p>NØDVENDIGE TILTAK</p>	<p>sninger for alle g vegkryss som t trafikk ved mellom blir det g å instasjonen.</p>	<p>(Se Trondhjemsvegen, nederst i tabellen.)</p>	<p>* Bussen skal gis prioritert fremfor bil i egne felt og i lyskryss der det er plass til det</p>
	<p>KONSEKVENSN</p>	<p>krysset Jernbanetorget smelighet for</p>		
	<p>MÅLSETTING SOM SKAL NÅS</p>			



Fullversjon tekst for hvert tema

2.
Mål

MÅL

HOVEDGREP

MULIGHETER

UTFORDRINGER

VURDERINGER OG TILTAK

strategiens handlingsprogram

Det er generelt svært god tilgang på parkeringsplasser i byen. Belegget ble registrert i 2011 og 2012 og varierte da mellom cirka 45 og 65 %. En p-plass regnes som full når 85 % av plassene er belagt. Sentrumparkeringen består av kommunale p-plasser og tidsbegrenset kantparkering med avgift. De kommunale plassene er gratis mellom 15:00 og 08:00 og i helgene. Videre er det flere private p-plasser med avgift og en rekke mindre, private plasser som er reservert for beboere og næringsdrivende. Jernbaneverket har 150

må behandles når handlingsprogrammet og tiltaksplanen i P-strategien revideres (2016).

Parkeringspolitikken skal være virkemiddel for utvikling av handel, service og næring, samt stimulere til en mer attraktiv og urban by. Videre få flere til å velge sykkel, kollektiv eller gåing for korte reiser. Kantparkering er viktig ressurs i et levende sentrum. Plassene bør prioriteres for de som skal handle eller har andre, korte ærend i sentrum. Det må etableres P-anlegg tett inntil sentrum for heldags parkering.

MULIGHETER:

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

VURDERINGER OG HOVEDGREP

Styring av parkering (pris og tilgjengelighet) er det mest effektive virkemiddelet for å endre biltrafikk i sentrum og for at folk skal velge andre reisemåter enn bil. Kantparkering er viktig for besøkende og handlende i sentrum og bør derfor i sterkere grad prioriteres til det. Etablering av ett eller flere parkeringshus for innfartsparkering, og særlig heldags arbeidsplassparkering, må på plass dersom parkeringsareal ellers i byen skal kunne benyttes til andre formål. P-anlegg må også lokaliseres slik at de kan erstatte kantparkering som fjernes: Øvre Torvgate og Bjørnsons gate blir del av indre ringveg. Øvre Torvgate skal i tillegg være utrykningsrute og betjene campus med et bedre kollektivtilbud. Nedre Torvgate bør bli en gate for byliv og Gamletorvet bør re-etableres som park og møtested og bli et moderne byrom. Det medfører at parkering må fjernes. Mellom P-anlegg og sentrumskjernen må det være gode gangakser, helst med mulighet for handel.

Som et tiltak inntil videre kan utbedring og synliggjøring av gangakser fra allerede eksisterende parkeringsplasser, som Elvegata fra Mjosstranda og trappa opp fra parkeringsanlegget i Storgata 10, gjøre plassene mer attraktive slik at besøkende til byen kan parkere her og gå inn i sentrum.



