

PARKERINGSSTRATEGI GJØVIK SENTRUM

Status og forslag til revidert handlingsplan

Parkeringsstrategi Gjøvik sentrum med handlingsplan ble utarbeidet ved parkeringsstudie i 2012 og vedtatt av kommunestyret i desember 2013. Parkeringsstrategien inneholder åtte strategier med handlingsplan for hvordan parkering vil være virkemiddel for å nå målene i bystrategien om å skape et levende og attraktivt Gjøvik by.

Parkeringsstrategien fastsetter at parkeringspolitikken for sentrum hovedsakelig skal ta sikte på regulering; opprydding i et sammensatt og lite oversiktlig parkeringsregime.

Overordnet mål for byutviklingen

- Bysenteret skal styrkes med boliger, næringsliv og kulturaktiviteter.
- Byen skal bygges "innover" med fortetting og utfylling av ledige arealer.
- Sentrum skal ha god tilgjengelighet med bil inklusive parkering samtidig som sentrum er beskyttet mot gjennomgangstrafikk og annen unødig biltrafikk

Mål for parkeringspolitikken

- Parkeringspolitikken skal bidra til et levende sentrum og virke dempende på bruk av bil til arbeidsreiser.
- Parkeringspolitikken skal redusere behov for areal til parkering i sentrum.
- Det totale antall parkeringsplasser i Gjøvik sentrum skal ikke øke nevneverdig de neste fire år
- Gjøvik skal ha Mjøsregionens mest publikumsvennlige og lettfattelige kundeparkeringsregime i bysentrum

Hovedprinsipper for lokalisering av parkeringsplasser

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

Status parkeringsstrategiene

Parkeringsstrategien har vært premissgiver i mye arbeid i Gjøvik kommune, selv om det gjenstår mye før strategiene er gjennomført. Parkering og parkeringsstrategi er viktige virkemiddel i byutviklingsarbeidet og det legges til grunn en trinnvis utvikling av tiltakene i handlingsplanen i parkeringsstrategien.

Strategi 1: Lokalisering av større P-anlegg

Bystrategien og gatebruksplanen påpeker at parkering er et viktig virkemiddel for å nå målene om ønsket byutvikling. **Gatebruksplanen for Gjøvik sentrum** prioriterer gatebruken for å oppnå god trafikkavvikling for alle trafikanter og nå mål i bystrategien.

Både Bystrategien og gatebruksplanen konkluderer med at etablering av parkeringshus tett inntil sentrum, ved hovedgatenett, er en forutsetning for å nå målene om byutvikling og er derfor et viktig tiltak som må prioriteres høyt. Parkeringshus/anlegg ved hovedgatenett er en forutsetning for ny sentrumsadkomst fra rv.4 i sør ved Hunton Fiber AS. Lokalisering og utvikling av parkeringshus/anlegg i Farverikvartalet, Brønnsdalen eller andre steder bør derfor snarest mulig settes i gang. Parkeringshus tett inntil sentrum vil fungere som parkeringstilbud for både besøkende, handlende og arbeidsparkering.

Planlagt studentboliger med parkering i Røverdalen vil ikke være erstatning for nytt, sentrumsnært parkeringsanlegg, som bystrategien og p-strategiens mål, men sørge for tilstrekkelig kapasitet for Fjellhallen, arbeidsplassparkering (bla. som erstatning for p-plasser Evry har midlertidig i H. Mustads gate, Haugtun mfl.) etc. Det vil si at dette kommer i tillegg til, og ikke til erstatning for parkeringshus tett ved hovedgatenettet.

