

Norconsult 

► Gatebruksplan Lillehammer

På vei mot en ny balanse mellom trafikk og byliv

Desember 2020



Innhold

Kommunes ambisjoner

Analyse av det levende og attraktive Lillehammer

Analayse gatebruk i dag

Utforske spennvidde

***“If you plan cities for cars and traffic, you get cars and traffic.
If you plan for people and places, you get people and places.”***

Fred Kent

Kommunes ambisjoner

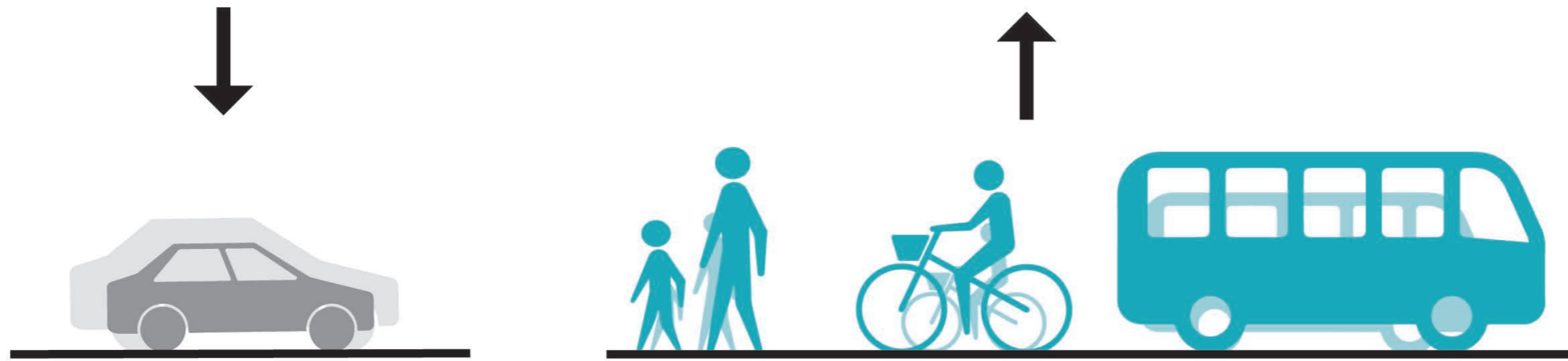
Hva er en gatebruksplan?

En gatebruksplan er et strategisk dokument som skal styre utviklingen og prioritert bruk av gatenettet i et langsiktig perspektiv.

Dermed styrer en gatebruksplan ønsket utvikling av Lillehammer sentrum

Kommunes ambisjoner

Hovedmålet til gatebruksplanen er å tilrettelegge for en endret transportmiddelfordeling hvor kommune oppnår nullvekstmålet for personbiltrafikken – ***all vekst i persontrafikken skal tas med gange, sykkel og kollektiv.***

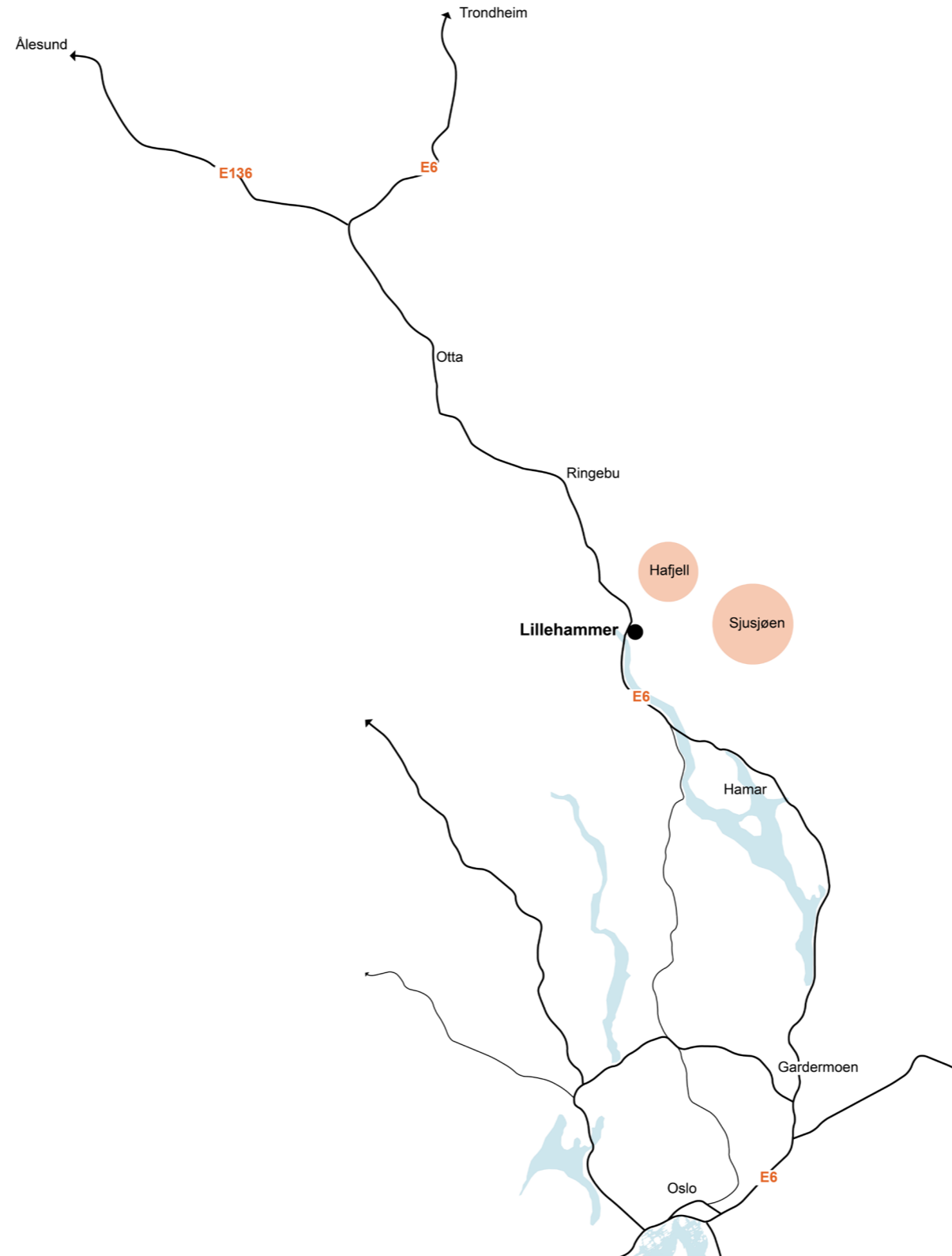


I tillegg skal gatebruksplanen bygge oppunder mål om Lillehammer som ***levende*** og ***attraktive by.***

Den levende og attraktive by

Regionale kontekst

- Strategisk beliggenhet langs E6
(Norges hovedrute i nord-sørgående retning)
- Nærmeste by for flere store hytteområder



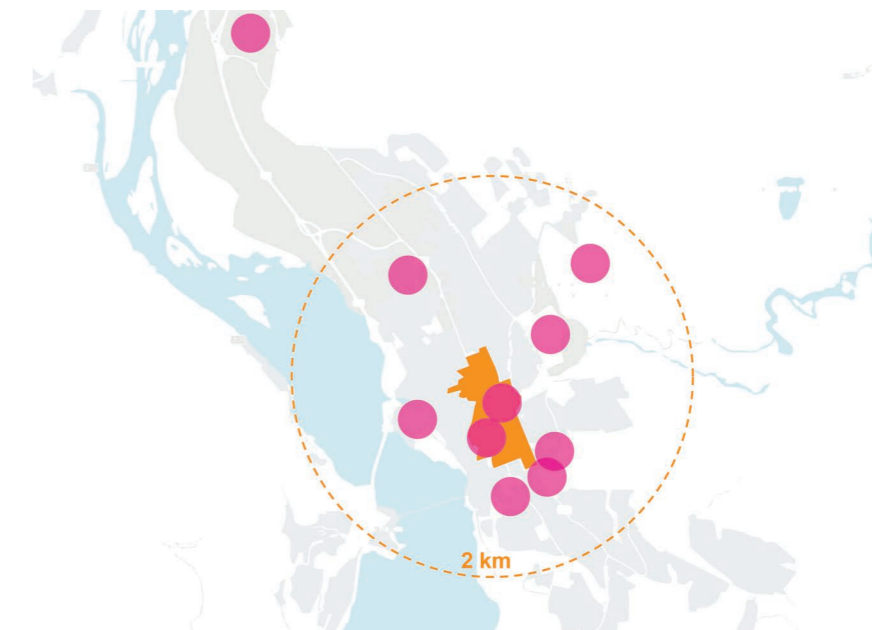
Kontekst



Lillehammer ligger strategisk mellom elva og fjell
Naturressursene er en av Lillehammers viktigste kvaliteter

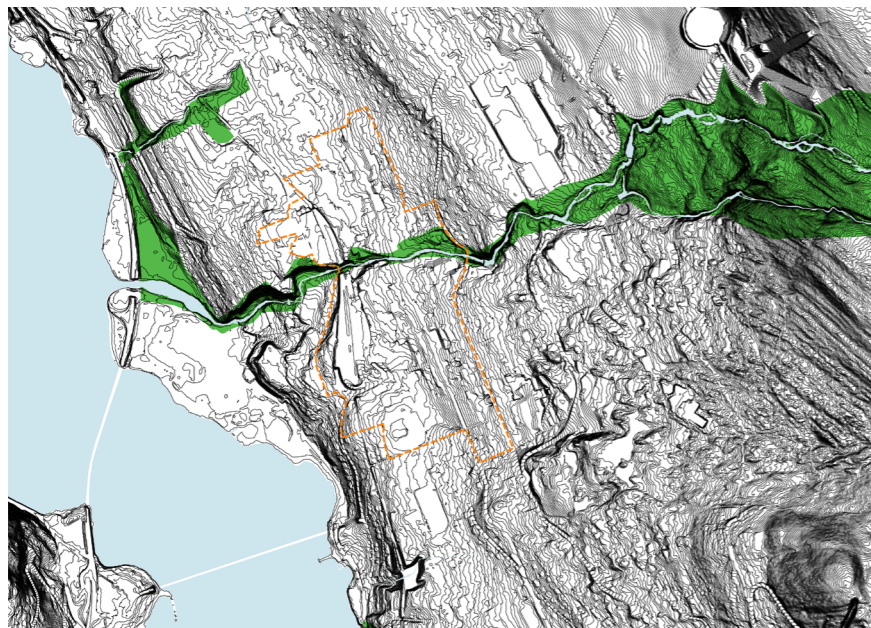


E6 kobler Lillehammer med resten av regionen
Mesteparten av biltrafikken må kjøre gjennom sentrum

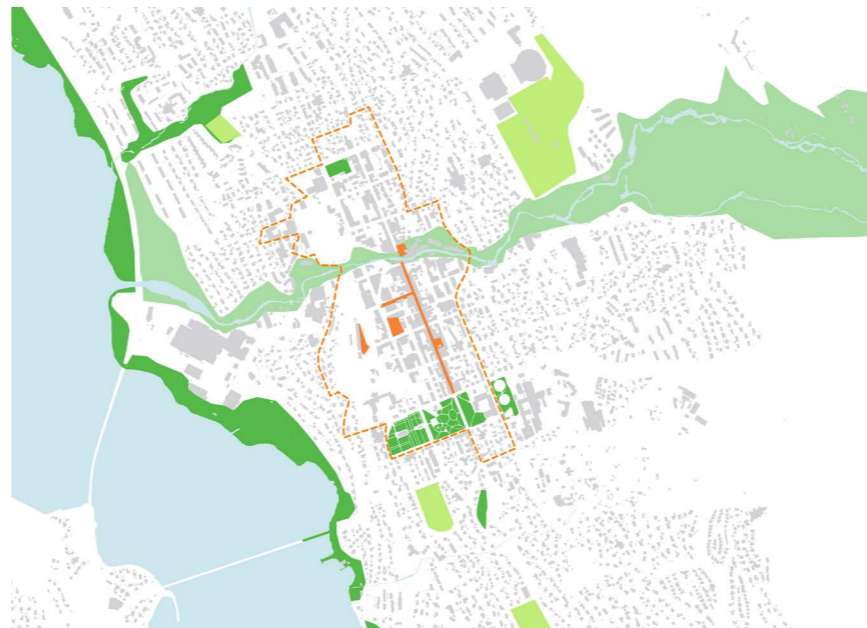


Lillehammer er en kompakt by
Mesteparten av målpunkter ligger innenfor en 2 km radius

Romlig oppbygging av Lillehammer



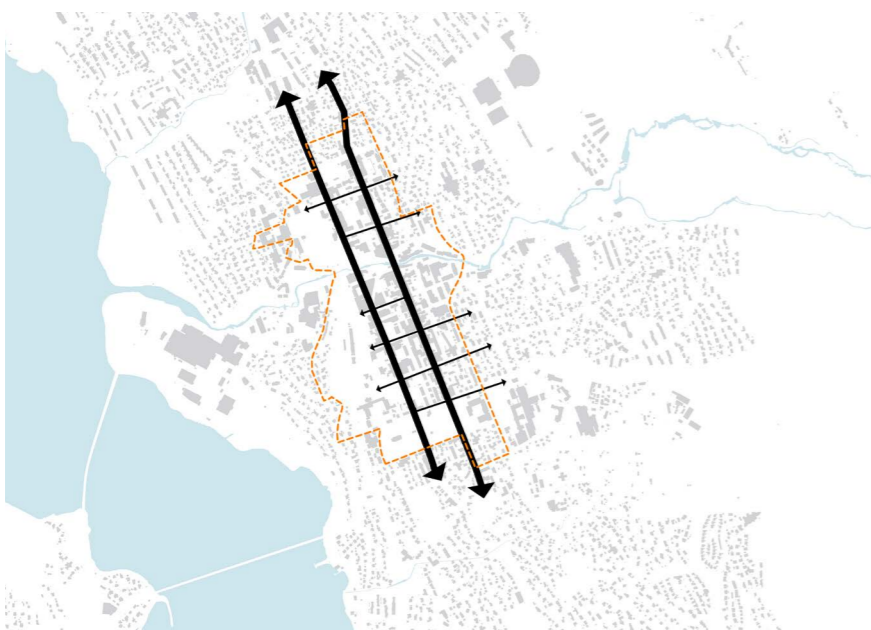
Terrengform og elvekorridor



Byrom- og grønstruktur



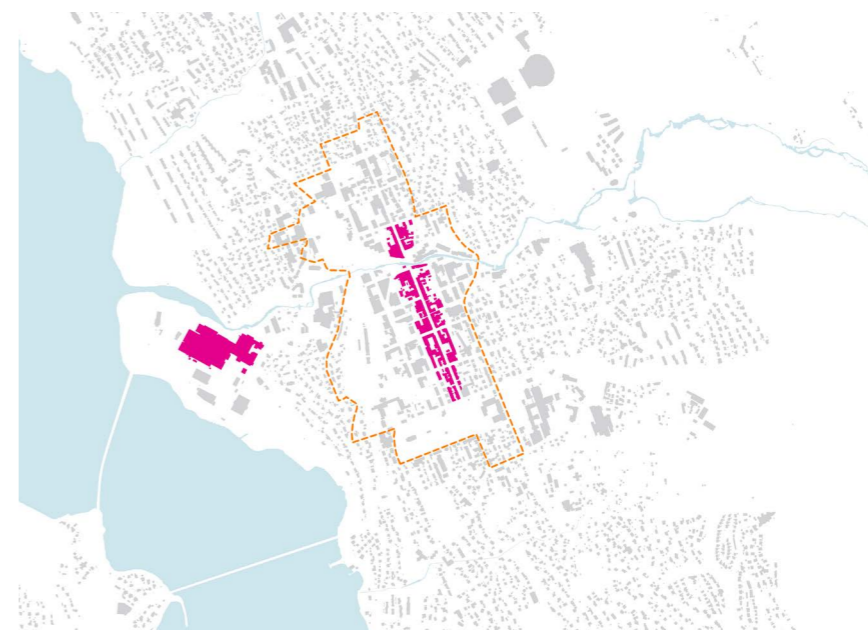
Kompakt og historisk kvartalstruktur



Sterk nord-sør orientering med Storgata og Kirkegata



Infrastruktur som barriere på tvers (øst-vest)



