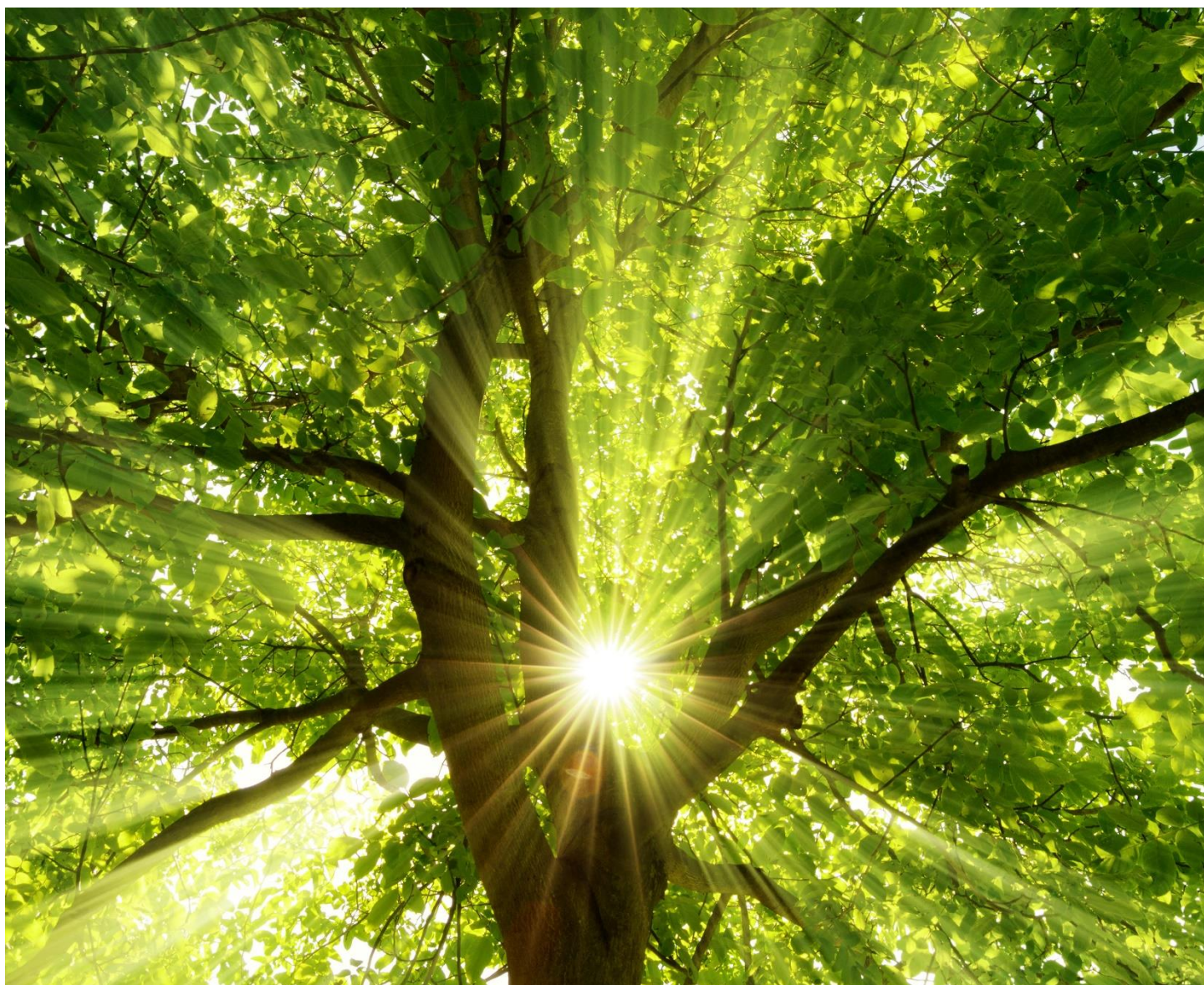


Prost Bloms Gate Eiendom AS

► Trafikk og mobilitetsplan

Detaljregulering Hunn bydelssenter

Oppdragsnr.: 52205737 Dokumentnr.: Versjon: J01 Dato: 2023-12-10



Oppdragsgiver: Prost Bloms Gate Eiendom AS
Oppdragsgivers kontaktperson: Christian Kleivene
Rådgiver: Norconsult Norge AS, Parkgata 6, NO-2821 Gjøvik,
Oppdragsleder: Stine Radmann
Fagansvarlig: Cecilie Hammerseng
Andre nøkkelpersoner: Cecilie Hammerseng

| J01 | 2023-12-10 | For gjennomgang hos myndigheter | CECHAM | STRAD | STRAD |
|---------|------------|-----------------------------------|------------|----------------|----------|
| E01 | 2023-11-29 | For gjennomgang hos oppdragsgiver | CECHAM | STRAD | STRAD |
| A01 | 2023-11-27 | For intern fagkontroll | CECHAM | | |
| Versjon | Dato | Beskrivelse | Utarbeidet | Fagkontrollert | Godkjent |

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

► Sammendrag

I forbindelse med detaljregulering for Hunn er denne trafikk og mobilitetsplanen et kunnskapsgrunnlag inn i planprosessen for å estimere endringen av trafikken som følge av utbyggingen og avklare behovet for parkeringsplasser for bil, sykkel og HC, samferdselsforbindelser og andre tiltak som bør implementeres i planforslaget og.

Den ønskede reisemiddelfordelingen legger til grunn økt andel gående og syklende på bekostning av kjørende.

| Reisemiddel | Dagens reise | Ønsket reisemiddelfordeling |
|--------------|--------------|-----------------------------|
| Til forts | 36 % | 38 % |
| Sykkel | 5 % | 8 % |
| Kollektiv | 6 % | 6 % |
| Bilfører | 44 % | 40 % |
| Bilpassasjer | 7 % | 6 % |
| Annet | 2 % | 2 % |
| Sum | 100 % | 100 % |

Planlagt utbygging estimeres å utløse omtrent 257 nye kjøreturer i døgnet i Føllingstads veg og tilnærmet ingen endring i Hunnsvegen og Prost bloms gate. Fremtidig ÅDT er estimert til å være 4400 i Prost Bloms gate, 1577 i Føllingstads veg og 1515 i Hunnsvegen.

Tabell 1-1: Sammenstilling av grunnlagstall og estimert fremtidig ÅDT.

| Gate | Dagens antall kjøreturer til/fa planområdet | Fremtidig antall kjøreturer til/fa planområdet | Nyskapt trafikk | Dagens ÅDT | Fremtidig ÅDT |
|----------------------|---|--|-----------------|------------|---------------|
| Sum Prost Boms Gate | 16 | 17 | 0 | 4400 | 4400 |
| Sum Føllingstads veg | 604 | 861 | 257 | 1320 | 1577 |
| Sum Hunnsvegen | 10 | 31 | 21 | 1494 | 1515 |

I dimensjonerende time (mellom kl. 15:00-15:59) estimeres det at trafikken vil øke fra 145 kjøretøy i timen til 174 kjøretøy i timen.

For at tiltaket skal være godt rustet for ønsket utvikling i reisevaner anbefales det uansett at planen legger til rette for **30 P-plasser for sykkel** for boligene og **15 for bydelssenteret**, i tråd med kravene i kommuneplanens arealdel.

Det anbefales at det legges til rette for **omtrent 24 parkeringsplasser for bil** i tilknytning til bydelssenteret for å legge til rette for grønne reisevalg og andre kvaliteter i bydelssenteret.

Innhold

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | Innledning | 7 |
| 1.1 | Bakgrunn for mobilitetsplanen | 7 |
| 1.2 | Metode for utarbeidelse av mobilitetsplan | 7 |
| 1.3 | Forutsetninger og usikkerhet | 7 |
| 1.4 | Grunnlagsdokumenter | 8 |
| 2 | Overordnede forventninger og føringer | 9 |
| 2.1.1 | <i>Nasjonale forventninger</i> | 9 |
| 2.1.2 | <i>Kommunale og regionale føringer</i> | 9 |
| 3 | Utviklingstrekk | 10 |
| 3.1 | Antall beboere i boliger | 10 |
| 3.2 | Antall turer per døgn | 10 |
| 4 | Dagens situasjon | 11 |
| 4.1 | Planområdet | 11 |
| 4.2 | Vegsystem | 12 |
| 4.2.1 | <i>Trafikkmengde og datagrunnlag</i> | 14 |
| 4.2.2 | <i>Timetrafikk Prost Bloms gate</i> | 15 |
| 4.3 | Tilgjengelighet for gående | 16 |
| 4.3.1 | <i>Trafikksikkerhet</i> | 17 |
| 4.4 | Tilgjengelighet for syklende | 19 |
| 4.5 | Tilgjengelighet for buss | 20 |
| 4.6 | Tilgjengelighet for bil | 22 |
| 4.7 | Dagens turproduksjon | 22 |
| 4.7.1 | <i>Dagligvareforretning</i> | 22 |
| 4.7.2 | <i>Ansatte</i> | 23 |
| 4.7.3 | <i>Varelevering</i> | 23 |
| 4.7.4 | <i>Kontor</i> | 23 |
| 4.7.5 | <i>Bolig</i> | 23 |
| 4.7.6 | <i>Samlet turproduksjon</i> | 24 |
| 4.8 | Dagens reisemiddelfordeling | 24 |
| 5 | Planlagt/fremtidig situasjon | 25 |
| 5.1 | Beskrivelse av tiltaket | 25 |
| 5.2 | Fremtidig turproduksjon | 26 |
| 5.2.1 | <i>Dagligvarehandel / detaljvarehandel</i> | 26 |
| 5.2.2 | <i>Ansatte</i> | 26 |
| 5.2.3 | <i>Varelevering</i> | 26 |
| 5.2.4 | <i>Boliger</i> | 27 |

| | | |
|----------|--|-----------|
| 5.2.5 | <i>Samlet turproduksjon</i> | 27 |
| 5.3 | Ønsket reisemiddelfordeling | 27 |
| 5.4 | Fremtidig trafikkmengde | 28 |
| 5.5 | Parkeringsanalyse | 30 |
| 5.5.1 | <i>Boligparkering</i> | 30 |
| 5.5.2 | <i>Parkeringsbehov til forretning</i> | 30 |
| 5.6 | Parkeringskrav | 31 |
| 6 | Virkemidler for å oppnå ønsket reisemiddelfordeling | 32 |

1 Innledning

1.1 Bakgrunn for mobilitetsplanen

Norconsult Norge AS er engasjert av Prost Bloms gate Eiendom AS til å utarbeide forslag til detaljregulering for Hunn bydelssenter. I forbindelse med reguleringsplanen er denne trafikk- og mobilitetsplanen et kunnskapsgrunnlag inn i planprosessen for å avdekke behov for parkeringsplasser for bil, sykkel, HC, ferdelsforbindelser og mobilitetstiltak som bør implementeres i planforslaget.

I kommuneplanens arealdel for Gjøvik 2020-2032 §8-3 stilles det krav til mobilitetsplan ved etablering av arbeids- og besøksintensive virksomheter med mer enn 50 ansatte eller utbyggingsprosjekter større enn 1000 m² BRA.