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

Det er i hovedsak stabilt antall parkeringsplasser i sentrum etter at parkeringsstrategien ble vedtatt. Det er blitt flere plasser på Gjøvik gård som fungerer som både korttids- og innfartsparkering. Disse plassene må anses som midlertidige. 110 nye parkeringsplasser er etablert i Sentrum parkering i Grandkvartalet/kvartal 27, et tiltak som er i tråd med bystrategi og parkeringsstrategi. Kantparkeringsplasser i Niels Ødegaards gate er fjernet. Noen plasser i Strandgata ble fjernet i forbindelse med miljøgate Strandgata. Det er etablert midlertidige plasser ved Skysstasjonen og Støperiet.

Strategi 3: Helhetlig parkeringspolitikk og politikk for å styrke sentrum

Det er strammet inn på lokalisering av varehandel gjennom kommuneplanens arealdel utenfor sentrum, etter en sterk vekst eksempelvis på Kallerud før strategien ble utarbeidet.

Kommuneplanen har tydelig bestemmelser om hvilken type handel som tillates i og utenfor det som kommuneplanen definerer som sentrum. Det er nødvendig at denne strategien bør vurderes på nytt som følge av *Regional plan for attraktive byer og tettsteder* og nødvendigheten for å vurdere hva som er hensiktsmessig for byutviklingen. Som del av kommuneplanrevisjonen bør det gjøres grundig vurdering av og definere hvilken type handel som kan etableres hvor, slik at handelsvirksomheten i sentrum blir styrket og slik nå målene i bystrategien. Dette vil også bli viktig tema i sentrumsplan. I forbindelse med kommuneplanrevisjonen utarbeides handelsanalyse hvor parkering og trafikk omhandles som eget tema.

Utvidelse av området for avgiftsbelagt parkering

Kommunestyret vedtok i sak 23/2017 utvidelse av området for avgiftsbelagt parkering. Det vises til parkeringsstrategien og forholdet mellom avgifter og bilkjøring. Om parkeringstilbudet blir for bra, vil flere som bor sentralt, benytte biler også på kortere turer – turer som like gjerne kunne ha vært tatt til fots eller sykkel. Det påpekes at kommunens utgangspunkt må være at avgiftsparkeringen skal ha en regulerende og samfunnsmessig betydning. Utvidelsen av avgiftsområdet har flere sider. Innføring av avgift fører ofte til noe forflytting av parkering til andre ikke avgiftsbelagte områder. Dette krever oppfølging fra kommunens side og trolig mer skiltregulering i sidegater. Men det er jo begrenset hvor langt de fleste er villige til å gå. Og en moderat parkeringsavgift blir gjerne akseptert. Noe overgang til mer bruk av kollektivtransport, sykkel og gange må påregnes som en positiv effekt av forslaget om utvidelse.

Viser også til strategi 8.

Strategi 4: Kantsteinsparkering i sentrum

Gatebruksplan for Gjøvik sentrum prioriter gatene mellom trafikantgrupper for å skape balanse mellom parkering og fremkommelighet for gåing, sykkel, kollektiv, varelevering og bil. Målet er å sikre at alle trafikantgrupper får god fremkommelighet i byen. Forhold til kantsteinsparkering er viktig i denne sammenheng.

Kantsteinsparkering er en viktig ressurs for sentrum og må forvaltes og driftes på en klok måte. Kantsteinsparkering gir god tilgjengelighet til forretninger og andre mål i sentrum. Det må legges til rette for godt omløp (virkemidler betaling og regulering av p-tid). Bruken av kantparkeringsplasser må følges med på, for å ivareta omløp slik at plassene faktisk blir tilgjengelig for besøkende og handlende og slik bidra til å skape en attraktiv by.

Strategi 5: Parkeringssoner og avgiftsnivå

Det er vedtatt ny sone for avgiftsparkering som blir innført ila høsten 2017. Avgiftssonen differensierer mellom indre sentrumskerne og gatene utenfor. I den indre sentrumskjernen er det kantparkeringsplasser med timesparkering med like parkeringstakster på kommunale plasser. I øvrige gater innenfor avgiftssonen er det kantparkeringsplasser hvor det også er tillatt med heldagsparkering. Satsene er like over hele sonen.