Konkurransen mellom Storgata og kjøpsenteret

Tydelige kvalitetene av den levende og attraktive Lillehammer

- Storgata er hovedgate for handel og byliv
- Historiske bebyggelse (kvartalstruktur)
- Flere kulturelle funksjoner i sentrum
- Elvekorridor som viktig grønne øst-vest forbindelse





D
Dressmann

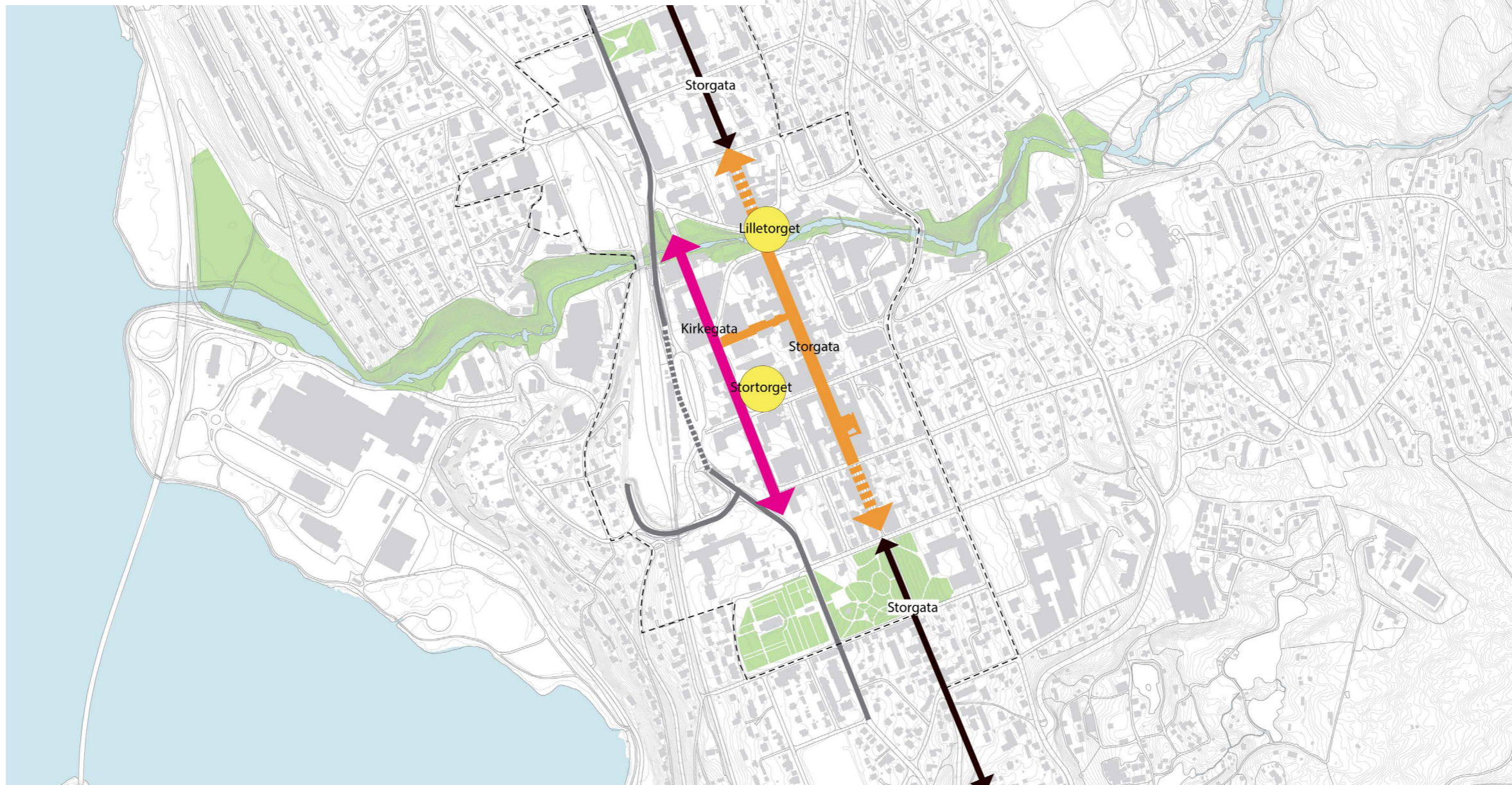
HENNING
OLSEN
KREMIEN
AV ISKREM

Uldvaren
UTSTYR

Uldvaren

Utfordringer for den levende og attraktive Lillehammer

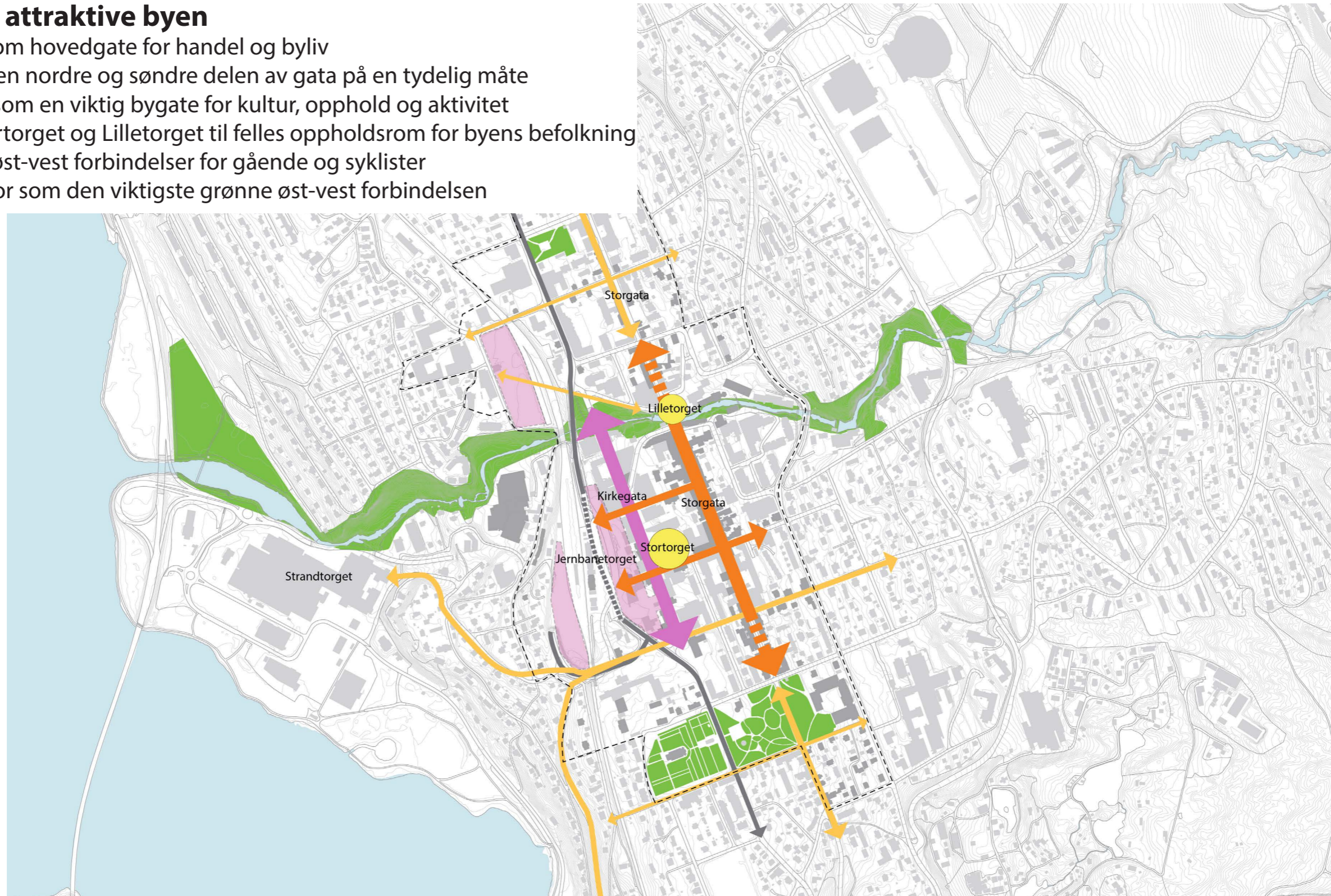
- Storgata er byens viktigste gate for handel og byliv, men gatens rolle nord og sør for gågata er ikke klart definert
- Mange viktige kulturelle målpoint i Kirkegata, men gaten er har ingen oppholdskvaliteter
- Stortorget og Lilletorget fungerer ikke godt nok som byrom for opphold og byliv. Viktig at disse byrommene fremstår som attraktive hele året.





Det levende og attraktive byen

1. Styrke Storgata som hovedgate for handel og byliv
+ definere den nordre og søndre delen av gata på en tydelig måte
2. Styrke Kirkegata som en viktig bygata for kultur, opphold og aktivitet
3. Transformere Stortorget og Lilletorget til felles oppholdsrom for byens befolkning
4. Skape attraktive øst-vest forbindelser for gående og syklister
5. Styrke elvekorridor som den viktigste grønne øst-vest forbindelsen



Inspirasjon for det levende og attraktive byen

Stortorget og Lilletorget som viktige felles oppholdsrom for byens befolkning



Isbane på Torvet i Kristiansand



Pumptrack på et torg i Åre, Sverige



Attraktivt bytorg i Drøbak

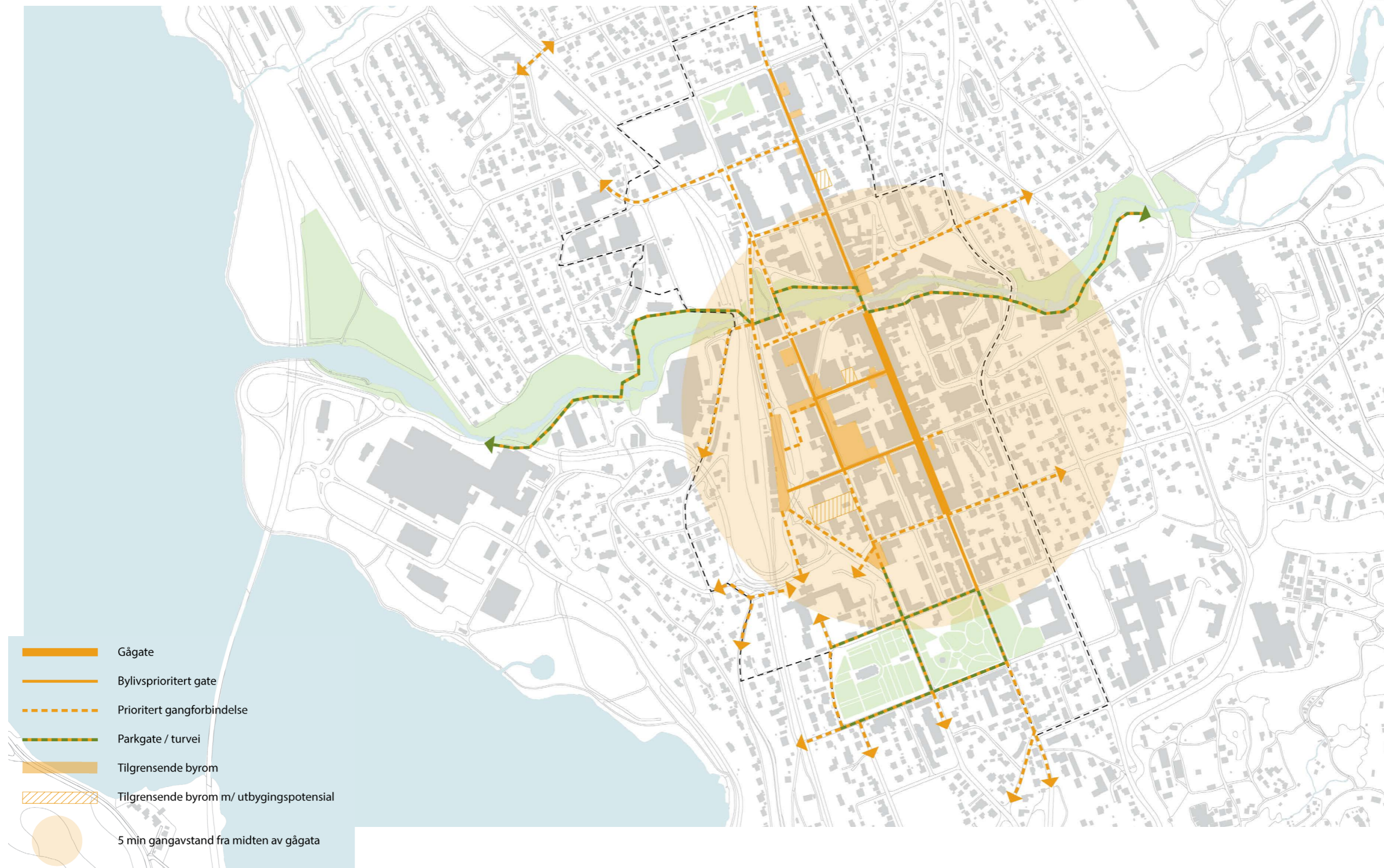


Julemarked på Lilletorget?