Mobilitetsplanen har til hensikt å analysere turproduksjonen de nye funksjonene i reguleringsplanen genererer, analysere reisemiddelfordeling til og fra planområdet, samt beskrive tiltak som kan stimulere til ønsket reisemiddelfordeling for å dreie persontransporten mot kollektiv, sykkel og gange fremfor privatbil. Mobilitetsplanen skal fremheve tiltak som kan bidra til å nå 0-vekstmålet. Estimert trafikkøkning som følge av tiltaket vil også bli belyst.

Mobilitetsplanen skal:

- Analysere områdets tilgjengelighet
- Analysere og vurdere reisemiddelfordeling til og fra området
- Beregne hvor stort antall parkeringsplasser som er nødvendig

I tillegg skal den vurdere og dokumentere følgende for forretning:

- Antall ansatte
- Besøksintensivitet pr. døgn
- Omfang av vareleveranser
- Transportreiser inn ut: personreiser til fra jobb, varelevering
- Fordeling transport gjennom døgnet
- Fordeling virksomhetens samlede transport pr. transportmiddel
- Tiltak for å nå ønsket reisemiddelfordeling
- Vurdere trafikale virkninger av tiltaket

Gatebruksplanen for Gjøvik sentrum har fastsatt følgende ambisjoner for transportmiddelfordeling for Gjøvik: 56 % av reiser med bil, 10 % buss, 8% sykkel og 26 % gåing [1].

1.2 Metode for utarbeidelse av mobilitetsplan

Trafikkvurderingene er gjort på grunnlag av eksisterende trafikktegninger i NVDB, utført av Gjøvik kommune eller Innlandet fylkeskommune. Informasjon om reisevaner i Mjøsbyen og Gjøvik tettsted indre sone er lagt til grunn for trafikk og mobilitetsvurderinger. Estimert nyskapt trafikk er beregnet basert på dagens og fremtidig estimert antall kjøreturer per døgn.

1.3 Forutsetninger og usikkerhet

Vurderingene i trafikk- og mobilitetsplanen er basert på eksisterende dokumentasjon av offentlige reisevaner (RV). Rapporten legger til grunn bygging av 1050 m² med salgsareal for dagligvarehandel, men det er også mulig noe av arealet vil bli benyttet til annen aktuell type forretning for bydelssenter.

Fremtidig utvikling i reisemønster og reisevaner gjør det utfordrende å forutse hvordan vi velger å reise i fremtiden. Vurderinger om fremtidig situasjon som er gjort i rapporten er estimater basert på best tilgjengelig informasjon på nåværende tidspunkt. Begrepet fremtidig brukes i denne sammenheng om ferdig utbygget situasjon, men tar ikke hensyn til eventuelt hvor mange år utbyggingen kan foregå over og generell trafikkvekst.

Trafikktellingene som er lagt til grunn er foretatt mellom 10.07.2021 og 14.09.2023. Noen av tellingene er foretatt et lite stykke fra planområdet, og innehar dermed noe usikkerhet i resultatet. Det er likevel vurdert at trafikkmengden som kommer til/ fra vegnettet mellom planområdet og tellepunktene er av så lite omfang at det sees bort fra i denne trafikk- og mobilitetsplanen. Sammensetningen av trafikktallene for dagens situasjon har også noe usikkerhet knyttet til seg da tellingene både er foretatt i ulike perioder av året, med ulik varighet og er fra forskjellige år.

Erfaringstall fra håndbok V713 viser høyere trafikkmengde i juli enn resten av året [2]. Erfaringstall for Hunnsvegen i Gjøvik, viser omtrent 6% høyere trafikkmengde i juli enn i mai samme år [3]. Denne differansen er brukt for å korrigere resultatene av trafikktelling foretatt i juli til «vanlig» trafikkmengde utenfor ferienesong for å gi et best mulig totalt bilde av trafikksituasjonen ved planområdet.

Samlet vurderes det at eksisterende data om trafikkmengde er tilfredsstillende til bruk i denne trafikk og mobilitetsplanen.

1.4 Grunnlagsdokumenter

Tabell 1-1: Grunnlagsdokumenter.

| Tittel | Forfatter/ publisert av | Dato |
|---|---|--------------|
| Kommuneplanens arealdel 2020-2032 | Gjøvik kommune | Oktober 2020 |
| Felles areal- og transportstrategi for Mjøsbyen | Mjøsbyen | 2020 |
| Kommunedelplan for klima 2022 – 2026 | Gjøvik kommune | 2022 |
| Gatebruksplan for Gjøvik sentrum | ATP Gjøvik | Mars 2021 |
| Reisevaner i Mjøsbyen og Innlandet fylke 2018-2019 | Asplan Viak på vegne av Innlandet fylkeskommune | Januar 2021 |
| Håndbok V713 – Trafikkberegninger | Statens vegvesen | Juni 2014 |
| PROSAM-rapport 121 - Turproduksjonstall for dagligvarebutikker | PROSAM | Februar 2005 |
| Trafikktellinger i Føllingstads veg og Hunnsvegen | Gjøvik kommune | 2022 og 2023 |
| Vegdatabankens kartløsning | Statens vegvesen | |
| Statistikk fra Coop angående besøkstall (Ikke offentlig tilgjengelig) | Coop | 2023 |

2 Overordnede forventninger og føringer

2.1.1 Nasjonale forventninger

2.1.2 Kommunale og regionale føringer

Felles areal- og transportstrategi for Mjøsbyen, vedtatt 2020

Mjøsbyen er et samarbeid om en felles utviklingsarena for areal- og transportplanlegging i området rundt Mjøsøa som skal bidra til utvikling av en mer «konkurransedyktig og bærekraftig region med attraktive og levende byer og tettsteder og «grønne reiser» [4].

Kommuneplanens samfunnsdel – Langtidsplan 2018

Gjøvik kommune har en visjon om å redusere omfanget av klimagassutslipp, med sikte på klimanøytralitet. Gjennom tilrettelegging for arealbruk og utbygging som bidrar til å redusere energiforbruk. Kommunen er målrettet og satser på klima-, energi og miljøtiltak som skal bidra til at kommunen skal bli en av landets ledende på området og at kommunens skal bli et nullutslippssamfunn innen 2025 [5].

«Siktemålet er at Gjøvik skal bli et klimanøytralt samfunn. Energiforbruket skal ned og utslipp av klimagasser skal reduseres – slik at det ikke slippes ut mer klimagass enn det som fanges opp eller fjernes. Klimautslippene skal søkes kuttet innenfor hele kommunens virksomhet. Utslippsreduksjon skal bl.a. skje gjennom omlegging av areal- og transportarbeidet, særlig i Gjøvik by og tettstedene. Kollektivtransporttilbudet skal styrkes og flere skal kunne gå og sykle i hverdagen – for slik å redusere bilbruk.» [5].

«Gjennom oppfølging av byutviklingsstrategiene skal transportarbeidet knyttet til bilbruk reduseres og gang- og sykkeltransport økes.» [5]

Kommunedelplan for klima 2022 – 2026

Klimaplanen for Gjøvik definerer åtte viktige innsatsområder innen klima fram mot 2026 som er førende for planlegging og samfunnsutviklingen i kommunen. Gjøvik kommune skal tilrettelegge for en klimavennlig areal- og byplanlegging, som skaper korte avstander, bærekraftig byutvikling og ivaretar hensynet til klimatilpasning [6]. Temaene som er aktuelle i forbindelse med mobilitet er *arealplanlegging og byutvikling, og mobilitets- og transportløsninger*. Følgende hovedmål er definert:

Gjøvik kommune skal tilrettelegge for en klimavennlig areal- og byplanlegging som skaper korte avstander og bærekraftig byutvikling.

HOVED
MÅL

Gjøvik kommune skal redusere utslipp fra veitrafikk gjennom økt tilrettelegging for elektriske kjøretøy, kollektiv, sykkel og gange.

HOVED
MÅL

Figur 2-1: Hovedmål fra Kommunedelplan for klima 2022-2026, Gjøvik kommune.

3 Utviklingstrekk

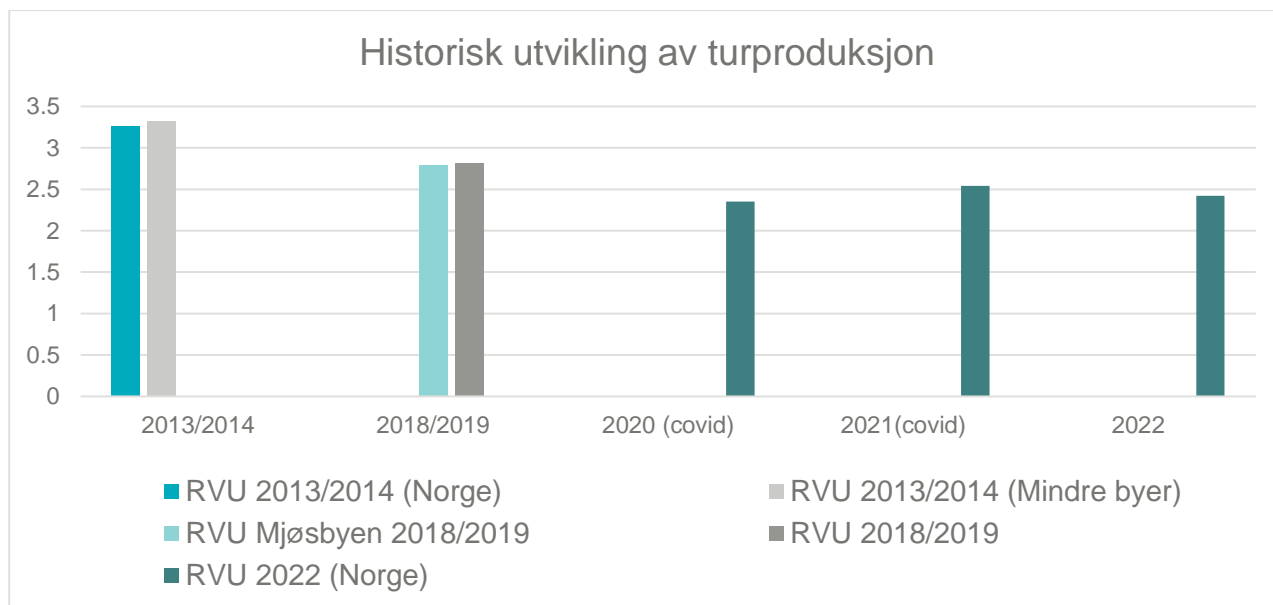
3.1 Antall beboere i boliger

Statistikk fra SSB viser at det bor i gjennomsnitt 2 personer per privathusholdning i Gjøvik kommune [7]. Trenden viser en svak nedgang fra 2,04 i 2020 til 1,99 i 2023. Det legges derfor til grunn 2 beboere per leiligheter og større boliger. Siden hybler er i en særstilling sammenlignet med øvrige boligtyper, beregnes turproduksjonen kun med 1 beboer per hybel.