I tillegg er det kommunale parkeringsanlegg med heldagssatser:

- Gjøvik gård – 40 kr pr dag
- Vitensentret – 40 kr pr dag
- Huntonstranda - 30 kr pr dag
- Storgata 10 har timesats, og også heldagsparkering med timesatser.

Gjennom sykkelprosjektet er det etablert sykkelparkeringer på alle barneskolene i Gjøvik by. I 2016 er det satt opp sykkelparkeringsplasser ved Gjøvik stadion, Gjøvik gård og flere på Skysstasjonen. Det jobbes også med å etablere sykkelhotell kommer på Skysstasjonen.

Det planlegges etablert ca 50 ladeplasser for el-bil ila 2018.

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

Det er oppført et parkeringsanlegg (inneholder og bolig og næring med parkeringsanlegg i kjeller) i sentrum i Grandkvartalet / kvartal 27 med 110 plasser. I tillegg kommer det flere boligprosjekter i byen som bidrar til å fortette kvartaler i sentrum.

Arbeidet med å lage gjennomføringsplan for fjerning av parkeringsplasser på tomter uten vedtak og tomter med midlertidig parkeringstillatelse er ikke igangsatt. Frem til det foreligger konkrete planer om oppføring av parkeringshus tett inntil sentrum, bør plassene opprettholdes, men det bør nedsettes en arbeidsgruppe for å jobbe med dette. Det er en prosess som kan utføres parallelt med etablering av parkeringshus.

Strategi 7: Nye parkeringsnormer med lavere min. og maks. normer i sentrum

Strategi 7 er fulgt opp gjennom kommuneplanen. I kommuneplanen er det innført nye bestemmelser om parkeringsnormer med lavere minimums- og maksimumsnormer for parkering for at det enklere skal kunne bygge nytt, bygge om bygårder til leiligheter og etablere arbeidsplasser sentralt i byen. Ved revisjon av kommuneplanen som er i gang, må det vurderes igjen om nivå og avgrensing er rett.

Vilkårene for frikjøp av parkeringsplasser er lempet på slik at det er enklere å kunne transformere eldre sentrumsbebyggelse til boliger, og bygge ut på mindre tomter.

Mer frikjøp kan føre til mer gateparkering dersom ikke kommunen etablerer alternative tilbud i felles anlegg. Opplevs lite press pr i dag på løsningen. Kan ved økning føre til mer press på gatene. Vurdere pris for frikjøpsordningen. Pris i dag er 155 000 kr pr plass (byggekostnader for ny plass i nytt anlegg antas å være omtrent ca 250 000 kr pr plass).

Strategi 8: Felles parkeringsregime

Ny parkeringsforskrift gjeldende fra 1.1.17 gir kommunen mulighet til å kunne drifte andre grunneieres parkeringsplasser på lik linje med private parkeringsselskaper. For kommunen er det nærliggende å ha en offensiv holdning til å bli operatør på noen av de sentrale parkeringsplassene.