Gatebruk i dag

Gående

- Fotgjengerne har høyeste prioritet i gågata, men de har lav prioritet i de andre gatene
- Det uklart hvor Storgata som handelsgate begynner og slutter



Gående i Storgata

Forskjellig prioritering av gående i Storgata



Storgata nord fra gågata - minimal bredde på fortauet



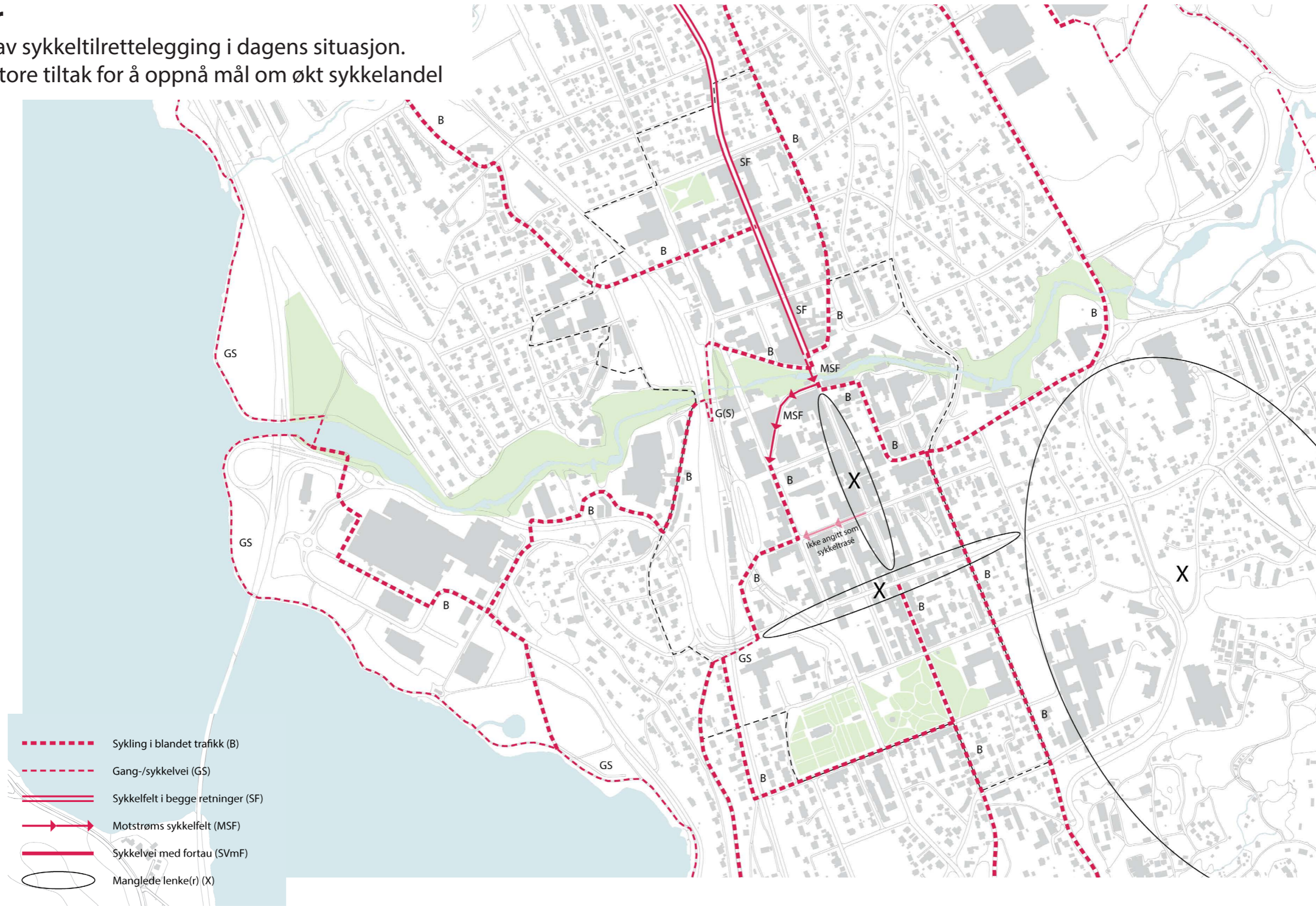
Storgata som gågata - hele gata er tilrettelagt for fotgjengere og opphold



Storgata sør fra gågata - brede fortau

Syklister

Liten grad av sykkeltilrettelegging i dagens situasjon.
Behov for store tiltak for å oppnå mål om økt sykkelandel



Kollektiv

Sentrum har en god dekning



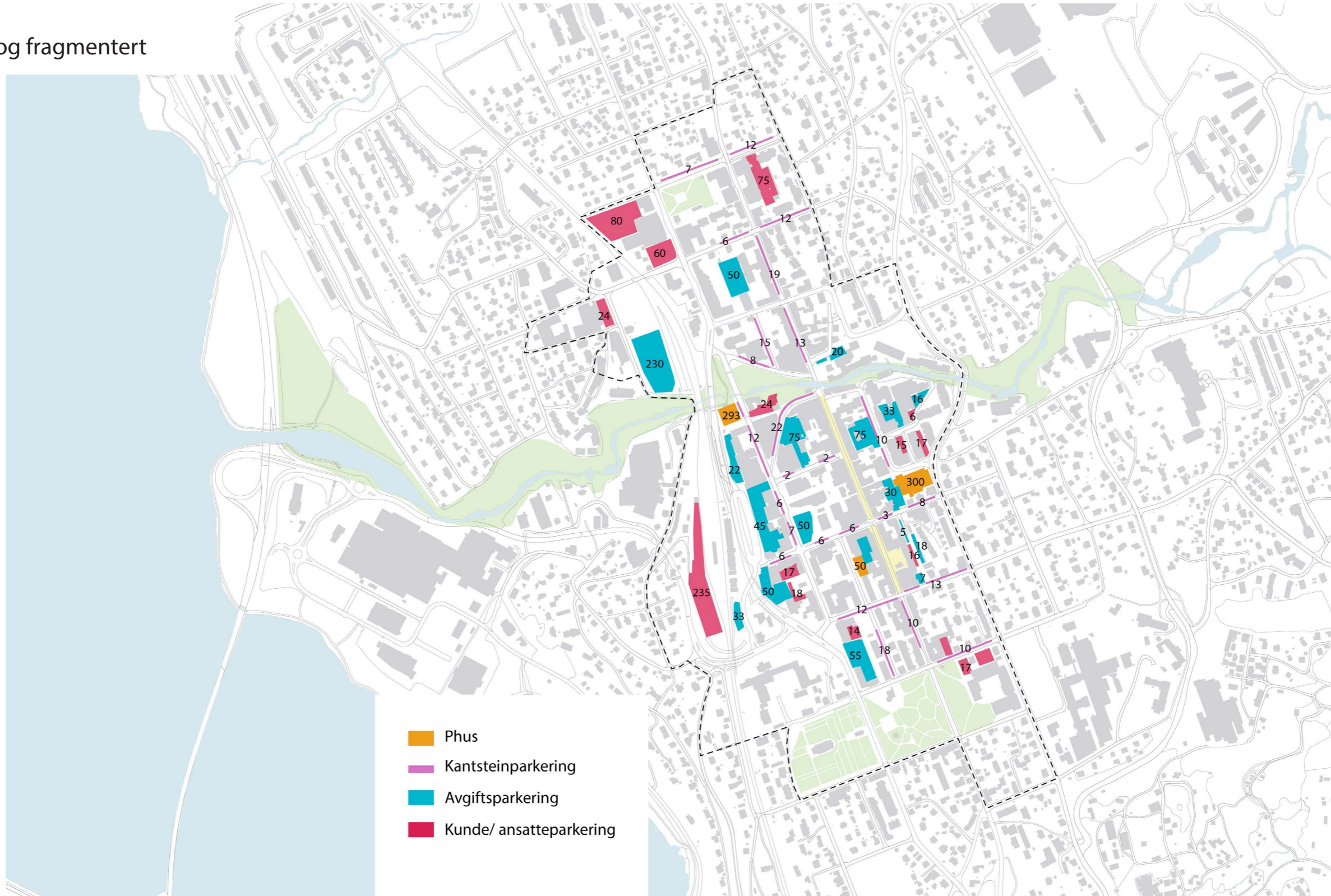
Bil

- Mesteparten av biltrafikken må kjøre gjennom sentrum
- Tydelig ringveistruktur rundt sentrum
- De fleste gatene innenfor "ringen" er også utformet på bilens premisser
- Bankenkrysset er et svært trafikkert kryss