3.2 Antall turer per døgn

Historisk utvikling av antall personturer vi foretar oss per døgn har endret seg betydelig de siste årene. Nasjonal reisevaneundersøkelse (RVU) 2013/2014 viser at gjennomsnittlig antall turer per person per døgn på nasjonal basis var 3,26 turer, og 3,33 i mindre norske byer [8]. Trenden viser en nedgang til RVU 2018/2019 på landsbasis til 2,82 ture per døgn [9]. Analyse av reisevanene i Mjøsbyen basert på RVU 2018/2019 viser en noe lavere reisevirksomhet enn på nasjonal basis [10]. Tallene fra 2020, 2021 og begynnelsen av 2022 er preget av begrenset reisevirksomhet og -restriksjoner som følge av covid-pandemien, og gjenspeiler derfor en kunstig lav reiseaktivitet. Til tross for at 2022 stort sett var et år uten begrensninger for reisevirksomhet, viser RVU for 2022 at den nasjonale reisevirksomheten i snitt kun lå på 2,42 turer per døgn [8]. Reduksjonen i antall reiser per dag fra 2021 til 2022 viser seg å primært være i resten av Norge utenfor de fire store byvekst-avtaleområdene.

Reisevanene har med andre ord endret seg etter pandemien. Figur 3-1 viser en sammenstilling av historisk utvikling av antall reiser per døgn hentet fra RVU2013/2014 til RVU 2022. stolpene viser om tallet egjelder for Norge generelt, mindre norske byer eller Mjøsbyen.



Figur 3-1: Historisk utvikling av antall turer per døgn.

Siden de nye reisevaneundersøkelsene ikke inneholder stedsspesifikk informasjon for mindre byer, legges reisevanene registrert i Mjøsbyen i 2018/2019 til grunn for videre vurdering av turproduksjon, dvs. 2,8 turer per person per døgn.

4 Dagens situasjon

4.1 Planområdet

Planområdet ligger i Gjøviks nordlige bydel omtrent 1 km fra Gjøvik sentrum. Området avgrenses av Prost Bloms gate (fylkeskommunal veg), Føllingstads veg (kommunal veg) og Hunnsvegen (kommunal veg).

Utbyggingsområdet består av en dagligvareforretning med omtrent 700 m² salgsareal, totalt 1000 m² dagligvareforretning med 9 hybler i 2. etasje. I tillegg inngår en enebolig og et næringsbygg med omtrent 600 m² kontor og 3 leiligheter. Innenfor planområdet ligger også 3 eneboliger som ikke er en del av den planlagte utbyggingen. Mobilitetsplanen vurderer derfor endringen av arealbruken som planlagt utbygging medfører.

Tilhørende parkering til dagligvareforretningen ligger foran bygget ut mot Føllingstads veg og på parkeringsplass på byggets nordside. Dagligvareforretningen fungerer som nærbutikk for store deler av nordre bydel i Gjøvik.



Figur 4-1: Lokasjon av planområdet.

Planområdet grenser til boligområder, og Hunn kapell og gravlund. Dagligvareforretningen er et målpoint for boligene rundt, men også for elever og ansatte ved Gjøvik VGS, sykehuset og besøkende på Fastland friluftsbad.

4.2 Vegsystem

Planområdet ligger langs Prost Bloms gate, en av hovedårene mellom boligområdene nord i byen og sentrumskjernen. Vegen er under ombygging og vil få ny gateprofil med 6,5 m vegbredde, 1,5 m sykkelveg og 2 m fortau på nordsiden av vegen. Prost bloms gate er en fylkeskommunal veg som videre leder til boligområder vest for planområdet. Planområdet grenser også til Føllingstads veg og Hunnsvegen, som begge er kommunale veger. Føllingstads veg er omtrent 6,5 m bred med noe breddeutvidelse ved bussholdeplass på motsatt side av inngangspartiet til dagens butikk. Føllingstads veg fungerer som en samleveg for trafikk til boligområdene, og barne- og ungdomsskole nord for planområdet.

Hunnsvegen er omtrent 6 m bred og fungerer som en samleveg for boligtrafikk nord og vest for utbyggingsområdet, men betjener i stor grad andre boligområder en Prost Bloms gate som går over i Øverbyvegen. Hunnsvegen øst for Føllingstads veg er envegskjørt mot øst, og betjener boliger og trafikk til Hunn gård (dans, teater mm.) og Tinghusbygningen (Mjøsmuseet) og noe trafikk til parkeringsplassen i tilknytning til Gjøvik VGS.

Planområdet i vest grenser til en tverrforbindelse mellom Prost Bloms gate og Hunnsvegen. Denne er i dag sperret for kjøretøy ved Prost Bloms gate. Innkjøringen fra Hunnsvegen brukes til eneboligen og til næringsbygget i planområdet. Kirkevegen er en lokal boliggate. Figur 4-2 viser varslet plangrense og vegnettet rundt.



Figur 4-2: Illustrasjon av vegnettet rundt planområdet.

Bildene under viser trafikkearealene rundt planområdet.



Figur 4-3: Prost bloms gate X Føllingstads veg, sett mot vest. Kilde: Google street view.



Figur 4-4: Prost bloms gate i retning øst ved tverrforbindelse med bom. Kilde: Google street view.



Figur 4-5: Hunnsvegen i retning vest ved avkjørsel/gangveg øst i planområdet. Kilde: Google street view.



Figur 4-6: Hunnsvegen X Føllingstads veg sett mot sør. Kilde: Google street view.



Figur 4-7: Utkjøring fra parkering til Føllingstads veg, sett mot sør. Kilde: Google street view.

4.2.1 Trafikkmengde og datagrunnlag

Trafikktallene som legges til grunn er hentet fra Statens vegvesens vegdatabank (NVDB) og tellinger utført av Gjøvik kommune.

Prost Bloms gate er den eneste vegen som grenser til planområdet med registrert trafikkmengde (ÅDT) i NVDB. Registreringen viser en ÅDT for Prost Bloms gate på **4400** kjøretøy i døgnet for 2022 basert på telling og skjønn. I perioden 26.04.2022 – 06.05.2022 ble det gjort trafikktellinger i Prost Bloms gate ved planområdet [11]. Resultatet av tellingene og registrert ÅDT i NVDB stemmer overens. Prost Bloms gate er regulert med 40 km/t.

Gjøvik kommune utførte trafikktellinger i Hunnsvegen ved Astrids veg mellom 13.09.23 og 14.09.23. Resultatene viste en estimert ÅDT i tellepunktet på **1494** kjøretøy i døgnet. Hunnsvegen er regulert med 40 km/t vest for Føllingstads veg og med 30-sone øst for Føllingstads veg.

Trafikkmengden i Føllingstads veg ble registrert av Gjøvik kommune mellom 10.07.2021 og 24.07.2021. Resultatene viste en estimert ÅDT på 1405 kjøretøy i døgnet. Siden trafikktellingene er gjort i juli, legges det til grunn at den registrerte trafikkmengden er omtrent 6 % høyere enn trafikkmengden utenfor skoleferie. Reduksjonen er basert på sammenligning av trafikktall for et kontinuerlig¹ tellepunkt i Gjøvik [3]. Det legges derfor til grunn at trafikkmengden i Føllingstads veg er **1320** kjøretøy i døgnet. Føllingstads veg er også regulert med 40 km/t. Figuren under viser sammensetningen av trafikktallene som danner trafikkgrunnlaget videre i rapporten.

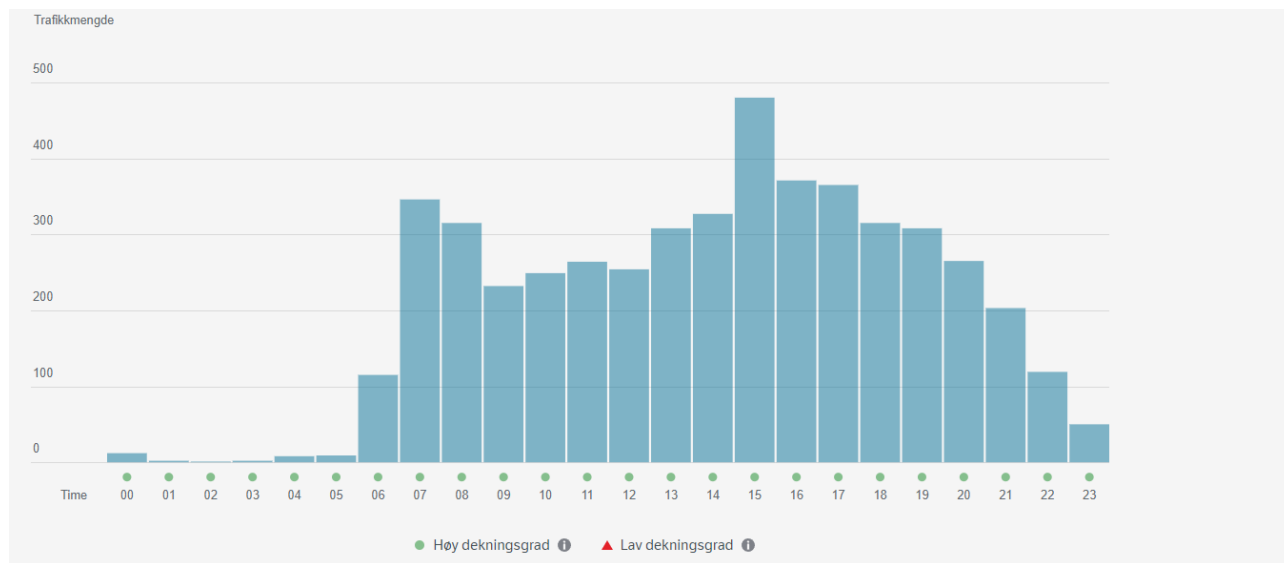


Figur 4-8: Sammenstilling av grunnlag for ÅDT og fartsgrenser ved planområdet.

¹ Sammenligning av trafikkmengde i tellepunktet i Hunnsvegen mellom Bjørnsons gate og Øvre Torvgate. Datoene som er sammenlignet er 18.05.2022 og 15.06.2022.

4.2.2 Timetrafikk Prost Bloms gate

Tidligere utplassert tellepunkt i Prost Blom gate ved planområdet viser trafikkfordelingen gjennom døgnet. Figur 4-9 viser timetrafikken en tilfeldig valgt dag midt i uka i mai måned 2023. Makstimen denne onsdagen var mellom klokken 15 og 16 med 480 kjøretøy. Videre brukes derfor timen mellom kl. 15-16 som dimensjonerende time. Makstimen stemmer overens med registrert makstime i reisevaneundersøkelsen som ble gjennomført i Mjøsbyen 2018/2019 [10].

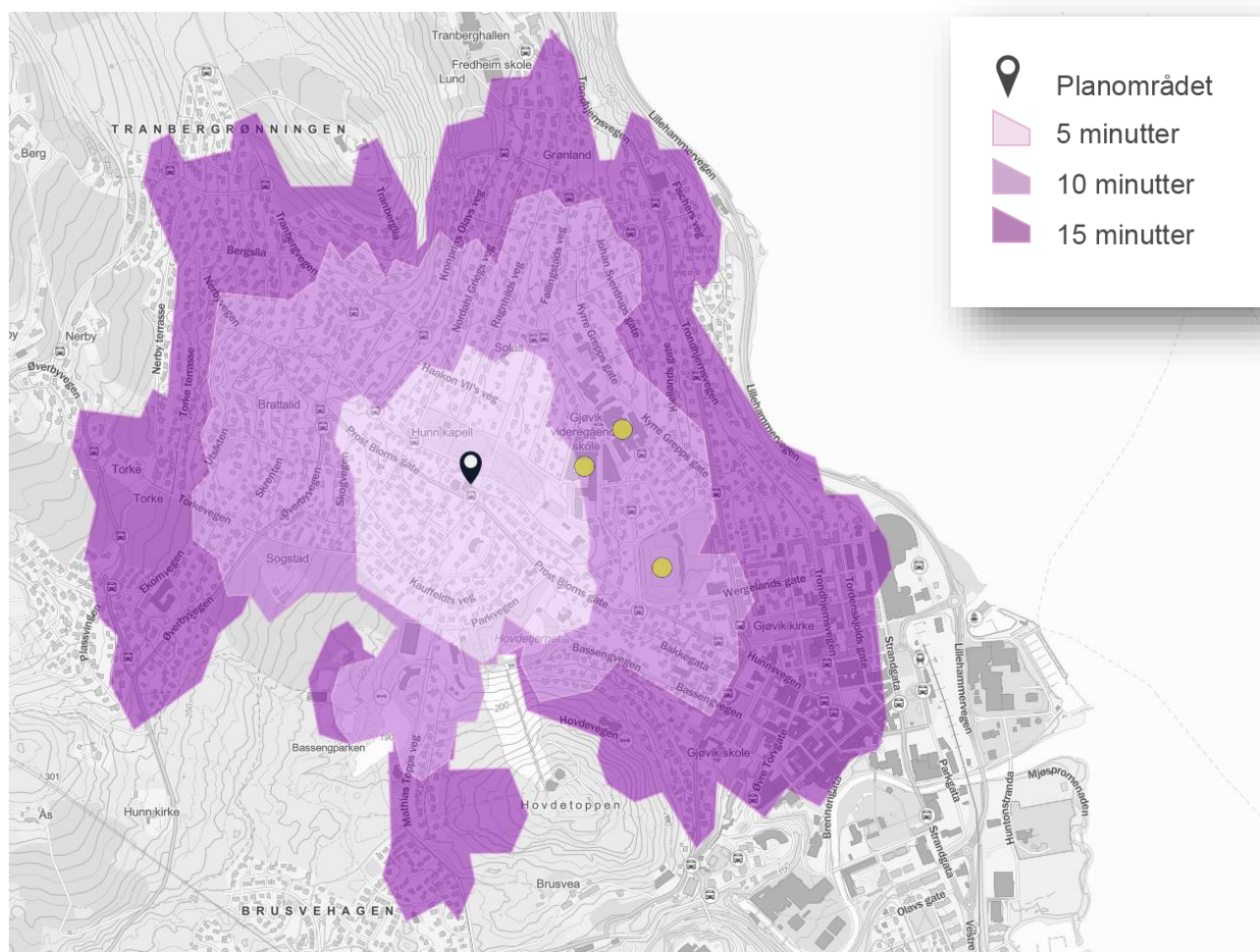


Figur 4-9: Timetrafikk ved planområdet i Prost Bloms gate 04.05.2023. Hentet fra [Trafikkdata.atlas.vegvesen.no](https://trafikkdata.atlas.vegvesen.no).

4.3 Tilgjengelighet for gående

Det er utarbeidet en nettverksanalyse som viser hvor langt man når innenfor 5, 10 og 15 minutters gange fra planområdet. Bratt stigning i byen gir tydelig utslag på nettverksanalysen hvor en ser at man rekker å gå lengre møt øst (nedoverbakke) enn vest (motbakke). Gjennomsnittlig gangshastighet er ca. 5 km/t og avhenger av helningen på terrenget.

Innen 5 minutters avstand ligger det mange boliger, samt mindre deler av Gjøvik videregående skole og Fastland. Innenfor 10 minutter ligger det i tillegg til boliger også Sykehuset og stadion. Innen 10 minutter ligger i hovedsak resterende boligområder i nordbyen, sentrum til og med Storgata og kjøpesenteret CC. Dersom en går litt fortere enn gjennomsnittlig gangshastighet som er lagt til grunn vil også mange nå Jernbaneparkern og skystasjonen innen 15 minutter.



Figur 4-10: Nettverksanalyse med gangavstand innenfor 5, 10 og 15 minutter fra planområdet. Gjøvik videregående skole, sykehuset og stadion er markert med gule prikker.

4.3.1 Trafikksikkerhet

Gatenettet rundt planområdet er i liten grad bygget ut med infrastruktur for mange trafikanter. Prost Bloms gate er opparbeidet med ensidig fortau fra sentrum frem til planområdet, men ikke videre mot vest. Innlandet fylkeskommune er imidlertid i gang med ombygging av Prost Blomst gate som vil gi gjennomgående fortau og sykkelveg langs hele veien. Første del av byggearbeidet startet i november 2023.

Føllingstads veg er opparbeidet med ensidig fortau mot øst forbi planområdet, delvis tosidig langs gravlunden og videre ensidig på vestsiden videre nordover. Resterende vegnett er uten fortau.

Krysset Prost bloms gate X Føllingstads veg er skiltet og har opptegnede gangfelt, som fremgår av Figur 4-11. Føllingstads veg X Hunnsvegen har kun gangfelt over Føllingstads veg omtrent 25 m nord for krysset, se Figur 4-12 og Figur 4-13.

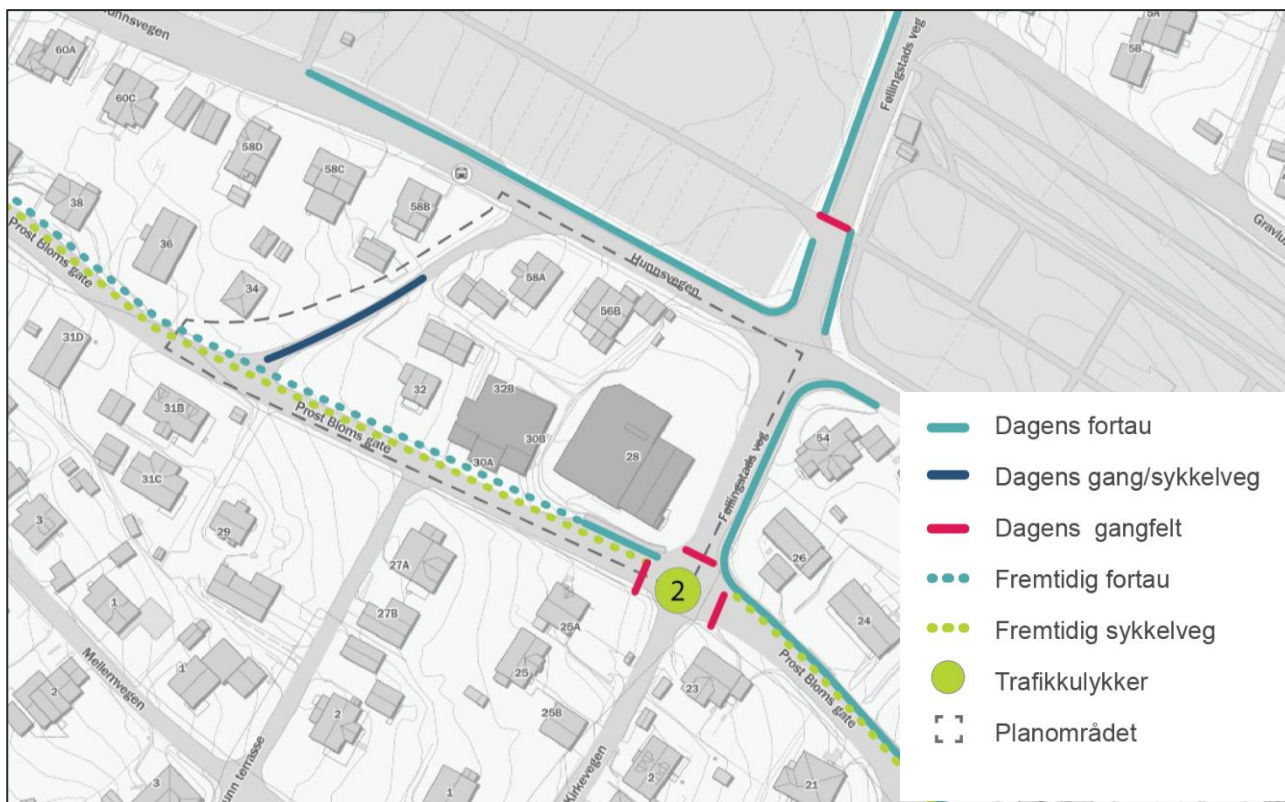


Figur 4-11: Bilde av Prost Bloms gate X Føllingstads veg/Kirkevegen sett mot nord. Kilde: Google street view.



Figur 4-12: Bilde av Hunnsvegen X Prost Bloms gate sett mot sør. Kilde: Google street view.

Figur 4-13 viser dagens og fremtidig infrastruktur for mange trafikanter og registrerte trafikulykker. I NVDB er det registrert en ulykke i 2022 og en i 2010 i krysset Prost blomst gate X Føllingstads veg. Begge ulykkene var «ved kryssende kjøreretning uten avsvingning» [12].



Figur 4-13: Infrastruktur for myke trafikanter og registrerte trafikkulykker i nærområdet (NVDB).

Trafikkarealene foran dagens butikk er utflytende og utformet på bilistenes premisser. Parkeringsplassene foran butikken benytter kjørebane i Føllingstads veg som manøvreringsareal, i forbindelse med krysset Prost Bloms gate X Føllingstads veg/Kirkevegen, som er et trafikkert kryss med mye aktivitet.

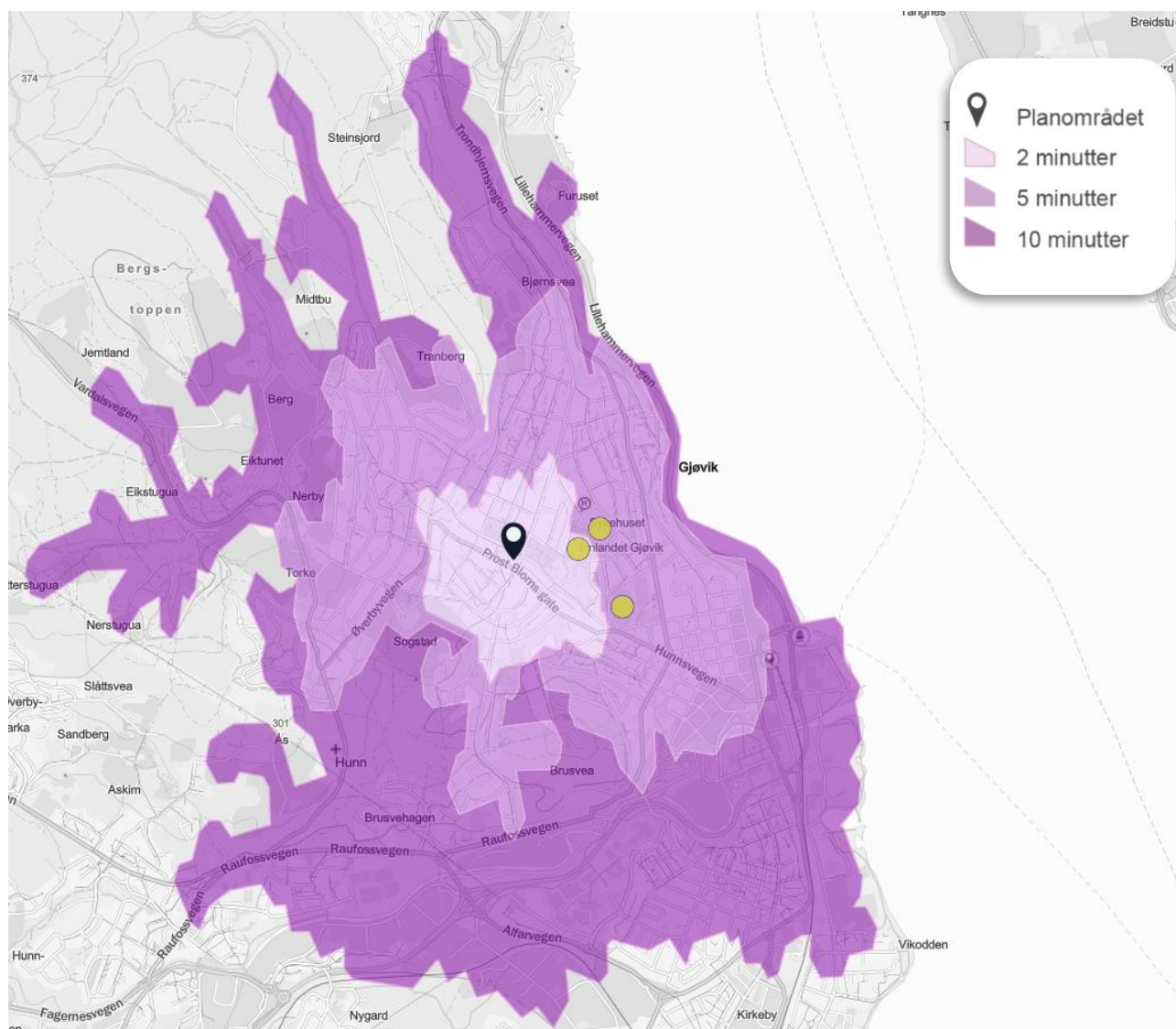


Figur 4-14: Dagens parkeringsløsning foran eksisterende butikk hvor kjørevegen benyttes som manøvreringsareal. Kilde: Google street view.

4.4 Tilgjengelighet for syklende

Det er utarbeidet en nettverksanalyse som viser hvor langt man når innenfor 2, 5 og 10 minutters sykling fra planområdet.

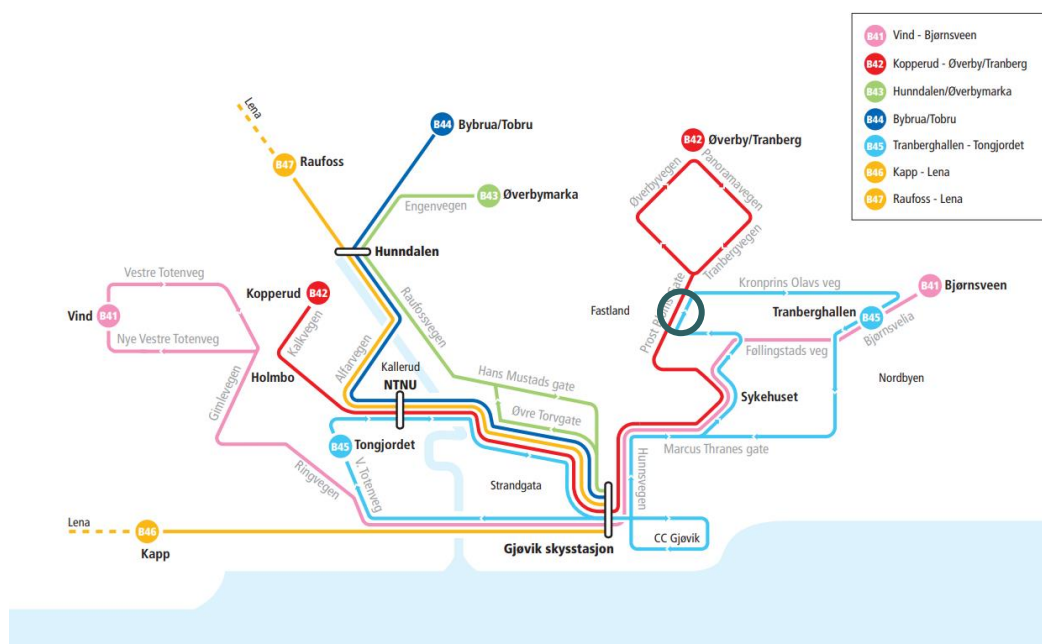
Innenfor 2 minutter med sykling når man primært boligområdene rundt planområdet, Gjøvik VGS og Fastland. Sykehuset ligger i overgangen mellom 2- og 5-minutters sonene. Innenfor 5 minutter når man resterende boligområder i nordbyen, sentrum, CC og Fredheim barneskole. Innenfor 15 minutter når man store deler av Tongjordet, NTNU i Gjøvik og Brusvehagen.



Figur 4-15: Nettverksanalyse med sykkelavstand innenfor 2, 5 og 10 minutter fra planområdet. Gjøvik videregående skole, sykehuset og stadion er markert med gule prikker.

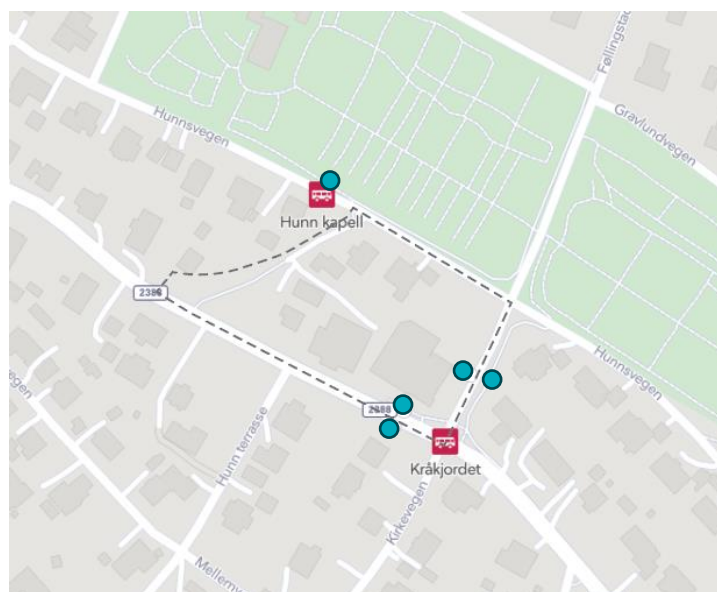
4.5 Tilgjengelighet for buss

Planområdet inngår i to av bybussrutene, B42 og B45. Figur 4-16 viser linjefartet for bybussrutene i Gjøvik med markering av planområdet.



Figur 4-16: Linjekart for bybussene i Gjøvik. Planområdet er markert med mørk grønn ring. Kilde: Innlandstrafikk.no.

Nærmeste holdeplass er Kråkjordet og Hunn kapell, som begge ligger inntil planområdet, figuren under viser plassering av holdeplassene. Holdeplassene i Føllingstads veg tilhører holdeplassen Kråkjordet.



Figur 4-17: Bussholdeplasser ved planområdet. Kilde: ENTUR.no

Rute B42 har avgang tre ganger i timen på dagtid og en gang i timene på kveldstid hver retning. Bussen bruker ca. 8 minutter til skystasjonen. B45 bruker omtrent like lang tid til skystasjonen, men har kun en avgang i timen og kort betjeningstid kun mellom kl. 10-14. bussrute 425 og 426 er skoleruter hvor avgangene er tilpasset skoletiden.

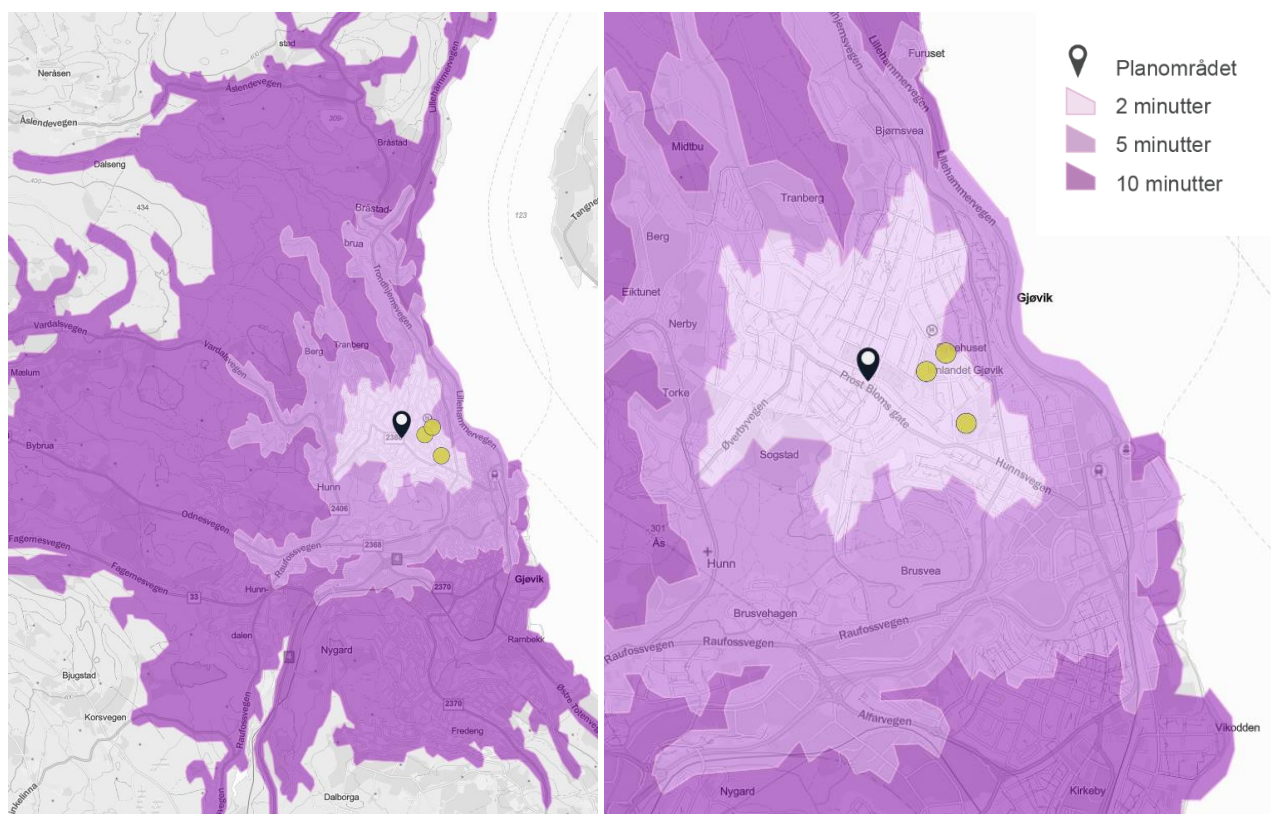
Tabell 4-1: Bussruter via holdeplassen Kråkjordet og Hunn kapell. Kilde: Entur.no og Innlandstrafikk.no.

| Holdeplass | Bussrute | Antall avganger i timen - ukedager |
|---|--|---|
| Kråkjordet (holdeplass i begge retninger i | B42 Øverby - Kopperud /skystasjonen Kopperud | 3 ganger/timen per retning (06:13-18:13) 1 gang/timen per retning (19:13-23:13) |
| | 425 Gjøvik - Landåsen | (Skolerute) 2-3 ganger om dagen per retning på skoledager om morgen og ettermiddag |
| Prost Blomsgate og Føllingstads veg) | 426 Gjøvik – Grande skole – Vardal U.skole | (Skolerute) 3 avganger midt på dagen (12:19-13:19) |
| Hunn kapell | B45 servicebuss -Tongjordet - Sykehuset - Tranberghallen | 1 gang i timen (10:07-14:07) |

Lokasjonen har god kollektivdekning i Gjøvik-sammenheng, hvor begge bybussene går via skystasjonene og fortsetter videre til motsatt ende av byen, avhengig av hvilken rute man tar. Dette kan begrense behovet for et eventuelt bussbytte på skystasjonene. Det er stort sett rute B42 som betjener planområdets kollektivtilbud mht. frekvens.

4.6 Tilgjengelighet for bil

Nettverksanalysen for bil viser rekkevidde innenfor 2, 5 og 10 minutters kjøring fra planområdet. Innenfor 2 minutter når man starten av sentrumskjernen, ved Øvre Torvgate i øst, til Hunnshovde barnehage i sør og stort sett hele boligområdet i nordvest. Innenfor 5 minutter når man resterende områder i nordre bydel. Hunnselva og rv. 4 ligger som barrierer for 5-minutters kjøretiden mot sør. Innenfor 10 minutter er stort sett hele Gjøvik dekket.



Figur 4-18: Nettverksanalyse med kjøreavstand innenfor 2, 5 og 10 minutter fra planområdet.

4.7 Dagens turproduksjon

Planområdet består i dag av 1000 m² dagligvareforretning med omtrent 700 m² salgsareal, 9 hybler, 3 leiligheter, omtrent 600 m² kontor og 4 eneboliger, hvorav kun 1 av boligene inngår i planlagt utbyggingstiltak.

Definisjon på **en tur**: En tur er en forflytning fra ett sted til et annet utenfor hjemmet, og defineres av reisehensikten/aktivitet ved reisemålet. En reise hjemmefra til jobben om morgenen med retur om ettermiddagen er to turer. En tur kan også kalles en persontur og er uavhengig av reisemiddel.

4.7.1 Dagligvareforretning

Dagens dagligvareforretning har ca. 700 m² salgsareal og en total størrelse på ca. 1000 m². Erfaringstall fra dagens butikk tilsier omtrent 660 kunder per virkedøgn (mandag til fredag), 1320 personturer i døgnet. Dette

tilsvarer omtrent 190 personturer i døgnet per 100 m² salgsareal (for butikker under 1000 m² salgsareal). Til sammenligning viser nøkkeltallene fra PROSAM-rapporten at tilsvarende butikker vanligvis genererer minimum 228 personturer per virkedøgn per 100 m² salgsareal [13].

Det legges til grunn at eksisterende dagligvareforretning genererer **omtrent 1320 personturer i døgnet per virkedøgn (mandag til fredag)** basert på erfaringstall fra dagens butikk.

Erfaringstall viser omtrent 2% lavere aktivitet på lørdager, det legges derfor til grunn 647 kunder per lørdag, tilsvarende **1294 turer per lørdag**.

4.7.2 Ansatte

Det legges til grunn 10 ansatte i dagens butikk fordelt gjennom åpningstiden, det genererer omtrent **20 turer i døgnet per virkedøgn**. Det skiller ikke på ukedager og lørdager.

4.7.3 Varelevering

Vareleveringen er omtrent som følger:

- Brød hver dag før kl. 07:00
- 7-8 leveranser fra Coop i uken mellom kl. 06:30-20:00
- Tine 3-4 ganger i uken
- Ringnes 1 i uken
- I tillegg kommer det noen andre

Totalt gir dette omtrent 21 vareleveringer i løpet av uken, 42 kjøreturer i uken. Det genererer ca. 3,5 vareleveringer per dag butikken er åpen (man- lør), tilsvarende **7 turer per døgn (man-lør)**.

4.7.4 Kontor

Næringseiendommen i planområdet har hatt ulik bruk opp gjennom årene. Jevnt over har det i liten grad vært funksjoner med mange tilreisende. Håndbok V713 for trafikkberegninger angir gjennomsnittlig 12 personturer per 100 m² kontorvirksomhet. Basert på at det i dette tilfellet har vært kontorvirksomhet med lav andel av besøkende, som call-senter, legges det til grunn 6 turer per 100 m² kontor. Eksisterende turproduksjon for næringseiendommen estimeres til 36 personturer i døgnet per virkedøgn.

4.7.5 Bolig

Utbyggingstiltaket omfatter 1 enebolig, 3 leiligheter og 9 hybler. De tre eneboligene som videreføres i planen vil ikke medføre endringer i trafikkbildet og er dermed ikke inkludert i turvurderingene. På bakgrunn av utviklingstrekkene i samfunnet som beskrevet i kapittel 3 legges det til grunn 2 beboere per leilighet og enebolig, og 1 per hybel. Videre estimeres det 2,8 turer per person i døgnet.

Tabell 4-2: Oversikt over turgenert av eksisterende boliger, rundet opp til nærmeste heltall.

| Boligtype | Antall boliger | Antall beboere per bolig | Turproduksjon per beboer per døgn | Turproduksjon per døgn |
|-----------|----------------|--------------------------|-----------------------------------|------------------------|
| Enebolig | 1 | 2 | 2,8 | 6 |
| Leilighet | 3 | 2 | 2,8 | 17 |
| Hybler | 9 | 1 | 2,8 | 25 |
| Sum | | | | 48 |

Dette gir samlet genererer dagens boliger omtrent **48 turer per døgn**.

4.7.6 Samlet turproduksjon

Tabell 4-3: Samlet turproduksjon, dagens situasjon.

| Funksjon | Estimert turproduksjon per virkedøgn (man-fre) | Estimert turproduksjon per lørdag | Estimert turproduksjon per søndag |
|---------------------------|--|-----------------------------------|-----------------------------------|
| Detaljhandel | 1320 | 1294 | 0 |
| Ansatte | 20 | 20 | 0 |
| Varelevering | 7 | 7 | 0 |
| Kontor | 36 | 0 | 0 |
| Hybler | 25 | 25 | 25 |
| Leilighet | 17 | 17 | 17 |
| Enebolig | 6 | 6 | 6 |
| Sum antall turer i døgnet | 1431 | 1369 | 48 |

Samlet estimeres det at eksisterende funksjoner i planområdet genererer omtrent 1431 turer i døgnet per virkedøgn, 1369 per lørdag og 48 per søndag. Turproduksjonene for virkedagene er høyest, og legges derfor til grunn for videre vurderinger.

4.8 Dagens reisemiddelfordeling

Reisemiddelfordelingen i Gjøvikområdet har generelt sett en relativt høy andel av bilkjøring. Reisevaneundersøkelsen i Mjøsbyen og Innlandet fylke fra 2018 til 2019 viser samtidig at det er stor forskjell i andelen bilreiser avhengig av om man er bosatt i Gjøviks indre sone eller i tettstedet for øvrig [10]. Planområdet ligger i randsonen av det som i rapporten er definert som tettstedets indre sone (10-minutters byen). Reisemiddelfordelingen for Gjøvik indre sone legges derfor til grunn. Transportmiddelfordelingen på reiser til planområdet er gjengitt i Tabell 4-4.

Tabell 4-4: Transportmiddelfordelingen på daglige reiser til planområdet basert på reisemiddelfordelingen for Gjøvik indre sone 2018/2019.

| Reisemiddel | Gjøvik indre sone | Dagens reisemiddelfordeling |
|--------------|-------------------|-----------------------------|
| Til fots | 36 % | 515 |
| Sykkel | 5 % | 72 |
| Kollektiv | 6 % | 86 |
| Bilfører | 44 % | 630 |
| Bilpassasjer | 7 % | 100 |
| Annet | 2 % | 29 |
| Sum | 100 % | 1431 |

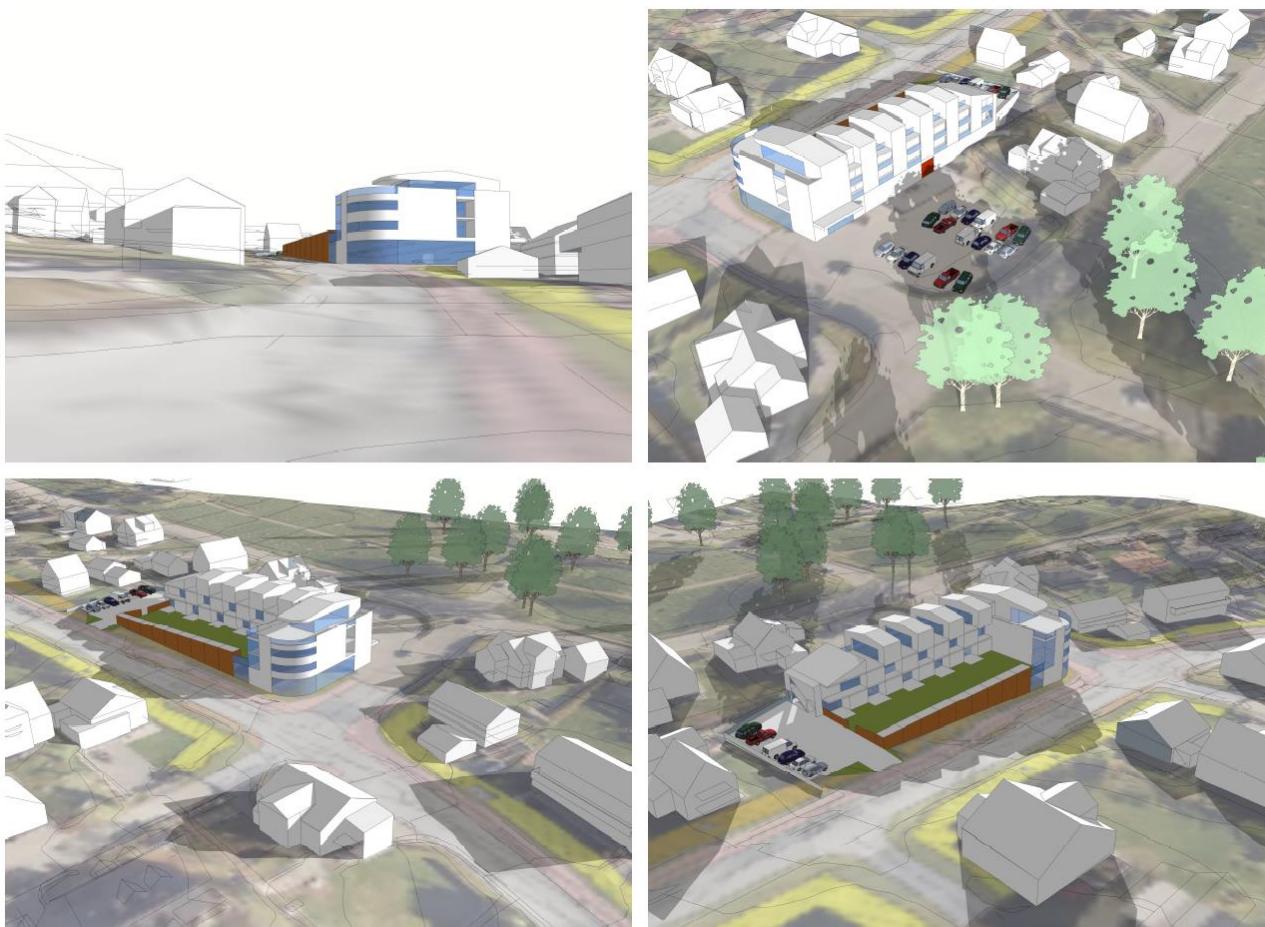
5 Planlagt/fremtidig situasjon

5.1 Beskrivelse av tiltaket

Planforslaget legger til rette for utbygging av en ny detaljvarehandel med hovedvekt på dagligvareforretning og mulig areal til andre aktuelle forretninger i tilknytning til bydelssenteret på Hunn. I etasjene over legges det til rette for 14 leiligheter. Det legges til grunn 1050 m² salgsareal, totalt 1400 m². Hovedvekten av arealet vil være dagligvareforretning, men det er også åpent for annen type aktuell handel enn dagligvareforretning i bydelssenteret.

Ny forretning estimerer 50 % vekst fra gjennomsnittlig omtrent 660 kunder per virkedøgn til **990 kunder per virkedøgn**.

Eksisterende bebyggelse på eiendommene 67/261, 67/266 og 67/298 skal fjernes i sin helhet for å få realisert tiltaket. Ny butikk ønskes lagt ut mot vegarealet så langt det er mulig siden det tilgjengelige arealet er begrenset. Tiltaket omfatter kun del av kvartalet avsatt til bydelssenter og må forholde seg til villabebyggelsen i vest og nordvest som ligger tett på tiltaket og som skal videreføres.



Figur 5-1: Illustrasjoner av planlagt utbygging, datert 19.08.2023.

5.2 Fremtidig turproduksjon

Den totale turproduksjonen som følge av utbyggingen i planområdet er summen av personturer for kunder, ansatte, varelevering og bosatte i planområdet. Det legges til grunn 1050 m² salgsareal for dagligvareforretning.

Butikkkonseptet for dagligvareforretningen som planlegges i planområdet har typisk åpningstid mellom 07:00 og 23:00, en time ekstra enn dagens butikk. Trafikken til og fra planområdets detaljvarehandel vil derfor primært være innenfor denne tidsperioden, med unntak av noe varelevering.

5.2.1 Dagligvarehandel / detaljvarehandel

Tabellen under viser en sammenstilling av datagrunnlaget for turproduksjon basert på COOP sin forventede kundemasse og erfaringstall fra PORSAM rapport 121.

Tabell 5-1: Antall kunder fordelt på virkedager. Grafen har kun til hensikt å visuelt vise variasjonene gjennom uken, verdiene er sensurert.

| Kilde | Turproduksjon |
|---|---|
| Erfaringstall fra dagens forretning | Ca. 660 kunder per virkedøgn x 2 = 1320 turer per virkedøgn |
| PROSAM min. verdi for butikker med under 1000 m ² salgsareal | 228 turer per virkedøgn per 100 m ² salgsareal x (1050/100) = 2394 |
| PROSAM gjennomsnittlig verdi for butikker med under 1000 m ² salgsareal | 373 turer per virkedøgn per 100 m ² salgsareal x (1050/100) = 3917 |
| PROSAM min. verdi for butikker med over 1000 m ² salgsareal | 100 turer per virkedøgn per 100 m ² salgsareal x (1050/100) = 1050 |
| PROSAM gjennomsnittlig verdi for butikker med over 1000 m ² salgsareal | 201 turer per virkedøgn per 100 m ² salgsareal x (1050/100) = 2110 |

Erfaringstall fra PROSAM rapporten viser lavere antall kunder per m² salgsareal når dagligvareforretningen overstiger 1000 m². Gjennomsnittlig turproduksjon for dagligvarebutikker med over 1000 m² salgsareal er nærmest forventet turproduksjon basert på tall fra COOP. Siden det er mulig å etablere annet handelstilbud i bydelssenteret, legges det til grunn en noe høyere estimert turproduksjon av hensyn til at det kan komme tilreisende kun for å handle hos en av de andre forretningene ute å handle dagligvarer. **2110 turer per virkedøgn legges til grunn for videre vurderinger.**

5.2.2 Ansatte

Lagt til grunn ca. 70 % utvidelse av salgsareal fra 700 m² til 1050 m², legges det til grunn tilsvare økning av antall ansatte. Dette gir 10 +70% = 17 ansatte x 2 turer per virkedøgn = **34 turer per virkedøgn.**

5.2.3 Varelevering

Fremtidig varelevering vil bli tilnærmet lik som dagens situasjon, omtrent **7 kjøreturer med varelevering per virkedag.**

5.2.4 Boliger

Det legges til rette for inntil 14 leiligheter i planområdet. Statistikk fra SSB viser at det bor i gjennomsnitt 2 personer per privathusholdning i Gjøvik kommune [7]. Trenden viser en svak nedgang fra 2,04 i 2020 til 1,99 i 2023.

2 personer per bolig x 14 leiligheter x 2,8 turer per person i døgnet = **78 turer per døgnet**.

5.2.5 Samlet turproduksjon

| Funksjon | Estimert turproduksjon per virkedøgn (man-fre) |
|---------------------------|--|
| Detaljhandel | 2110 |
| Ansatte | 34 |
| Varelevering | 7 |
| Leiligheter | 78 |
| Sum antall turer i døgnet | 2230 |

Samlet estimert turproduksjon gir **2229 turer per virkedøgn**.

5.3 Ønsket reisemiddelfordeling

Reisemiddelfordelingen for Gjøvik indre by viser klart at det allerede er en stor andel som både går og sykler mellom reisemål i sentrum. Tallene har en betydelig høyere andel reiser til fots, på sykkel eller med kollektivtransport enn ambisjonene i Gatebruksplanen for Gjøvik sentrum.

Med utbedringer av infrastruktur i Prost bloms gate og tilgrensede vegnett til planområdet, er det lagt til grunn en økt andel turer til fots og med sykkel på bekostning av kjørende. Tabell 5-2 viser dagens og ønsket reisemiddelfordeling.

Tabell 5-2: Ønsket reisemiddelfordeling

| Reisemiddel | Gjøvik tettsted indre sone | Ønsket reisemiddelfordeling | Antall turer basert på ønsket reisemiddelfordeling |
|--------------|----------------------------|-----------------------------|--|
| Til fots | 36 % | 38 % | 847 |
| Sykkel | 5 % | 8 % | 178 |
| Kollektiv | 6 % | 6 % | 134 |
| Bilfører | 44 % | 40 % | 892 |
| Bilpassasjer | 7 % | 6 % | 134 |
| Annet | 2 % | 2 % | 45 |
| Sum | 100 % | 100 % | 2230 |

5.4 Fremtidig trafikkmengde

Den fremtidige trafikkmengden på gatenettet utgjør en differanse mellom eksisterende trafikk som følge av dagens funksjoner i planområdet, nyskapt trafikk som følge av ombyggingen og annen trafikk på vegnettet som ikke har sammenheng med planområdet.

Erfaringstall fra PROSAM-rapport 121 viser at mindre butikker med salgsareal under 1000 m² salgsareal genererer mer enn 50 % mer trafikk (per 100 m²) enn større butikker med salgsareal over 1000 m² [13]. Utvidelsen av forretningsarealet gir likevel utslag for antall kjøreturer til og fra området som følge av utvidet antall m² salgsareal.

I dette tilfellet viser beregningene at antallet kjøreturer til/fra planområdet vil endres fra omtrent 630 til 892 kjøreturer i døgnet, tilsvarende 42 % vekst som følge av utbyggingen. Dette tilsvarer ca. 132 ekstra kjøretøy i løpet av døgnet og omtrent 15 kjøretøy ekstra i makstimen.

For å beregne nyskapt trafikk som følge av utbyggingen, er bilandelen for hver funksjon og ansatt i butikken beregnet, og kjøreturene er fordelt på den belastede gaten. Tilsvarende er det samme oppsettet brukt for estimert fremtidig situasjon. Sammenligningen av tallene viser den nyskapede trafikken fordelt på de tre gatene. Det er ikke tatt hensyn til at den nyskapede trafikken også kan fordele seg på flere av de tilgrensende vegene. Dagens bilandel som er benyttet er 44 % som for Gjøvik indre sone, og 40 % for fremtidig situasjon basert på ønsket reisemiddelfordeling.

Tabell 5-3: Dagens turproduksjon og antall kjøretøy i timen til/fra planområdet.

| | Dagens turproduksjon | Prosent av dagens turproduksjon | Antall kjøreturer per døgn (44 % bilturer) | Belastet gate |
|--------------|----------------------|---------------------------------|--|------------------|
| Detaljhandel | 1320 | 92 % | 581 | Føllingstads veg |
| Ansatte | 20 | 1 % | 9 | Føllingstads veg |
| Varelevering | 7 | 0 % | 3 | Føllingstads veg |
| Kontor | 36 | 3 % | 16 | Prost bloms gate |
| Hybler | 25 | 2 % | 11 | Føllingstads veg |
| Leilighet | 17 | 1 % | 7 | Hunnsvegen |
| Enebolig | 6 | 0 % | 2 | Hunnsvegen |
| Sum | 1431 | | 629 | |

Oppsummert utgjør dages antall kjøreturer til og fra planområdet 16 kjøreturer per døgn i Prost Bloms Gate, 604 i Føllingstads veg og 9 i Hunnsvegen.

Tabell 5-4: Fremtidig turproduksjon og antall kjøretøy i timen til/fra planområdet.

| | Fremtidig turproduksjon | Prosent av fremtidig turproduksjon | Fremtidig antall kjøreturer per døgn (40 % bilturer) | Belastet gate |
|--------------|-------------------------|------------------------------------|--|------------------|
| Detailhandel | 2111 | 94 % | 844 | Føllingstads veg |
| Ansatte | 34 | 2 % | 14 | Føllingstads veg |
| Varelevering | 7 | 0 % | 3 | Føllingstads veg |
| Leiligheter | 78 | 4 % | 31 | Hunnsvegen |
| Sum | 2230 | | 892 | |

Samlet utgjør den estimerte fremtidige trafikken 31 kjøreturer i døgnet i Hunnsvegen og 861 i Føllingstads veg.

Tabell 5-5 viser sammenstilling av dagens og fremtidig estimert antall kjøreturer i døgnet til og fra planområdet. Differansen utgjør den nyskapede trafikken som følge av planlagt utbygging. Fremtidig estimert ÅDT i Prost Bloms gate er 4401 kjøretøy i døgnet, 1577 i Føllingstads veg og 1501 i Hunnsvegen.

Tabell 5-5: Sammenstilling av grunnlagstall og estimert fremtidig ÅDT.

| Gate | Dagens antall kjøreturer til/fa planområdet | Fremtidig antall kjøreturer til/fa planområdet | Nyskapt trafikk | Dagens ÅDT | Fremtidig ÅDT |
|----------------------|---|--|-----------------|------------|---------------|
| Sum Prost Boms Gate | 16 | 0 | | 4400 | 4400 |
| Sum Føllingstads veg | 604 | 861 | 257 | 1320 | 1577 |
| Sum Hunnsvegen | 10 | 31 | 21 | 1494 | 1515 |

I dimensjonerende time estimeres det at trafikken vil øke fra 145 kjøretøy i timen til 174 kjøretøy i timen.

5.5 Parkeringsanalyse

5.5.1 Boligparkering

Boligene får egne reserverte parkeringsplasser iht. kommuneplanens minstekrav på grunnlag av den sentrale beliggenheten til bydelssenteret og sentrum, og med bussholdeplasser umiddelbart utenfor planområdet. 1 P-plass per bolig og 0,1 gjesteplass per bolig. Parkeringsplassene vil ligge fysisk adskilt fra planlagt kundeparkering.

For parkeringsplasser for sykkel vises det til kapittel 5.6.

5.5.2 Parkeringsbehov til forretning

RVU for Mjøsbyen viser at makstimen for daglige reiser er mellom 15:00-15:59 med 11 % av den totale døgntrafikken innenfor den aktuelle timen [4]. Det legges derfor til grunn 11 % av døgntrafikken på en virkedag som dimensjonerende time. Tabellen under viser fordelingen av turer basert på reisemiddelfordelingen for Gjøvik tettsted indre sone og fordelingen i makstimen for kunder og ansatte (2144 turer i døgnet).

Tabell 5-6: Oversikt over reisemiddelfordeling, antall reisende i døgnet fordelt på reisemiddel og i makstimen for kunder og ansatte.

| | Ønsket reisemiddelfordeling | Antall turer i døgnet | Antall turer i makstimen | Antall reisende (Antall turer i makstimen/2) |
|-----------------|-----------------------------|-----------------------|--------------------------|--|
| Til forts | 38 % | 815 | 90 | 45 fotgjengere |
| Sykkel | 8 % | 172 | 19 | 9 syklister |
| Kollektiv | 6 % | 129 | 14 | 7 reisende med kollektiv |
| Bilfører | 40 % | 858 | 94 | 47 kjørende |
| Bilpassasjer | 6 % | 129 | 14 | 7 passasjerer i bil |
| Annet | 2 % | 43 | 5 | 2 annet |
| Sum | 100 % | 2144 | | |

Kunder og ansatte utgjør til sammen 2144 turer i døgnet og fordelt på ønsket reisemiddelfordeling gir dette omtrent 858 kjøreturer per døgn. I makstimen er det omtrent 94 kjøreturer og 47 biler i. Dersom det legges til grunn gjennomsnittlig varighet på handleturene på 30 minutter, tilsvarer dette omtrent **24 biler på parkeringsplassen samtidig.**

Tilsvarende viser tabellen over et behov for omtrent **9 P-plasser for sykkel** i dimensjonerende time. Legges det tilsvarende til grunn 30 minutters parkeringstid, gir dette 5 parkeringsplasser for sykkel.

5.6 Parkeringskrav

I kommuneplanens arealdel 2020-2023 for Gjøvik deler byen inn i tre parkeringssoner, hvor planområdet ligger i det som er definert som *Sone III: Øvrige områder iht. §6-4.2*. Minimum 5 % av parkeringsplassene skal reserveres for personer med nedsatt bevegelsesevne, aldri færre enn 1 parkeringsplass. Parkeringsplasser skal ikke være til hinder for gående, og det skal legges til rette for egnede gangsoner fra parkeringsplasser til målpunkt.

Kommuneplanens parkeringsbestemmelser sone III utløser krav om **35-56 P-plasser for bil for detaljvarehandelen** med utgangspunkt i 1400 m² BRA. Av disse skal minimum 5 % reserveres for personer med nedsatt bevegelsesevne, i dette tilfellet tilsvarer det **2-3 p-plasser**.

Boligene utløser krav om **15-30 P-plasser for beboere** og 2 parkeringsplasser for gjester basert på 15 boenheter.

Tabell 5-7: Krav til bilparkering for detaljvarehandel jf. kommuneplanens arealdel 2020-2023. 15 boenheter og 1400 m² detaljhandel lagt til grunn.

| Funksjon | Antall biler pr enhet Min- Maks | Enhet | Krav antall |
|-----------------------|------------------------------------|------------------------|-------------|
| Detaljhandel | 2,5 – 4,0 | 100 m ² BRA | 35-56 |
| Bolig | 1-2 | Boenhet | 15-30 |
| Gjesteparkering bolig | Min 0,1 | Boenhet | 2 |

Videre er det krav om **15 P-plasser for sykkel** for detaljvarehandelen og **30** for boligene.

Tabell 5-8: Krav til sykkelparkering for detaljvarehandel jf. kommuneplanens arealdel 2020-2023. 15 boenheter og 1400 m² detaljhandel lagt til grunn.

| Funksjon | Antall sykler pr enhet Min | Enhet | Krav antall |
|-----------------------|-------------------------------|------------------------|-------------|
| Detaljhandel | 1 | 100 m ² BRA | 15 |
| Bolig | 2 | Boenhet | 30 |
| Gjesteparkering bolig | - | Boenhet | - |

6 Virkemidler for å oppnå ønsket reisemiddelfordeling

Planområdet er definert som bydelssenter for Nordbyen, og ligger strategisk plassert i boligområdet med VGS, sykehuset og Fastland friluftsbad innenfor 5 minutters gange. Det er mange som allerede benytter seg av dagens dagligvareforretning, og en ny forretning med utvidet vareutvalg vil sannsynligvis tiltrekke seg enda flere kunder bosatt i området enn dagens.

Reisevaneundersøkelsen fra 2018 viser at det er en betydelig bilbruk utenfor den indre sonen av Gjøvik by. Dette påvirker også hvordan folk reiser til og fra planområdet som ligger innenfor den definerte *indre sonen* i Gjøvik. Pågående anleggsarbeid i Prost Bloms gate vil gjøre det mer trafikksikkert å gå og sykle til planområdet enn i dag. Det forventes at infrastruktur-tiltaket vil øke andelen grønne reiser i området. For at prosjektet skal bidra til at samfunnet beveger seg mot flere grønne reiser og klimanøytralitet, bør det implementeres virkemidler i reguleringsplanen som påvirker reisende til å ta grønnere valg enn i dag.

For å stimulere til grønne reisevalg til området er det viktig med trygge ferdselsforbindelser til nærområdet med god belysning og trygge krysningspunkter av trafikerte veier. Dette innebærer også at det bør vurderes lagt til rette for fortau inn mot planområdet og gangfelt i Hunnsvegen X Føllingstads veg.

Trygge og praktiske sykkelparkeringsplasser med tak over, like ved inngangen gjør det mer attraktivt å reise med sykkel, også ved handling av matvarer. Plass til å parkere med sykkelvogn er også et positivt tiltak for å øke attraktiviteten for syklistene. El-sykler gjør det mer attraktivt å sykle i en bratt by som Gjøvik. Den ekstra drahjelpen gjør sykkel til et aktuelt reisemiddel for en større del av befolkningen, men er også aktuelt av hensyn til fremkommelighet og økonomi. Derfor bør parkeringsdekningen for syklistene være god. Kravet til sykkelparkering i kommuneplanens arealdel (Tabell 5-8) er høyere enn det estimerte behovet (Tabell 5-6). For at tiltaket skal være godt rustet for ønsket utvikling i reisevaner anbefales det uansett at planen legger til rette for **30 P-plasser for sykkel** for boligene og **15 for bydelssenteret**, i tråd med kravene i kommuneplanens arealdel.

For å begrense bilbruk til og fra området er et effektivt tiltak å ha noe begrenset med parkeringsdekning i kombinasjon med sentral lokalisering ved eks. boligområder. Det gjør at flere innen gangavstand lettere vil velge å gå/sykle fremfor og kjøre bil til butikken. Det anbefales derfor at det legges til grunn en parkeringsdekning for bil som bygger oppunder ønsket reisemiddelfordeling. Det betyr at det maksimalt legges til rette for **inntil 24 parkeringsplasser for bil** i tilknytning til bydelssenteret. Dette vil dekke parkeringsbehovet for bil i makstimen, jf. 5.5.2 og Tabell 5-6.

7 Referanser

- [1] ATP Gjøvik, «Gatebruksplan for Gjøvik sentrum - Visjon 2030,» ATP Gjøvik, Gjøvik, 2017.
- [2] Statens vegvesen, «Håndbok V713 Trafikktellinger,» Statens vegvesen, 2014 (1989).
- [3] Statens vegvesen, «Trafikkdata Atlas,» [Internett]. [Funnet 20 10 2023].
- [4] Mjøsbyen, «Felles areal- og transportstrategi for Mjøsbyen,» Innlandet fylkeskommune, 2020.
- [5] Gjøvik kommune, «Kommuneplanens samfunnsdel – Gjøvik inn i framtida – Langtidsplan 2018,» Gjøvik kommune, Gjøvik, 2018.
- [6] Gjøvik kommune, «Kommunedelplan for klima 2022-2026,» Gjøvik kommune, Gjøvik, ukjent.
- [7] SSB, «ssb.no,» [Internett]. Available: <https://www.ssb.no/statbank/table/09747/tableViewLayout1/>. [Funnet 05 11 2023].
- [8] Opinion, «Nasjonal reisevaneundersøkelse, Nøkkelrapport 2022,» Statens vegvesen, Oslo, 2023.
- [9] TØI, «Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2018/19, Nøkkelrapport,» TØI, Oslo, 2021.
- [1 Asplan Viak, «Reisevaner i Mjøsbyen og Innlandet fylke 2018-2019,» 2021.
0]
- [1 Statens vegvesen, «Trafikkdata kart,» [Internett]. Available:
1] <https://trafikkdata.atlas.vegvesen.no/#/utforsk?datatype=volume&display=chart&from=2022-05-06&trpids=69224V1060302>. [Funnet 25. 10 2023].
- [1 Statens vegvesen, «Vegkart,» [Internett]. Available:
2] [https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:nib/@265810,6745840,18/hva:!\(filter~!\(operator~**G*E~type*_id~5055~verdi~!*2003-03-14\)~id~570\)~/valgt:90629660:570/vegsystemreferanse:266019.533:6746055.573](https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:nib/@265810,6745840,18/hva:!(filter~!(operator~**G*E~type*_id~5055~verdi~!*2003-03-14)~id~570)~/valgt:90629660:570/vegsystemreferanse:266019.533:6746055.573). [Funnet 14 03 2023].
- [1 PROSAM, «Turproduksjonstall for dagligvarebutikker - PROSAM-rapport nr: 121,» 2005.
3]