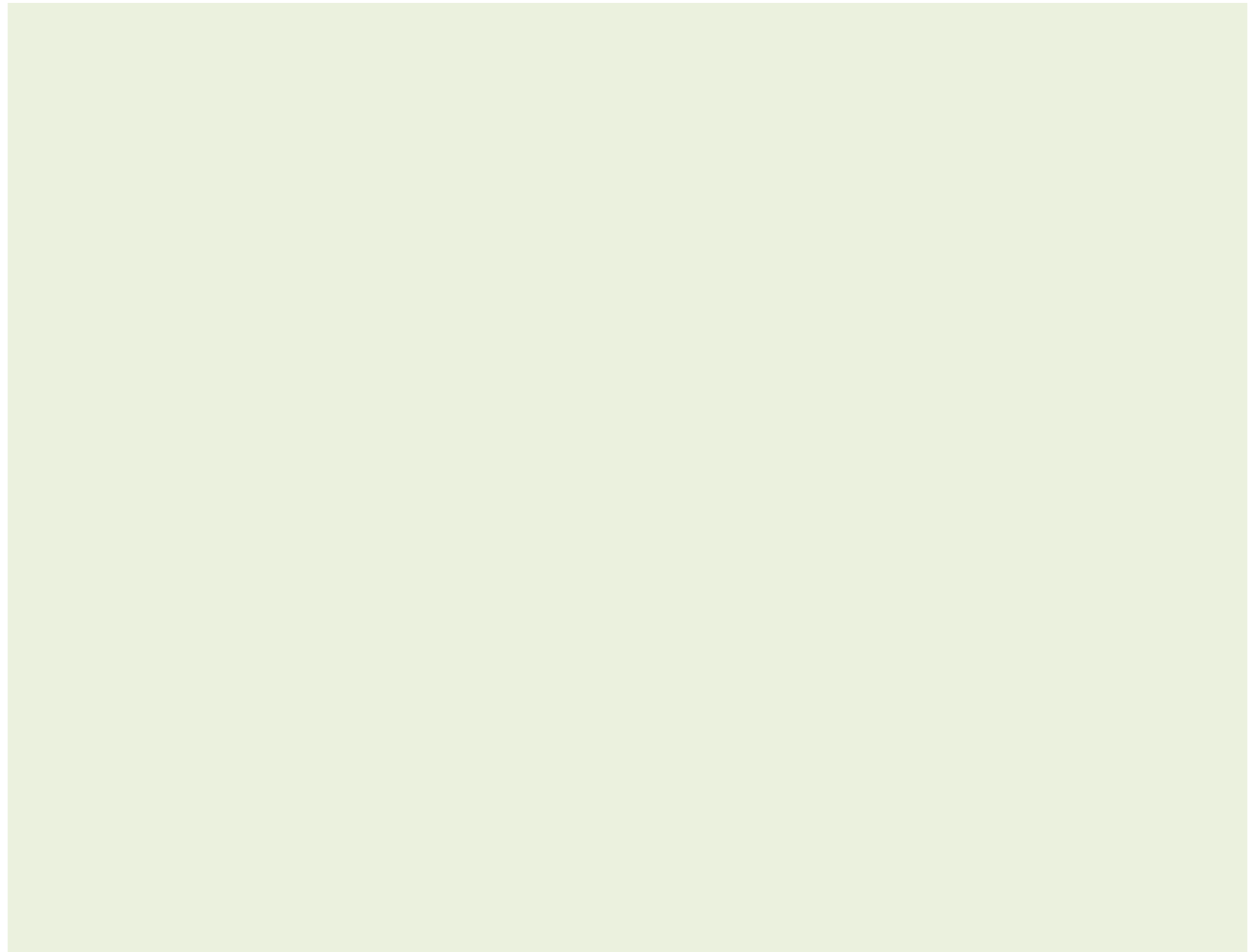
Ansvar: AFT v/ Bymiljø

Fremdrift: Fortløpende vurdering

HANDLINGSPLAN - STATUS:

Strakstiltak gjennomført: Parkeringsstrategien er behandlet av kommunestyret, det er vedtatt nye parkeringsnormer, det er bygget en del nye sykkelparkeringsplasser og det er fortsatt gratis parkering på kommunale plasser på lørdager og etter kl. 15.00 på hverdager.

Tiltak 2014-15: Kartlegging av parkeringsplasser på tomter uten vedtak og med midlertidige vedtak er i stor grad utført, men dialogen med grunneiere gjenstår. Det er videre utført planarbeid i forhold til busstrase sørover fra byen med tiltak for gående /syklende i den forbindelse.