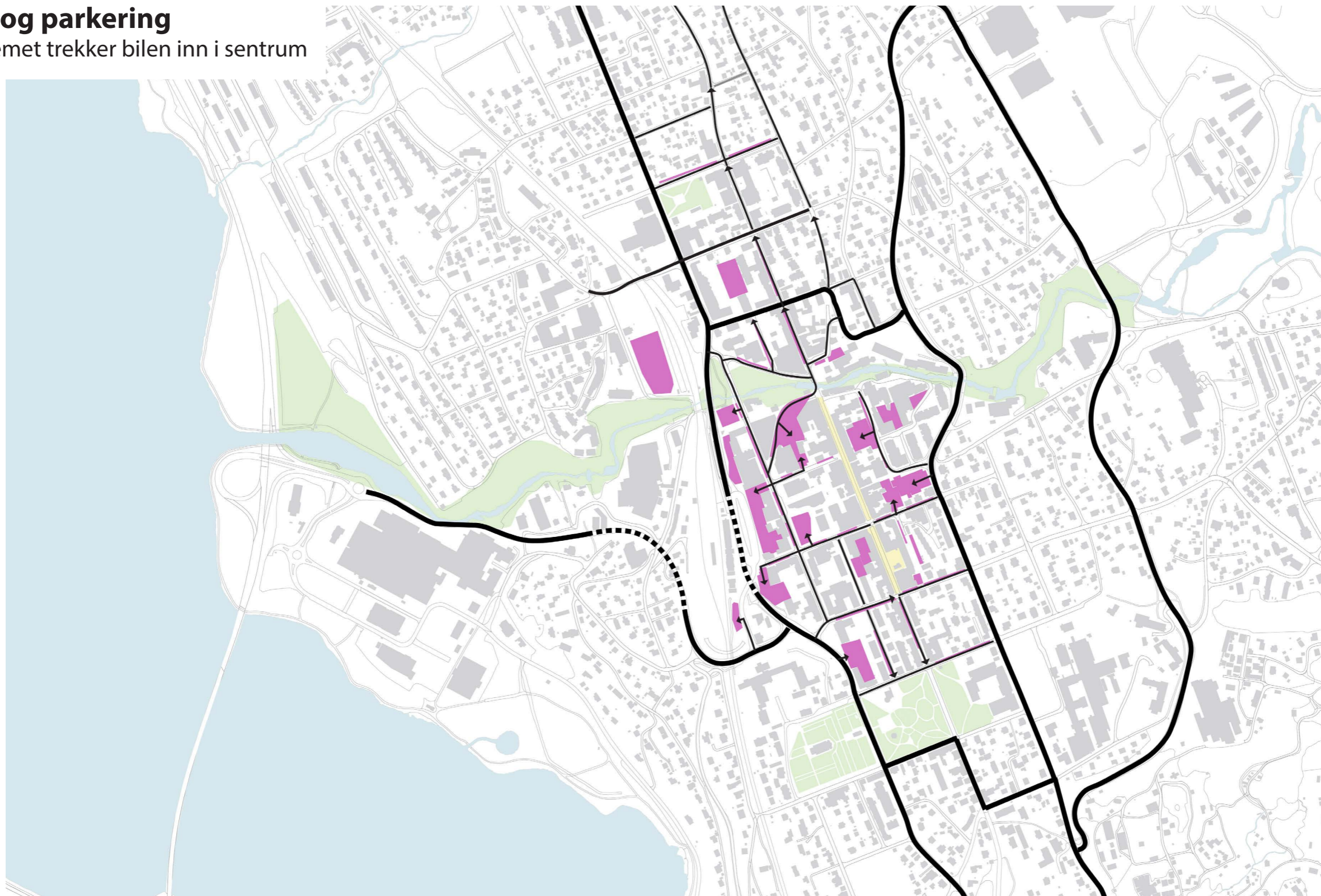
Parkering

Uoversiktlig og fragmentert



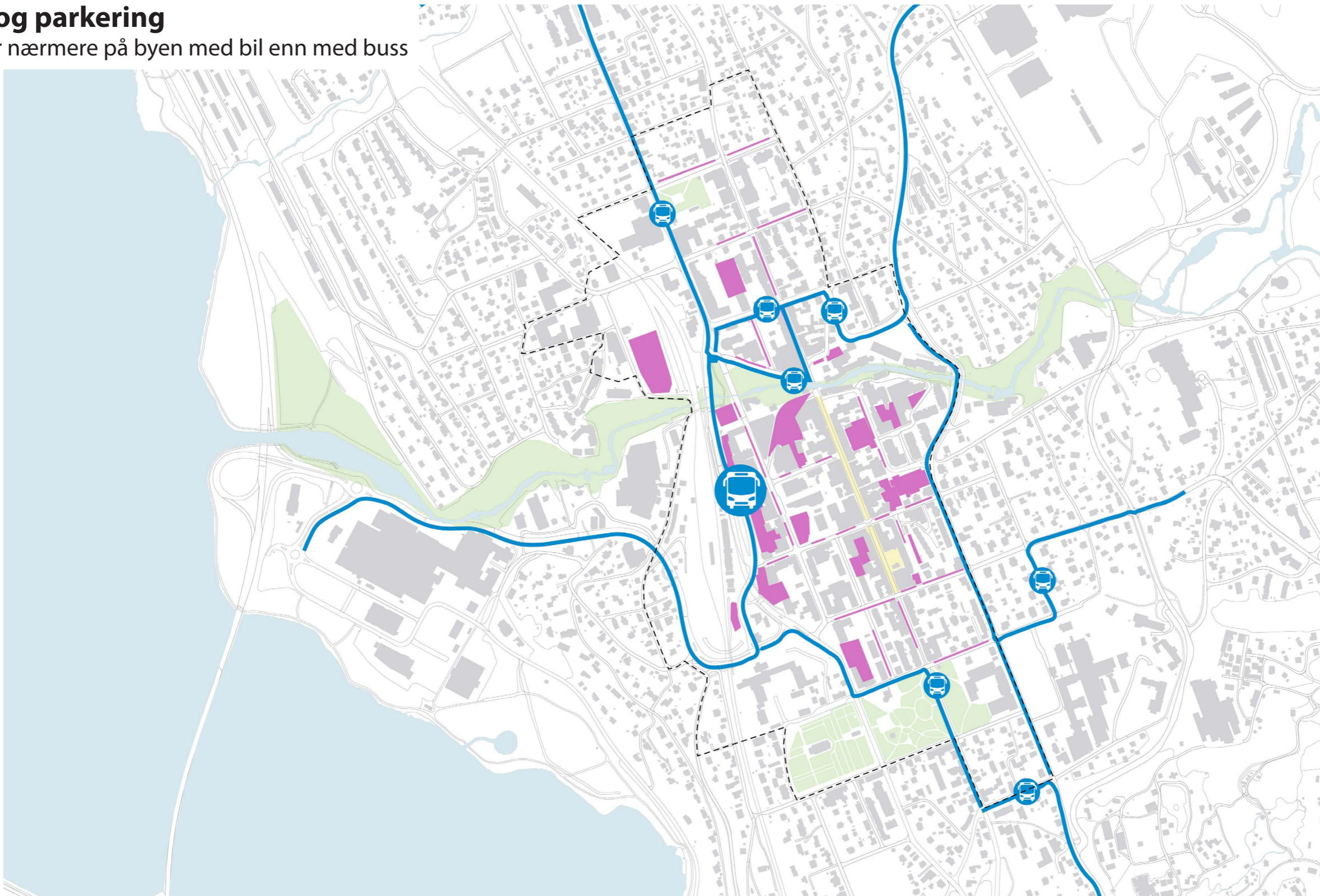
Biltrafikk og parkering

Dagens systemet trekker bilen inn i sentrum



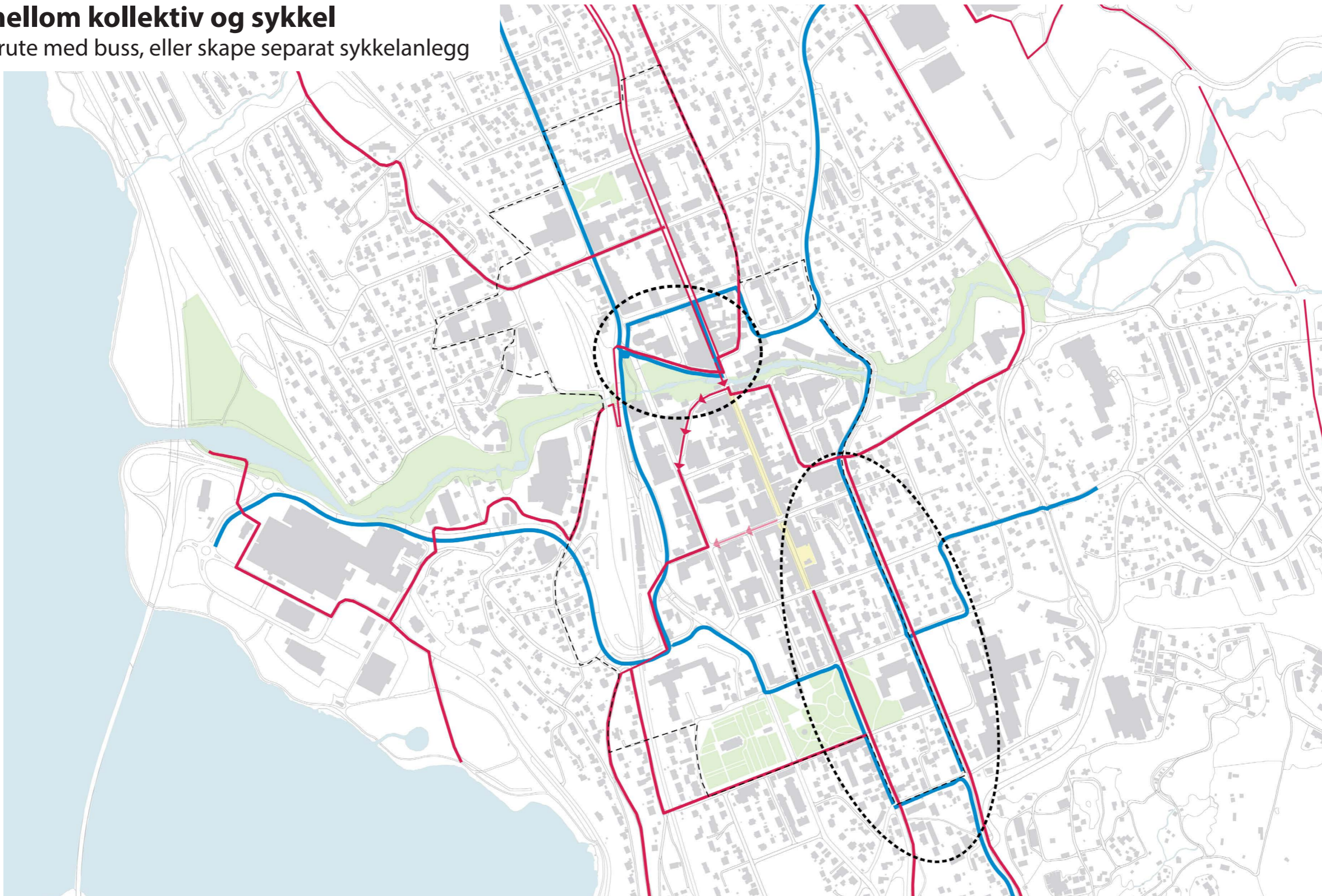
Kollektiv og parkering

Man kommer nærmere på byen med bil enn med buss



Konflikt mellom kollektiv og sykkel

Unngå felles rute med buss, eller skape separat sykkelanlegg



Varelevering

- Varelevering for Storgata er organisert fra tre steder
- Bruk av skiltet laste-/lossesone i Storgata betyr levering til fots for de fleste butikker
- Lang gang avstand fra eksisterende soner
- Store høydeforskjeller på tvers (øst-vest) er en ekstra utfordring i Lillehammer



Utforske spennvidde

Formulering av oppgaven

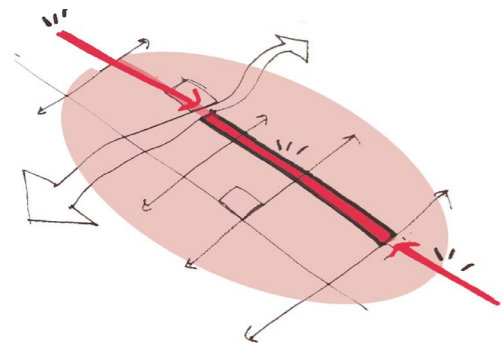
Hovedmålet til gatebruksplanen er å tilrettelegge for en endret transportmiddelfordeling hvor kommunen oppnår nullvekstmålet for personbiltrafikken – all vekst i persontrafikken skal tas med gange, sykkel og kollektiv.

1 - Hvilke inngrep er nødvendige for:

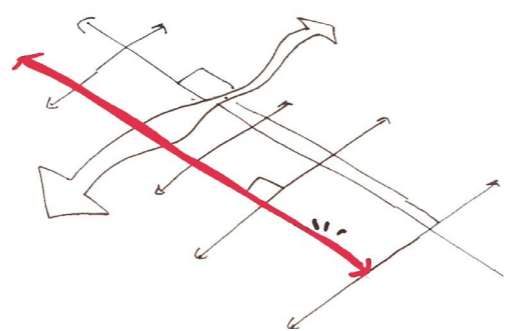
- å optimalisere tilgjengeligheten til Lillehammer sentrum for fotgjengere, syklister og kollektivreisende;
- å organisere parkering og varelevering på en klar måte;
- å opprettholde god tilgjengelighet for bil til sentrum.

Gatebruksplanen skal i tillegg bygge opp under mål om Lillehammer som levende og attraktive by.

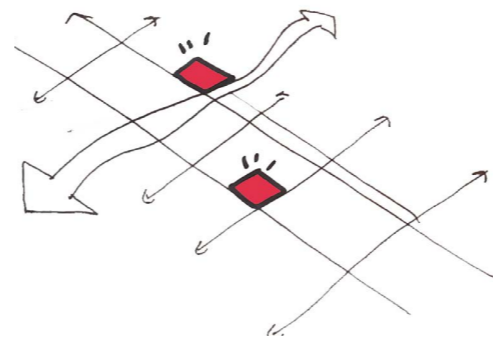
2 - Hvilke mobilitetsløsninger styrker byens kvaliteter som levende og attraktivt by på en optimal måte



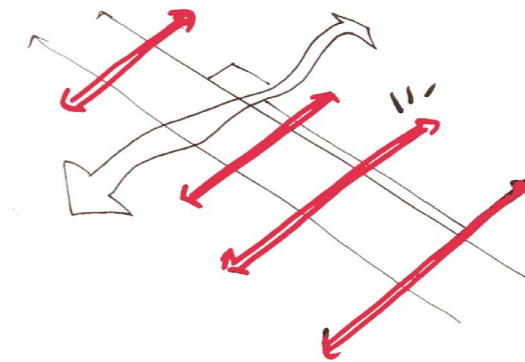
Styrke Storgata som hovedgate for handel og byliv



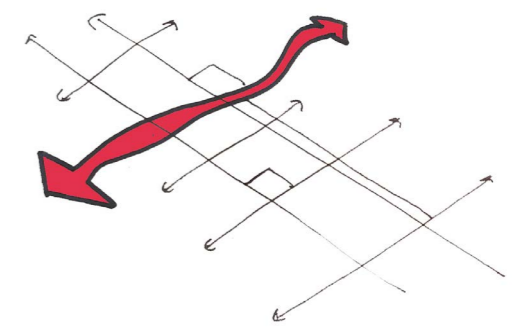
Styrke Kirkegata som bygata for kultur, opphold og aktivitet



Transformere Stortorget og Lilletorget til felles oppholdsrom for byens befolkning



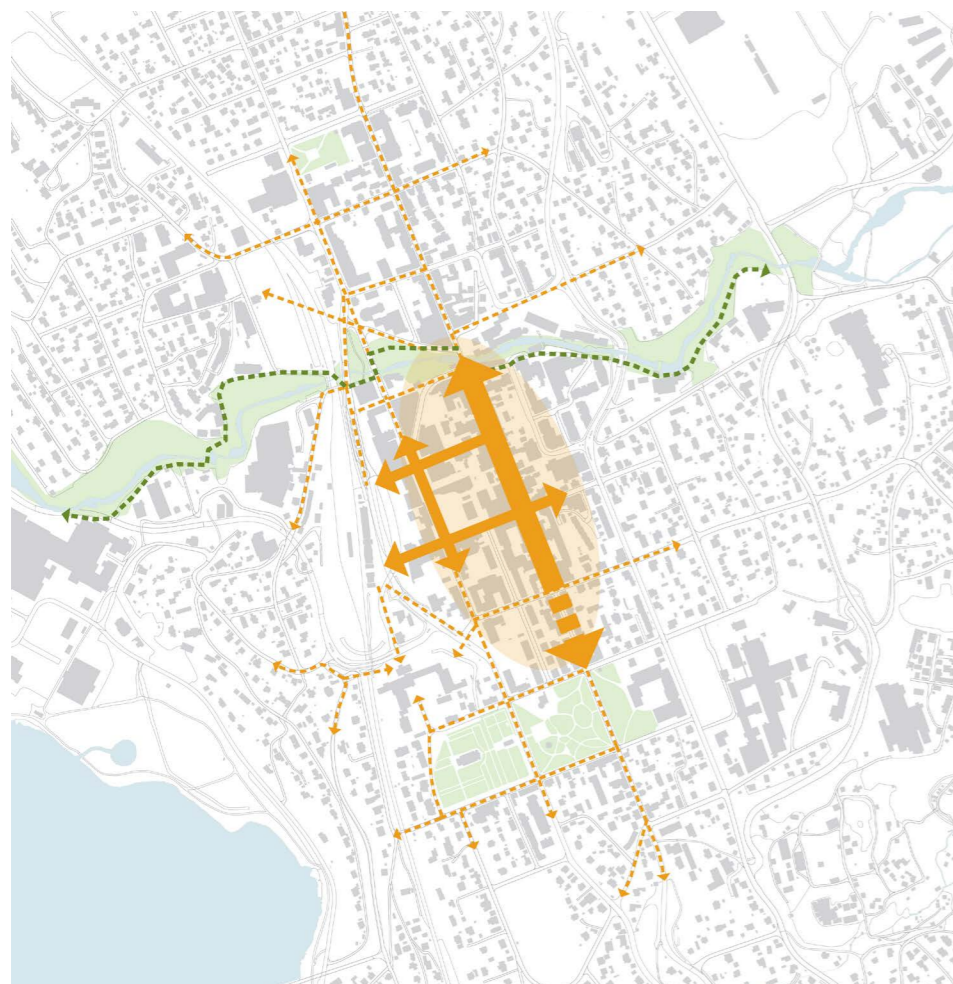
Skape attraktive øst-vest forbindelser for gående og



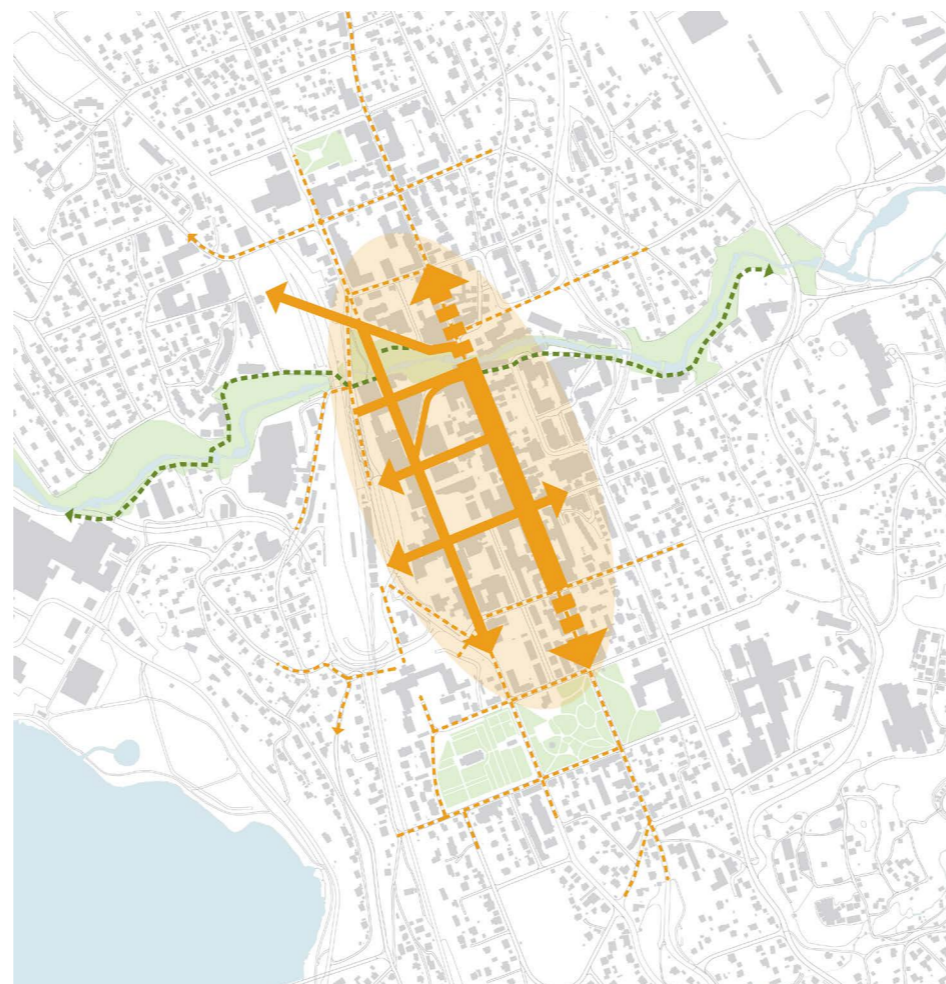
Styrke elvekorridoren som den viktigste grønne øst-vest forbindelse

Alternativer for gående

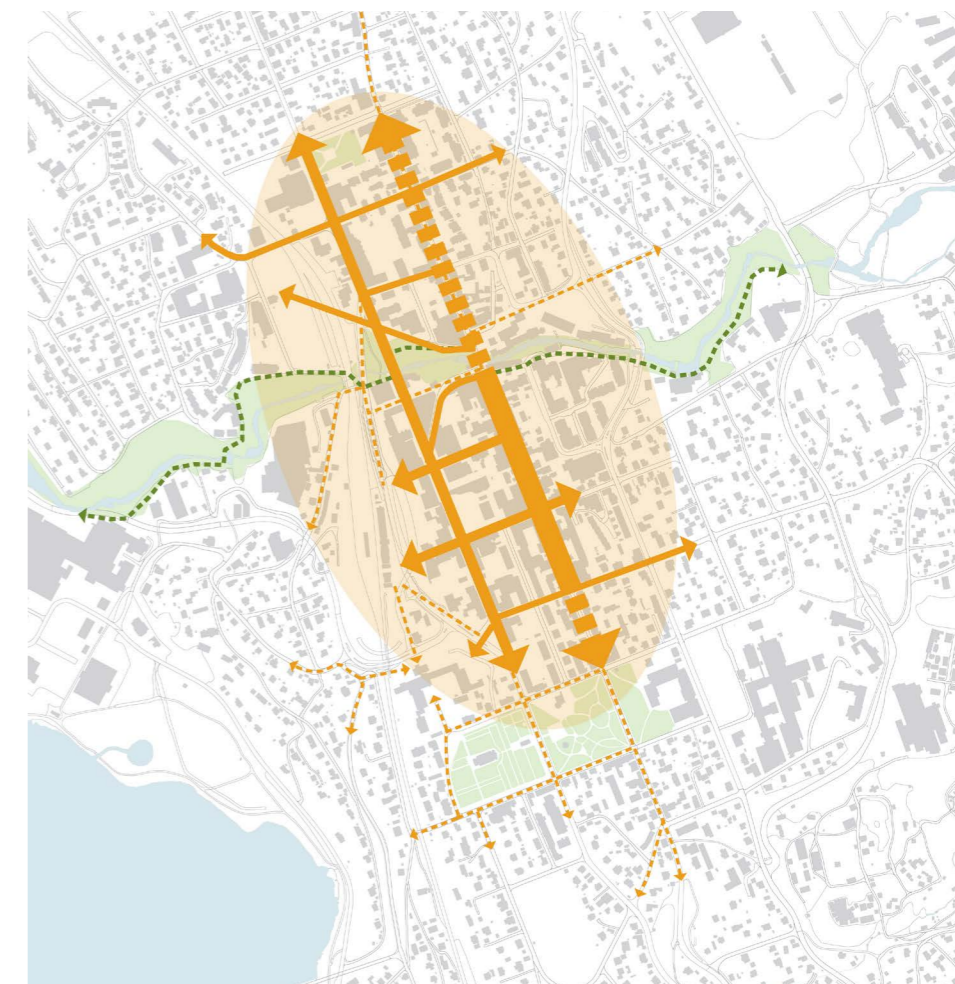
- Hvor begynner og slutter Storgata som handelsgate?
- Hvilke øst-vest forbindelser bør prioriteres?



Alternativ 1 - Prioritering rundt gågata



Alternativ 2 - Middels prioritering



Alternativ 3 - Høy prioritering i hele sentrum

Alternativer for sykkel

Fra sykkel med fortau til sykling i blandet trafikk

Separat anlegg



Sykkelvei med fortau
Storgata i Lillehammer



Sykkelfelt
Festningsgata i Trondheim



Sykling mot enveiskjøring
Huitfeldts gate i Oslo



Sykkelgate med lite biltrafikk
Mejlgade i Århus



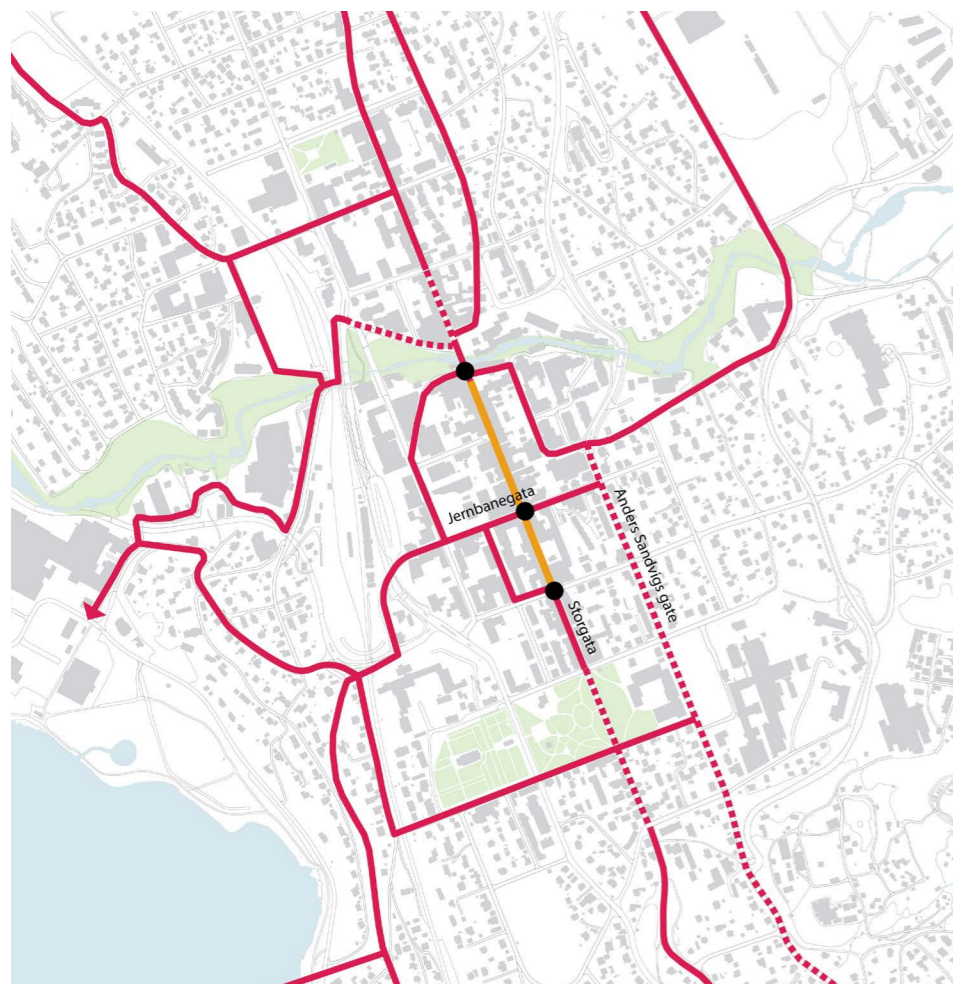
Sykling i blandet trafikk
Torggata i Oslo

Kan kombineres med buss

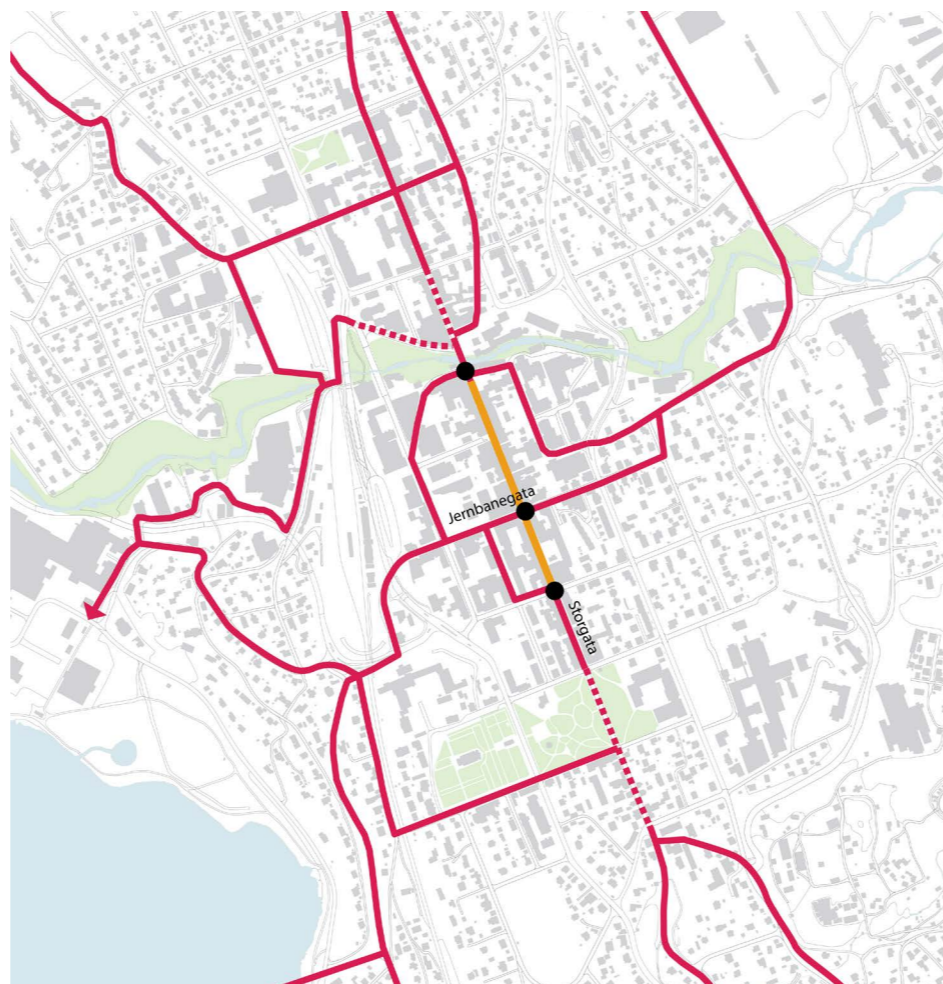
Kan *ikke* kombineres med buss

Alternativer for sykkel

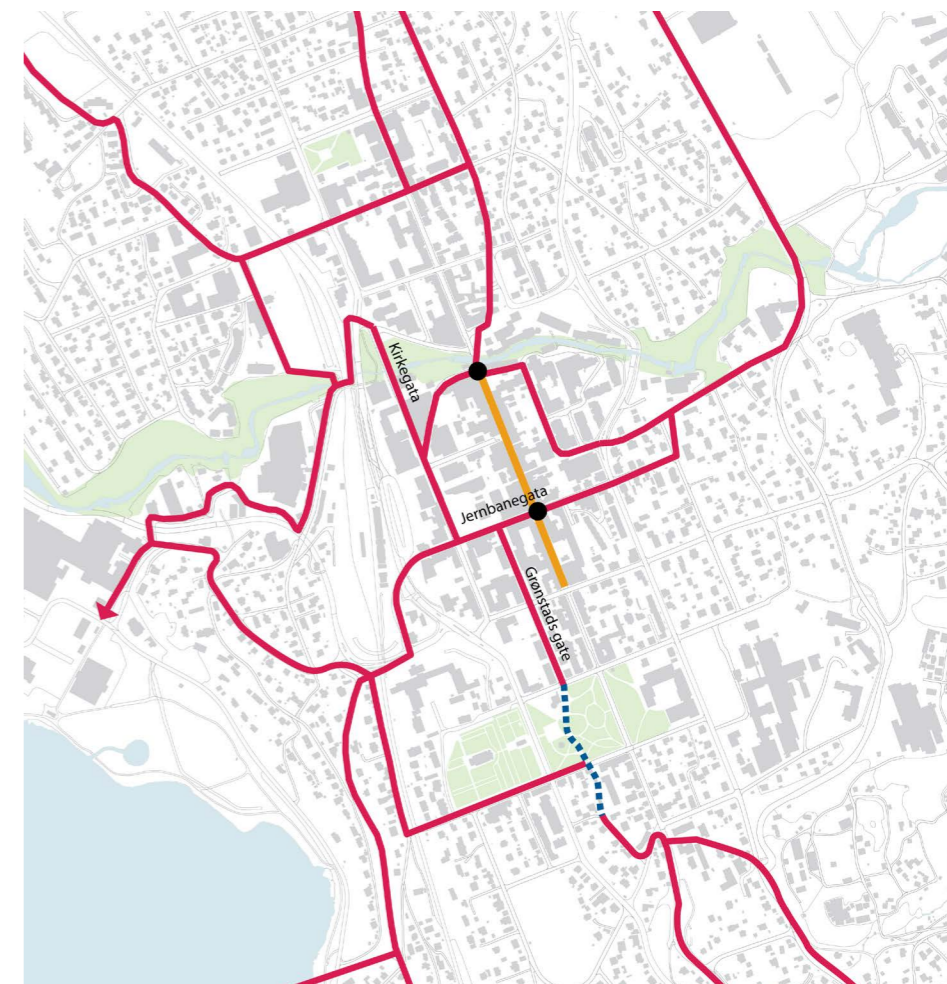
- Skape klare øst-vest og nord-sør forbindelser
- Unngå felles rute med buss, eller skape separat anlegg for sykkel



Alternativ 1 - Gjeldende sykkelplan



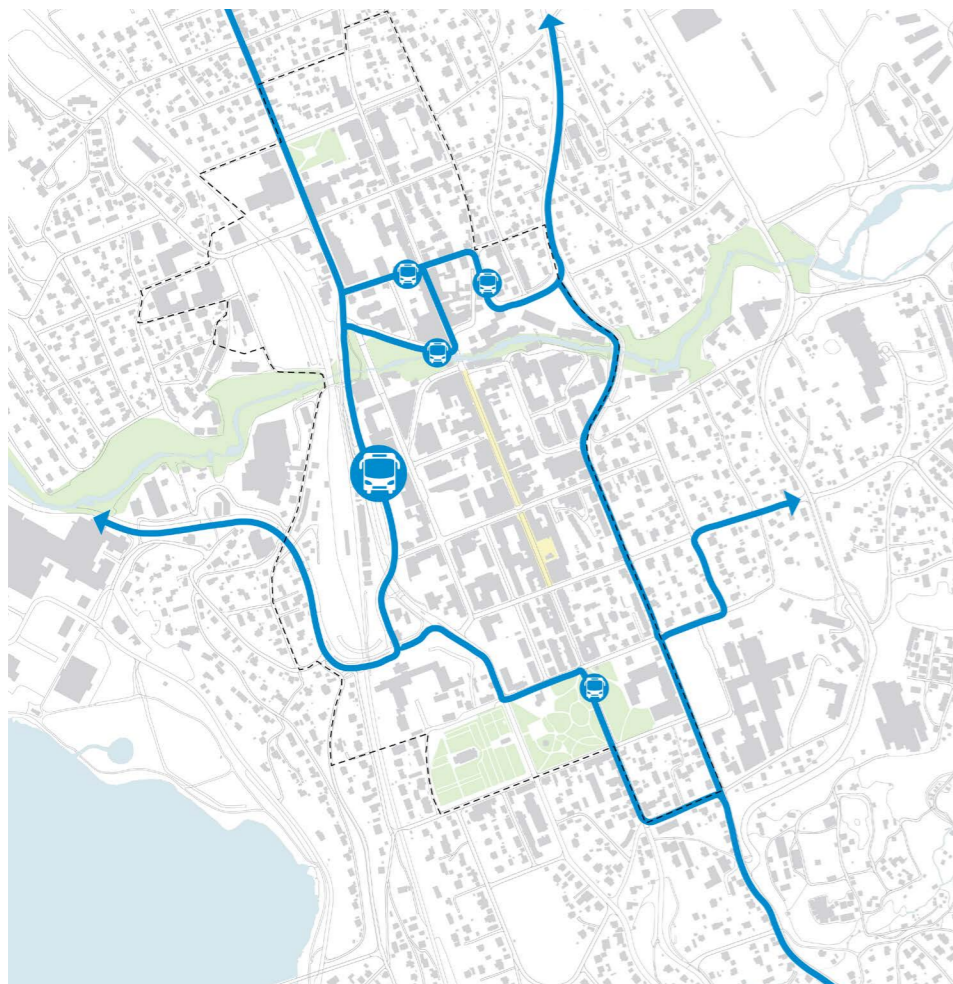
Alternativ 2 - Storgata som hovedrute inn mot sentrum fra nord og sør



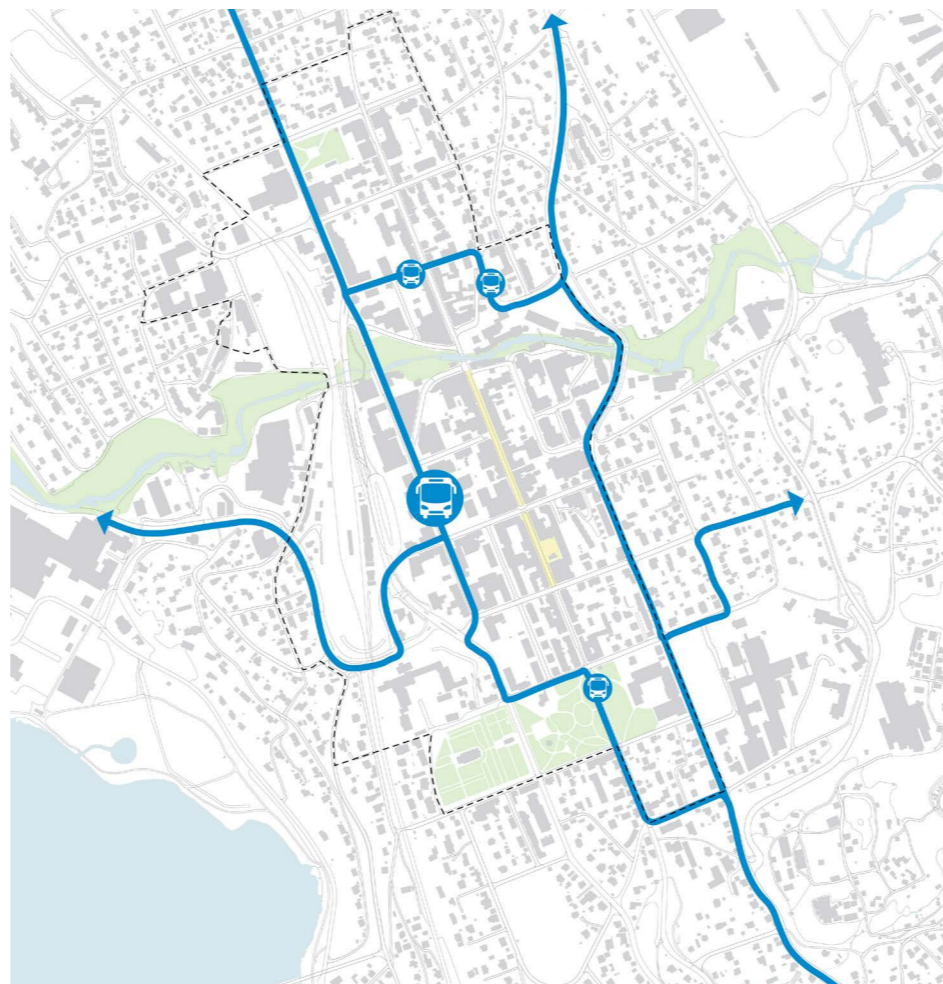
Alternativ 3 - Ingen felles rute med buss
Ny nord-sør forbindelse for sykkel parallelt med Storgata

- Gågata
- Kobling med hovedrute og gågata
- Hovedrute
- ⋯ Sykkeltrase er del av dagens bussruter
- ▄▄▄▄ Krever ekstra investeringer

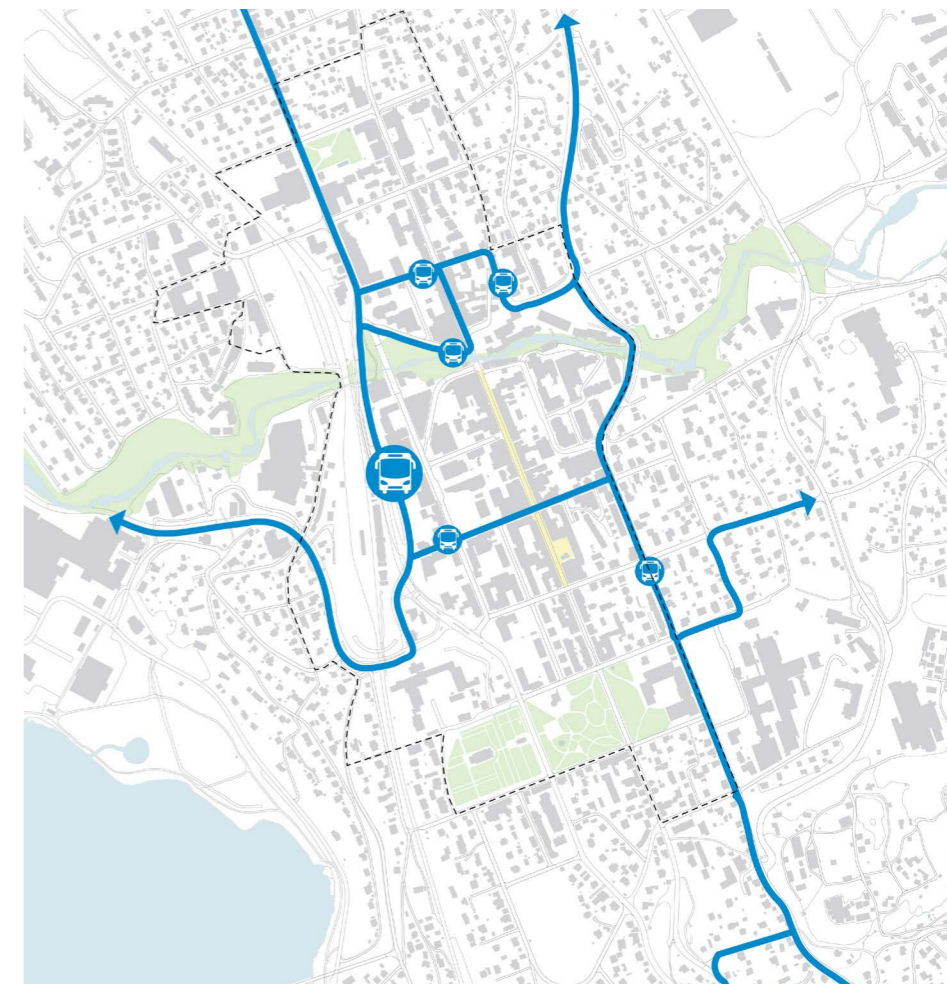
Alternativer for kollektiv



Alternativ 1 - Dagens system med terminal ved skysstasjonen

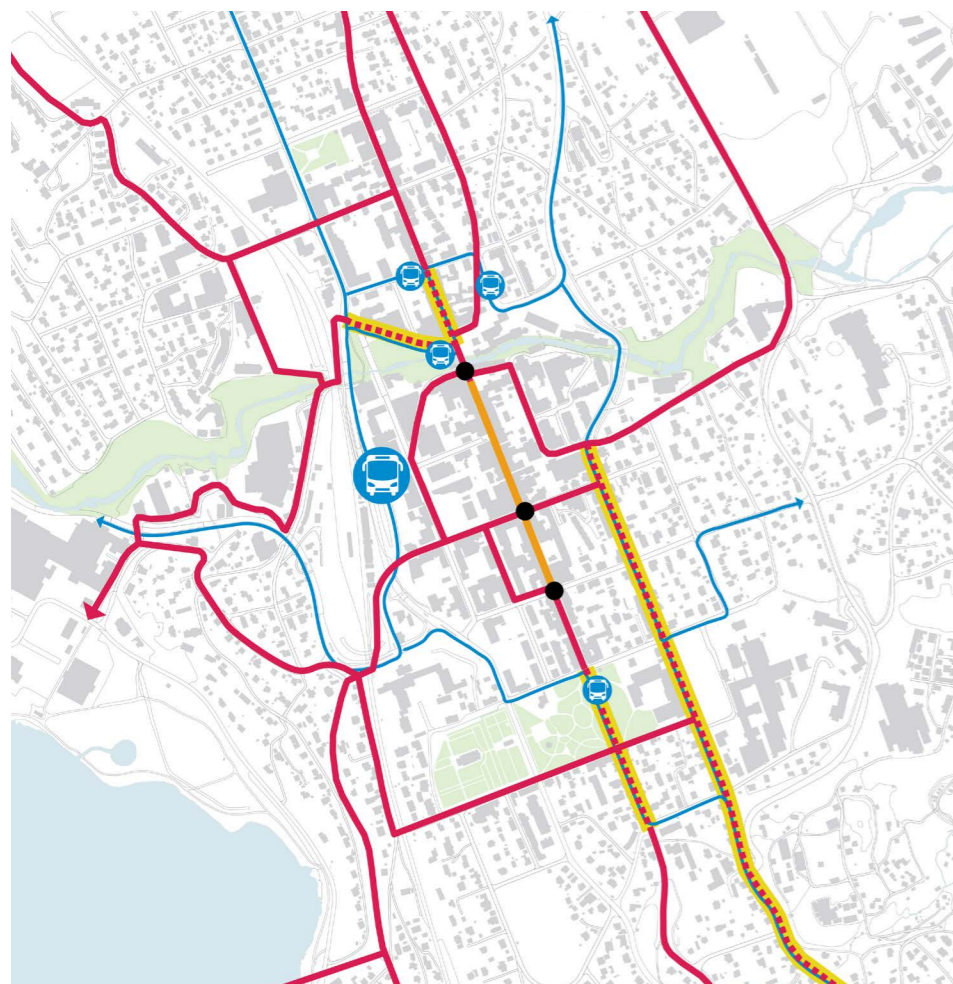


Alternativ 2 - Gatereminal og trasé for lokalbuss flyttes fra Jernbanetorget til Kirkegata

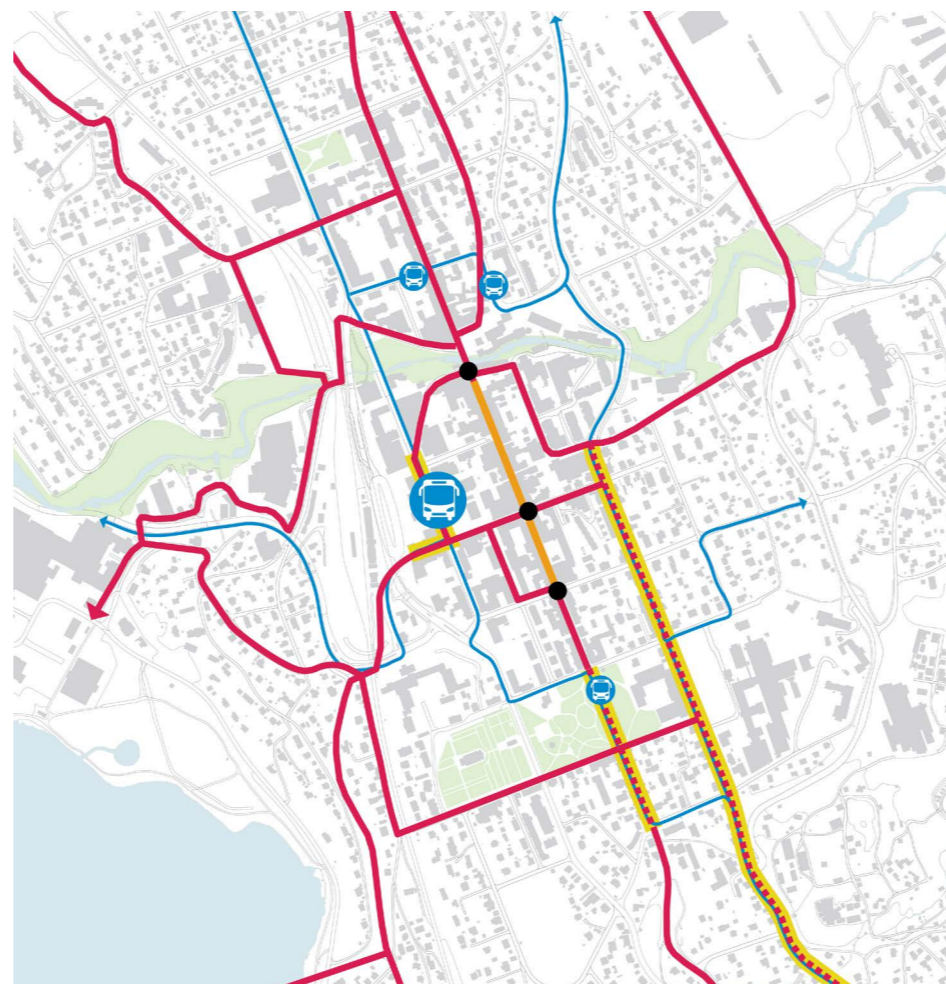


Alternativ 3 - Bussterminal beholdes på Jernbanetorget. Busstrasé flyttes til Jernbanegata

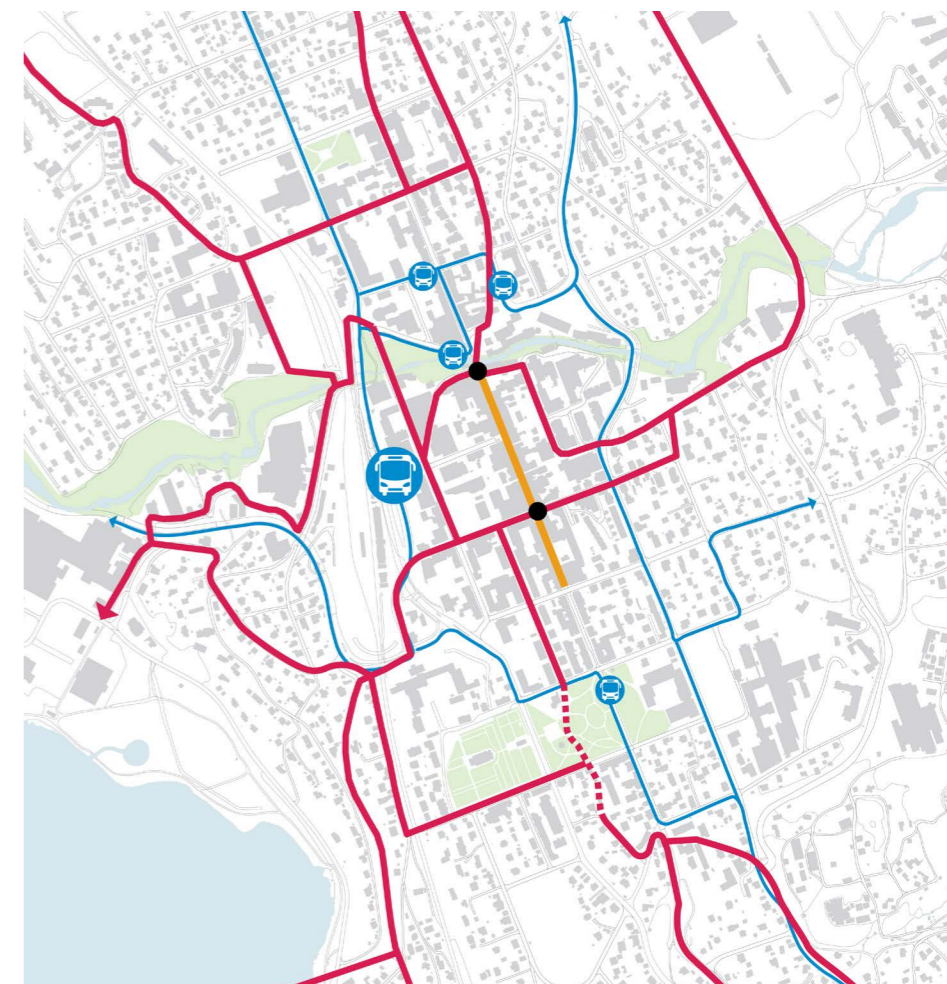
Konflikt mellom sykkel og buss



Gjeldende sykkelplan med dagens system for buss



Gjeldende sykkelplan med gateterminal (for lokalbuss) i Kirkgata

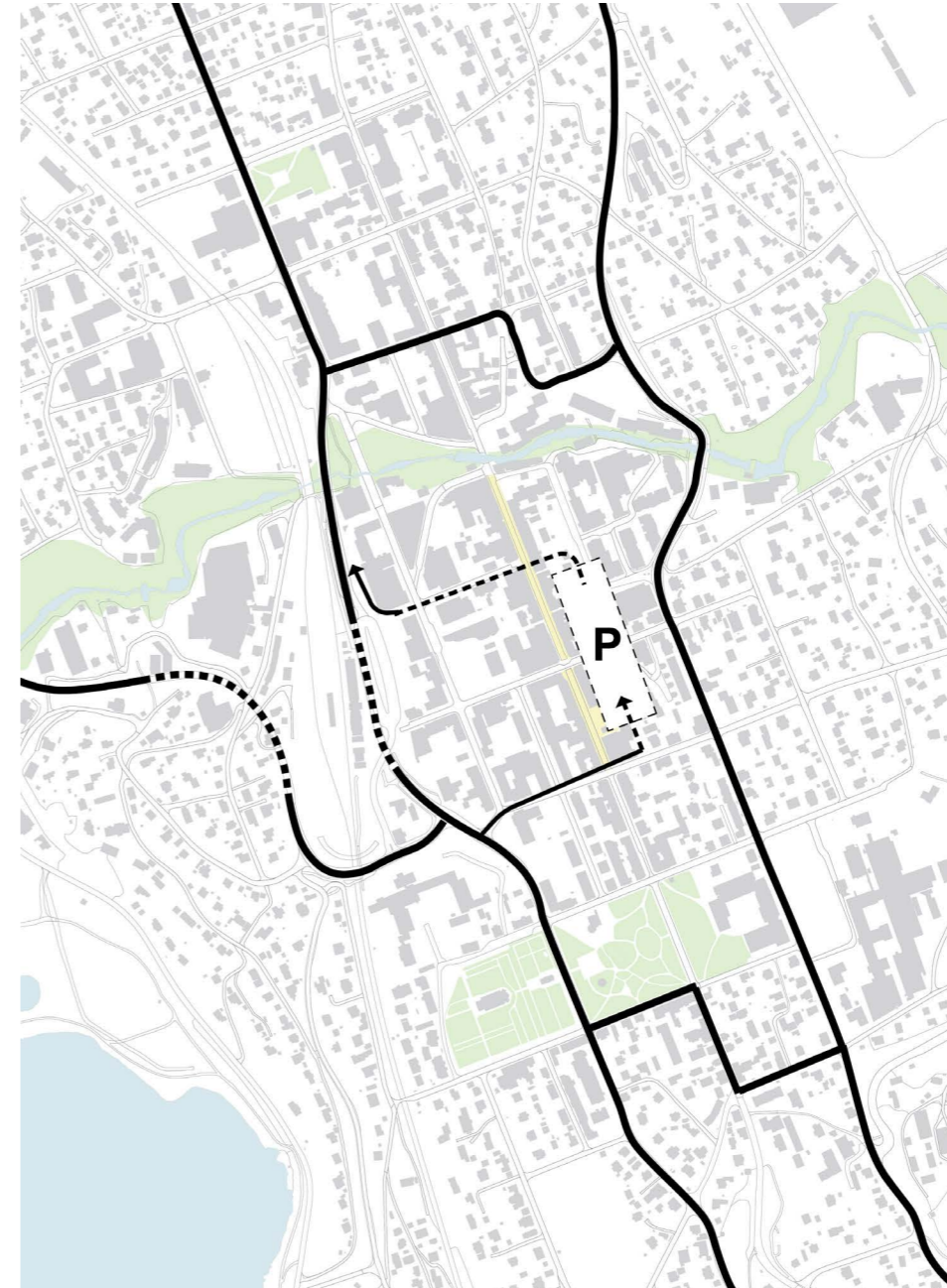


Ingen felles rute med buss
Ny nord-sør forbindelse for sykkel parallelt med Storgata

Alternativer for parkering - Parkering i fjell

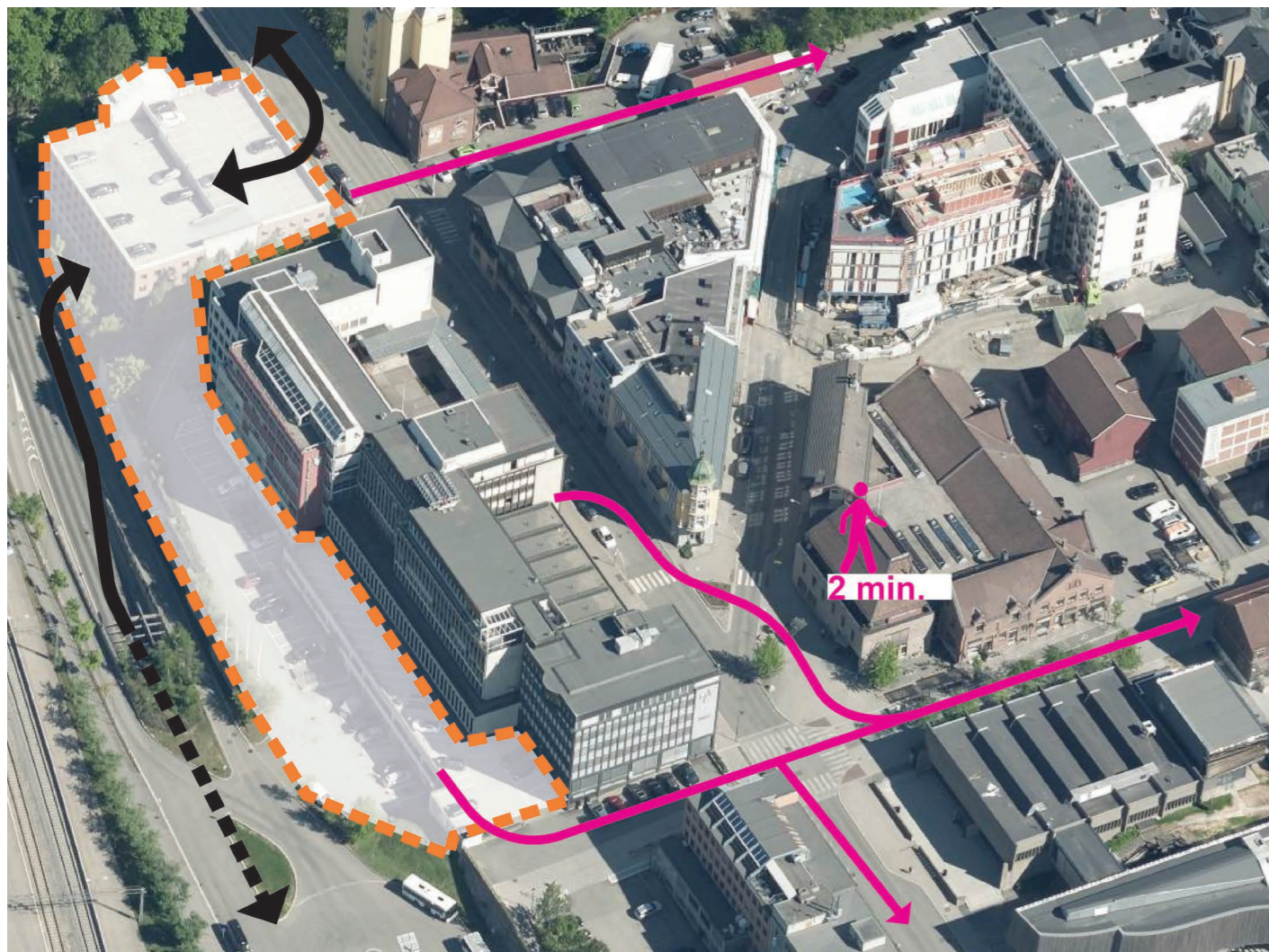


Foreløpig plan Rambøll (2015)

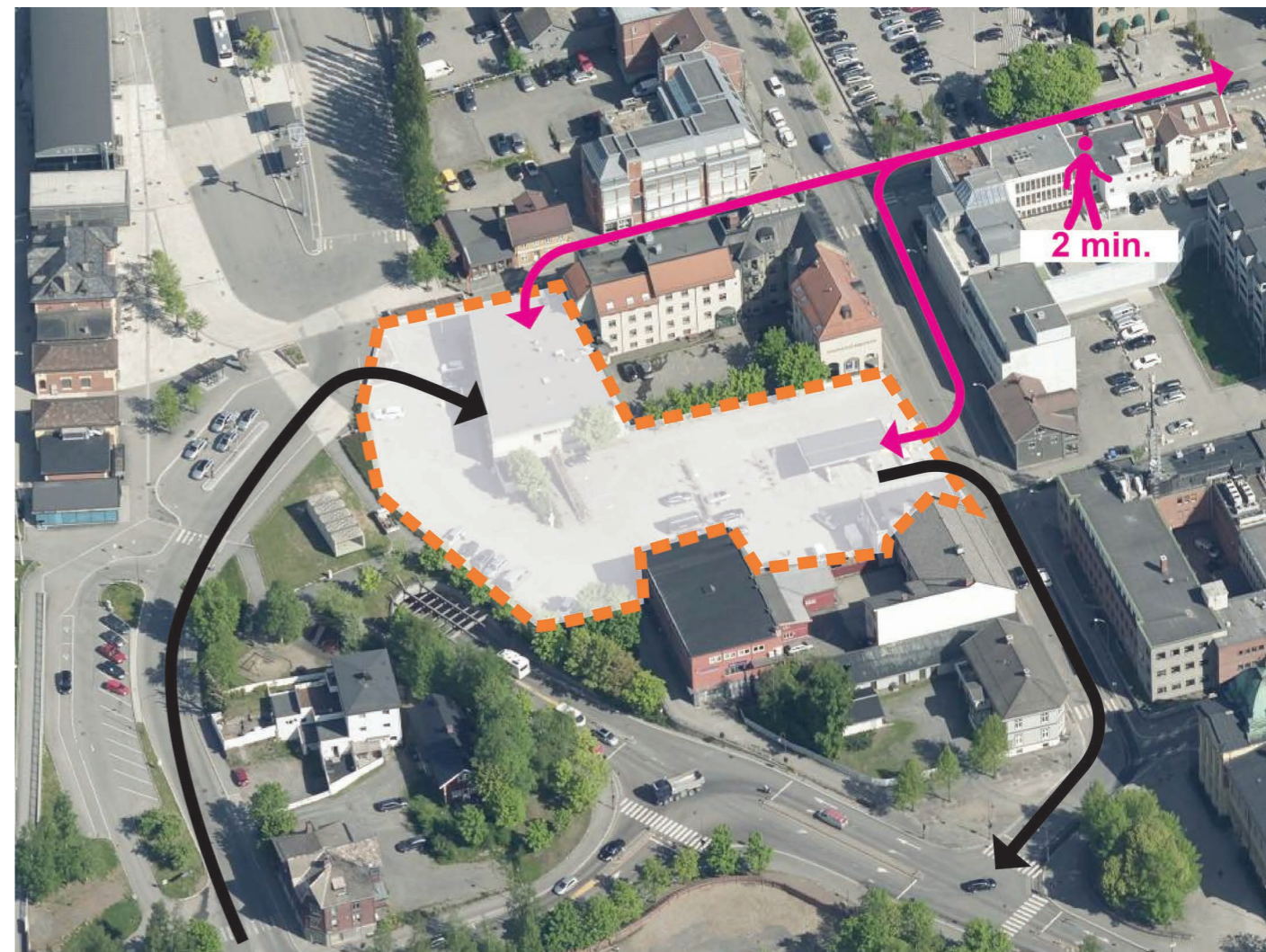


Hvordan kjører man tilbake fra dagens skystasjonen til E6?
Konflikt med buss?

Alternativer for parkering - parkering langs ringen

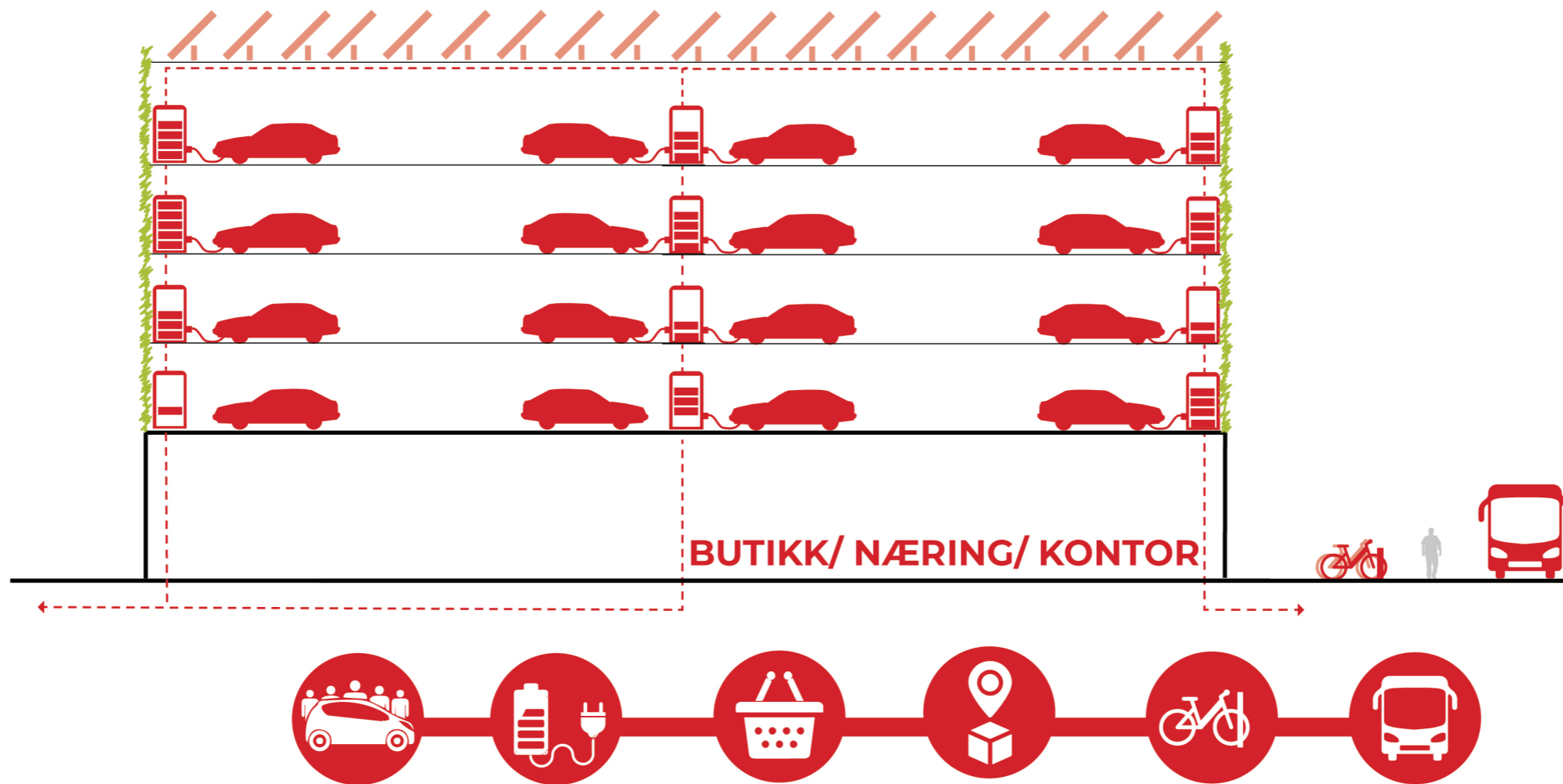


Oppgradering av P-hus Øya kombinert med optimalisering av eksisterende plasser bak lokalene til fylkeskommunen



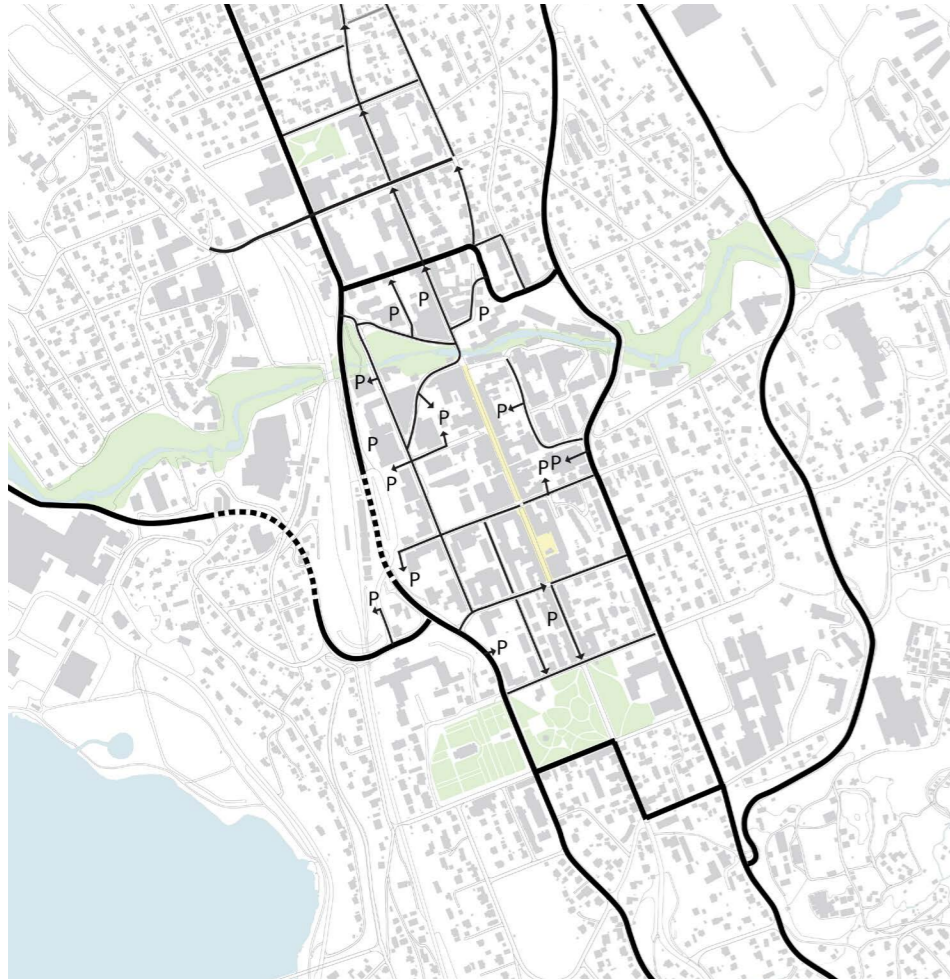
Benytte transformasjonsområde ved First hotel/ bensinstasjon Uno-X

Alternativer for parkering - parkering som del av en mobilitetspunkt i byen



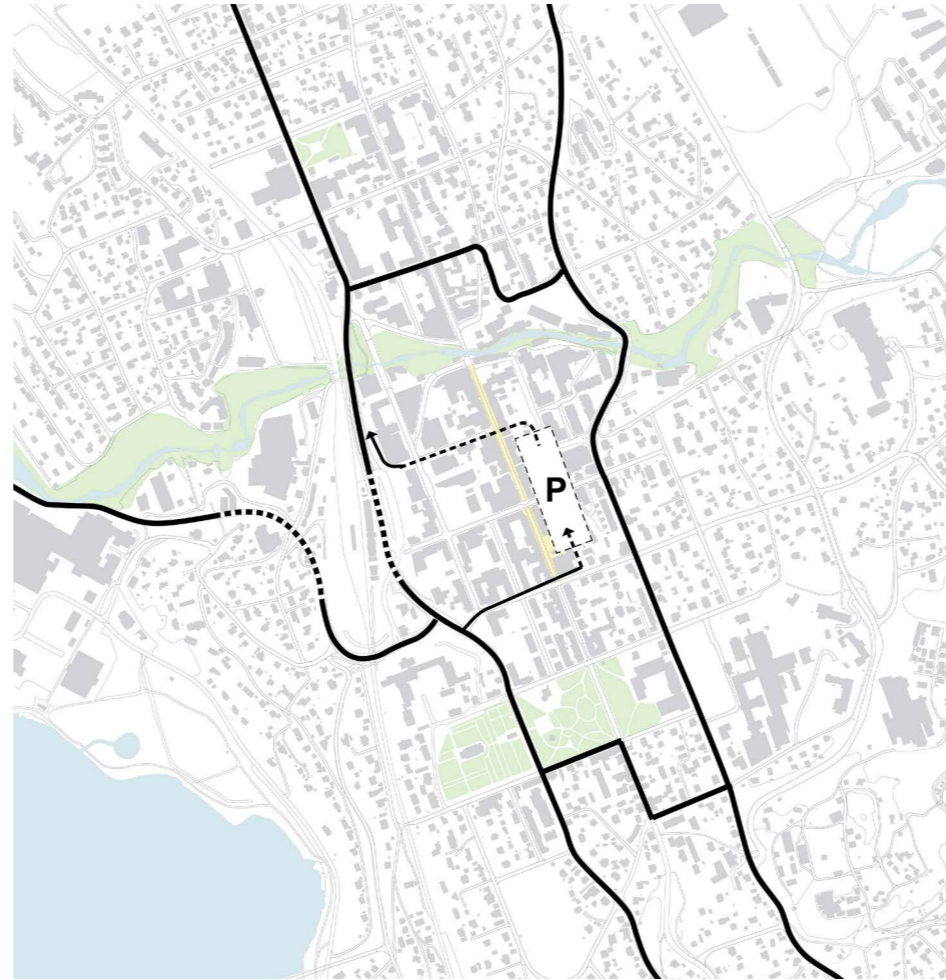
Alternativer for parkering

- Skape et logisk og oversiktlig system
- Unngå at bilen må kjøre unødvendig inne i sentrum
- Det er fortsatt behov for korttidsparkering i nærheten av butikker

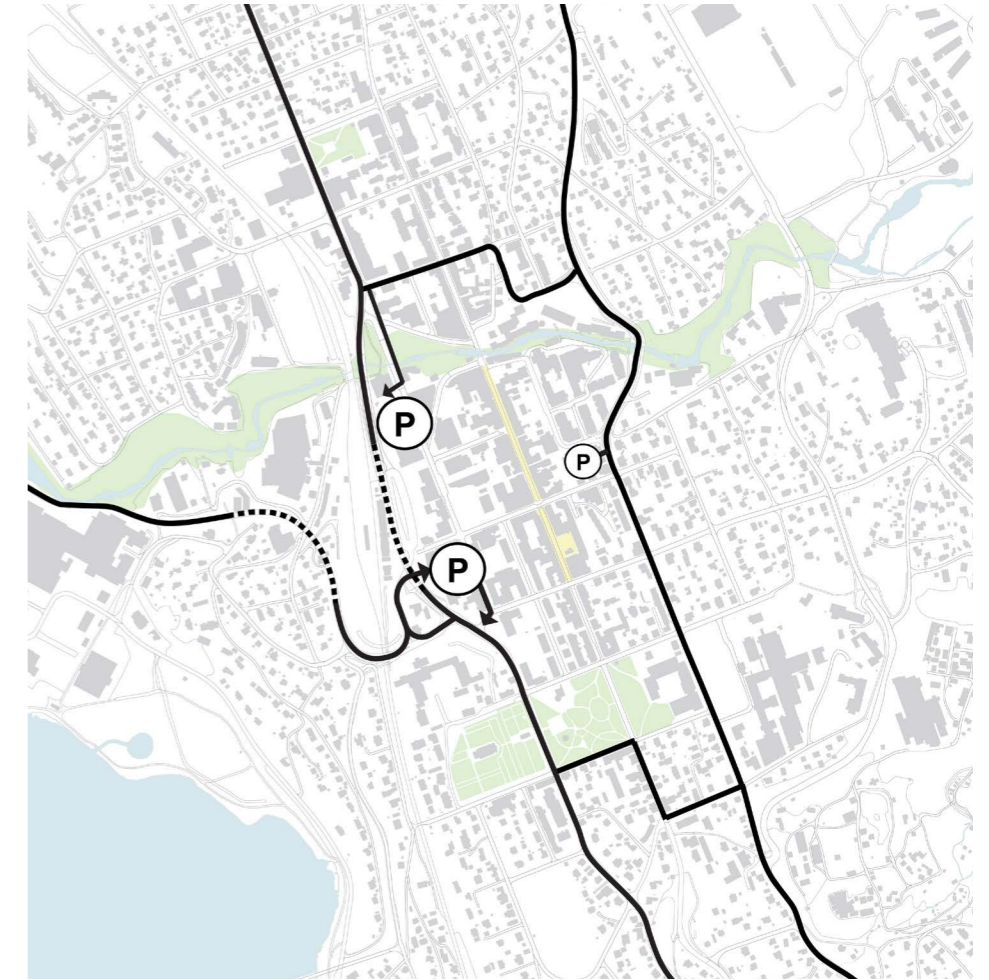


Alternativ 1

- Oppgradering av P-hus Onepark og Øya
- Optimalisere eksisterende parkeringsplasser
- Fjerne parkeringsplasser på Stortorget

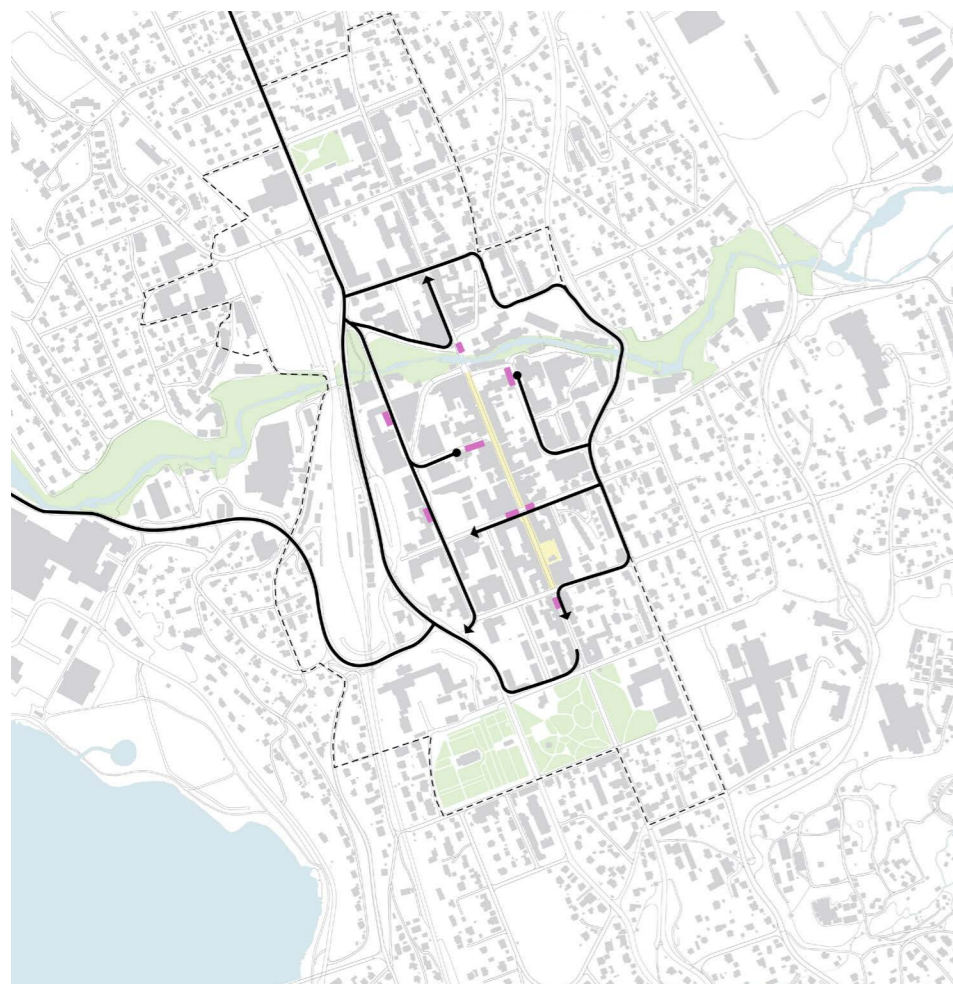


Alternativ 2 - Parkering i fjell

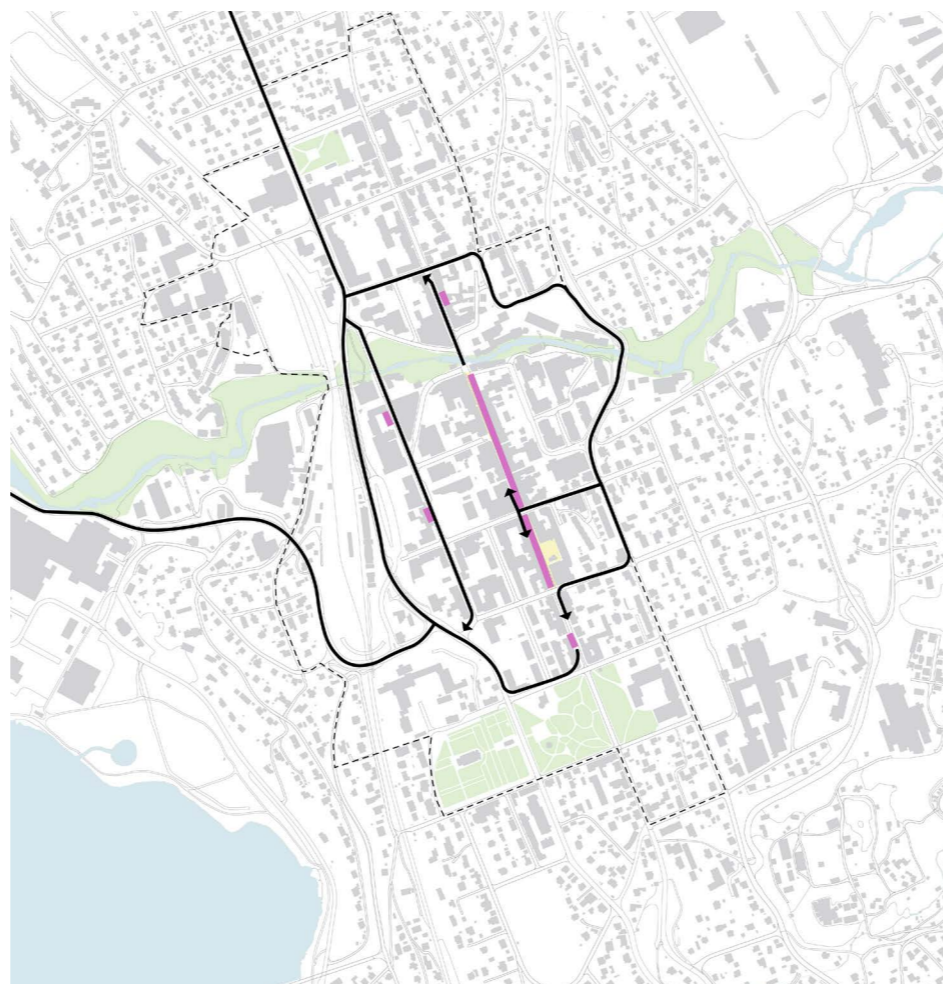


Alternativ 3 - Parkering langs ringen

Alternativer for varelevering



Alternativ 1 - Dagens system + varelevering på baksiden av Storgata (der det er mulig)



Alternativ 2A - Modell Trondheim
Varelevering i Storgata til begrensede tider (formiddag 08-12), med innkjøring fra Jernbanegata



Alternativ 2B - Modell Trondheim
Varelevering i Storgata til begrensede tider (formiddag 08-12), med innkjøring fra Bankgata