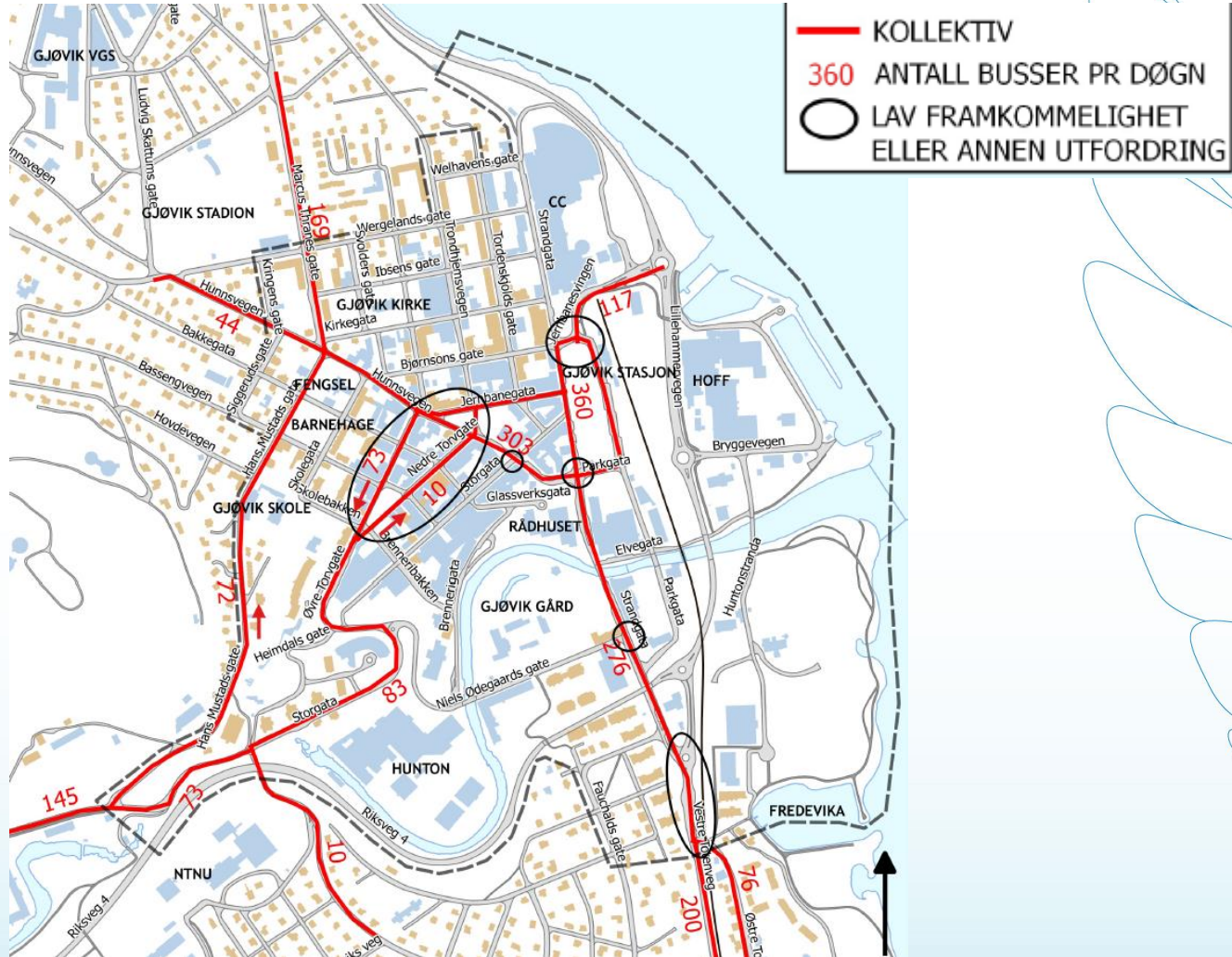
DAGENS SITUASJON

Krevende punkt, strekninger og kryss



Kollektiv

DAGENS SITUASJON



Kollektiv

MULIG FRAMTIDIG SITUASJON

BUSSLommer ENDRES TIL KANTSTOPP

PRIORITERING AV BUSS I ALLE LYSKRYSS (gps)

BYBUSS GJENNOM CAMPUSOMRÅDET

FJERNE KANTPARKERING DER DET ER
NØDVENDIG FOR FRAMKOMMELIGHET

KOLLEKTIVLØSNING UT AV BYEN I SØR

Trinn 1: Ut Øvre Torvgate (ØTG) og servicebuss i Nedre Torvgate (NTG)

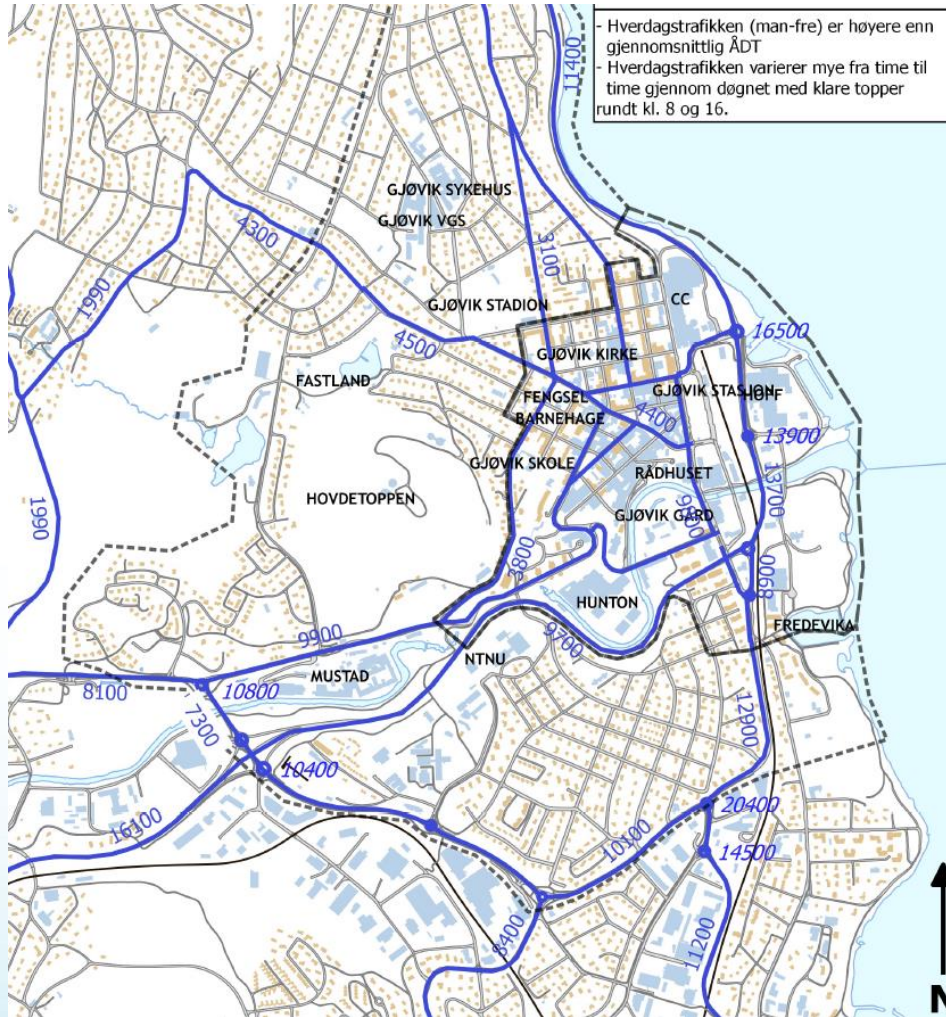
Trinn 2: Buss i begge retninger i ØTG og ingen buss i NTG

Hovedgrep:

- Fra busslomme til kantstopp
- Prioritering i lyskryss
- Kollektivfelt i Vestre Totenveg
- Bybuss gjennom campus
- Fjerne kantparkering på strategiske steder



Veg og gate, byområdet (biltrafikk)

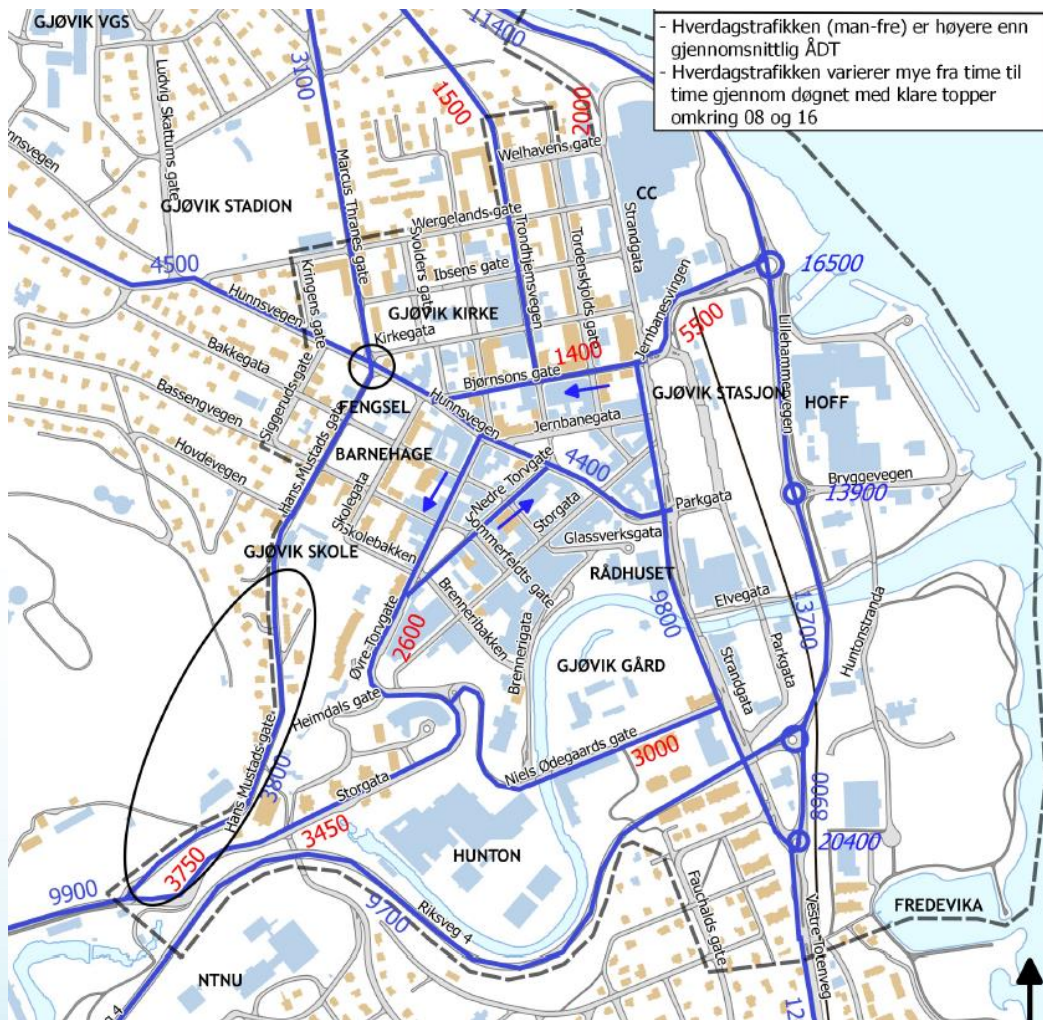


- Hverdagstrafikken (man-fre) er høyere enn gjennomsnittlig ÅDT
- Hverdagstrafikken varierer mye fra time til time gjennom døgnet med klare toppe rundt kl. 8 og 16.

ÅDT = årsdøgntrafikk
Gjennomsnittlig trafikkmengde per døgnet, alle dager hele året.

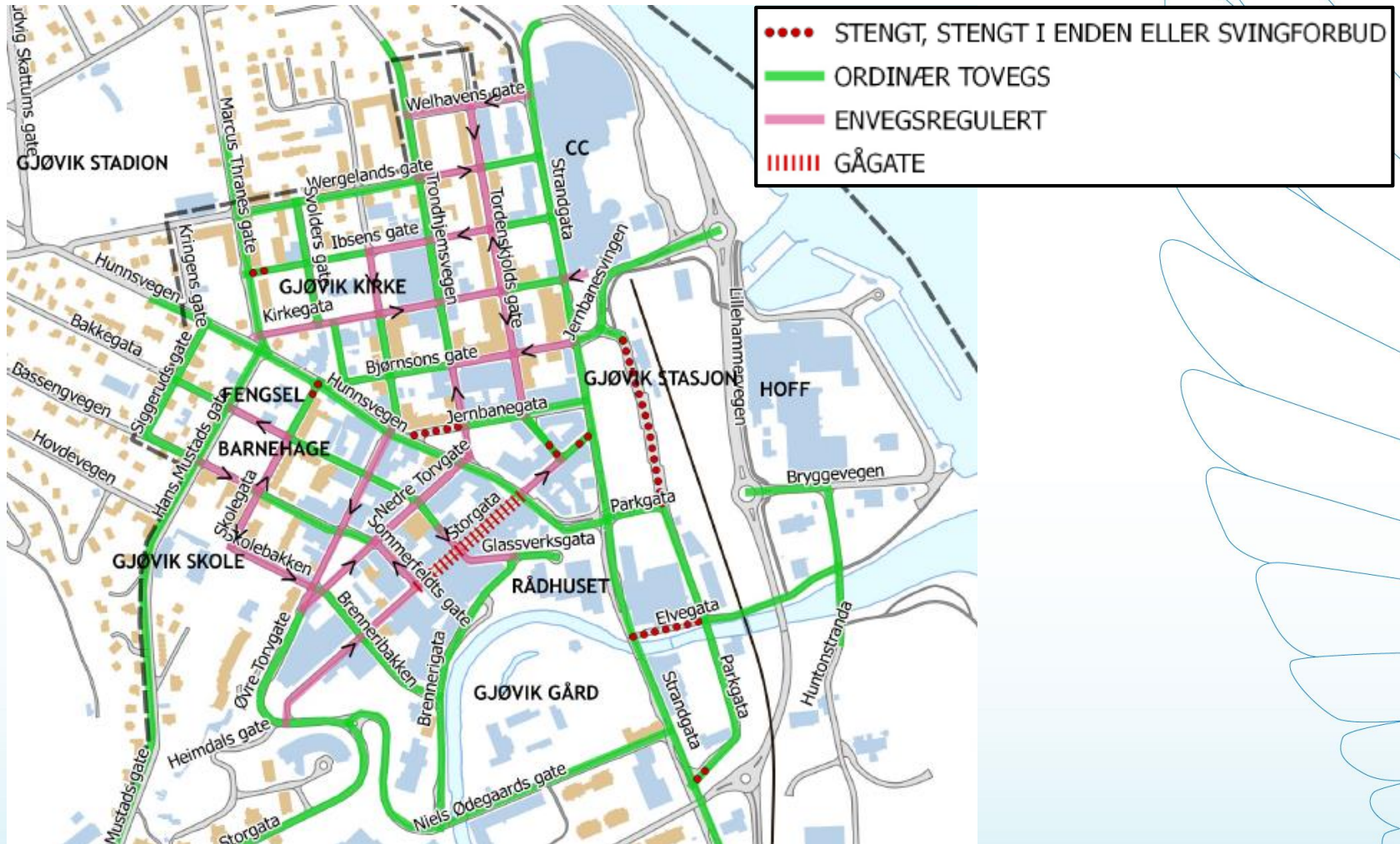
Veg og gate, i byen (biltrafikk)

DAGENS SITUASJON



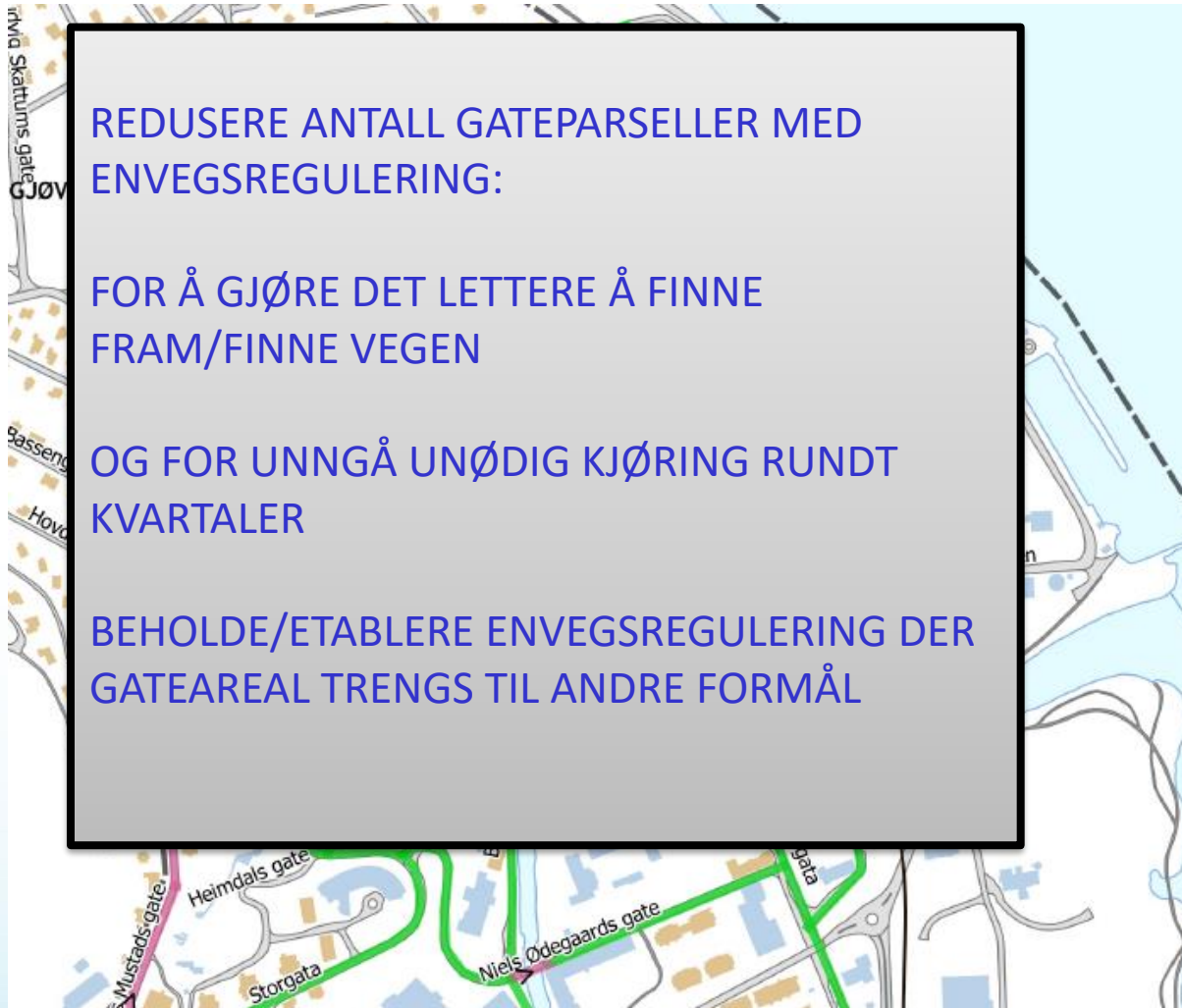
Mange envegsreguleringer

Trafikkreguleringer



Mulig framtidig situasjon (dels på sikt)

Trafikkreguleringer



REDUSERE ANTALL GATEPARSELLER MED ENVEGSREGULERING:

FOR Å GJØRE DET LETTERE Å FINNE FRAM/FINNE VEGEN

OG FOR UNNGÅ UNØDIG KJØRING RUNDT KVARTALER

BEHOLDE/ETABLERE ENVEGSREGULERING DER GATEAREAL TRENGS TIL ANDRE FORMÅL

Veg og gate, i byen

MULIG FRAMTIDIG SITUASJON

Bystrategien og P-strategiens ønske om «indre ringveg» konkretisert i form av hovedgater.

SORTERE GATENE UT FRA HVILKEN FUNKSJON DE SKAL HA

PRIORITERE GATEAREAL FRA BIL OG PARKERING TIL BYLIV, GÅING, SYKLING OG KOLLEKTIV

HOVEDGATER OMKRANSER SENTRUMSKJERNEN (med P-anlegg og god adkomst fra hovevegnettet)

GJENÅPNE BJØRNSONS GATE FOR TOVEGS TRAFIKK

REDUSERE ANTALL GATER MED ENVEGSREGULERING

ETABLERE NY ADKOMST FRA RV4 OG GJENÅPNE ØVRE TORVGATE FOR TOVEGS TRAFIKK

Byliv, handel, møteplasser

DAGENS SITUASJON



Konsentrasjon av tilbud og aktiviteter.

Fortette med arbeidsplasser og boliger i sentrum.

Town management.
Formingsveileder.



Byliv, handel, møteplasser

«VENDE CAMPUS MOT BYEN»

Bedre forbindelser: gåing, sykkel, kollektiv, skilting.

SKAPE Plass for UTESERVERING, MØTESTEDER,
AKTIVITETER I SENTRUM

UTVIKLE PARKER OG ANDRE BYROM

SKAPE ATTRAKTIVE FORBINDELSLINJER MELLOM
DISSE

PRIORITERE LINJER FOR GÅING OG SYKLING
GJENNOM NY BYDEL VED MJØSA OG FORBI
BARRIERENE INN I DET TRADISJONELLE SENTRUM



Gåing

DAGENS SITUASJON



Gåing

MULIG FRAMTIDIG SITUASJON

SKAPE OG TA VARE PÅ GODE BYROM

PRIORITERE AREAL FOR GÅENDE I SENTRUM

ETABLERE NOEN LENGRE GANGLINJER ØST-VEST OG
NORD-SØR

ETABLERE GODE KRYSNINGSPUNKT MED
HOVEDGATENE

ETABLERE GODE GANGFORBINDELSER MELLOM
SENTRUM OG CAMPUS

PRIORITERE LINJER FOR GÅING GJENNOM NY BYDEL
VED MJØSA OG FORBI BARRIERENE INN I DET
TRADISJONELLE SENTRUM

ANGTRASÉ SOM KAN GIS HØY ATTRAKTIVITET
OSKILT, SAMMENHENGENDE LØSNING (IKKE UTREDET)
ASSER OG BYROM

Finmasket nett

Formingsveileder

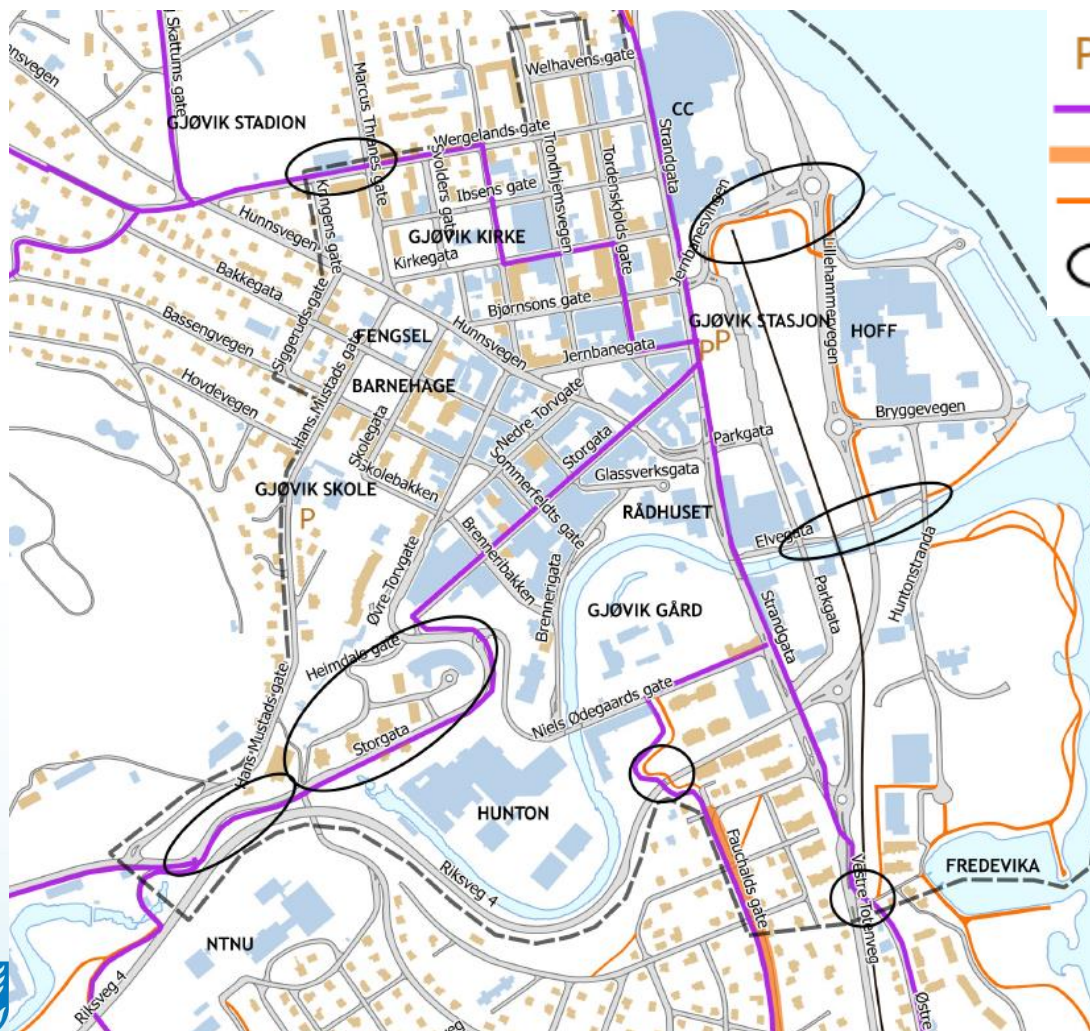
Universell utforming

Gå-strategi



Sykkel

DAGENS SITUASJON



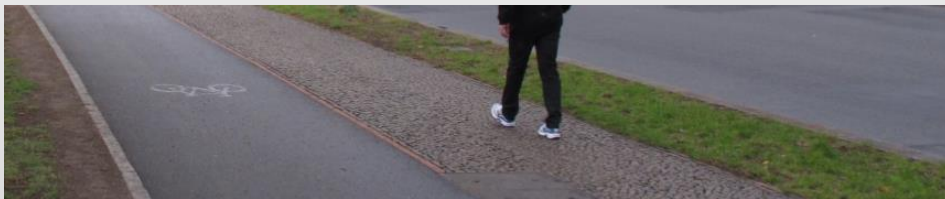
- P** SYKKELPARKERING
- HOVEDNETT SYKKEL
- SEPARAT SYKKELVEG
- GANG- OG SYKKELVEI (G/S)
- FOKUSOMRÅDE MED UTFORDRINGER



Sykkel

MULIG FRAMTIDIG SITUASJON

VIDEREFØRE UTVIKLING AV GJØVIKS HOVEDNETT FOR SYKKEL



ETABLERE GODE KRYSNINGSPUNKT MED HOVEDGATENE

PRIORITERE LINJER FOR SYKLING GJENNOM NY BYDEL VED MJØSA OG FORBI BARRIERENE INN I DET TRADISJONELLE SENTRUM

SYKKELPARKERING (Sykkelbyen Gjøvik)

- P SYKKELPARKERING
- HOVEDNETT SYKKEL
- SEPARAT SYKKELVEG
- SYKKELVEG, IKKE UTREDET TRASE
- G/S-LØSNINGER, IKKE UTREDET
- GANG- OG SYKKELVEI (G/S)

Sammenheng

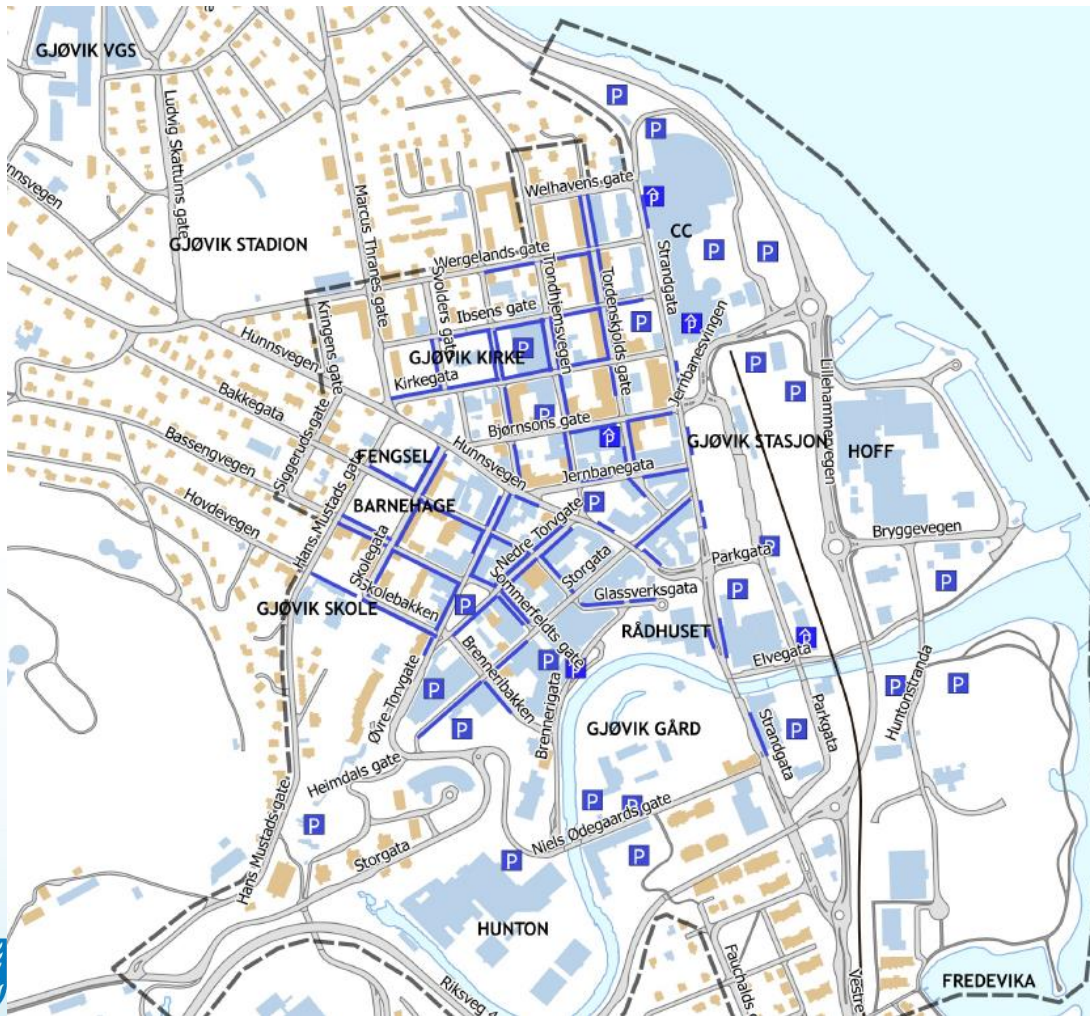
Færrest mulig systemskifter




Trygghet/sikkerhet



DAGENS SITUASJON

Parkering



-  P-PLASS
-  P-HUS
-  KANTPARKERING



Parkering

ETABLERE P-ANLEGG I RANDSONEN RUNDT SENTRUM (erstatte særlig heldagsparkering, men også noe korttids- og kantparkering)

ALL BEBOERPARKERING INN PÅ 'EGEN GRUNN' OVER TID

FJERNE KANTPARKERING I DEFINERTE GATESTREKNINGER FOR Å OPPNÅ:

- BEDRE FRAMKOMMELIGHET
- REDUSERT ANTALL ENVEGSREGULERINGER
- FRIGI AREAL TIL BYLIV (GÅING, SYKLING, GATETUN)

GENERELT BØR ALL FRAMTIDIG KANTPARKERING FORBEHOLDES KUNDER OG BESØKENDE (tidsbegrenset)

MEN MÅ GI ROM FOR TAXI, VARETRANSPORT OG HÅNDVERKERBILER.



Kallerud, Mustad NR, Kirkeby, SI/VGS).

Utrykning, taxi, varetransport



Utrykningsteatene gjennom sentrum og ut på/inn fra hovedvegnettet

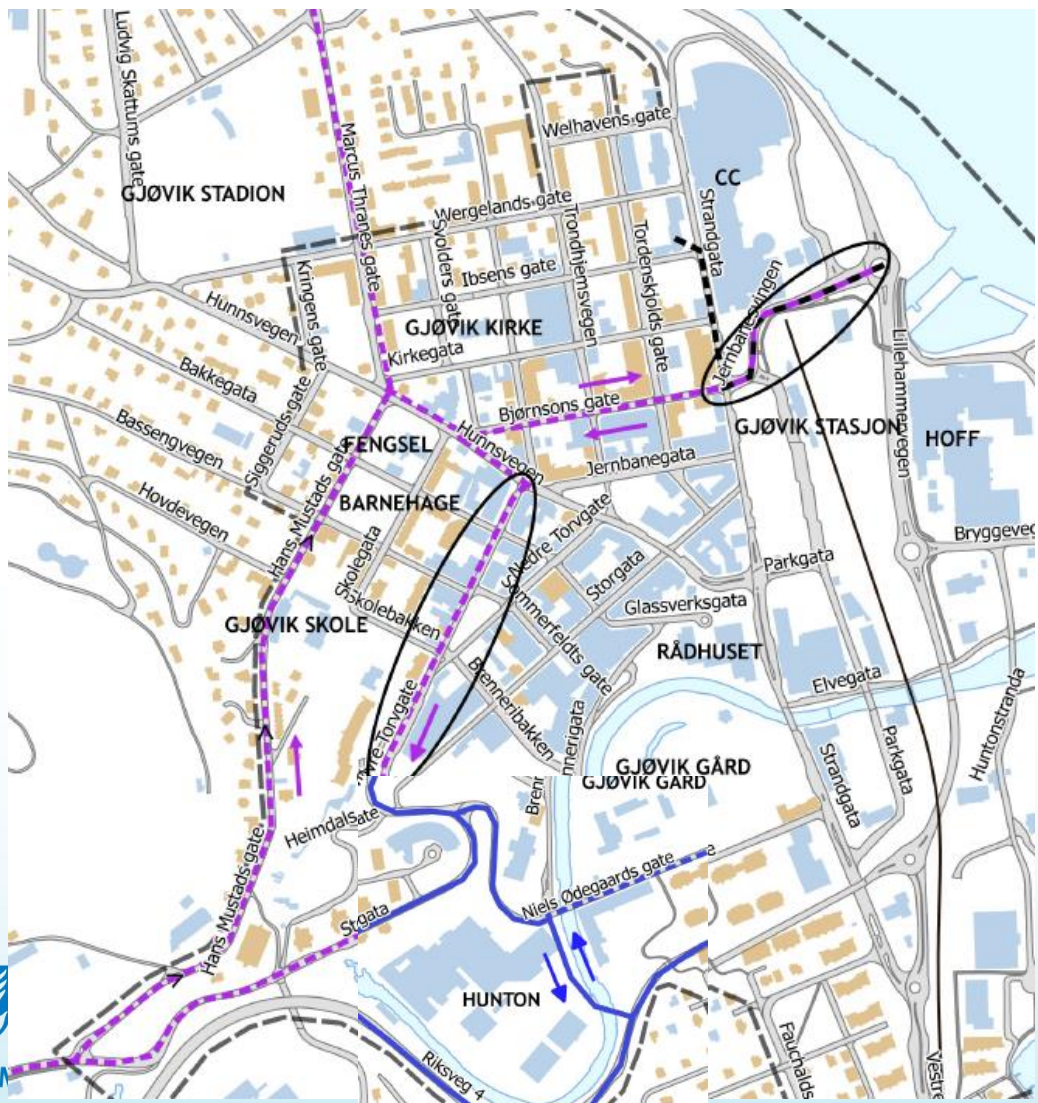
Taxiholdeplass i Nedre Torvgate viktig

Varetransporten har endret seg raskere enn gater og bygninger
Mangelfull tilrettelegging mange steder



Utrykning, taxi, varelevering

MULIG FRAMTIDIG SITUASJON



Reserveres rom i kantparkeringen når/hvis det oppstår nye behov.



Varetransport bør primært skje i sidegater til gågate (trivsel, miljø, sikkerhet) og i sidegater til hovedgater (framkommelighet, trafiksikkerhet).