Tiltak 2014 – 2015

(flere av tiltakene trenger nærmere utredning før igangsetting)

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

Tiltak på noe lengre sikt

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

REVIDERT HANDLINGSPLAN

Forslag til revidert handlingsplan:

1. Lokalisering og realisering av nye, større parkeringsanlegg i Gjøvik sentrum

Realisere en kombinasjon av disse mulighetene for et eller flere nye p-anlegg i sentrum:

- Kvartal 66/Brønnsdalen
- Farverikvartalet
- Kvartal 29
- Kvartal 114 (Parkgata)

Byvisjonen, parkeringsstrategien og gatebruksplanen legger til grunn at det må etableres nye parkeringshus/anlegg inntil innfartsårer til sentrum for å nå målene for ønsket byutvikling. Gatebruksplanen har definert innfartsveger og angir aktuelle områder som er egnet for nye parkeringsanlegg/hus. Brønnsdalen (kvartal 66), Kvartal 114 og Kvartal 29 utpeker seg som spesielt egnet. Mellom fremtidige parkeringsanlegg og målpunkt i sentrum er gode gangakser viktig. Handelsaktivitet langs gangaksene øker omsetning i sentrum og skaper aktivitet i bylivet.

Parkeringshus bør rettes inn mot langtids- og arbeidsplassparkering slik at noe kantparkering beholdes og prioriteres for besøkende og handlende til sentrum.

I tillegg til parkering for handel-, arbeid- og boliger, bør anleggene også vurderes opp mot muligheter for tilrettelegging for ytterligere byutvikling og utbygging i form av boliger/studentleiligheter, forretnings-/næringsareal etc. For eks ved et p-hus i Brønnsdalen legger til rette for utbygging av forretningslokaler i gateplan og eventuelt næring og boliger/studentboliger i plan over.

Gjøvik kommune har anledning til å subsidiere parkeringshus med inntekter fra andre, kommunale parkeringsanlegg. Parkeringsstrategien er vedtatt i Gjøvik kommunestyre og slik forankrer at kommunen kan investere i utbygging av nytt parkeringsanlegg plassert sentralt i tilknytning til hovedgatenettet som målene bystrategien legger opp til.

Ansvar: Samfunnsutvikling og AFT v/Bymiljø

Kommunen må drifte p-anleggene.

Framdrift: 2018-2020

2. Legge til rette for framtidsrettet og bedret parkeringssituasjon for Campus Gjøvik

Utarbeide plan for felles parkeringsregime, med felles avgiftssystem for parkering på campus. Vurdere utbygging av nytt eller utvidet parkeringsanlegg innenfor Campusområdet. Vurdere nye parkeringsbestemmelser og betalingsparkering innenfor området.

Campus området er preget av overflateparkering, og det har frem til sommeren 2017 ikke hatt et kollektivtilbud. Fra studiestart ble det åpnet en kollektivlinje som går mellom campus og Skysstasjonen. Det planlegges ytterligere utbedring av kollektivtilbud på campus. Opplandstrafikk planlegger at campus skal ha en kollektivtilbud fra sommeren 2019. Forutsetning for å få et godt kollektivtilbud over campus er ombygging av Berghusvegen og Teknologivegen, samt sterkere restriksjoner i parkeringstilbudet på campus slik at kollektivtilbudet gis et konkurransefortrinn.

Vurdere parkeringsregulering og tiltak på Campusområdet. Ses i sammenheng med gate-/beboerparkering og eventuelle tiltak/regulering på Tongjordet.

Ansvar: Samfunnsutvikling og AFT v/Bymiljø, sammen med grunneiere/parter

Framdrift: 2018-2019

Arbeidet med utbygging av Berghusvegen og Teknologivegen er i gang og det legges opp til en fremdrift der nytt busstilbud på campus er på plass fra sommeren 2019.

3. Gjennomgang og evaluering av parkeringsbestemmelser for sentrumsområdet

Parkeringsplassene i sentrumskjernen (hovedsakelig gateparkering) skal fortrinnsvis sikre nødvendig korttidsparkering for handel og næringsvirksomhet, samt offentlige funksjoner og tjenester i sentrum. Disse plassene bør ha eksklusivitet og sikres omløp slik at de kan betjene handlende og besøkende i bysentrum, og ikke opptas av langtidsparkering. Kartlegging viser at de som parkerer i sentrum på korttidsparkering (maks 3 t) parkerer i snitt 1t 20 min. Noe som viser at det er god omløp på plassene. En progressiv timesats vil derfor ha minimal betydning for inntekten og utgjør ingen endring for bilførere. Bestemmelser og betalingssatser bør gjennomgås og evalueres for å se om de kan innrettes bedre slik at man oppnår ønsket målsetting for disse plassene.

Mulig tiltak kan være å følge med parkeringssituasjonen og eventuelt vurdere etter hvert differensiere avgifter for langtidsparkering, ordninger for dagparkering i sentrum og ivareta beboerparkering.

Ansvar: AFT v/Bymiljø

Framdrift: Ny avgiftssone ble innført høst 2017. Evaluering bør gjennomføres.

4. Etablere en kommunikasjonsstrategi for parkering

Samordnes med kommunikasjon for sentrumsutvikling. Få fram argumentasjon for endringer. Tiltaket er viktig før det gjennomføres tiltak som har stor betydning for eiere / drivere av eiendom eller publikum.

Ansvar: AFT v/Bymiljø og Samfunnsutvikling

Framdrift: 2018

5. Ikke tillate anlegg av nye parkeringsplasser på bakkeplan

Midlertidig parkering kan aksepteres til grunneier får område seg, men må ikke bli permanent. Må vurderes særskilt (lemping) ved bruksendring/transformasjon av lokaler/bygninger i sentrumsområdet.

Ansvar: AFT v/Bymiljø – Byggesak og Samfunnsutvikling v/Arealplan

Framdrift: Kontinuerlig

6. Kartlegge arealer som har potensiale for annen bruk enn parkering

Gjelder areal/tomter uten eller med midlertidige tillatelser. Innlede dialog med grunneierne på disse eiendommene. Arbeidet bør gjennomføres før det kommer større utbygginger eller i forbindelse med planlegging av nye parkeringsløsninger i tråd med ønsket politikk. Videre arbeide aktivt for å bidra til at ledige tomter («hull i bebyggelsen») i sentrum blir bygd ut med boliger og arbeidsplasser.

Ansvar: Samfunnsutvikling og AFT v/Bymiljø

Framdrift: 2018

Øvrige tiltak (ikke tidfestet):

1. Det er ordninger med beboerparkering innenfor avgiftsområdet. Det er ikke beboerparkering ved Campus Gjøvik. Med universitetsstatus er det å anta at trykket på Kallerudområdet øker, noe som øker behovet for å se nærmere på området når det gjelder kollektivtransport og parkeringsløsning. Må i så fall innføre avgiftsområde og så beboerparkering i nærliggende områder.

Ansvar: AFT v/Bymiljø

Framdrift: Oppstart 2018 med å utarbeidet et enhetlig parkeringsregime på campus.

2. Innfør krav om mobilitetsplan i forbindelse med områderegulering og utbygging av større virksomheter.

Ligger inn i gjeldene kommuneplan som retningslinje. Vurdere å kreve det ved etablering av større virksomheter. Mobilitetsplan er også et folkehelseiltak.

Ansvar: Samfunnsutvikling v/Arealplan

Framdrift:

3. Felles parkeringsregime
Ny parkeringsforskrift gjeldende fra 1.1.17 gir kommunen mulighet til å kunne drifte og kontrollere private parkeringsplasser på lik linje som private parkeringsselskaper. For kommunen er det nærliggende å ha en offensiv holdning til å bli operatør på noen av de sentrale parkeringsplassene.

Ansvar: AFT v/Bymiljø og Samfunnsutvikling

Framdrift: