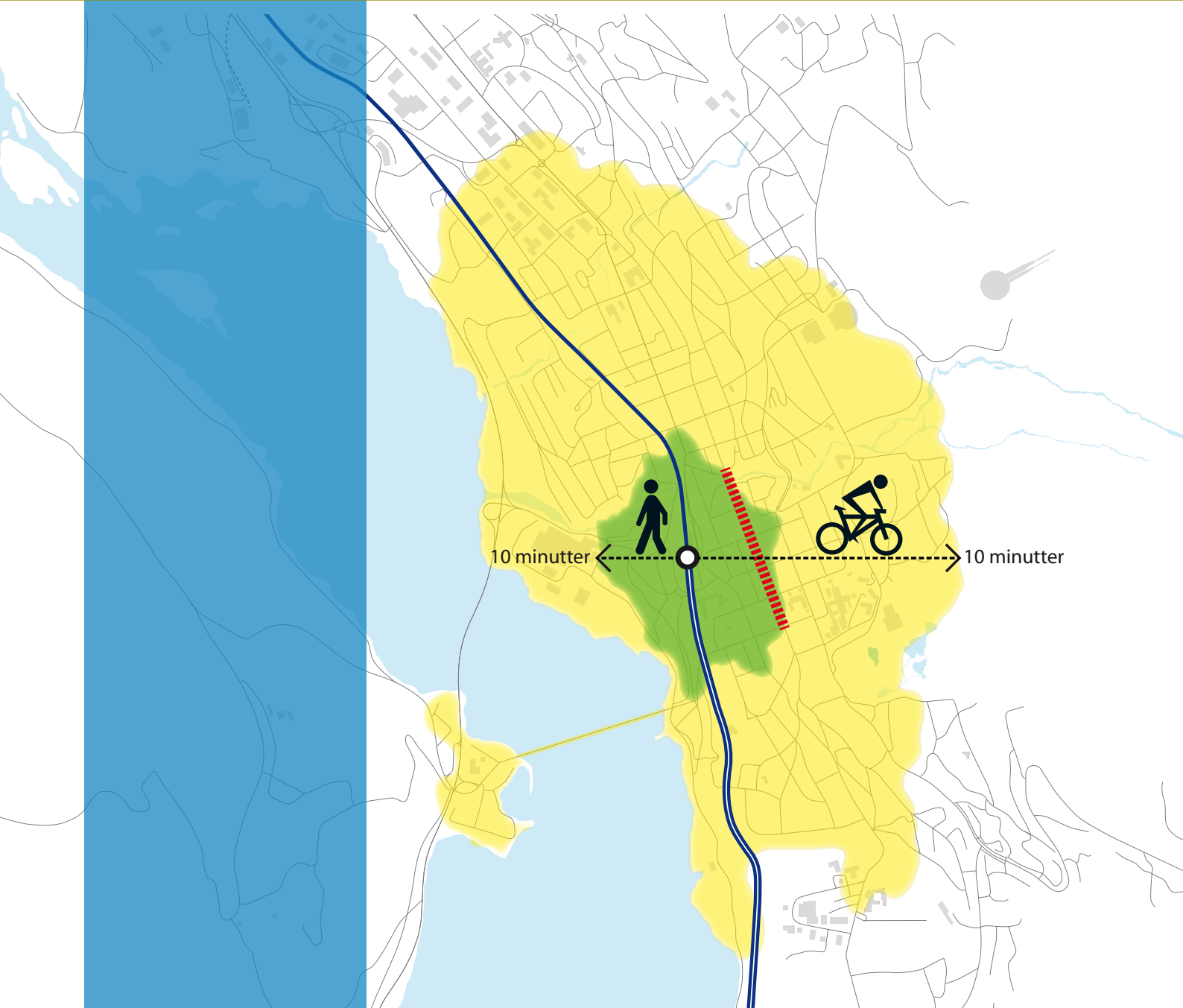


BYUTVIKLING 2044

STRATEGI FOR AREAL- OG TRANSPORT-
UTVIKLING MED HANDLINGSPROGRAM

LILLEHAMMER 10-minutters-byen



Revidert 02.06.2016

Forord

Lillehammer kommune, Oppland fylkeskommune, Statens vegvesen og Lillehammer næringsforening har i 2014-2015 gjennomført samarbeidsprosjektet "Byutvikling 2044 – utvikling av strategier for fremtidens areal- og transportløsninger i Lillehammer". Målet med prosjektet har vært å etablere et felles kunnskapsgrunnlag og strategier om langsiktig utvikling av Lillehammer by. Tidshorizonten for prosjektet er 2044. Gjennom samarbeidsprosessen har det vært arrangert tre samlinger med bred deltakelse fra politisk og administrativt nivå i kommune og fylkeskommune, representanter fra Statens vegvesen og representanter fra næringslivet og ulike organisasjoner. I tillegg har det vært gjennomført eget verksted for ungdommen. Alle disse samlingene har bidratt til synspunkter på utviklingen av byen.

Strategidokumentet oppsummerer arbeidet og konklusjonene fra prosessen, herunder visjon, mål, strategier og aktuelle tiltak på kort og lang sikt. Videre inneholder rapporten en samarbeidsavtale mellom partene som skal sikre den videre oppfølging av arbeidet.

Areal- og transportplanprosjektet (Byutvikling 2044) har vært ledet av en styringsgruppe bestående av Espen Granberg Johnsen (Ordfører Lillehammer kommune), Kjersti Bjørstad fram til august 2015 (politiker, Lillehammer kommune), Kjetil Lundemoen fram til august 2014 (politiker, Oppland fylkeskommune), Even Aleksander Hagen fra august 2014 (fylkesordfører, Oppland fylkeskommune), Kristin Loe Kjelstad (teamleder, Oppland fylkeskommune), Lars Eide (seksjonsleder, Statens vegvesen), Frode M. Svarstad (Lillehammer næringsforening), Per Olav Hasselknippe fra juni 2014 (Lillehammer næringsforening), Lars Rudi (sektorsjef, Lillehammer kommune),

Prosjektleder for arbeidet har vært Paul H. Berger (Statens vegvesen). En prosjektgruppe bestående av Øyvind Nyfløt (Lillehammer kommune), Inger Stubbsjøen (Lillehammer kommune), Per Erik Fonkalsrud (Oppland fylkeskommune), Randi Sira (Statens vegvesen) og Olav Malmedal (Fylkesmannen i Oppland) har ledet det faglige arbeidet. Civitas, IN'BY, Ole A. Krogness og Cowi har vært tilknyttede konsulentmiljøer. Ola Bettum, (IN'BY) har vært prosessleder for to av samlingene, Njål Arge og Jomar Lygre Langeland (Civitas) har skrevet strategidokumentet og bistått spesielt det faglige arbeidet. Ole A. Krogness har tegnet visjonstegninger for Lillehammer. Helene Thorstensen (IN'BY) har stått for lay-out, kart og illustrasjoner. Rolf Marstein (Cowi) har utarbeidet trafikkberregninger.

Strategidokumentet vil gi føringer for kommende revisjon av kommuneplanens arealdel, innspill til handlingsprogram for nasjonal transportplan, videre utvikling av områdeplaner, blant annet i Nordre bydel og revisjon av kommunedelplan for trafikk og transport.

Juni, 2016
Espen Granberg Johnsen
Ordfører
Lillehammer kommune

Sammendrag

Byutvikling 2044

Prosjektet "Byutvikling 2044" er et samarbeid mellom Lillehammer kommune, Statens Vegvesen, Oppland fylkeskommune, fylkesmannen i Oppland og Lillehammer Næringsforening om langsiktige areal- og transportløsninger for Lillehammer.

Det overordnede målet for prosjektet har vært å øke samhandlingen og gjennomføringsevnen aktørene imellom innen areal- og transportplanlegging. Samhandlingen omfatter både strategiutforming og gjennomføring av tiltak. Strategidokumentet gir også innspill til kommunens arealplanlegging, bl.a. revisjon av kommuneplanen, byomformingsprosjektet i nordre bydel og kommunedelplan for trafikk og transport.

Foreslåtte strategier og tiltak er resultat av en prosess der ungdom, organisasjonsliv, fagmiljøer, politiske partier og næringsliv har bidratt med innspill gjennom verksted-samlinger. Prosessen har vært ledet av en prosjektgruppe og styringsgruppe, disse har vært aktive i arbeidet med slutføring av strategidokumentet.

Dokumentets kapitler 1-5 redegjør for prosjektet, utviklingstrekk, utfordringer og muligheter for areal- og transportutvikling i Lillehammer. Kapittel 6 redegjør for visjon og hovedmål for framtidig utvikling, mens kapittel 7 inneholder mer utfyllende mål, strategier og tiltak for prioriterte innsatsområder i areal- og transportpolitikken. Oversikt over foreslåtte tiltak finnes oppsummert i et handlingsprogram bakerst i dokumentet, sammen med en samarbeidsavtale, som redegjør for prosjekteiernes oppfølging av mål og oppgaver.

Strategidokument og handlingsprogram må følges opp gjennom formelle planer etter plan- og bygningsloven og samarbeidspartnerne må prioritere de rette tiltak i sine årlige budsjett. De enkelte delbeslutninger i areal- og transportpolitikken må koordineres og støtte opp om de vedtatte mål og strategier.

Utfordringer og muligheter for Lillehammer

Lillehammer har et sterkt omdømme som kulturby, idrettsby og OL-by. Byen er fylkeshovedstad i Oppland og har både handels- og arbeidsplassoverskudd. Samarbeid i Mjøsregionen med kommunene Ringsaker, Hamar og Gjøvik vil være viktig for å utnytte regionens muligheter.

Kommunen har hatt stabil befolkningsvekst de siste 50 år og tettstedet har over tid vokst i utstrekning. Vekst i befolkning og arbeidsplasser, kombinert med økte avstander og høy andel bilbruk på daglige reiser har i økende grad gitt utfordringer for effektiv og miljøvennlig trafikkavvikling. Dagens arealplaner og prognoser for videre befolkningsvekst vil ytterligere kunne forsterke disse utfordringene om ikke nye strategier for arealbruk og transportsystem utvikles.

Nasjonalt mål om nullvekst i personbiltrafikken og mål om mer kompakt byutvikling for å redusere transportbehovet må gis større oppmerksomhet framover. Nye infrastrukturinvesteringer som ny E6 og InterCity med dobbeltspor og forbedret togtilbud i retning Hamar og Oslo gir nye forutsetninger for byens framtidige utvikling. Ønsket byutvikling bør være premiss for utforming av ny E6. Nytt togtilbud aktualiserer økt arealutnyttelse i sentrum og området rundt Skysstasjonen.

Visjon og mål for framtidig utvikling

Visjon for Lillehammer 2044: *10-minutters-byen – den levende og kompakte byen der det viktigste kan nås innen 10 minutter (fra Storgata og Skysstasjonen).*

Forventningene om kompaktbyutvikling med kvalitet og krav om nullvekst i personbiltrafikken, selv om byene vokser i antall innbyggere, stiller nye og økte krav til kommunenes planlegging. Det kreves tydeligere og mer samordnet virkemiddelbruk om arealbruk, transportløsninger og parkering. Kommunene må selv være en aktiv utviklingsaktør i konkrete utviklingsprosjekter for å stimulere til prosjektutvikling og ønsket fortetting og samtidig sikre god områdekvalitet. Dette krever økt planinnsats / økte ressurser til planlegging i kommunen.

Boligutvikling

Lillehammer har i dag en relativt lav andel leiligheter. Både innbyggernes boligpreferanser og videre demografiske utvikling med økt andel eldre tilsier behov for økt satsing på bygging av leiligheter. Kommuneplanen må bli tydeligere når det gjelder hvor i kommunen framtidig boligbygging skal finne sted – i tråd visjonen om 10-minutters-byen. En stor andel av nye boliger bør lokaliseres innen 10 minutters reise med sykkel fra Storgata, evt innen 10 minutters reise med buss fra Skysstasjonen.

Næringslokalisering og -vekst

Kommuneplanen må bli tydeligere på hvor ulike typer næring skal lokaliseres. Arbeidsplass- og besøksintensiv næring (for eksempel kontorarbeidsplasser) bør lokaliseres nær Skysstasjonen / Storgata i tråd med visjonen om 10-minutters-byen; primært innen 10 minutters reise til fots eller med sykkel. Det må samtidig legges bedre til rette for tilstrekkelig areal til plasskrevende næring. Denne typen virksomhet kan være aktuell nord i byen hvor det samtidig sikres god tilgang til overordnet vegnett med tilstrekkelig kapasitet.

Handel og service

Det er ønskelig å videreføre høy prioritet for handel og service i sentrum av Lillehammer, primært innen 10 minutters gange fra Storgata. Plasskrevende handel kan lokaliseres lengre mot nord i byen. Det bør utvikles felles regionale strategier i Mjøsregionen (Oppland og Hedmark) for lokalisering av mer plasskrevende handelskonsept som ikke egner seg i sentrumsområder.

Blå-grønn struktur

Økt fokus på kompaktbyen med fortetting og transformasjon i sentrum og sentrumsnære bydeler kan medføre økt utbyggingspress på eksisterende grøntområder i byggesonen. Befolkningsvekst vil også medføre at grøntområder vil benyttes av flere mennesker og belastningen på områdene vil øke. Det er derfor behov for å styrke og videreutvikle den blå-grønne strukturen i byen slik at befolkningens behov for grønne rekreasjonsområder ivaretas.

Utviklingen av transportsystemet

Transportsystemet må tilrettelegge for visjonen om 10-minutters-byen slik at veksten i persontransporten kan tas av kollektivtrafikk, sykkel og gange. Infrastrukturinvesteringer bør først og fremst tilgodese disse transportformene. Busser må sikres framkommelighet i vegnettet, gjennom prioritering i kryss og på strekninger hvor det kan oppstå kø i vegnettet. Et sammenhengende sykkelvegnett og gangvegnett må etableres. Universelt utformede løsninger bør vektlegges.

Byutvikling må være premissgivende for planlegging av ny E6. I forbindelse med utbygging av InterCity må Skysstasjonen og nærområdet videreutvikles som kollektivknutepunkt med et mangfold av funksjoner slik at knutepunktet blir et attraktivt oppholdssted i tillegg til et effektivt sted å reise til / fra.

Parkering

Parkeringspolitikken bør videreutvikles med vekt på å tilrettelegge for ulike brukergrupper; beboere, tilgjengelighet for besøkende / handlende og for pendlere ved kollektiv-knutepunktet. Arbeidstakere uten spesielle behov i tjenesten bør ikke ha tilrettelagt gratis parkering. Parkeringsnormer med krav til nybygg bør stimulere til å utvikle sentrum og sentrumsnære arealer til byutviklingsformål; boliger og arbeidsplasser. Nye, felles parkeringsanlegg tett på Lillehammer sentrum kan gi stordriftsfordeler og redusere det samlede behovet for parkeringsplasser.

Innhold

Forord		3
Sammendrag		4
1	Innledning	7
	1.1	Bakgrunn og formål 7
	1.2	Prosess og resultater 7
2	Status og utvikling frem til i dag	9
	2.1	Lillehammer og regionale sammenhenger 9
	2.2	Byvekst og arealutvikling 10
	2.3	Trafikk, transport og parkering 12
3	Trender i byutvikling – Lillehammer mot 2044	16
	3.1	Mål og trender innen byutvikling og transport 16
	3.2	Demografiske utviklingstrekk, boligønsker og flyttemotiv 18
	3.3	InterCity – dobbeltsporutbygging til Lillehammer 19
	3.4	Ny E6 20
4	Utfordringer og problemstillinger	21
	4.1	Innspill om svake og sterke sider ved Lillehammer 21
	4.2	Drøfting og oppsummering av utfordringer og problemstillinger 22
5	Alternative utviklingsscenarier for Lillehammer	25
	5.1	Byutvikling må være premiss for ny E6 25
	5.2	Alternative arealutviklingsscenarier; TETT eller SPREDT 25
	5.3	Er det nok plass til "TETT" arealutvikling? 29
6	Visjon og hovedmål for Lillehammer	30
	6.1	Visjon for Lillehammer 2044 – 10-minutters-byen 30
	6.2	Hovedmål 31
7	Prioriterte innsatsområder – mål og strategier	32
	7.1	Samordnet areal- og transportutvikling 32
	7.2	Arealutvikling og byvekst 36
	7.3	Trafikkutvikling og transportløsninger 43
	Handlingsprogram	51
	I. Samordnet areal- og transportutvikling	51
	II. Arealutvikling og byvekst	52
	III. Trafikkutvikling og transportløsninger	54
	Samarbeidsavtale	56

1 Innledning

1.1 Bakgrunn og formål

Samordning av arealbruk og transportsystemer i et byområde kan være utfordrende, blant annet fordi så mange ulike aktører er involvert i politikktutforming. Kommunen, fylkeskommunen, kollektivselskaper, Statens vegvesen, Jernbaneverket og Fylkesmannen har hver for seg ansvar for ulike samfunnsområder og virkemidler. Det kan da oppstå målkonflikt mellom ulike gode samfunns mål. Samtidig har offentlige aktører, næringsliv og private ansvar for å styre sine ulike virksomheter og investeringer. Det kan da også oppstå konflikt mellom mål for den enkelte virksomhet og mer overordnede miljø- og samfunns mål. I konkrete plansaker må ulike hensyn avveies i forhold til hverandre.

Det overordnede målet for prosjektet har vært å øke samhandlingen og gjennomføringsevnen aktørene imellom innen areal- og transportplanlegging. Samhandlingen omfatter både strategiutforming og gjennomføring av tiltak.

En av begrunnelsene for prosjektet har vært å øke forståelsen av hva man kan oppnå i fellesskap gjennom koordinerte strategier og tiltak innen areal og transport, og hvordan aktørene best kan samhandle for å utvikle og skape et mer attraktivt by- og regionsenter i tråd med lokale mål og intensjoner i nasjonale føringer for klima og miljø.

Prosjektet har hatt to sentrale delmål:

- Gi viktige føringer og avklaringer for videre arbeid med arealbruk og transportsystemer; herunder nye vegløsninger og bruk av eksisterende vegnett, kollektivtransport med vekt på buss, tilrettelegging for syklende og gående samt parkeringspolitikk.
- Gi gode innspill til kommunens øvrige arealplanlegging, bl.a. revisjon av kommuneplanen, byomformingsprosjektet i nordre bydel og kommunedelplan for trafikk og transport.

1.2 Prosess og resultater

Et viktig suksesskriterium for prosjektet har vært å få tverrpolitisk forankring av en omforent strategi for byutvikling og transportsystem i et langsiktig perspektiv på 20 til 30 år. På vei mot felles strategier har etablering av felles situasjonsforståelse og kunnskapsgrunnlag stått sentralt.

Prosjektet har gjennomført tre heldagssamlinger med bred deltakelse fra ulike fagmiljøer, politiske partier og næringsliv:

- Samling 1: Felles forståelse av status og utfordringer (januar 2014)
- Samling 2: Mål og muligheter (oktober 2014)
- Samling 3: Alternative løsninger for ønsket byutvikling (juni 2015)

På de tre samlingene har det vært lagt frem kunnskapsgrunnlag om utviklingstrekk i Lillehammer-regionen og eksempler fra andre byområder. Det har blitt gjennomført "verksted" hvor deltakerne på samlingene har gitt uttrykk for sine synspunkter om utfordringer og muligheter for Lillehammer. Hver av samlingene er oppsummert gjennom egne rapporter.





I tillegg har det vært gjennomført et eget ungdomsverksted der ungdom fra Lillehammer videregående skole og Høgskolen i Lillehammer drøftet sentrale tema og ga uttrykk for sine ønsker om fremtidens Lillehammer. Resultater fra verkstedet ble presentert på samling 2 i oktober 2014. Her la ungdommene selv fram sine synspunkter og overleverte rapporten. Innspillene fra den gjennomførte medvirkningsprosessen og bidrag fra prosjektets arbeids- og styringsgruppe har vært grunnlag for utarbeidelse av sluttokument og endelig politisk behandling.

Resultater i form av sluttokumentasjon fra samarbeidsprosjektet er:

- Vedtatt felles strategi for byutvikling i Lillehammer med vekt på samordnet areal- og transportplanlegging.
- Samarbeidsavtale som gir føringer for hvordan videre samhandling skal finne sted, og som sikrer gjennomføring og oppfølging. Både stat, fylkeskommune og kommune ønsker godt samarbeid med næringslivet for å utvikle byen.
- Handlingsprogram som synliggjør konkrete tiltak som kan gjennomføres på kort og mellomlang sikt.

Resultater i form av attraktiv byutvikling og mer miljø- og klimavennlig transport vil først vise seg over tid. Strategidokument og handlingsprogram må følges opp gjennom formelle planer etter plan- og bygningsloven og samarbeidspartnerne må prioritere de rette tiltak i sine årlige budsjett. De enkelte delbeslutninger i areal- og transportpolitikken må koordineres og støtte opp om de vedtatte mål og strategier.

2 Status og utvikling frem til i dag

2.1 Lillehammer og regionale sammenhenger

Lillehammer har et sterkt omdømme og er kjent som kulturby, idrettsby og OL-by. Byen har en vakker beliggenhet, vestvendt mot Mjøsa og med nærhet til skogen og fjellet. Natur og fjell i umiddelbar nærhet gir muligheter for et variert fritidstilbud. Lillehammer er en betydelig turistdestinasjon og handelssenter for mange fritidsreisende.

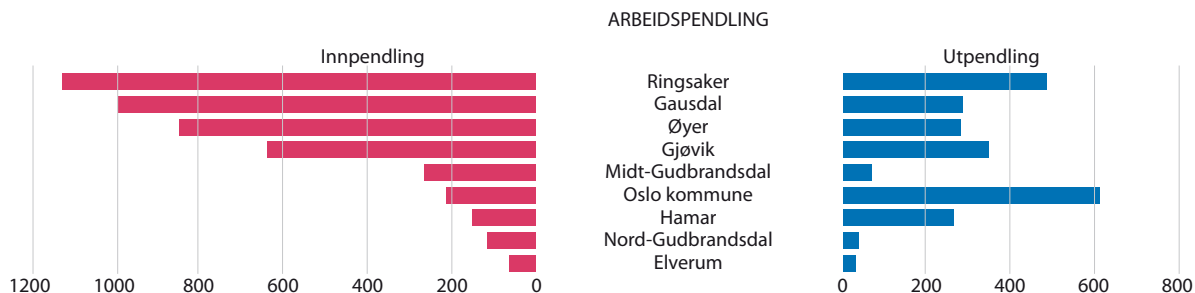
Lillehammer har hatt en svært stabil befolkningsvekst siden midt på sekstitallet (drøyt 0,8 % per år siste 10 år). Tilflytting har siden 1970-tallet vært den viktigste årsaken til befolkningsveksten. Lillehammer kommune har per 1. januar 2016; 27.476 innbyggere.

Lillehammer har en sterk rolle i flere regionale sammenhenger: Lillehammer kommune danner sammen med Øyer og Gausdal: Lillehammer-regionen. Byen er også et viktig senter for større deler av Gudbrandsdalen og spiller en hovedrolle i Mjøsbyen, sammen med Hamar

og Gjøvik. Betegnelsen Mjøsregionen, eller Innlandet, benyttes om et større omfang av kommuner og tettsteder rundt Mjøsa. Godt samarbeid med kommunene Ringsaker, Hamar og Gjøvik vurderes som viktig for å utnytte regionens muligheter.

Kommunen er en del av en større bo- og arbeidsmarkedsregion med netto innpendling. 3.200 reiser ut av kommunen på jobb mens 5.500 arbeidstakere pendler til jobb i Lillehammer fra andre kommuner; hvorav 20 % fra nabokommunen Ringsaker, 40 % fra kommuner i Gudbrandsdalen og resten fra andre deler av Oppland, Hedmark, Oslo / Akershus og øvrige Norge.

Figuren under viser hvordan arbeidstakerutveksling i form av utpendling og innpendling er mellom Lillehammer og omkringliggende kommuner / delregioner i Gudbrandsdalen.



Pendling til og fra Lillehammer kommune. Kilde: Lillehammer by sine regionale vekstimpulser, Hanne Marie Nyhus, Lillehammer kommune 2014

2.2 Byvekst og arealutvikling

Byform

Tettstedet Lillehammer har over tid vokst i utstrekning. Tilrettelegging for OL i 1994 medførte at enkelte funksjoner ble lagt utenfor tettstedet, blant annet nord ved Storhove, hvor høyskolen allerede lå. Her finner vi i tillegg nærings- og kontorbygg i dag.

De siste 30 årene har tettstedet Lillehammer fortsatt å strekke seg noe i ytterkantene, hovedsakelig med nye boliger i sør, vest og øst, og med nye næringsetableringer i nord. Vingnes, Jørstadmoen og Fåberg er med som del av tettstedet Lillehammer.

Boligsammensetning

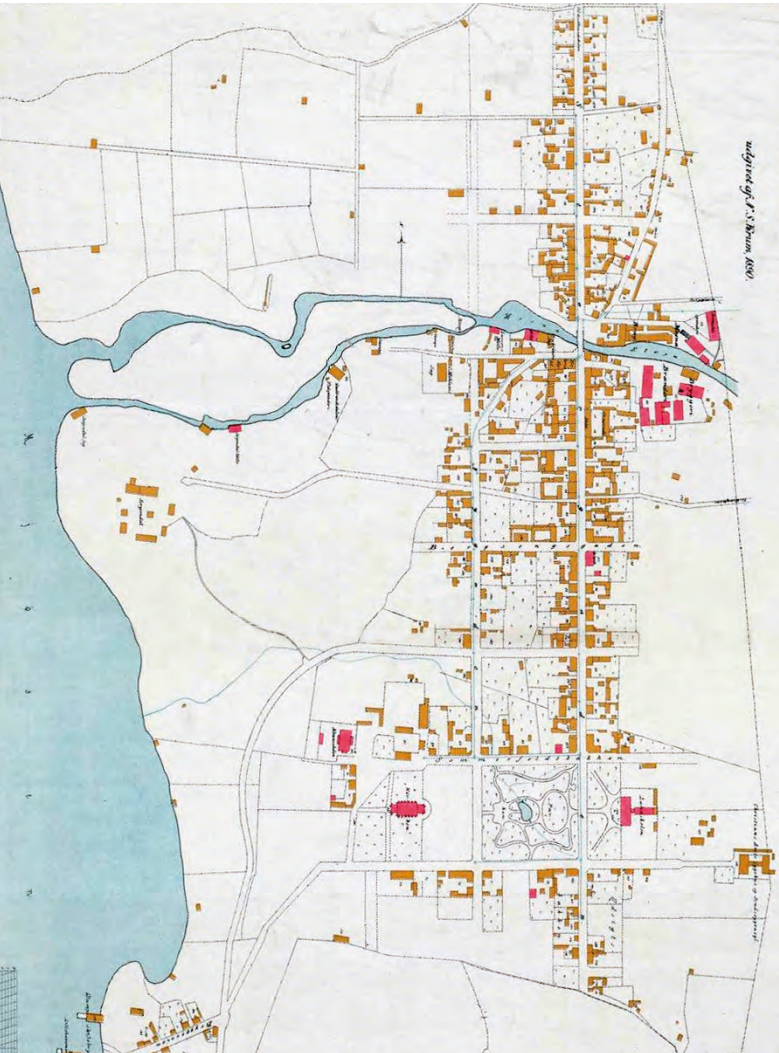
Lillehammer har i dag en variert boligsammensetning, jfr figuren nederst. Ca 80% er eneboliger eller småhus (tomannsboliger og rekkehus) mens leiligheter utgjør 20%. I Lillehammer-regionen er andelen leiligheter samlet sett kun 15%.

Det finnes en del sentrumsnære leiligheter i høyere prisklasse, men få rimelige leiligheter.

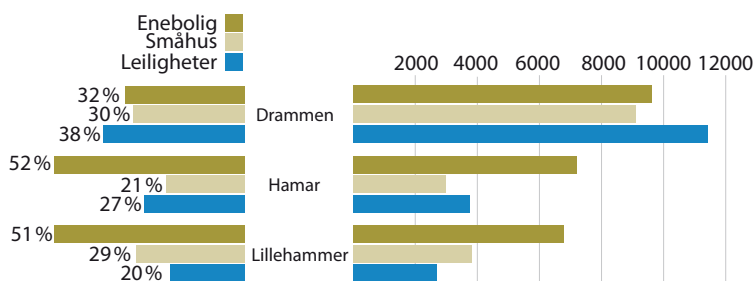
De siste fem årene (2009-2014) har det i gjennomsnitt vært en netto tilvekst på 115 boliger per år i Lillehammer. I denne perioden er kun 15 % av netto tilvekst leiligheter, dvs at 85 % av boligene som har blitt bygget siste fem årene i Lillehammer er i kategorien enebolig, tomannsbolig eller rekkehus.

De siste to årene er bildet imidlertid endret: Fra 2012-2014 utgjør leiligheter ca 29% av netto boligvekst i Lillehammer (SSB, 2015).

I gjeldende kommuneplan legges det til rette for boligbygging både sentrumsnært og i nye byggefelt mer perifert i kommunen. (Kommuneplanens arealdel 2011-2024).



Lillehammer 1890



Boligsammensetning i Lillehammer og to andre fylkeshovedsteder; Hamar og Drammen.

Antall boliger i absolutte tall og i %.

* I tillegg kommer bygning for bofellesskap og andre bygningstyper.

Kilde: SSB 2015

Næring og handel

Lillehammer er fylkeshovedstad i Oppland med mange fylkeskommunale og statlige arbeidsplasser. Byen har sterke utdannings- og forskningsmiljøer. Lillehammer kommune har god tilgang til arbeidsplasser og et velfungerende næringsliv med 16.100 arbeidsplasser i 2014. De siste ti årene har det vært en vekst i antall arbeidsplasser på 12 %. 4.500 høgskolestudenter er også en viktig del av Lillehammer-samfunnet.

Mange arbeidsplasser i Lillehammer er lokalisert i akse fra sykehuset til høgskoleområdet ved Storhove / Hovemoen, via sentrum og bydel nord. Dette er en langstrakt akse og mange arbeidsplasser er derfor lokalisert langt fra byens kollektivknutepunkt med jernbanestasjon. Gjeldende kommuneplan åpner for fortsatt vekst i arbeidsplasser i denne akse, også lengst nord ved Storhove / Hovemoen.

Handelsvirksomhet skjer i sentrum og i handelsentrene Strandtorget ved E6 og Rosenlund i Nordre Ål. Noe handel finnes også i Hage (Søre Ål) og Røyslimoen.

Storgata (gågata) ble videreutviklet i forbindelse med OL94 og er i dag et flott byrom og handlegate for byens innbyggere og tilreisende. Den representerer en merkevare sammen med Maihaugen, museene og de olympiske anleggene i byen.

Kjøpesentrene utenfor sentrum har økt sin andel av detaljhandelsomsetningen fra 38 % i 2004 til 45 % i 2012. Mesteparten av økningen i kjøpesentrene de siste fire år kom i forbindelse med utvidelsen av Strandtorget i 2010. Detaljvarehandelen i Lillehammer ligger rundt 25 % høyere enn landsgjennomsnittet, og det forteller at handelen drar stor nytte av tilreisende kunder.



På Storhove legges det til rette for videre vekst i kompetansevirksomheter, kontor og service i gjeldende kommuneplan. Her er det samtidig store parkeringsarealer og dermed godt tilrettelagt for at arbeidstakere kan benytte bil til og fra arbeid, foto: Civitas

2.3 Trafikk, transport og parkering

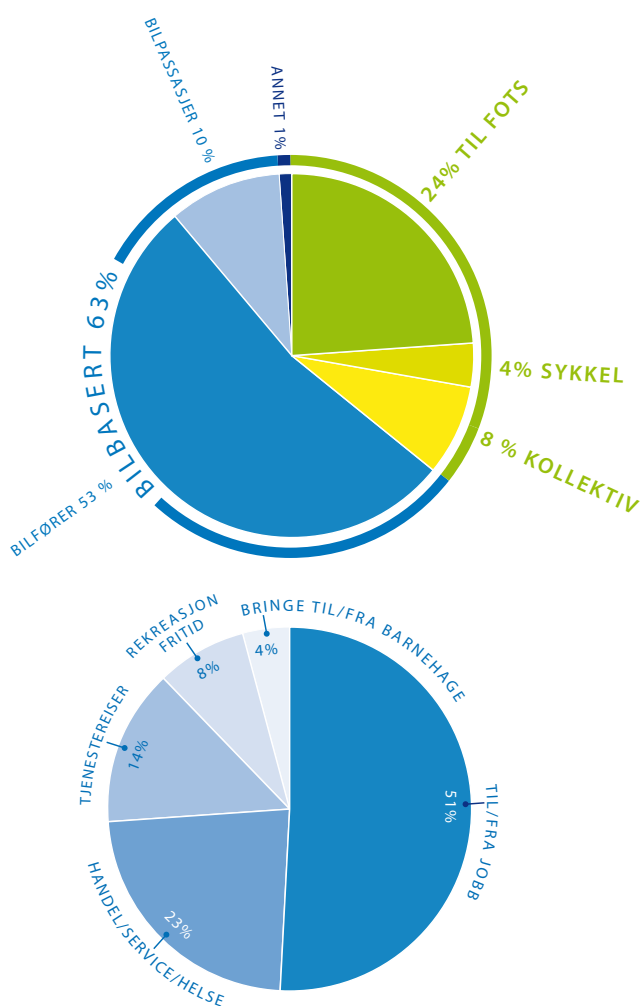
Reisevaner

Reisevaneundersøkelsen (RVU) for Lillehammer, Gausdal og Øyer i 2013/14 viste at 63 % hadde bilen som hovedtransportmiddel i de daglige reisene. Sammenliknet med RVU fra 2005 har andelen bilbrukere blitt redusert med 6%-poeng, andelen kollektivbrukere har blitt redusert med 5%-poeng og andelen gående har økt med 10%-poeng. Andelen sykkelbrukere har vært konstant.

Trafikkstrømmer og reisehensikter med bil

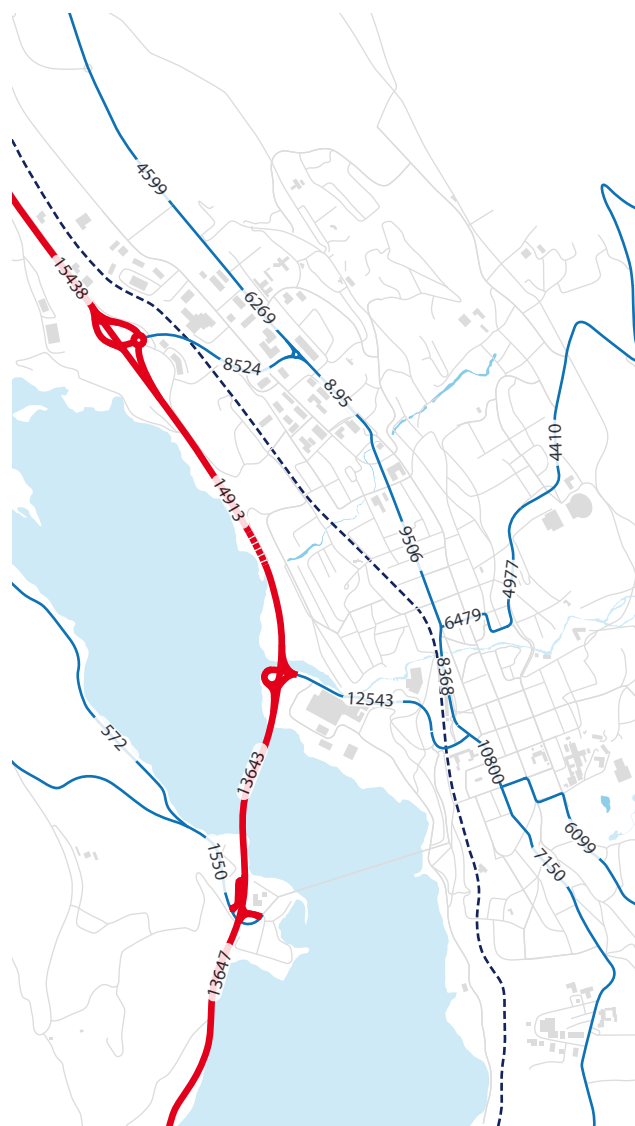
Trafikkundersøkelser av bilkjøring lokalt i Lillehammer fra 2012 (dvs. trafikken på E6 holdt utenfor) viser at 46 % av biltrafikken skal til sentrum og 53 % forbi sentrum.

Som det fremgår av figuren under utgjør arbeidsreiser ca halvparten av antall reiser. Dernext følger reiser i forbindelse med handel/service/helse, tjenstereiser, rekreasjons- og fritidsreiser og reiser til/fra barnehage.



Ca. 50% av trafikken på E6 er gjennomgangstrafikk dvs. trafikk som går forbi Lillehammer, mens 50% er trafikk med start eller endepunkt i Lillehammer samt intern trafikk i Lillehammer kommune som benytter seg av E6 for en del av turene.

Trafikkveksten på lokalvegnettet i Lillehammer har vært på mellom 0 og 1% per år de senere år. Enkelte kryss har kapasitetsproblemer i rushtiden, først og fremst Banken-kryssene, dernest kryss mellom Tomtegata og Brufoss gate/Fåberggata. Trafikken som skapes av hytteområdene og utfartsområdene i fjellet kommer i tillegg til den lokale biltrafikken, og den kan, særlig på vinteren (for eksempel ved Birken-arrangement), skape mye trafikk og forsinkelser.



Trafikkvolum på vegnettet, kilde: Statens vegvesen 2015

Kollektivtransport; buss og tog

Bybussen på Lillehammer har vært en suksess og har ifølge Opplandstrafikk gitt byen landets beste busstilbud i forhold til byens størrelse. Passasjertallet er for eksempel nesten dobbelt så høyt som i Gjøvik. Tilbudet har blitt gradvis økt med over 50% siden konkurranseutsettingen i 1995 og passasjertallet økte de første årene tilsvarende. Bybussene er moderne, sikre og har det nyeste av informasjon- og opplysningstjenester. Bussene oppfyller krav til miljø og universell utforming. Det er i dag 7 busslinjer samt 1 servicelinje. Linjene er lagt opp med pendling gjennom sentrum (Skysstasjonen) som i hovedsak tar en halv eller en time per omløp.

De senere årene har passasjerutviklingen stagnert. Vegtrafikken har økt og køene i rushtidene har blitt lengre. Forsinkelser for bussene fører ikke bare til at folk kommer for sent frem, men forsinkelser i én rute forplanter seg til hele rutesystemet slik dette er lagt opp med pendelruter gjennom sentrum og korrespondanse på Skysstasjonen.

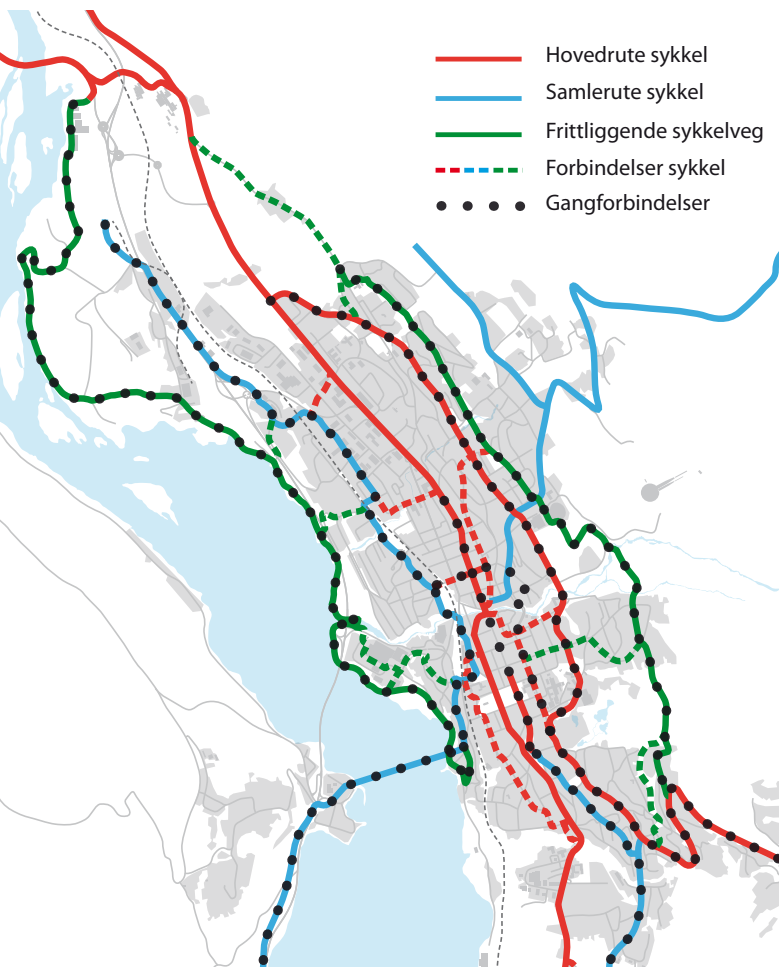
Dagens reisetid med tog til Oslo er 2 timer og 15 minutter, med avganger hver time.



Stamlinjekart, kilde: Opplandstrafikk 2016



Eksempel på nyere høystandard tilrettelegging for sykkel og gange mellom Rosenlund og Storhove. Syklende og gående er separert fra hverandre – dette bidrar til å redusere konflikter mellom de to trafikantgruppene og bedre fremkommeligheten for sykklistene, foto: Kirsti Hovde



Sykkelvegplan fra kommuneplanens arealdel 2011 - 2024

Sykkel

Lillehammer kommune vedtok sin satsing som sykkelby høsten 2009, og sykkelbyprosjektet har en samarbeidsavtale mellom Lillehammer kommune, Oppland fylkeskommune og Statens vegvesen for perioden 2014-2017.

Økt tilrettelegging for sykling gir resultater. Lillehammers omdømme som sykkelby i Norge har gått opp fra plass nr. 21 i 2008 til plass nr. 6 i 2014.

Det har fram til 2014 ikke blitt flere som sykler, men de som sykler, sykler mer. Det har også blitt flere som sykler om vinteren, men andelen er fortsatt langt lavere enn sammenlignbare byer med barskere vinterforhold (eks. Umeå i Sverige). Byen har heller ikke særlig større gjennomsnittlig helningsgrad enn byer med langt høyere sykkelandeler. I tillegg ligger det et stort potensialet i forventet økt bruk av el-sykkel i Lillehammer.

Det foreligger en plan for et hovedsykkelvegnett som del av kommuneplanens arealdel 2011-2024. Det arbeides aktivt med gjennomføring av planen og det er anlagt/vil bli anlagt flere sykkelveger og egne sykkelfelt samt sykkelparkering av høy kvalitet.

Gange

Lillehammer har et omfattende gangvegnett. Fra de fleste boligområder er det mulig å gå til og fra sentrum og internt langs fortau og gangveger. Noen mangler er det likevel. En del av disse manglene er langs hovedvegnettet. Kvaliteten på gangvegnettet og snarveger/ruter er ikke kartlagt. Dagens krav til universell utforming er ikke tilstrekkelig ivaretatt.

Gangrutene i byen er hovedtransportårene for skolebarn til og fra skolene. Mange steder har barna sikre og attraktive gangveger mellom hjem og skole, men også her finnes mangler som kan skape utrygghet og trafikkfarlige situasjoner. Det foreligger ingen overordnet strategi for tilrettelegging for gående per i dag.

Parkering – tilgjengelighet i sentrum og krav ved nybygging

Parkeringsundersøkelsen fra mai 2015 foretatt av Lillehammer kommune viser at det i avgiftssonen i og omkring sentrum i 2015 er 2920 parkeringsplasser (sum avgifts- og gratisplasser).

Sammenlignet med en tilsvarende telling i 2006 har antallet økt med 300 i dette området. Beleggsundersøkelser viser at det er relativt god tilgang på avgiftsbelagte parkeringsplasser i sentrum og gratis parkeringsplasser rundt sentrum.

Lillehammer har i sin kommuneplan i dag minimums-parkeringsnormer for boligbygging som ikke differensierer mellom sentrum og resten av kommunen utenfor sentrum. For kontor- og forretningsbygg er det en viss differensiering av minimumsnormene avhengig av sted.

Kommunen har i 2015 godkjent to reguleringsplaner for kvartaler i sentrum med andre parkeringsbestemmelser enn i kommuneplanen og reguleringsplanen av 2010. Det gjelder Mesnasenteret og tinghuskvarartalet. Kravene til antall plasser for boliger er vesentlig redusert. Det stilles nå et absolutt krav som skal oppfylles. Disse nye bestemmelsene legges nå til grunn for plan- og byggesaksbehandling i sentrum.

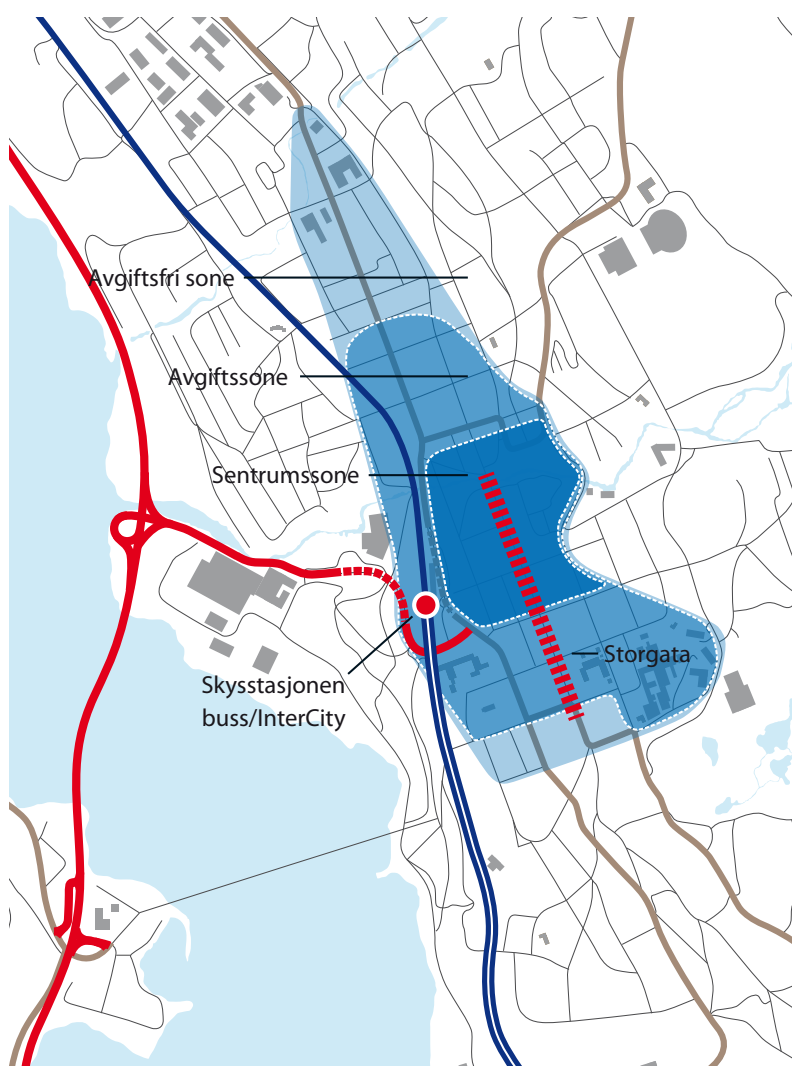
Kommunen står foran revisjon av kommuneplanens arealdel. Hele parkeringsbestemmelsen vil da bli tatt opp til ny vurdering.

leiligheter 1 rom	0,3 plass pr leilighet
leiligheter 2 rom	0,5 plass pr leilighet
leiligheter 3 rom eller flere	1,0 plass pr leilighet

Nye bestemmelser legges nå til grunn for plan- og byggesaksbehandling i sentrum

TYPE BYGG	I SENTRUM	UTENFOR SENTRUM
små leiligheter 2 rom	1 plass pr leilighet	1 plass pr leilighet
leiligheter 3 rom	1,5 plasser pr leilighet	1,5 plass pr leilighet
leiligheter 4 rom	2 plasser pr leilighet	2 plass pr leilighet
kontor- og forretningsbygg	1 plass pr 100 m2 bra	1 plass pr 60 m2 bra

Dagens parkeringsnormer i Lillehammer kommune



Undersøkelsesområdet for parkeringsundersøkelsen i 2015

3 Trender i byutvikling – Lillehammer mot 2044

3.1 Mål og trender innen byutvikling og transport

Nasjonalt mål om nullvekst i personbiltrafikken i byområder

REISEMIDDEL	2016		2040	
	DAGLIGE REISER	%-andel	DAGLIGE REISER	%-andel
til fots	19.000	24	25.000	27
sykkel	3.000	4	8.000	9
kollektivt	6.000	8	9.000	10
bilfører	41.000	53	41.000	45
bilpassasjer	8.000	10	8.000	9
annet	1.000	1	1.000	1

Antall daglige reiser 2016 og 2040 forutsatt nullvekst i antall bilreiser i perioden og forutsatt at veksten tas med kollektivtransport, sykkel og gange

Nullvekst i personbiltrafikken innebærer at hele økningen i persontransporten skal tas av kollektiv, sykkel og gange. For å nå denne målsettingen er det nødvendig å sette i verk tiltak som gjør at flere lar bilen stå og istedenfor bruker kollektivsystemet, sykler eller går.

Statens vegvesen (2016) har gjort vurderinger av hva nullvekstmålet vil kunne bety for Lillehammer frem mot 2040. Dersom det ikke settes i verk tiltak vil antall bilturer per dag øke med ca 7000 i Lillehammer; fra ca 41.000 turer i 2016 til ca 48.000 turer i 2040. Dersom man skal nå målet om nullvekst i personbiltrafikken (dvs at man holder antall bilreiser konstant) vil det måtte bli en økning i reiser med andre transportmidler. I vurderingene er det forutsatt at andelen som reiser kollektivt økes med 2 %-poeng, andelen som reiser til fots øker med 3 %-poeng og andelen sykkelreiser øker med 5 %-poeng (sammenlignet med RVU 2013/14). Pga befolkningsvekst i perioden øker antall turer betydelig fra 2016-2040 for disse reisemidlene. Se tabell over.

Nasjonale føringer om ønske om å utvikle "kompakte byer"

Det har lenge vært anbefalt nasjonal politikk¹ å fortette eksisterende byer og tettsteder; både for å redusere arealbruk og transportbehov, men også for å utvikle levende og "flerfunksjonelle" byer. Denne politikken er stadfestet i nye "Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging" (2014). Her heter det bl.a. at: "Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder".

I en nyere kunnskapsoppsummering² påpekes at ikke all fortetting nødvendigvis blir vellykket sett fra brukers ståsted. I studien "Fortett med vett"³ fra 2008 var

kun 3 av 27 boligprosjekter i Trondheim, Bergen, Stavanger og Kristiansand betegnet som forbilledlig mht bruk av uterom og mål om gode boliger og bomiljø. Utfordringene handler om å kombinere god kvalitet på uterommene med krav om høy tomteutnyttelse og høye tomtepriser i sentrale områder.

Studier⁴ viser at byområdene ofte har en "både-og" politikk når det gjelder å følge opp statlige ønsker om å utvikle kompakte byer, dels fortettes det og dels utvikles det nye utbyggingsområder usentralt i kommunene. Fortettingsstudier fra Buskerudbyen⁵ viser at selv med langt sterkere befolkningsvekst enn i Lillehammer, kan all vekst mht boliger, handel og næring frem mot 2040 utvikles innenfor eksisterende tettstedsareal. Et unntak fra dette gjelder plasskrevende næringsarealer; industri, lager, grossist og godsterminaler og lignende.

Regional plan for attraktive byer og tettsteder i Oppland

Oppland fylkeskommune har under arbeid en regional plan for attraktive byer og tettsteder. Planens mål er at byer og tettsteder i Oppland skal framstå som både attraktive og bærekraftige i et langsiktig perspektiv. Lillehammer er definert som et regionalt senter, hvor det ikke er begrensninger i størrelsen på etableringer av handelsvirksomhet i sentrum (regional planbestemmelse). Definerings av en indre sentrumssone overlates til kommunen, men retningsgivende utstrekning for sentrum er inntil 1000 m fra ytterkant til ytterkant. Planen har ellers mange retningslinjer for utvikling av et kompakt og levende senter, boliger og bokvalitet og bærekraftig transport. Planen sluttbehandles i Fylkestinget i juni 2016.

1 St. Meld 31 (1992-1993), St. Meld 23 (2001)

2 Tennøy, Aud. Ciens rapport 2-2012

3 Guttu og Schmidt 2008

4 Bl.a. Civitas 2014; Kommuneplanens arealdel som grunnlag for helhetlige bymiljøavtaler

5 Asplan Viak 2012

Kommunen som aktiv utviklingsaktør – behov for områdevis planlegging

Erfaringer fra Oslo om vellykket kompaktby-utvikling viser at planlegging på områdenivå (områdeplan) er en forutsetning for vellykket fortetting, der grønnstrukturen og byrom må legges til grunn før boligene planlegges⁶. Særlig ”infill”-prosjekter kan vanskelig oppfylle krav til utearealer, da må offentlige arealer utenfor tomten være tilgjengelige for å sikre god bokvalitet.

Forventningene om kompaktby-utvikling med kvalitet og krav om nullvekst i personbiltrafikken, selv om byene vokser i antall innbyggere, stiller nye og økte krav til kommunenes planlegging. Det kreves tydeligere og mer samordnet virkemiddelbruk om arealbruk, transportløsninger og parkering. Kommunene må selv være en aktiv utviklingsaktør i konkrete utviklingsprosjekter for å stimulere til prosjektutvikling og ønsket fortetting og samtidig sikre god områdekvalitet.

Byspredning og nye handelskonsepter kan medføre svekket sentrumshandel

Nyere undersøkelser om sentrumshandel⁷ bekrefter ovennevnte utviklingstrekk og dermed utfordringene for å lykkes med å utvikle kompakte byer. Det kan observeres lavere vekst i sentrumshandelen i norske byer enn i kommunen totalt. Dels skyldes dette at handelstilbudet utenfor sentrum er styrket, men dette er også et resultat av at befolkningen øker vesentlig mer i områder utenfor sentrum enn den gjør i sentrum.

Utvidelse av kjøpesentre er en viktig konkurrent for sentrumshandelen, men likeså viktig kan det være med utviklingen i andre handelsformater som f.eks. etablering av «Big Box» butikk-konsepter med samlokalisering i handelsparker. Sammen med ”bransjeglidning” utfordrer slike nye handelskonsept hvordan kommuner kan styre eller regulere utviklingen, f.eks. ved at butikker som tradisjonelt har solgt ”store varer” i økende grad nå også tar inn og selger detaljvarer.

Dersom innholdet i butikk-konseptene avviker fra det tiltenkte vil trafikkbelastningen kunne bli betydelig større enn det man la til grunn ved planlegging og utforming av adkomster og vegkryss i slike områder. Felles regionale / fylkeskommunale strategier

for handelslokalisering vil kunne bidra til bedre styring da man kan unngå spill-situasjoner mellom kommuner, og i stedet legge til rette for likebehandling av handelsaktører. I Vestfold har man i stor grad klart å unngå etablering av handel eksponert mot E18 i kommunene som følge av felles strategier for handelsutvikling forankret på fylkesnivå.

Helseperspektivet i planlegging – økt fokus på nytte av miljøvennlig transport

Stat, kommuner og fylkeskommuner har gjennom den nye folkehelseloven av 2012, fått økt ansvar for folkehelsearbeidet⁸. Loven bygger på en erkjennelse av at helse primært ikke skapes innen helsesektoren, men på en rekke arenaer og livsområder. Kommunene har fått et særskilt ansvar, men også fylkeskommunen, fylkesmannen og statlig virksomhet skal bidra til en utvikling som fremmer befolkningens helse og reduserer sosiale helseforskjeller. Plan- og bygningsloven er et viktig redskap for å sikre at planleggingen får et mer tydelig helsefokus.

Gjennom St. m. 19 (2014-15), Folkehelsemeldingen, ønsker Regjeringen å gjøre sunne valg til enkle og naturlige valg for alle. Tilrettelegging for fysisk aktivitet er viktig og må skje i alle sektorer.

Å gå og sykle gir positiv helseeffekt. En person som er fysisk aktiv, dvs. 30 minutter daglig, vil i gjennomsnitt kunne leve 3,25 år lengre enn en inaktiv person, samt ha en vesentlige bedre helse i flere år. Vi ser nå at egne samfunnsøkonomiske beregninger av helsegevinster som følge av mer miljøvennlig transportmiddelvalg tas i bruk. I håndbok V712 Konsekvensanalyser er det angitt verdier for helsegevinst ved økt gåing og sykling. Verdiene er beregnet til ca. 52 kr per km for gående og 26 kr per km for syklist (2014-kr). Som følge av metodeutvikling innen samfunnsøkonomiske beregninger vil tiltak for gåing og sykling fremover kunne bli betraktet som mer samfunnsøkonomisk lønnsomme enn tidligere.

En god byutvikling er også viktig for å redusere ensomhet, bedre befolkningens psykiske helse og gi økt livskvalitet for innbyggerne. For eldre vil god byutvikling og særskilt tilrettelegging med nærhet til daglige tjenester gjøre at de greier seg lenger uten hjelp og har bedre livskvalitet.

6 Cederkvist 2011
7 TØI Notat 1303/2014

8 Ulla Higdern, PLAN 3-4, 2015

3.2 Demografiske utviklingstrekk, boligønsker og flyttemotiv

SSBs middelprognose for befolkningsutvikling frem mot 2040 viser at Lillehammer ser ut til å få en stabil, men moderat vekst sammenliknet med andre, større norske byområder.

Forventet vekst fra 2014-2040 er på samme nivå for alle de tre Mjøsbyene, dvs 19-20 %. Fram mot 2044 vil det være behov for å tilrettelegge for ca 6000 nye innbyggere i Lillehammer kommune.

Sterkest forventet vekst i eldre aldersgrupper

Det er to forhold ved forventet demografisk utvikling som er spesielt verdt å merke seg; høy forventet vekst i antall eldre og den moderate veksten i antall i yrkesaktiv alder.

Det vil i Lillehammer kommune bli betydelig økning i antall eldre frem til 2040, særlig gjelder dette aldersgruppen 70+ som forventes å øke med 65%. Antall eldre menn over 80 år forventes å dobles. Samtidig er prognosen for vekst langt mer moderat for befolkningen i yrkesaktiv alder. Det forventes kun 11% vekst i aldersgruppen 20-69 år og 18% vekst i aldersgruppen 0-19 år.

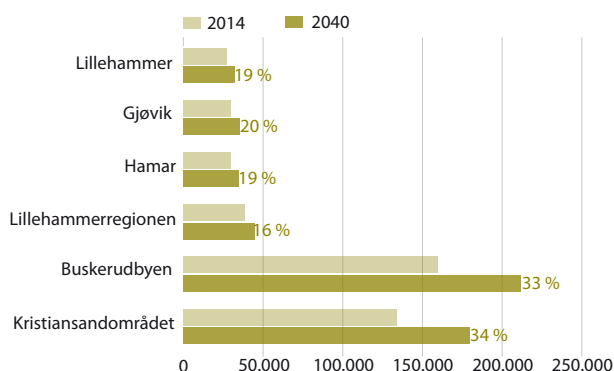
Boligpreferanser for fremtiden

Østlandsforskning har gjennomført en undersøkelse om folkehelse og levekår i Oppland (2014). I studien fra Lillehammer-regionen fremgår det et avvik mellom hvilke boliger innbyggere har i dag og ønsker om bolig ved et framtidig boligbytte.

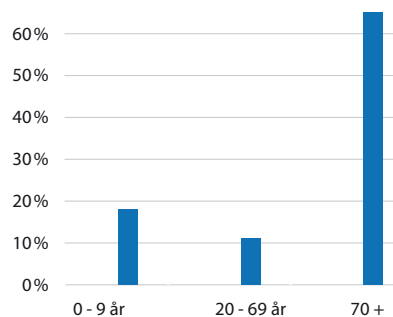
Funnene i studien viser at flere innbyggere i Lillehammer-regionen ønsker seg leilighet, gjerne med et servicetilbud og lokalisert mer sentrumsnært. 69 % av de spurte bor i enebolig, men bare 50 % av disse ønsker enebolig ved et boligbytte. Dette tyder på at det er et overskudd av eneboliger i Lillehammer i dag. Studien viser at innbyggeres boligpreferanser (markedet) samsvarer med mål om kompakt byutvikling.

Sted og miljø viktigere for flyttemotiv

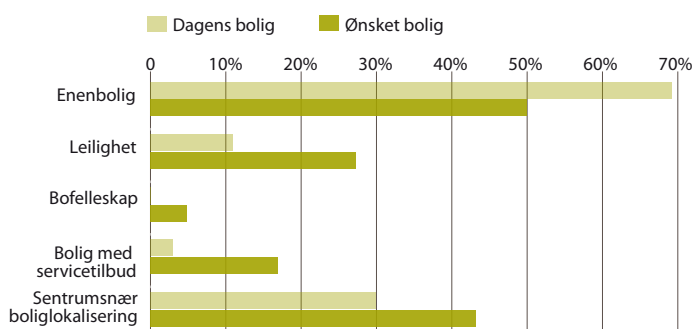
Flyttemotivundersøkelsene (Norut og NIBR 1972 og 2008) viser at mens muligheter for arbeid og bolig tidligere var de viktigste motivene for flytting i Norge, er familie og sted/miljø nå blitt viktigere forklaringsfaktorer.



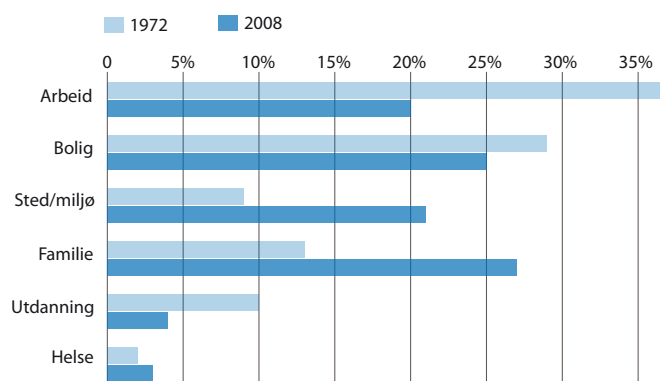
Befolkningsprognose for perioden 2014 - 2040 oppgitt i antall og prosent, kilde: SSB 2014



Forventet prosentvis vekst i ulike aldersgrupper i Lillehammer fra 2014-2040, kilde: SSB 2014



Befolkningens boligpreferanser i Lillehammer-regionen, kilde: Østlandsforskning 2014



Norske flyttemotiver og bostedsvalg i 1972 og 2008, kilde: Norut og NIBR

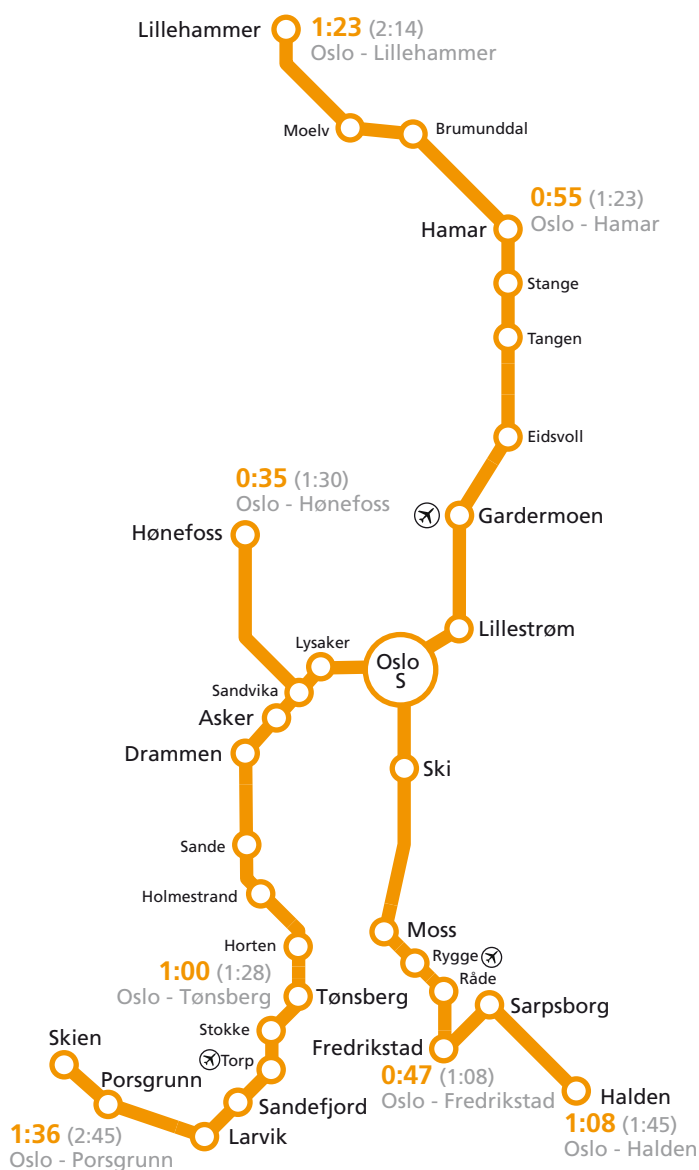
3.3 InterCity – dobbeltsporutbygging til Lillehammer

Reisetiden fra Lillehammer til Oslo vil bli redusert med nesten en time til 1 time og 23 minutter etter at InterCity-utbyggingen er fullført. Reisetid til Hamar fra Oslo vil bli på 55 minutter.

Økt reiseaktivitet mellom byene vil aktualisere lokale areal- og transportstrategier i de enkelte byer og tettsteder i InterCity-nettverket. Det vil bli langt lettere å dra fordeler av by-nettverket dersom byene har sine viktigste funksjoner og arbeidsplasser nær jernbanestasjonen i den enkelte by. TØI hevder i rapporten "Samferdsel og regional utvikling" (2010) at pendling i InterCity-togkorridoren vil framstå som en urban interaksjon der den yrkesaktive har en urban livsform, med bosted nær sentrum av en mellomstor by og arbeidsplass i sentrale deler av Oslo.

Det pågår en konseptvalgutredning (KVU) for strekningen Jaren-Mjøsbrua knyttet til rv. 4 og jernbanen. Vurdert opp mot samfunnsmålene for KVU'en, vil løsninger som innebærer sammenkobling mellom Gjøvikbanen og med Dovrebanen, gi størst måloppnåelse i forhold til samfunnsmålene.

Sammenkoblingen vil knytte Mjøsbyene sammen og forsterker Mjøsregionen som ett bo- og arbeidsmarked. Sammenkobling av Gjøvikbanen og Dovrebanen vil gi hele banenettet en ny rolledeling og reisetiden mellom Lillehammer og Gjøvik er beregnet til 21 minutter med fullt utbygd IC.



Utbyggingen av InterCity-området vil knytte byene på Østlandet tettere sammen og gjøre det enklere å dagpendle mellom byer, kilde: JBV

3.4 Ny E6

E6 forbi Lillehammer er i dag to-felts motorveg. Det arbeides med sikte på å bli enige om en ny trasé i løpet av 2017 og det pågår et kommunedelplanarbeid for strekningen. To hovedalternativer er aktuelle; a) ny trasé og bru over Lågen ved eksisterende E6 og b) helt ny trasé på vestsiden av Lågen med bru over til Hove-moen.

Statens vegvesen planlegger ny E6 med utgangspunkt i motorvegstandard med skiltet hastighet på 110 km/t. Dersom framtidig E6 fortsatt skal følge dagens korridor på østsida av Lågen, anses det imidlertid ikke riktig å legge 110 km/t til grunn. Dette har sammenheng med at det er en stor andel av lokal trafikk på E6, og kombinasjonen av fjerntrafikk og lokal trafikk i 110 km/t ikke er forsvarlig med hensyn til trafiksikkerhet. Dessuten blir det mer krevende med støyskjerming og det er for liten avstand mellom kryssene på strekningen. Derfor legges det nå til grunn 80 km/t ved eventuell utbygging langs dagens korridor fra Strandtorget og nordover. Eksisterende kryssplasseringer kan da trolig beholdes.



- bro
- veg i dagen
- - - - E tunnel

Alternative trasévalg for E6,
kilde: Statens vegvesen 2016

4 utfordringer og problemstillinger

4.1 Innspill om svake og sterke sider ved Lillehammer

Gjennom de tre samlingene har det vært diskutert grundig hva som er hovedutfordringene og hva som er de sterke og svake sidene ved Lillehammer by. De viktigste var:

Svake sider

- Langstrakt by som skaper mye biltrafikk.
- HiL og annen næringsvirksomhet lokalisert i utkanten av byen, drøyt 2 km fra sentrum.
- Handel i sentrum har sterk konkurranse fra Strandtorget kjøpesenter.
- Dårlig forbindelse mellom byen og Mjøsa.
- Krav til parkering ved nybygging hindrer boligutvikling i sentrum.

Sterke sider

- Turistby med OL '94, Maihaugen og arrangement- og kulturvirksomhet.
- Vintersportsdestinasjon.
- Vakkert og karakteristisk trehusmiljø i sentrum med Gågata som byens identitet.
- Høgskolen i Lillehammer, fylkesadministrasjon, sykehus.
- Regionsenter med stort omland.
- Beliggende ved hovedårer (veg og jernbane) i Sør-Norge og på IC-nettet innen 2030.

Ungdommens innspill om framtidens Lillehammer

Et eget ungdomsverksted ble avholdt for å mobilisere til innspill fra ungdommen om framtidens Lillehammer. De mener at tilknytning og muligheter for jobb samt bedre kollektivtransport og vei, lokalt og regionalt er det som først og fremst kan få ungdommen til å bli på Lillehammer. I framtiden ser de for seg at det er gangavstand til skole, barnehage, jobb. Det er bysykler, el-bysykler, sykkelutleie og sykkelveier overalt, for eksempel langs Mesnaelva til Strandtorget. Det er skispor i sykkelstiene på vinteren.

Ungdommen mener Lillehammer kan bli mer attraktiv ved å:

- Bevare gågata, det genuine! Ikke gå i "Gjøvikfella", dvs. at alle drar til Strandtorget o.l og sentrum blir tomt og stusselig.
- Mer butikker og kulturtilbud (større konsertscene).
- Arbeidsplasser i sentrum med bra kollektivtilbud
- Sentrale bomuligheter, sentrumsnære studentboliger.
- Utvikle Strandpromenaden med park/bystrand/scene/kafé/sportsaktiviteter
- Større park, mer fasiliteter i parkene. Flere attraksjoner i nabolagene lignende Sportsplassen
- Ta vare på de rolige boligområdene

Hovedutfordringer for Lillehammer

- Hvordan holde veksten i befolkning og arbeidsplasser oppe?
- Hvordan bygge flere boliger og virksomheter med mange ansatte og besøkende i og nær sentrum?
- Hvordan fortette og bygge nytt i bevaringsverdig trebebyggelse i sentrum?
- Hvordan kombinere utbygging av boliger og næringsbygg i samme område og på en måte som sikrer god bokvalitet?
- Hvordan skape balanse i handelsnæringen mellom sentrum, bydeler og kjøpesenter på Strandtorget og Rosenlund?
- Hvordan tilrettelegge for plasskrevende virksomheter?
- Hvordan få veksten i persontransport over på kollektivtrafikk, sykkel og gange?
- Hvordan skjerme sentrum mot gjennomgangstrafikk og samtidig sikre god framkommelighet for buss-trafikken gjennom sentrum?
- Hvordan håndtere trafikktoppene i de mest kritiske kryssene i byen?

4.2 Drøfting og oppsummering av utfordringer og problemstillinger

Proessen med faglig grunnlag har vist at det er noen strategiske tema Lillehammer må ta fatt i for å nå målsettingen om bedre samordnet areal- og transportplanlegging.

Utbyggingsmønster

Studier fra norske bykommuners forsøk på å utvikle "kompakt-byer" viser at kommunene i stor grad har en "både-og" politikk, dvs. med strategier både om fortetting og tilrettelegging for boligutvikling mer spredt i kommunen. Dette er også gjeldende politikk for Lillehammer. I dagens kommuneplan er det definert rekkefølgebestemmelser om at 40% av utbyggingspotensialet som er i prioriterte områder (sentrale strøk) skal bygges ut først. Det er imidlertid en utfordring at planen åpner for at alle avsatte områder, også de som er mest transportskapende, kan bygges ut over tid.

Fokus på "kompakt byutvikling" bør styrkes. Dette aktualiseres av en moderat forventet befolkningsvekst – Lillehammer bør hegne om den moderate veksten som forventes ikke spres for mye og i stedet sikre at investeringer bidrar til "kompakt byutvikling". Analyser viser at det er tilstrekkelig plass innenfor eksisterende tettstedsareal til å kunne ta forventet vekst.

Hensyn som må ivaretas ved mer kompakt byutvikling

Erfaringer fra andre byområder viser at det kan være utfordrende å sikre gode nok bo-kvaliteter og uteområder ved fortetting, særlig gjelder dette ved "infill"-prosjekter. Noen ganger er det ikke mulig å imøtekomme krav til uteoppholdsareal og parkering i slike prosjekter og samtidig ivareta lønnsomhet – da stanser byutviklingen.

Kommunen må være en aktiv utviklingsaktør⁹ og stille "balanserte kvalitetskrav"¹⁰ om parkering, uteoppholdsarealer og bevaring dersom både kompakt byutvikling med kvalitet og krav til lønnsomhet i prosjekter skal ivaretas. Dette kan skje gjennom områdeplanlegging og utviklingen kan stimuleres gjennom kommunale investeringer.

⁹ F eks kan kommunen gjennom egne investeringer og opprusting av gater og byrom stimulere til privat investeringslyst i tilgrensende områder. Kommunen kan ta initiativ til å få i gang byggeprosjekter ved å ha dialog med potensielle grunneiere og eiendomsutviklere og kartlegge muligheter og utfordringer for å utvikle aktuelle tomter. Kommunen kan vurdere å selv være leietaker i nye næringsbygg en periode for å få i gang byggeprosjekter.

¹⁰ F eks bør ikke plankrav i byggesaker være mer krevende enn at det er mulig å oppfylle dem. Å definere vilkår for å avvike plankrav kan være aktuelt for å kommunisere at kommunen er villig til å forhandle om å finne løsninger som kan bidra til at ønskede byggeprosjekter blir realisert. Utbyggingsavtaler bør brukes aktivt som verktøy for å finne akseptable løsninger.

Attraktiv stedsutvikling kan stimulere til vekst i befolkning og arbeidsplasser

Forventet demografisk utvikling i Lillehammer viser svak forventet vekst i aldersgruppen 20-69 år. Med utgangspunkt i SSBs prognoser vil det være særlig viktig for Lillehammer å legge til rette for sysselsettingsvekst og ha en aktiv næringspolitikk for å tiltrekke seg flere innbyggere i yrkesaktiv alder. Studier av norske flyttemotiver viser at "sted og miljø" har fått økt betydning som begrunnelse for bostedsvalg. Det er viktig at Lillehammer fremstår som en attraktiv by med gode stedskvaliteter og godt lokalmiljø for å nå kommunens målsetting om at flere unge skal bli boende i kommunen etter endt utdanning. Samtidig vil det være viktig å være bevisst på næringsutvikling som premiss for byutviklingen.

Attraktiv byutvikling med godt bymiljø, gode møteplasser og byliv bør inngå i strategier for å holde veksten i befolkning og arbeidsplasser oppe. Tiltak som styrker Lillehammers posisjon for næringsutvikling bør prioriteres.

Boligutvikling

Lillehammer har i dag en skjev boligsammensetning med høy andel eneboliger og langt færre småhus og leiligheter. Samtidig viser boligpreferanser i Lillehammer-regionen at mange heller ønsker leiligheter, gjerne med servicetilbud og lokalisert mer sentrumsnært.

Sentrumsnær leilighetsutvikling vil kunne bidra til en mer balansert boligsammensetning i Lillehammer, som møter inbyggernes uttalte boligbehov. Dette behovet ser ut til å forsterkes i framtiden med økt andel eldre. En slik utvikling vil også være i tråd med ønsker om mer kompakt byutvikling og en styrking av sentrumshandelen.

Handelsutvikling

En aktuell problemstilling i Lillehammer er i hvilken grad man skal legge til rette for videre handelsvekst med detaljhandel andre steder enn i sentrum. Spørsmålene er også hvem man ønsker å legge til rette for; innbyggerne i Lillehammer og / eller fritidsreisende med bil. Vekst i større bilbaserte kjøpesentra kan være en trussel mot sentrumshandel og de kvaliteter som Storgata representerer i dag. En felles regional politikk for lokalisering av varehandel bør utvikles for hele Mjøsregionen (Oppland og Hedmark).

Strategier for handelsutvikling må ivareta ønsket balanse mellom sentrum, bydeler og kjøpesenter på Strandtorget og Rosenlund. Framtidig utvikling er særlig avhengig av to forhold: Hvor tillates vekst i handelsetableringer av ulike kategorier (detaljhandel og handel med store varer) og hvor vil framtidig boligbygging finne sted? Begge faktorer vil påvirke sentrumshandelens posisjon. Kommunens planverk setter i dag stopp for videre vekst av handelssentra utenfor sentrum. Denne politikken vil trolig jevnlig bli utfordret. Det vil kreve politisk mot å stå imot planinitiativ som kan true sentrumshandelen.

Næringslokalisering

Lillehammer legger i dag til rette for næringsutvikling, også kontorbygg og mer publikumsrettet service, i områder langt fra kollektivknutepunkt og der det for mange er langt å gå og sykle, f.eks. ved HiL og Statens Hus. En slik utvikling vil ikke være gunstig i et mer langsiktig perspektiv der Lillehammer kan bli en by mer aktuell for ytterligere innpendling når bedre InterCity togforbindelse etableres og reisetider mellom byområder på Østlandet blir kortere.

Lokalisering av arbeidsplassintensiv næring og publikumsrettet service bør lokaliseres slik at det er enklere å gå, sykle og reise kollektivt (både med buss og tog) til arbeid. Dagens strategier for næringslokalisering bør endres. Næringslivet må gis forutsigbare rammer for videre utvikling og vekst. Det må sikres tilstrekkelig areal for plasskrevende næring.

Byutvikling og overordnet infrastrukturutvikling må samordnes

Det pågår planer både for ny E6 og dobbeltsporutbygging (InterCity) til Lillehammer. Når det gjelder InterCity-satsingen og de nye muligheter som åpner seg med reduserte reisetider blir spørsmålet: Hva slags framtidig arealutvikling vil best kunne utnytte de muligheter InterCity-bynettverket kan gi? Dersom man i den enkelte by må ha overgang til lokalt kollektivtilbud (buss, trikk, t-bane etc) for å komme frem til ønsket destinasjon vil reisetidene forlenges betydelig.

InterCity-utbyggingen må settes inn i en bymessig kontekst hvor en sikrer et helhetlig plangrep for utvikling av skysstasjonen med ny InterCity-stasjon, samt hensynet til ønsket byutvikling i og rundt kollektivknutepunktet. Høy arealutnyttelse rundt stasjonen med mange arbeidsplasser vil være gunstig.

Når det gjelder ny E6 er spørsmålet Lillehammer må ta stilling til: Hvilke muligheter og utfordringer for byutvikling gir lokalisering av ny E6 vest eller øst for Lågen?

Ønsket byutvikling for Lillehammer bør være en sterk premiss for lokaliseringsvalget av ny E6.

Mål om nullvekst i personbiltrafikken

Spørsmålet er hvordan få veksten i persontransport over på kollektivtransport, sykkel og gange. E6-arbeidet baseres på NTPs nasjonale strategi for stamvegnettet, dvs det legges til rette for den vekst i vegkapasitet som etterspørres. Dette kan innebære motstridende strategier, og spesielt dersom det nasjonale vegnettet, i dette tilfellet en utvidet E6, lokaliseres slik at den også blir en effektiv forbindelse for lokaltrafikken internt i Lillehammer.

Dersom man ønsker nullvekst i personbiltrafikken lokalt må transportsystemet utformes slik at alternativer til privatbil blir mer attraktive å benytte. Mer gåing og sykling kan samtidig gi store helsegevinster for befolkningen og gi samfunnsøkonomisk nytte.

Dersom transportmiddelfordelingen endres som vist i tabellen på side 16 fra 2016 til 2040 (gradvis endring år for år), innebærer det en samlet helsegevinst i perioden på ca 2,3 mrd kr. Forutsetningene for regnestykket fremgår under.

Forutsetninger:

- Helsegevinst pr km for gå-turer: kr 52,44 (2014-kr) Kilde: Håndbok V712 Konsekvensanalyser
- Helsegevinst pr km for sykkelture: kr 26,38 (2014-kr) Kilde: Håndbok V712 Konsekvensanalyser
- Hver gå-tur er 2,2 km i gjennomsnitt
- Hver sykkelstur er 5,1 km i gjennomsnitt
- Økt antall gåturer pr døgn i 2040 (dvs som følge av økt reiseandel for gående fra 24% til 27%): 2920 turer pr døgn
- Økt antall sykkelture pr døgn i 2040 (dvs som følge av økt reiseandel for syklende fra 4% til 9%): 4320 turer pr døgn
- Neddiskontering av kr-verdi med 4% pr år fra 2040-2016. Forutsatt samme kr-verdi for helsegevinsten av gå-turer og sykkelture i 2016 som i 2014.

Det må i langt sterkere grad satses på tiltak for gående, syklende og kollektivreisende. Arealbruken må begrense behovet for bilbruk. Kapasiteten i vegnettet må sikre

at bussen har prioritert framkommelighet framfor bilen. Hvordan kan man ivareta dette konkret i det lokale vegnettet? Kan trafikktoppene i de mest kritiske kryssene i byen begrenses ved å innføre restriksjoner for bilbruk gjennom trafikkregulering og parkeringspolitikk?

Parkering

For høye krav til parkering i sentrum kan gjøre det vanskelig å bygge nytt eller bygge om. Ensidige minimumskrav for parkering for kontor- og forretningsbygg kan stimulere til utvikling av kontorbygg utenfor sentrum der det er lettere å oppfylle parkeringskravet, men der det i mindre grad er attraktivt å gå, sykle eller reise kollektivt. På den annen side kan for lave parkeringskrav medføre økt fremmedparkering i boligområder. Lave krav til parkering for næringsbygg kan redusere kommunens muligheter for å finansiere felles parkeringsanlegg med frikjøpsmidler.

Krav til parkering ved nybygg bør stimulere til sentrumsutvikling.

Parkeringstilgjengeligheten i sentrum er relativt god. Tilgjengeligheten bør ivaretas framover når det gjelder muligheter for korttidsparkering og for besøkende og handlende. Tilrettelegging for langtidsparkeringer bør vurderes begrenset til kun å være mulig ved behovsprøving eller egenbetaling. Tilrettelegging for pendlerparkering kan gjøre overgang til busstransport enklere og redusere behovet for å etablere parkeringsplasser sentrumsnært eller ved arbeidsplasskonsentrasjoner.

Universell utforming

Bestemmelser om universell utforming har kommet på plass i lovverk og styringsdokumenter. For nye bygg og ny infrastruktur er universell utforming ivaretatt.

Utfordringen for universell utforming er knyttet til oppgradering og vedlikehold av eksisterende bygningsmiljø og infrastruktur. Ansvaret for å gjennomføre tiltak ligger her på mange aktører, både offentlige og private. Det er utviklet et felles strategidokument for Hedmark og Oppland med ambisjon om "Innlandet universelt utformet 2025". Strategiene i dokumentet bør følges opp og offentlige aktører bør gå foran med et godt eksempel.

5 Alternative utviklingsscenarier for Lillehammer

5.1 Byutvikling må være premiss for ny E6

Den nye E6 skal bruke 2050 som dimensjonerende år. Det er vesentlig usikkerhet knyttet til hvordan trafikken vil fordele seg mellom ny E6 og øvrig lokalvegssystem i 2050. Imidlertid forventes økt kompakt arealstruktur og flere målpunkter for trafikken i og rundt byen. Dette som følge av forventet befolkningsvekst knyttet til Lillehammer, herunder behovet for flere boliger, arbeidsplasser og økt handel i og rundt byen.

Sentrale spørsmål som er viktig å avklare / fastsette er valg av trasé og vegstandard for ny E6, som samtidig ivaretar trafikksikre løsninger og god betjening av byen.

Med tanke på byutvikling og betjening av byen, er det både fordeler og ulemper ved de to hovedalternativene. Tilgjengelighet, utviklingsmuligheter, byspredning, mobilitet og miljøbelastning er viktige temaer som må avklares nærmere. Areal- og transportplanprosjektet har ikke analysert nærmere om E6 bør ligge på vestsiden eller østsiden av Lågen i forhold til byutvikling. Imidlertid bør utviklingsmuligheter for byen, og de ulike målsettinger som er satt for Lillehammer by, være viktig premiss for den videre planleggingen av E6.

Viktige forhold blir å vurdere om de ulike løsningene svekker eller styrker målsettingene knyttet til videre utvikling av byen med områder for næring, bolig og rekreasjon. Videre vil det være viktig å belyse hvilke konsekvenser løsningene vil ha for Lillehammers attraktivitet, mobilitet for alle trafikantgrupper, valg av transportmiddel og miljø.

5.2 Alternative arealutviklingsscenarier; TETT eller SPREDD

Som grunnlag for å vurdere alternative utviklingsscenarier for Lillehammer ble det underveis i utredningsprosessen definert to alternativer for arealbruk; SPREDD og TETT. De to alternativene ble definert for senere å kunne vurdere transportmessige konsekvenser med hjelp av transportmodell. I Begge scenariene er det tatt utgangspunkt i forventet befolknings- og arbeidsplassvekst fram til 2044; ca 6000 nye innbyggere og ca 3000 nye arbeidsplasser. Gjeldende kommuneplan ligger et sted mellom de to alternativene, men er vurdert å være nærmest alternativ SPREDD.

Arealbruks-scenario: TETT

Arealbruks-scenario TETT er konstruert med utgangspunkt i kompaktby-idealet og der framtidig vekst i antall innbyggere og arbeidsplasser i kommunene i sin helhet kommer innenfor sentrale områder i eksisterende tettstedsareal for Lillehammer. Hovedveksten i alternativ TETT er definert å komme i aksene fra sykehuset, sentrum, bydel nord til Storhove og med mange arbeidsplasser nær Skysstasjonen i aksene mellom Storgata og Strandtorget.

Arealbruks-scenario: SPREDD

I arealbruks-scenario SPREDD er framtidig vekst i antall innbyggere og arbeidsplasser i større grad spredd i Lillehammer kommune, inkludert også noe vekst i Fåberg, Jørstadmoen og Vingnes / Reistad. Vekstaksene strekker seg i tillegg lenger sør mot Vårsætergrenda og Søre Ål og øst mot OL-anleggene / Rustad.

5.2.1 Transportmessige konsekvenser av TETT og SPREDT arealutvikling

Andel togreiser med TETT eller SPREDT arealutvikling

Det er tidligere vist til de muligheter og utfordringer InterCity-utbyggingen gir for byutvikling. Dette innebærer at de byer som legger til rette for sine viktigste funksjoner og arbeidsplasser nær jernbanestasjon kan få høyere andel innpendlere med tog, mens for de byområder som lokaliserer arbeidsplasser langt fra jernbanestasjon, vil bilen kunne fremstå som det foretrukne transportalternativ – også på mellomlange og lengre arbeidsreiser. Det er ikke gjort noe forsøk på å kvantifisere forskjellen mellom de to alternativene nærmere mht andel togreiser. Vurderingen er at for Lillehammer vil alternativ TETT være klart å foretrekke mht muligheter for å benytte tog for arbeidspendling mellom byer i InterCity-nettverket.

Transportmessige konsekvenser i rushtid av TETT eller SPREDT arealutvikling

Beregninger foretatt av COWI våren 2015 viser at det er til dels store forskjeller i transportmessige konsekvenser som følge av om arealbruken utvikler seg SPREDT eller TETT, jfr tabellen under. Beregningene er gjort for rushtidene morgen og ettermiddag.

Som følge av befolkningsvekst fra 2015-2044 blir det uansett en vekst i antall bilturer i rushene (kl 07-09 og kl 15-17), men veksten blir langt sterkere avhengig av om arealbruken blir SPREDT (33%) eller TETT (23%).

Transportarbeidet vil i rushtiden øke med 39% i SPREDT og 14% i TETT. Den totale reisetiden i rush

øker med 42% i SPREDT og 26% i TETT. Tiden i kø øker med hele 81% i spredt mot 39% i tett.

Den gjennomsnittlige reiselengden øker i SPREDT (4%) og minker i TETT (-7%). Drivstoff-forbruket øker med 40% i SPREDT mot 15% i TETT.

Hovedårsaken til disse forskjellene er at med et konsentrert (TETT) utbyggingsmønster vil arbeidsplasser og andre målpunkt i større grad kunne nås til fots og med sykkel, og dette vil påvirke både bilhold og daglig bilbruk for de som bor sentralt. Reiselengdene blir dessuten kortere for de som velger å bruke bil.

Når det gjelder trafikkbelastning på vegnettet (strekninger og kryss) er det imidlertid ikke like stor forskjell mellom alternativene TETT og SPREDT, særlig når det gjelder det viktigste gatenettet i sentrum og på innfartene til sentrum.

I alternativ TETT er det en forutsetning at det legges til rette for gode gang- og sykkelforbindelser og et godt kollektivtilbud. Alternativ TETT kan også åpne for å i større grad skape et mer bilfritt sentrumsmiljø. Dette kan gjøres slik at sentrum fortsatt er tilgjengelig for besøkende og handlende med bil med riktig lokalisering av parkeringsanlegg. Ifølge COWI (2015) bør kollektivtrafikken ideelt sett gå nordover i en parallellgate på vestsiden av Storgata, og sydover i en parallellgate på østsiden. På den måten vil av- og påstigninger skje i retning av Storgata / en mer bilfri sentrumskjerne.

	2015	2014		2044 (endring fra 2015)	
		SPREDT	TETT	SPREDT %	TETT %
Antall bilturer i Rush (07-09 og 15-17)	34595	45988	42568	33	23
Transportarbeid i rush (kjøretøy-km)	185090	256352	211831	39	14
Total reisetid i rush (timer)	4430	6302	5573	42	26
Tid i kø i rush (timer)	691	1254	958	81	39
Gjennomsnittlig reiselengde i rush (km)	5,35	5,57	4,98	4	-7
Drivstofforbruk i rush (liter/dag)	11000	15400	12700	40	15

Transportmessige konsekvenser i 2044 av arealbruksalternativene SPREDT og TETT, kilde: Cowi 2015

Utfordringer for dagens vegnett i 2015

Cowi (2015) har vurdert utfordringer og mulige løsninger for dagens vegnett i Lillehammer.

Hovedaksen gjennom sentrum, Gudbrandsdalsvegen-Fåberggata, er overbelastet. Denne kan med fordel avlastes gjennom en eller flere parallelle sideveger fortrinnsvis nærmere E6. Bruken av E6 for omkjøring for sentrum er blitt forsterket gjennom etablering av Storhovearmen.

Mesnadalsarmen og Bankenkryssene bør avlastes. Kapasiteten i Bankenkryssene bør økes, f.eks. ved etablering av rundkjøring, eller det bør etableres et nytt gatenett som reduserer trafikkbelastningen i dette området.

Når det gjelder innfarten til sentrum fra syd er vurderingene fra Cowi at noen av tverrforbindelsene og kryssene rundt de to mest belastede strekningene i Kirkegata / Hamarvegen og Anders Sandviks gate / Messenlivegen bør avlastes.

E6 og de nære kryssene på E6 er overbelastet eller nesten overbelastet i rushene.

Trafikkbelastning i vegnettet (strekninger og kryss) i 2044

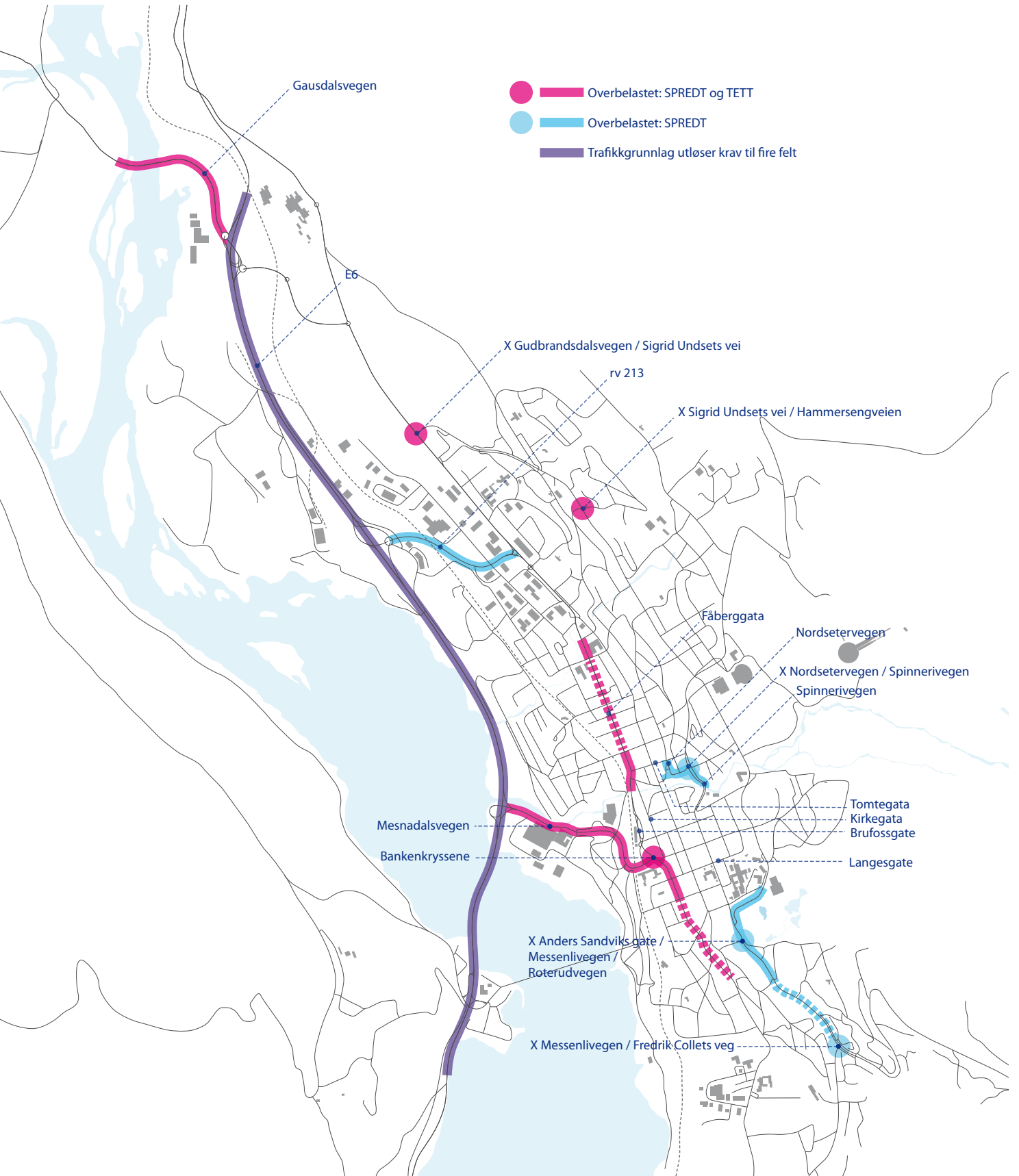
I figuren på neste side er det illustrert hvilke vegstrekninger og kryss som vil kunne få for høy trafikkbelastning i rush i 2044 (uønsket høyt antall kjøretøy per time i forhold til kapasitet), basert på Cowi (2015). Trafikkbelastningen vil være omtrent den samme i konsentrert utbyggingsmønster (TETT) som i SPREDT, men køproblemene vil være vesentlig mindre i TETT enn ved et SPREDT utbyggingsmønster.

Nord for sentrum er det kun fv 255 Gausdalsvegen som ser ut til å få uønsket høy trafikkbelastning i begge alternativ. Ellers vil Sigrid Undsets veg nærmest sentrum få relativt høy trafikkbelastning i alternativet SPREDT. Når det gjelder kryssene får Gudbrandsdalsvegen/Sigrid Undsets veg uønsket høy trafikkbelastning. Her bør lysregulering eller rundkjøring vurderes.

I sentrum (nordre deler) blir store deler av hovedaksen (Fåberggata) overbelastet fra rundkjøring med Industriegata til Bankenkrysset, særlig belastet blir strekningen Tomtegata-Kirkegata. Nordsetervegen og Spinnerivegen vil også få for høy belastning i alternativ SPREDT. Alle kryssene i nordre deler av sentrum ser ut til å kunne fungere godt. I alternativ SPREDT er det behov for å signalregulere eller lage rundkjøring i krysset Nordsetervegen/Spinnerivegen.

I sentrum (sentrale og søndre deler) er gatenettet rundt Bankenkryssene overbelastet, med unntak av Brufoss gate nord for Bankenkryssene. Det er overbelastning i Kirkegata syd for Bankenkryssene frem til kryss med Langes gate. Mesnadalsvegen inn mot Bankenkryssene er strekningen i sentrum med høyest trafikkbelastning. Av kryssene i sentrum er det bare Bankenkryssene som vil få for høy trafikkbelastning.

Syd for sentrum ser det ikke ut til å bli særlig overbelastning av vegnettet i 2044. I morgenrushet kan det likevel oppleves problemer som følge av avviklingsproblemer lengre inn mot sentrum. To av kryssene Anders Sandviks gate (Messenlivegen) / Roterudvegen og Messenlivegen/Fredrik Colletts veg vil bli overbelastet i alternativ SPREDT.



5.3 Er det nok plass til "TETT" arealutvikling?

Lillehammer kommune har gjennomført fortettningsstudier som grunnlag for gjeldende kommuneplan. Det foreligger også andre studier av fortetting, bl.a. som en del av analysearbeidet med utvikling i bydel Nord. Samlet vurdert er fortettnings- og arealpotensialet klart større enn behovet fram mot 2044:

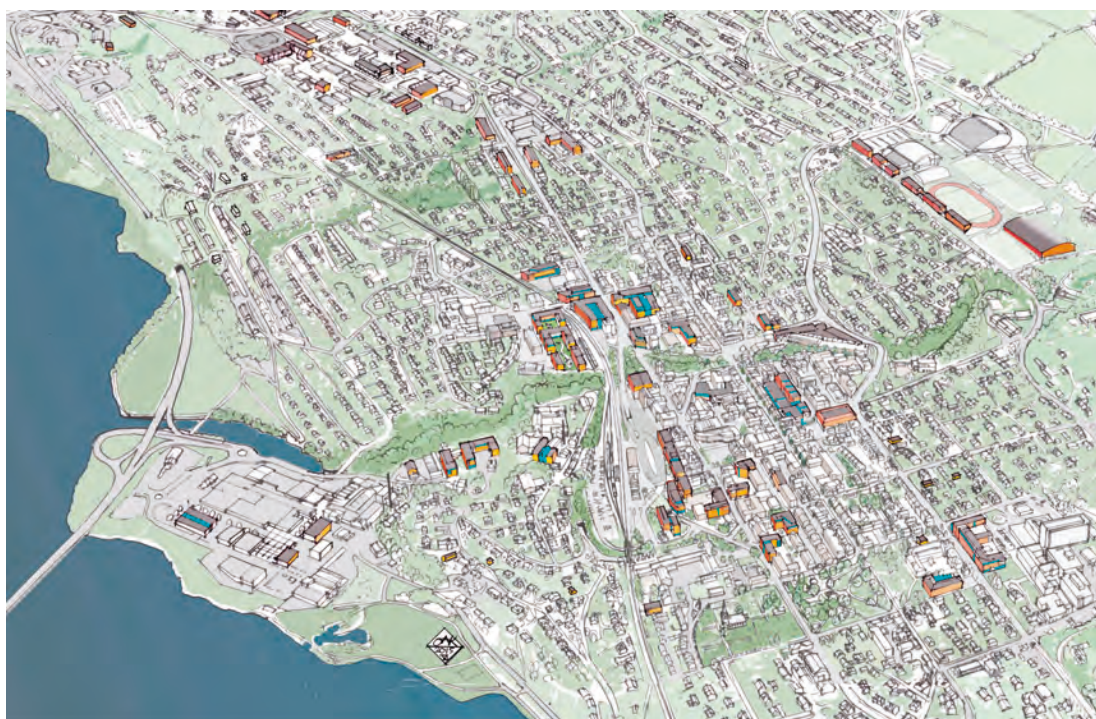
- I gjeldende kommuneplan er det lagt til rette for: 540 eneboliger, 920 småhus og 2800 leiligheter; i alt 4260 boenheter. Dette er sum av nye arealer og inkludert nøkterne vurderinger av fortettningspotensial.
- I en fortettningsstudie av sentrale byområder gjennomført av LARKAS AS er det vurdert plass til: 2920 leiligheter og 930 hybler. I tillegg er funnet plass til 250.000 m² næring sentralt.
- I en vurdering av potensialet i bydel Nord alene er det vurdert et potensiale for: 1200-3000 leiligheter avhengig av utnyttelsesgrad og 100.000 m² næring. Kilde: Lillehammer kommune, Forstudie bydel Nord.

Det er altså et betydelig utbyggingspotensial for både bolig og næring i og nær sentrum av Lillehammer. I tillegg til bydel Nord er det utbyggingspotensial blant annet på Lurhaugen og ved Skysstasjonen, på begge sider av Tomtegata, mellom Gågata og Bryggerigata og andre bakgårdsarealer hvor det i dag er parkering som i kvartalene mellom Kirkegata, Jernbanegata, Storgata og Langes gate.

Overskuddet på utviklingsmuligheter gir kommunen et handlingsrom i forhold til hvilke arealer man velger å utvikle i perioden fram mot 2044.

Trolig er det potensial til å kunne utvikle boliger og næring for dobbelt så mange nye innbyggere som det forventes i denne perioden dersom man legger til grunn både fortettningsmuligheter i eksisterende tettsted og nye utbyggingsområder som inngår i kommuneplanens arealdel. Det er da ikke forutsatt gjennomført mer omfattende transformasjon av eksisterende bebyggelse; om man vil transformere lavt utnyttet og sentrumsnært areal mer radikalt, så vil det være ytterligere utbyggingspotensial i Lillehammer. Dette synes ikke nødvendig på relativt lang sikt.

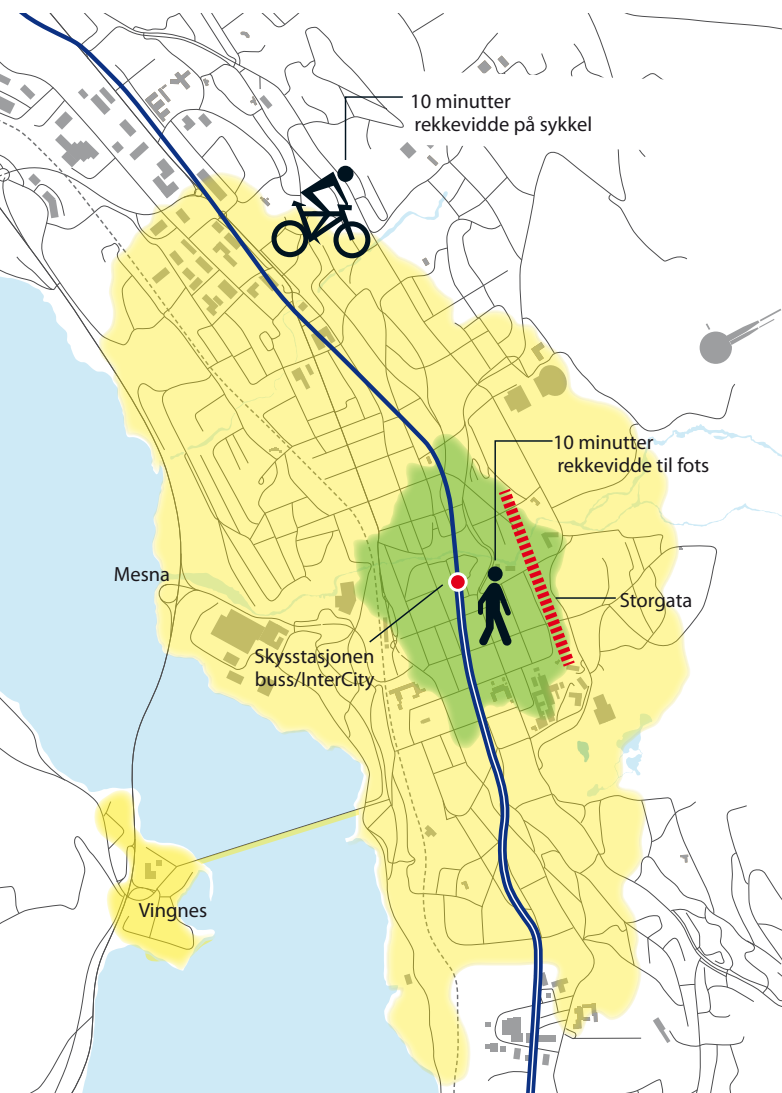
Det er identifisert et uforløst potensial i sentrum: Mesnaelva kan bli en viktigere blågrønn åre gjennom byen enn den er i dag ved anlegg av turvei, opprusting av grøntareal og supplering med bolig eller næring på egnede arealer. Utvikling av Mesnaelva sammen med utvikling av strandpromenaden til rekreasjon og kultur, vil knytte byen nærmere til Mjøsa og Lågen.



Perspektiv som viser potensial for utvikling av en kompakt by selv uten omfattende transformasjon av eksisterende bydeler. hvite bygg=eksisterende bygg. fargede bygg er muligheter for ny utvikling. skissen må kun forstås som en illustrasjon av muligheter og idéer og ikke som et forslag til plan, Illustrasjon Ole Krogness.

6 Visjon og hovedmål for Lillehammer

Med utgangspunkt i de utfordringer og problemstillinger som er reist om ulike tema innen areal- og transportutvikling har det vært ønskelig å forene de ulike tema til en visjon og mål for utvikling av Lillehammer fram mot 2044 og med gjennomførbare strategier.



Lillehammer 2044: 10-minutters-byen; den levende og kompakte byen der det viktigste kan nås innen 10 minutter (fra Storgata og Skysstasjonen).

6.1 Visjon for Lillehammer 2044 – 10-minutters-byen

Det er viktig at visjonen for Lillehammer er langsiktig og overordnet. Visjon og mål må gå ut over tidsspennet for vanlige planhorisonter, dvs. handlingsplaner, valgperioder, langtidsplaner. Visjonen må stikke dypt og kunne tåle skiftende politiske regimer – gjerne i 20 år eller mer. Visjonen må også henge høyt.

Visjon:

Lillehammer 2044: 10-minutters-byen – den levende og kompakte byen der det viktigste kan nås innen 10 minutter (fra Storgata og Skysstasjonen)¹¹.

Lillehammer skal være en attraktiv by som viderefører sitt gode navn som kulturby, idrettsby og OL-byen.

Gjennomgangen av utfordringer og problemstillinger som har fremkommet gjennom prosessen viser at mange av Lillehammers utfordringer og muligheter kan håndteres med en "kompakt-by"-utviklingsstrategi og med "10-minutters-byen" som overordnet visjon.

Samlingene som har vært gjennomført viser for eksempel at både unge og eldre ønsker en by som innebærer lokalt byliv og regional mobilitet. Det er ønskelig å styrke bylivet, gjøre det enklere å gå og sykle og benytte seg av kollektivtransport.

Framtidens byer vil i økende grad inngå i nettverk med andre byer. På Østlandet vil utbyggingen av InterCity-nettet føre til at Oslo og de regionale byene stigende grad vil bli ett felles bolig- og arbeidsmarked. Samtidig som den regionale mobiliteten øker, vil man i den enkelte by ønske å styrke bylivet, spare arealer og infrastruktur, minimere transportbehovet og øke folks helsegevinst ved daglig gåing og sykling. 10-minutters-byen (kompaktbyen) er også bra for kommuneøkonomien; både med tanke på utgifter til infrastruktur og til drift. Utvikling av kompaktbyen Lillehammer skal ikke stå i veien for stedlige kvaliteter:

Lillehammers vakre beliggenhet skal avspeiles i byen med vakre byrom, grønne strøk og plasser samt blanding av bevaringsverdig trehusmiljø med tradisjonell og ny arkitektur som signaliserer byens historie, kreativitet og dynamikk.

¹¹ Handelsfunksjoner nås innen 10 minutters gange. De fleste arbeidsplasser er lokalisert primært med 10 minutters gange, sekundært med 10 minutters sykkel. En stor andel av nye boliger er lokalisert primært innen 10 minutters sykkel, sekundært innen 10 minutters bussreise.

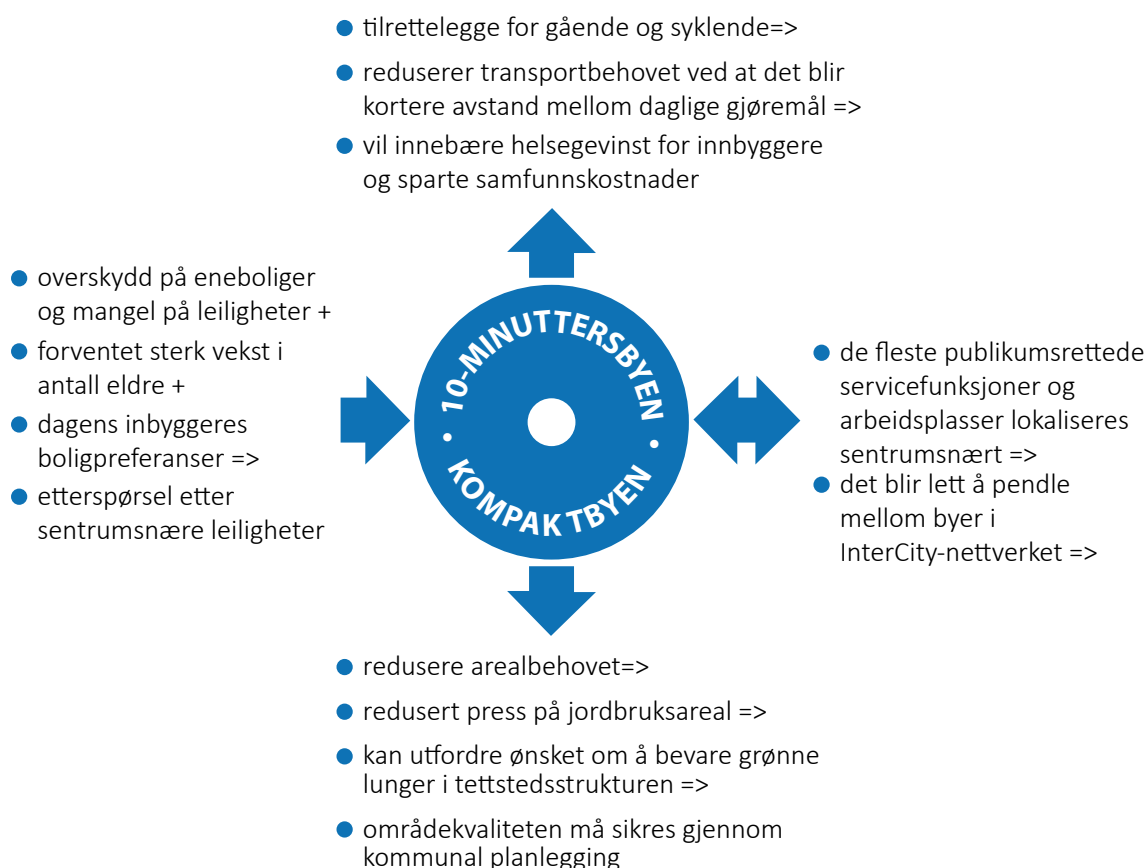
6.2 Hovedmål

Visjonen utdypes gjennom tre hovedmål:

- 1 Vekst i boliger og arbeidsplasser skal i ho vedsak skje innenfor "10-minutters-byen" .**
- 2 Transportsystemet skal være miljøvennlig, trafiksikkert og skal samtidig tilrettelegge for 10-minutters-byen, dvs kompakt / tett by- og tettstedsutvikling.**
- 3 Veksten i persontransporten skal tas av kollektivtrafikk, sykkel og gange.**

Visjon og hovedmål tar utgangspunkt i at Lillehammer først og fremst skal tilrettelegges som en attraktiv by for kommunens egne innbyggere og nære omland. En by som er attraktiv for kommunens innbyggere vil også kunne fremstå som attraktiv for besøkende og tilreisende.

I byutvikling er det langsiktig arbeid som gir resultater, og kommuneøkonomien tillater sjelden noe annet enn trinnvis utvikling. De små skritt som blir realisert er ofte like viktige som store langsiktig planer. Visjonen gir retning for skrittene vi skal ta. Det må lages gode strategier og handlingsplaner basert på en reflektert og forankret visjon.



Visjonen om 10-minutter-byen / kompaktbyen ivaretar eller bidrar til at mange av de identifiserte mål og behov i Lillehammer for areal- og transportutvikling mot 2044 kan nås

7 Prioriterte innsatsområder – mål og strategier

7.1 Samordnet areal- og transportutvikling

Proessen har vist at det er noen strategiske tema Lillehammer må ta fatt i for å nå målsettingen om bedre samordnet areal- og transportplanlegging. Arealbruken må i mindre grad stimulere til bilbruk og transporttiltak må støtte opp om ønsket byutvikling:

- Tydeligere styring av boligutvikling og boliglokalisering til sentrumsnære områder.
- Tydeligere styring av lokalisering av næringsvirksomhet, særlig bør kontorarbeidsplasser lokaliseres nær Skysstasjonen/kollektivknutepunktet.
- Opprettholde dagens tilrettelegging og lokalisering av handel og service i sentrum og samtidig opprettholde stans i vekst av kjøpesentra utenfor sentrum.
- Transportløsninger for henholdsvis gange, sykkel, kollektivtransport må styrkes.
- Endre parkeringspolitikken i retning av å ikke legge til rette for gratis langtidsparkering, men heller styrke parkeringstilgjengelighet for besøkende og handlende. Redusere parkeringskravet for nybygg sentrumsnært/i sentrum.
- Med mer kompakt byutvikling øker samtidig behovet for tydelige kvalitetskrav. Prosjekter og investeringer bør både bidra til tettere by samtidig som at byens kvaliteter i form av at f.eks. verneverdige bygninger, møteplasser og blå-grønne strukturer utvikles og får økt betydning i det enkelte nærmiljø.

7.1.1 Arealutvikling – overordnet mål og strategi

Lillehammer by og sentrumsområder er per i dag ikke særlig tett utnyttet, transformasjons- og fortetningspotensialet er stort. Et langstrakt byområde med større arbeidsplasskonsentrasjoner også utenfor sentrum, reduserer mulighetene for mange til å gå, sykle eller reise kollektivt til arbeid. Strategier for arealbruk, transport og parkeringstilrettelegging kan samordnes bedre.

Mål

- Areal- og transportsystem skal samordnes slik at arealutvikling og byvekst tilrettelegger for levende by- og sentrumsutvikling med miljøvennlige transportmuligheter.
- Byveksten skal ta hensyn til eksisterende bykvaliteter som for eksempel bygningsmiljøer, møteplasser og blå-grønne strukturer.

Videre operasjonalisering av 10-minutters-byen kan være som følger:

- De viktigste målpunkt for handel, kultur, service og arealintensiv næring med mange arbeidsplasser per arealenhet skal lokaliseres innenfor 10 minutter til fots fra Storgata og Skysstasjonen.
- Andre viktige arbeidsplasser og undervisning skal lokaliseres innenfor 10 minutter på sykkel fra Storgata og Skysstasjonen.
- Nye boliger lokaliseres primært innenfor 10 minutters sykkelavstand, sekundært innenfor 10 minutter med buss fra Storgata og Skysstasjonen.

Strategi med prinsipper for utvikling

Kompaktbyutvikling og utvikling av et levende sentrum innebærer å si ja til noen aktiviteter og prosjekter og nei til en del aktiviteter utenfor sentrum. Samtidig ser vi i mange byer at det parallelt tillates tiltak og prosjekter som «vil ta livet av» sentrum, bl.a. spredt lokalisering av næringsbygg som like gjerne kunne ligget i sentrum, og lignende. Dersom man ikke sier nei til de initiativene som svekker den overordnede visjonen for byutvikling og sentrumsutvikling, så vil man heller ikke få realisert visjonen.

Det må hegnes om den begrensede veksten man har i kommunen. Hvert byggetiltak må derfor bidra til å styrke byens attraktivitet og utnytte kapasiteten i det transportnettet man har.

Kontrollspørsmål må stilles ved hver enkelt utbyggingssak, blant annet vedrørende handel: Er dette til fordel for byen / sentrum eller ikke? Bygger tiltaket/prosjektet opp om visjonen?

En felles regional areal- og transportplan med strategier for handels- og næringslokalisering i Mjøs-regionen kan gjøre det enklere å følge opp ønsket arealstrategi i den enkelte kommune når plan- og utbyggingsinitiativ tas som bryter med den ønskede strategi. Særlig gjelder dette lokalisering av varehandel.

For å få til et mer konsentrert sentrum, herunder bl.a. stimulere til økt bolig- og næringsutvikling, er det en hovedutfordring å skape økt engasjement og investeringslyst hos private investorer. Erfaringer fra andre byer viser viktigheten av å satse på et bredt spekter av virkemidler; herunder endringer i parkeringsnormer, endringer i krav om maksimale byggehøyder, satsing på offentlig byrom, gang- og sykkelvennlig sentrum, utvikling av grøntarealer med gode forbindelser, gode parkeringsanlegg, samt transformasjon av arealer. Det er både kostbart og vanskelig å bygge i sentrum av Lillehammer. Det er vanskelig å møte krav til parkering og sentrum har mye bevaringsverdig trehusbebyggelse.

Hvert nye prosjekt i byen bør også søke å bidra til å skape økte kvaliteter i omgivelsene, det gjelder både hvordan prosjektet tilpasser seg andre eksisterende bygg, hvordan nye møteplasser kan dannes eller hvordan blå-grønne kvaliteter kan løftes frem. Mesnavassdraget er et eksempel på naturkvaliteter i sentrum som i dag ikke er utnyttet fullt ut. Utvikling av denne blå-grønne akse med bedre tilrettelegging for gående og syklende og nye møteplasser, vil kunne gi sentrum økte kvaliteter.

Tiltak på kort sikt

- Overskudd på arealer i Lillehammer kommune kan gjøre det aktuelt med en "miljørevisjon" av kommuneplanens arealdel der man tar arealer ut av planen som ikke bidrar til nye mål for arealutviklingen.

Tiltak på lang sikt

- Si ja / legg til rette for tiltak som styrker overordnet visjon og hovedmål, si nei / ikke legg til rette for tiltak som svekker overordnet visjon og hovedmål. Områdeplaner bør utvikles for å gi utbyggere forutsigbarhet om ønsket utvikling i ulike områder av kommunen og for å sikre tilstrekkelig områdekvalitet.
- En felles regional areal- og transportplan med strategier for handels- og næringslokalisering i Mjøs-regionen utarbeides.



Visjon Lillehammer sentrum 2044. Detalj av perspektivtegning for fremtidig byutvikling gjennom fortetting og innfylling i ledige arealer i sentrum, illustrasjon: Ole Krogness

7.1.2 Trafikkutvikling og transportløsninger – overordnet mål og strategi

Gjennomførte trafikktellinger den siste tiden viser at trafikken på E6 har økt med ca. 1 % årlig siden 2005 mens biltrafikken på innfartsvegene til Lillehammer har holdt seg på noenlunde samme nivå. Dette kan tyde på at også trafikken i byen er på noenlunde samme nivå, men endringer i gatenettet i sentrum fører til at trafikken flytter seg etter som skilting endres.

Reisevaneundersøkelser viser at bilbruken i Lillehammer er på nivå med andre mellomstore norske byområder. Kollektivtrafikken (buss) har en høyere reiseandel enn i andre sammenliknbare byer. Den positive trenden i kollektivtransporten har imidlertid snudd i den senere tid. De reisende opplever i økende grad forsinkelser som forplanter seg og som fører til at bussene kommer for sent til korrespondanse med andre busser og med tog. Økt tilrettelegging for sykkelbruk de senere år har styrket Lillehammers posisjon som sykkelby, men det har så langt ikke ført til så mange flere syklende, men de som har syklet, sykler nå mer enn tidligere.



Foto: Opplandstrafikk

Mål

- Transportsystemet skal tilrettelegge for attraktiv og kompakt byutvikling.
- Transportløsningene skal sikre at veksten i persontransporten tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange. Flest mulig reiser i Lillehammer skal skje til fots, med sykkel eller med kollektivtransport. Det skal det være enkelt å reise til sentrum med alle transportmidler men sentrum er skjermet mot gjennomgangstrafikk og annen unødig biltrafikk.
- Det skal bli enklere å reise kollektivt mellom byene i Mjøsregionen.

Strategi med prinsipper for utvikling

Det er ikke vesentlige framkommelighetsproblemer i vegnettet på Lillehammer i dag, kun mindre forsinkelser i enkelte kryss i rushtid: Bankenkrysset og nærliggende kryss.

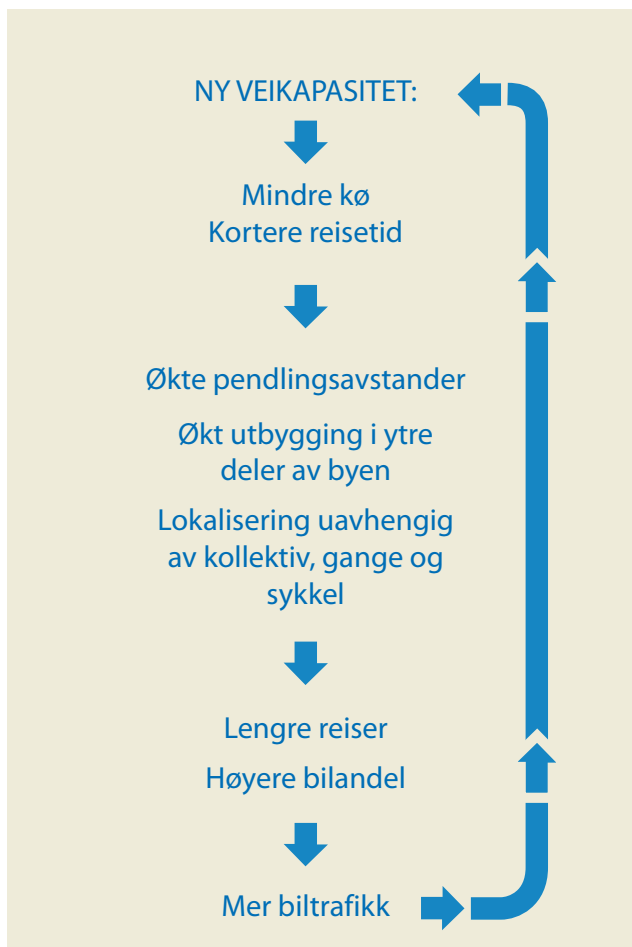
Transportanalysen for Lillehammer (COWI 2015) legger til grunn at trafikken i Lillehammer vil øke med mellom 20 og 30 % frem til 2044 ved en vekst på 6000 innbyggere og 3000 arbeidsplasser i kommunen. Veksten kan bremses betydelig ved konsentrert byutvikling og tilrettelegging for fotgjengere, syklist og kollektivtrafikk. Utviklingen siste ti år viser at dette er mulig.

Transportanalysen viser likevel trafikkproblemer i rushtidene flere steder i vegnettet i 2044, særlig rett nord for sentrum (krysset Fåberggata-Brufoss gate) og i Bankenkrysset-Mesnadalveien, samt enkelte kryss langs Sigrid Undsets vei.

Behovet for tiltak i det lokale vegnettet vil kunne være noe avhengig av hvilken løsning som velges for ny E6.

En omfordeling av trafikk i vegnettet vil kunne la seg gjøre gjennom en gatebruksplan og der kollektivtransport, sykkel og gange prioriteres foran privatbil. En samlet virkemiddelbruk som legger til rette for gange, sykkel og kollektivtransport kombinert med parkeringspolitikk og trafikkregulering vil kunne bidra til å endre reisevaner og redusere bilbruken.

I etterfølgende strategikapitler på transportområdet (kap 7.3) er det lagt til grunn vekstmål for andel reiser med kollektivtransport, sykkel og gange slik at nullvekstmålet for personbiltrafikken kan nås fram mot 2040, jfr tabell i kap 3.1.



Illustrasjon av hvordan tilrettelegging med økt vegkapasitet kan gi utfordringer for arealutvikling, reisevaner og trafikkmengder, basert på Aud Tennøy, TØI

Tiltak på kort sikt

- For å redusere behovet for kostbare og omfattende veginvesteringer satses det først på bedre tilrettelegging for kollektivtransport, sykkelende og gående; herunder infrastrukturtiltak og prioritering av buss i vegnett og kryss.
- Videreutvikle parkeringspolitikken der korttidsparkering og avgiftsparkering prioriteres foran langtidsparkering – dette skal stimulere til endrede reisevaner og redusere belastningen i vegnettet.

Tiltak på lengre sikt

- Kryssutbedringer og mindre veginvesteringer der det er behov for økt kapasitet i det lokale vegnettet.
- Større veginvesteringer vil kunne bli nødvendig dersom en ikke lykkes med å ta veksten i persontransporten med kollektivtransport, sykkel og gange.

7.2 Arealutvikling og byvekst

7.2.1 Boligutvikling

Lillehammer har i dag en klar overvekt av eneboliger og småhus og lav andel leiligheter. Befolkningens boligpreferanser indikerer at flere kunne ønsket seg andre boligtyper enn de i dag har; flere ønsker seg sentrumsnære leiligheter med tilknyttede servicefunksjoner. Med økende andel eldre vil boligpreferansene kunne ytterligere forsterkes i retning av mindre og enklere boformer. I Lillehammer kommune representerer mangel på rimelige leiligheter for de unge på boligmarkedet en spesiell utfordring.

Gjeldende kommuneplanens arealdel (gjelder til 2024) legger til grunn at byvekst og boligbygging først skal skje på arealer som allerede er bebyggt. Kommuneplanen legger likevel til rette for både kompakt boligutvikling og boligbygging mer perifert i tettstedet.



Nye sentrumsnære boliger Bryggeriet i Lillehammer, arkitekt/foto:: Larkas Arkitekter AS

Mål:

- Lillehammer skal ha et attraktivt og funksjonelt boligtilbud med ulike boligtyper og boformer for folk i ulike aldre og forutsetninger på boligmarkedet.

Strategi med prinsipper for utvikling:

Det skal være balanse mellom befolkningens boligpreferanser og boligmassen i Lillehammer. For å få dette til må det i økende grad bygges leiligheter sentrumsnært i kommunen i tråd med visjonen om "10-minutters-byen". Fremtidens innbyggere, med økt andel eldre vil i økende grad etterspørre leiligheter og nye boformer med et servicetilbud. Selv med fokus på sentrumsnær leilighetsbygging vil det kunne være god tilgang på eneboliger og småhus for de som etterspør disse boformene. Flyttekjeder vil kunne ivareta dette, ved at de som ønsker seg mindre og enklere boliger, flytter ut av eneboliger og småhus og frigjør disse for innbyggere i andre livssituasjoner; gjerne familier / større husholdninger. Bygging av leiligheter vil kunne sette i gang slike ønskede flyttekjeder.

Boligbyggebehovet med den antatte befolkningsveksten vil kunne ligge på drøyt 100 nye boliger i året. Potensialet for boligbygging i kommuneplanen og i bydel Nord ligger klart over dette nivået. Overskudd på bolig- og næringsarealer representerer derfor en fare for å gå inn i en «både- og politikk», dvs. både fortetting og spredt/feltutbygging. Dagens rekkefølgebeskrivelse: Kommuneplanens arealdel bør erstattes av tydeligere mål og krav til hvor utbygging skal finne sted.

Ved konkrete utbyggingsinitiativ bør kommunen stille seg følgende kontrollspørsmål:

Kan man enkelt gå/sykle/ta bussen fra det planlagte boligområdet til viktige funksjoner som sentrum, skole og barnehage?

Boliger i sentrum og i bydel Nord kan bygges i kombinasjon med kontorer, skoler, idrettsanlegg handel og visse typer næringsvirksomhet og bidra til god funksjonsblanding – dette vil i seg selv bidra til korte avstander mellom ulike funksjoner og vil kunne fremme gåing og sykling som transportform. Boligbyggingen må samordnes med utbygging av sosial infrastruktur som for eksempel skoler og barnehager.

Tiltak på kort sikt

- Gjennomfør konkrete studier av tomter og utbyggingsmuligheter i sentrum og sentrumsnært. Boligbygging skal i all hovedsak skje innenfor etablerte byggesoner og spesielt på ledige arealer i sentrum og sentrumsnære områder.
- Revider kommuneplanens arealdel. Her bør det ses på og vurderes å ta ut områder av planen som ikke følger opp nye mål for byutviklingen («miljørevisjon»). Kommuneplanen revideres med tydeligere / strengere rekkefølgebestemmelser for hvor boligbygging skal finne sted og med plankrav som tilrettelegger for bygging av leiligheter sentrumsnært.
- Kvalitetskrav for boligprosjekter gjennomgås: I boligområder skal det legges vekt på estetikk, god byggeskikk med bruk av miljøvennlige materialer, energibruk basert på fornybare ressurser samt gode byrom og andre bokvaliteter. Andre forhold som påvirker økonomien i byggeprosjekter vurderes revidert; dette gjelder f eks krav til uteoppholdsareal, lekeplasser og parkering. Særlig for mindre byggeprosjekter på inneklemte tomter bør det vurderes tillatt avvik fra normale krav. Uteopphold og lek kan i større grad ivaretas ved områdevisе løsninger og ikke i det enkelte byggeprosjekt. Utbyggingsavtaler kan være et verktøy for å finne minnelige ordninger i det enkelte prosjekt.
- Vurder endrede parkeringsnormer i hele kommunen som stimulerer til boligbygging sentralt. Krav til parkering skal utformes slik at det ikke stilles for strenge / fordyrende krav til parkeringsplasser tilknyttet de enkelte byggeprosjekt.

Tiltak på lengre sikt

- Øk planinnsatsen for sentrum og sentrumsnære arealer med tilrettelegging for bolig
- Start transformasjonen med sentrale tomter der grunneierne kan være interessert. Skap samarbeid offentlig-privat.
- Fysisk oppgradering av gater og byrom.

7.2.2 Næringslokalisering og -vekst

I dagens kommuneplan er det i for liten grad fokus på lokalisering av "rett virksomhet på rett sted" ut fra prinsipper om samordnet areal- og transportplanlegging. Det legges f.eks. til rette for videre vekst i kontorvirksomhet på Storhove – langt fra byens kollektivknutepunkt og i et område godt tilrettelagt for bilbruk med store parkeringsarealer. Dette er lite ønskelig om man ønsker å legge til rette for at veksten i persontransporten skal tas av gange, sykkel og kollektivtransport.

Parkeringstilgjengelighet og parkeringspolitikk må samtidig i sterkere grad stimulere til andre reisemiddelvalg enn bil på arbeidsreiser.

Ved å fortsette dagens lokaliseringsstrategi for næring vil Lillehammer med framtidig InterCity-togtilbud risikere å bli en effektiv "utpendlingsby" for arbeidspendlere med tog til byer som har lokalisert arbeidsplassene sine nær jernbanestasjon. Lillehammer vil da stå i fare for å ikke klare å trekke til seg befolkning i yrkesaktiv alder – demografiske utviklingstrender peker i retning av at det er nettopp denne aldersgruppen Lillehammer bør særlig øke innsatsen for å legge til rette for.



Over: Nye lokaler for Swix utenfor bysentrum, foto: Civitas

Mål:

- Lillehammer skal kunne tilby tilstrekkelig med næringsarealer for ulike typer næring og med forutsigbare rammer for næringsutvikling og -vekst.
- Lillehammer skal ha et komplett bysentrum, for befolkning og besøkende. Næringsliv, kulturtilbud, handel og undervisning supplerer hverandre slik at det blir flere grunner for folk til å oppholde seg der over tid.
- Lillehammer skal være attraktiv for kreative investorer og bli Innlandets sterkeste kompetanse- og service-senter, og Lillehammerregionen skal være den mest komplette region for vintersport og opplevelser i Europa.
- Lillehammer skal være en kultur- og kunnskapsby med varierte utdanningsmuligheter.
- Et utviklingsfond etableres for å stimulere til næringsutvikling / byutvikling i verneområder.

Strategi med prinsipper for utvikling:

Næringsområder skal kategoriseres og reguleres ut fra prinsippet om "rett virksomhet på rett sted" (ABC-prinsippet¹²) Dette vil kunne innebære at næringsarealer utvikles både i sentrum og i bydel nord, men der ulike typer næring tillates ulike steder avhengig av områdenes tilgjengelighetsprofil for ulike transportmidler. Næringsområder for plasskrevende virksomheter (industri, logistikk / gods og plasskrevende varehandel) kan lokaliseres nord i Lillehammer der det også er god kapasitet i vegnettet.

Med fremtidens InterCity-utbygging, reduserte reisetider og hyppigere togavganger vil sentrum og lokaliteter nær Skysstasjonen være særlig godt egnet for kontorarbeidsplasser. Ved å endre lokaliseringsstrategi vil Lillehammer kunne bli en "innpendlingsby" for arbeidstakere og næringslivet på Lillehammer vil kunne trekke til seg kompetent / relevant arbeidskraft fra et større omland og samtidig legge til rette for arbeidsreiser med miljøvennlig togtransport.

¹² For nærmere omtale av ABC-prinsippet se f.eks. Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 – kunnskapsgrunnlag.

Som bidrag til vitalisering av byen er det viktig å samle så mye som mulig av kontor- og servicebedrifter i sentrum. Det samme gjelder kulturbygg og kulturaktiviteter. Kultur og næring trenger hverandre. Byens studenter må også trekkes inn i sentrum slik at de kan bidra til å gi sentrum liv, og sammen med næringsvirksomhet og bosatte gi grunnlag for serveringssteder mm. Studentboliger, undervisningsbygg og velferdsbygg bør lokaliseres til sentrum. Slik konsentrasjon til det sentrale området i kommunen styrkes også mulighetene for bruk av kollektive reisemidler, sykkel og gange i stedet for bil for å nå slike målpunkter, og det bidrar til å styrke «10-minutters byen».

Sentrumsplanen bør ha særlig vekt på bestemmelser som skal bidra til byliv, for eksempel krav om tilrettelegging for studentboliger og krav om publikumsrettede funksjoner i 1. etasje i de mest sentrale kvartalene. I disse kvartalene bør man tilstrebe en blanding av funksjoner (bolig, handel, næring, servering) fordi dette bidrar til det levende og mangfoldige.



Rosenlund bydelssenter, foto: Civitas

Tiltak på kort sikt

- Gjennomfør konkrete studier av tomter og utbyggingsmuligheter i sentrum og sentrumsnært. Start med tilrettelegging for fortetting der grunneierne kan være interessert. Skap samarbeid offentlig-privat.
- Øk planinnsatsen for sentrum og sentrumsnære arealer med tilrettelegging for handel, næring, kultur og andre aktiviteter. Området rundt Skysstasjonen bør gis særlig oppmerksomhet.
- Trinnvis utvikling av bydel nord i første omgang med bolig, kontor og handel. Trinnvis utvikling av bydel nord i første omgang med bolig, kontor og handel. Handelsvirksomheter som ikke er spesielt areal- og transportkrevende, lokaliseres til Rosenlund bydelssenter; dvs innenfor gjeldende regulering.
- Lag tydeligere bestemmelser i arealdelen av kommuneplanen om "rett virksomhet på rett sted" etter ABC-prinsippet. Dette vil gi næringslivet forutsigbare rammer for lokalisering av alle typer næring.
- Vurder endrede parkeringsnormer i hele kommunen som stimulerer til næringsutvikling sentralt og begrenser biltrafikk til næringsarealer.
- Et utviklingsfond etableres for å stimulere til næringsutvikling / byutvikling i verneområder.

Tiltak på lengre sikt

- Hold fast på lokalisering av "rett virksomhet på rett sted" og ikke tillat vesentlige utvidelser på Strandtorget og Rosenlund.
- Kommunen bør stimulere til ønsket byutvikling i sentrum gjennom fysisk oppgradering av gate- og byrom.

7.2.3 Handel og service

Handelsvirksomhet i sentrum er høyt prioritert i gjeldende kommunale planer, og det er åpnet for økt handel (kjøpesenter) i tilknytning til Storgata. Kommunen ønsker å verne om Storgata med sin trehusbebyggelse samtidig som man ønsker å opprettholde eller helst øke handel i Lillehammer sentrum.

Hvordan utviklingen i handel vil bli fremover i Lillehammer er i stor grad avhengig av to forhold: Hvor tillates vekst i handelsetableringer av ulike kategorier (detaljhandel og handel med store varer) og hvor vil framtidig boligbygging finne sted? Begge faktorer vil påvirke sentrumshandelens posisjon.

Mål:

- Lillehammer er regionsenter for nærmere 100.000 i Gudbrandsdalsregionen og spiller en hovedrolle i Mjøsregionen.
- Sentrum utgjør en viktig del av handelen i Lillehammer. Det er en stabil balanse mellom sentrum og kjøpesentrene.
- Handelsbyen Lillehammer er lett tilgjengelig for besøkende. Varelevering er ivarettatt på en tilfredsstillende måte.

Strategi med prinsipper for utvikling:

Storgata skal bevare sin posisjon som levende gå-gate med stort innslag av handel og service. Det skal arbeides målrettet for å ta vare på kombinasjonen av servering, nisjehandel og andre opplevelsesattraksjoner i sentrum.

Som for øvrig næringslokalisering må det utvikles tydelige lokaliseringssprinsipper for hvor ulike typer handel og service kan finne sted i kommunen. Det må settes tydelige grenser for innslag av "detaljhandel" i ulike handelskonsepter – dette for å unngå problemer med "bransjeglidning" der det også er stort innslag av "detaljvarer" i handelskonsepter som tradisjonelt har vært for "store varer" og derfor har ønsket å lokalisere seg utenfor sentrum pga billigere tomter, billigere / enklere bygningsmasse av lavere kvalitet og bedre tilgang på gratis parkering for kunder.

Tidligere utredninger om framtidig utvikling av sentrumshandelen har resultert i følgende vurderinger, disse står seg godt: Jo mer kompakt et handelssentrum er, jo lettere blir det å:

- begrense kundenes behov for transport mellom forretningene
- etablere et godt kollektivt transporttilbud
- samarbeide om felles parkeringsanlegg
- og drive sentrum som ett kjøpesenter

Hovedtyngden av nye handelslokaler bør ideelt sett etableres nær inntil de sentrale delene av Storgata og på arealene videre nedover mot Skysstasjonen.

Begrunnelse:

- Byplanleggingen bør medvirke til en utvikling mot et framtidig bysentrum hvor Stortorget, kunstmuseet, kinoen, biblioteket og skysstasjonen er mer integrert i det mest aktive handelssentrum enn i dag. Lokalisering av sentrumsfunksjoner nær knutepunkter for kollektivtrafikken er bærekraftig transportplanlegging.
- Den samlede trafikkmengden i de nedre tilførselsvegene til sentrum, Fåberggata, Mesnadalsvegen og Kirkegata, er større enn i tilførselsvegene lenger opp. Det er dessuten rimelig å anta at de fleste som ikke er lokalkjente, kommer nedenfra. Hovedtyngden av parkeringstilbudet i framtida bør derfor ha atkomst nedenfra uten at de tilreisende må ta seg oppover i bygatene.

Dette tilsier at ideelt sett bør de fleste utvidelser av handelsarealer i sentrum skje fra gågata og nedover. Gågata vil og bør alltid være den mest sentrale handlegata i byen. Det bør derfor være rom for utbygging også langs oversida av denne.

Siden beregnet trafikkbetlastning i 2044 på ved Mesnadalsvegen er vesentlig større enn Fv213 Lillehammervegen fra Sannum og Storhovearmen, skal ny storvarehandel utenfor sentrum lokaliseres til bydel Nord/Nordre Ål.

Tiltak på kort sikt

- Samordne servicebedriftene i Lillehammer i en felles markedsorganisasjon som omfatter både Strandtorget og sentrum.
- Forenkle parkeringstilbudet rundt sentrum med bedre visningssystemer og samordnet forvaltning.
- Gjennomgå bestemmelser i kommuneplanens arealdel og utarbeide tydelige bestemmelser om hvor ulike typer handel og service tillates.
- Gratis korttidsparkering på kommunale plasser i sentrum på lørdager kan vurderes for å tiltrekke mer handel til sentrum, men innfør avgifter igjen dersom ordningen misbrukes til langtidsparkering. Håndheving av korttidsparkering er viktig.

Tiltak på lengre sikt

- Bygg flere boliger i sentrum som kan bidra til et økt kundeunderlag for sentrumshandelen, men 1. etasje bør forbeholdes publikumsrettet aktivitet i de gater der det er ønskelig med sammenhengende handel og servicevirksomhet.
- Områder for handel med tyngre varer samt gods, logistikk og industrivirksomhet bør samles ved Fv213 Lillehammerveien fra Sannum samt Industrigata og Gudbrandsdalsveien.
- Av hensyn til handel og byliv i sentrum må det ikke tillates etablert flere nye kjøpesentre utenfor sentrum, og eksisterende kjøpesentre på Strandtorget og Rosenlund bør ikke tillates utvidet vesentlig.

7.2.4 Blå-grønn struktur

Når strategien for byutvikling først og fremst omhandler fortetting og transformasjon av sentrum og sentrum-snære bydeler (10-minutters-byen), vil det være viktig å samtidig sikre at den blå-grønne strukturen blir utviklet. Den blå-grønne strukturen vil være viktig for å sikre tilstrekkelig høy områdekvalitet i byen. En høyere utnyttelse av arealer kan medføre økt utbyggingspress på eksisterende grøntområder i byggesonen. Befolkningsvekst vil også medføre at grøntområdene benyttes av flere mennesker og belastningen på områdene vil øke.



Mesnavassdraget, foto: Civitas

Mål:

- Den blå-grønne strukturen i byen skal styrkes og videreutvikles.
- Befolkningens behov for grønne rekreasjonsområder skal ivaretas innenfor byggesonen.
- Byutvikling skal skje i tråd med byøkologiske prinsipper.

Strategi med prinsipper for utvikling:

Byutvikling handler om å finne en riktig balanse mellom byggeområder, grå områder (veg, trafikk og infrastruktur) og blå-grønne områder (natur, rekreasjon, lekeplasser og idrett). Fortetting og transformasjon bør skje først og fremst der det i dag er lav utnyttelse av eksisterende byggeområder og i områder som har mistet kvaliteter pga endringer i samfunnet. Samtidig kan det vurderes høyere utnyttelse i områder som er særlig viktig for markedsgrunnlaget for kollektivtransporten. Dette bør imidlertid skje uten at det går på bekostning av blå-grønne verdier.

Tiltak på kort sikt

- En overordnet plan for den blå-grønne strukturen utvikles. Den blå-grønne strukturen på Lillehammer kartlegges og verdsettes på samme måte som verneområder i byen.

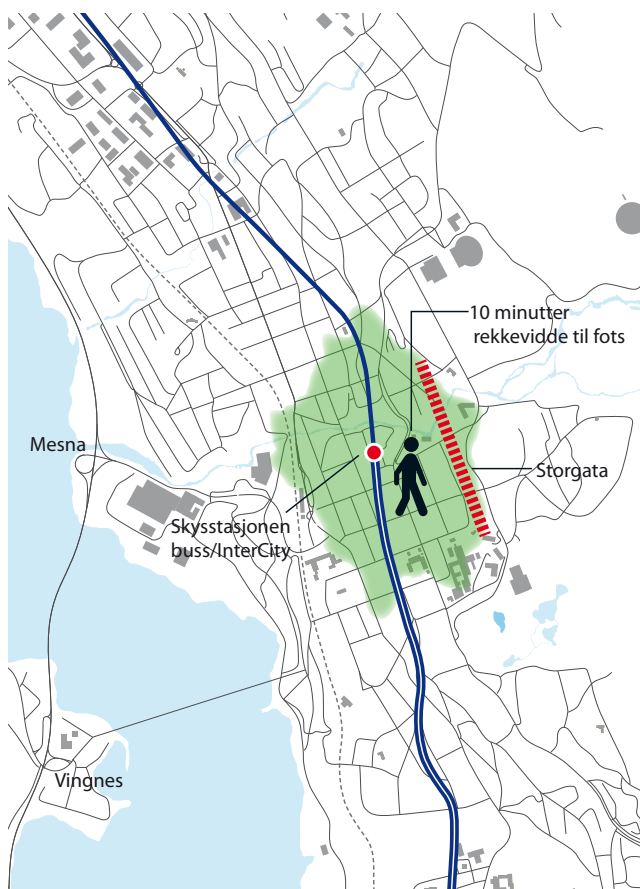
Tiltak på lengre sikt

- Mesna-vassdraget i aksen mellom sentrum og Strandtorget rustes opp med bedre tilrettelegging for gående og syklende.

7.3 Trafikkutvikling og transportløsninger

7.3.1 Gange

Lillehammer har gode forutsetninger for å ha en høy andel gående. Gangvegnettet har en del manglende lenker og det er behov for økt sikkerhet og attraktivitet på flere gangruter. For å oppnå nullvekst i persontrafikken er det viktig å legge besre til rette for gående.



Unge mødre på trilletur i Storgata, foto Civitas

Mål:

- Andelen gående i reisemiddelfordelingen av daglige reiser skal øke fra 24% til 27 % innen 2030.
- Lillehammer skal være en gåvennlig by, der det er attraktiv, trygt og mulig å gå for alle.

Strategi med prinsipper for utvikling:

Flere vil kunne gå dersom byutviklingen bedre legger til rette for det. Flerfunksjonell byutvikling der det blir korte avstander mellom boliger, arbeidsplasser, service, handel, tjenester, kultur- og fritidstilbud vil gjøre at mange flere reiser kan foretas til fots.

Samtidig er reisevalg avhengig av hvor godt tilrettelagt det er for å benytte ulike reisemidler. I en by med lite framkommelighetsproblemer på vegnettet og god tilgang til rimelige eller gratis parkeringsplasser, vil bilbruk kunne benyttes, selv på korte reiser. En strategi for å endre reisevanene i retning av at flere skal gå, sykle og reise kollektivt vil også innebære strategier for en viss restriksjon på bilkjøring, for eksempel i form av begrenset parkeringstilgjengelighet, særlig for langtidsparkering ved arbeidsplasser.

Tiltak på kort sikt

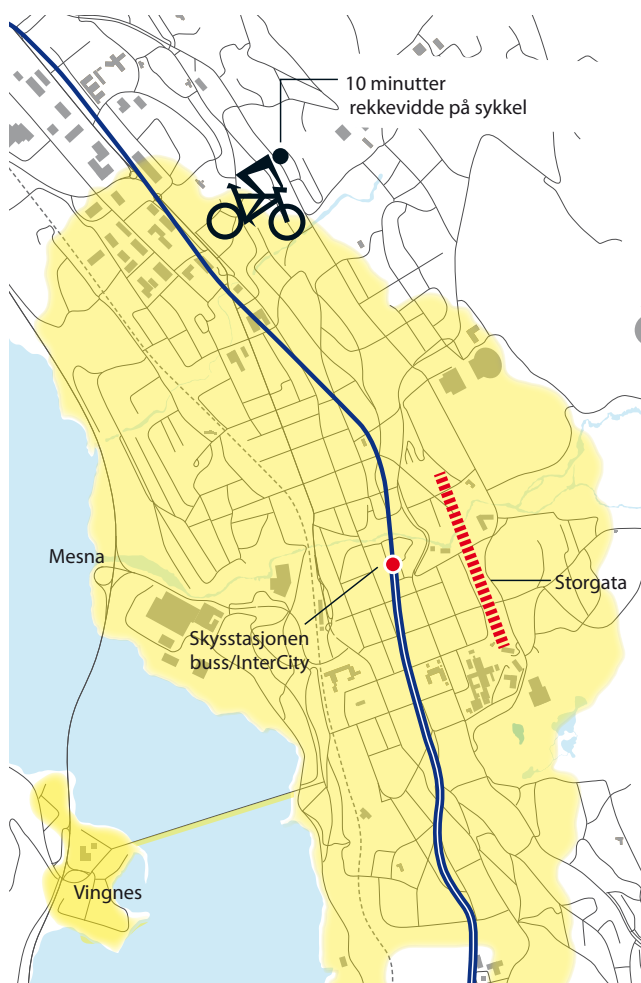
- Det skal utarbeides en lokal gåstrategi «til fots i Lillehammer» og det skal lages en gangvegplan etter mønster fra sykkelvegplanen.

Tiltak på lengre sikt

- Videreføre tiltakene knyttet til gåstrategien.
- Etabler ny sykkel- og gangforbindelse mellom sentrum og Strandtorget. Kan løses i kombinasjon med utbygging av området.
- Forleng sykkel- og tursti lang strandpromenaden mot Mjøsa
- Etabler Industrigata og viderefør Gudbrandsdalsveien som hovedgater for gode forbindelser for gående og syklende.

7.3.2 Sykkel

Potensialet for sykkel i Lillehammer er stort, både sommer som vinter. Arbeidet i sykkelbyprosjektet viser at det er en rekke manglende lenker i transportsystemet.



Sykkelparkering på HIL, foto: Civitas

Mål:

- Sykkelandelen på Lillehammer skal øke fra 4% til 9% innen 2030.
- Det skal være attraktivt å sykle, også om vinteren.

Strategi med prinsipper for utvikling:

Utbygging av hovedsykkelvegnettet skal primært dekke behovene til transportsyklisten / hverdagssyklisten til skole, arbeid og fritidsaktiviteter samt kombinasjonsreiser sykkel-kollektivtrafikk.

Sykkelparkering og servicepunkter for sykkel skal være en viktig del av hovedsykkelvegnettet.

Drift og vedlikehold av sykkelvegnettet skal tilrettelegge for god og trafikksikker fremkommelighet for syklister hele året.

Informasjon, holdningsskapende og adferds relaterte tiltak skal bidra til å få opp sykkelandelen.

Tiltak på kort sikt

- Gjennomføre tiltak i henhold til sykkelplanen, for eksempel Storgata nord, Lilletorget og Fredrik Colletsvei.
- Videreføring av samarbeidsavtalen om sykkelbyprosjektet etter 2017
- Bruke sykkelregnskap for å se utviklingen og virkningene av tiltakene.
- Sykkelhotell på Skysstasjonen
- Utvid antall steder for sykkelparkering, vurderes også ved bussholdeplasser
- Innfør krav til sykkelparkering i reguleringsplaner
- Etablere sykkelveg med fortau fra Skurva til Lillehammer Helsehus.
- Vingnesbrua som gang- og sykkelbru.

Tiltak på lengre sikt

- Videreføre oppfølging av hovedsykkelvegplanen.
- Drift og vedlikehold av høy kvalitet, særlig vinterstid.
- Etablere bedre sykkelforbindelse fra sentrum til Vårsætergrenda/Røyslimoen.
- Etablere sykkelveg med fortau fra Åsmarkvegen til Storgata.

7.3.3 Kollektivtransport – buss og tog

Lillehammer har tidligere hatt høy kollektivandel sammenliknet med byer av samme størrelse. De senere årene har passasjerutviklingen stagnert. Utfordringene er fremkommeligheten for bussene. Lengre kjøretider og forsinkelser gir økt uforutsigbarhet for passasjerene.



Foto: Civitas

Mål:

- Andelen kollektivreiser skal øke fra 8% til 10% innen 2030.
- Lillehammer skal ha et godt busstilbud og et moderne togtilbud og som kan konkurrere med privatbilen.

Strategi med prinsipper for utvikling:

Bybusser

Veg og gatenettet skal utformes slik at det gir bussene god fremkommelighet. Bussene skal gis prioritet framfor bil i egne felt/bussgater og i lyskryss der det kan gjøres plass til det.

Det er ønskelig med høy frekvens på de viktigste bybusslinjene i 10-minuttersbyen; Dvs 10-minuttersfrekvens på stamlinjene.

Opplandstrafikk har en rekke planer for å bedre fremkommeligheten for busser i gatenettet. Tiltak må samordnes med vegeier for å etablere kollektivgater, kollektivfelt, signalprioritering i sentrum og regulering av parkering. Godt vintervedlikehold er også avgjørende for stabil rutedrift. Framkommelighet for bussen berører en rekke interesser og myndigheter; parkering, sykling og biltrafikk, og den bør sees i sammenheng med en helhetlig gatebruksplan.

Mjøsnett – kollektivsatsing i Mjøsregionen

Hedmark og Oppland fylkeskommuner har utredet konsept for utvikling av et kollektivt taktnett i Mjøsregionen. Målet er økt markedsandel for kollektivtransport i Mjøsregionen. Prinsippene for konseptet:

- Taktnettprinsippet, dvs at busser møtes samtidig i definerte knutepunkter slik at effektiv omstigning fra en busslinje til en annen blir mulig.
- Effektive kjøre- og omløpstider
- Forenkle tilbudet – høyere frekvens – lengre gangavstand til holdeplass
- Togtilbud og busstilbud er samordnet
- Tilgjengelighet for alle – løses med supplerende lokal- og bestillingstransport

Hovedidè: Et frekvent kollektivtilbud mellom/til Mjøsbyene taktet med bylinjene i knutepunkter vil bidra til å styrke bo- og arbeidsmarkedet i Mjøsregionen.

InterCity

Stasjonsplassering: En konsentrert byutvikling i Lillehammer sentrum (10-minuttersbyen til fots) tilsier at jernbanestasjonen må bli liggende der den er i dag også etter at InterCity med dobbeltsporet er ferdig utbygget. Nedkorting av reisetid til bl.a. Hamar, Gardermoen og Oslo vil medføre økt pendling og andre togreiser som igjen vil øke etterspørselen etter innfartsparkering for togresende. Dagens parkeringsanlegg på bakkeplan ved jernbanestasjonen vil trolig være for liten. Samtidig er dette et verdifullt areal for byutvikling. Derfor er det aktuelt å vurdere alternative steder for innfartsparkering utenfor sentrum i gangavstand og/eller i kombinasjon med frekvente bussforbindelser til stasjonen. Arealpotensialet ved Lurhaugen bør utnyttes bedre.

Skysstasjonen

Videre utvikling av knutepunktet: For best mulig tilrettelegging for både reiser til og fra byer i InterCity-nettverket vil utvikling av attraktive og effektive kollektivknutepunkt / stasjonsområder være viktig. Knutepunktutvikling er både et viktig element i arbeidet med å øke kollektivandelen, men også viktig for byutviklingen. Generelt er det viktig at skysstasjonen med en fremtidig IC-stasjon kjennetegnes med å være et attraktivt målpunkt i byen, høy arealutnyttelse, stor andel besøksintensive virksomheter, god framkommelighet for fotgjengere, syklister og kollektivtrafikk, samt enkle og effektive bytter mellom ulike reisemidler.

Kollektivvennlig arealbruk

Arealutviklingen må legge til rette for å enkelt kunne kollektivbetjenes. Lokalisering nær kollektivknutepunktet vil for virksomheter være langt å foretrekke enn lokalisering langs en kollektivakse. Nye boliger og virksomheter lokaliseres til sentrum, eller i kort gangavstand til busstraseer. Lillehammer vil ved å lokalisere arbeidsplasser nær jernbanestasjonen i større grad kunne bli en kollektivvennlig innpendlings-by enn om arbeidsplassene lokaliseres langt fra jernbanestasjonen.

Tiltak på kort sikt

- Evaluering av signalprioritering i Bankenkrysset og vurdere samme tiltak i andre kryss.
- Igangsett arbeid med en gatebruksplan for prioritering av ulike trafikantgrupper, herunder vurdere muligheter for å bruke flere gater som kollektivgater (Langesgate, Kirkegata, Storgata sør eller andre gater særlig i aksene nord-sør).
- Gjennomgå holdeplasstrukturen som grunnlag for prioritering, sammenslåing og fjerning av bussholdeplasser.
- Mulighetsstudie for stasjonsutvikling / Skysstasjon i forbindelse med InterCity inkludert vurdering av framtidig arealbruk i og rundt Skysstasjonen, Lurhaugen og aksene Lilletorget - Strandtorget.

Tiltak på lengre sikt

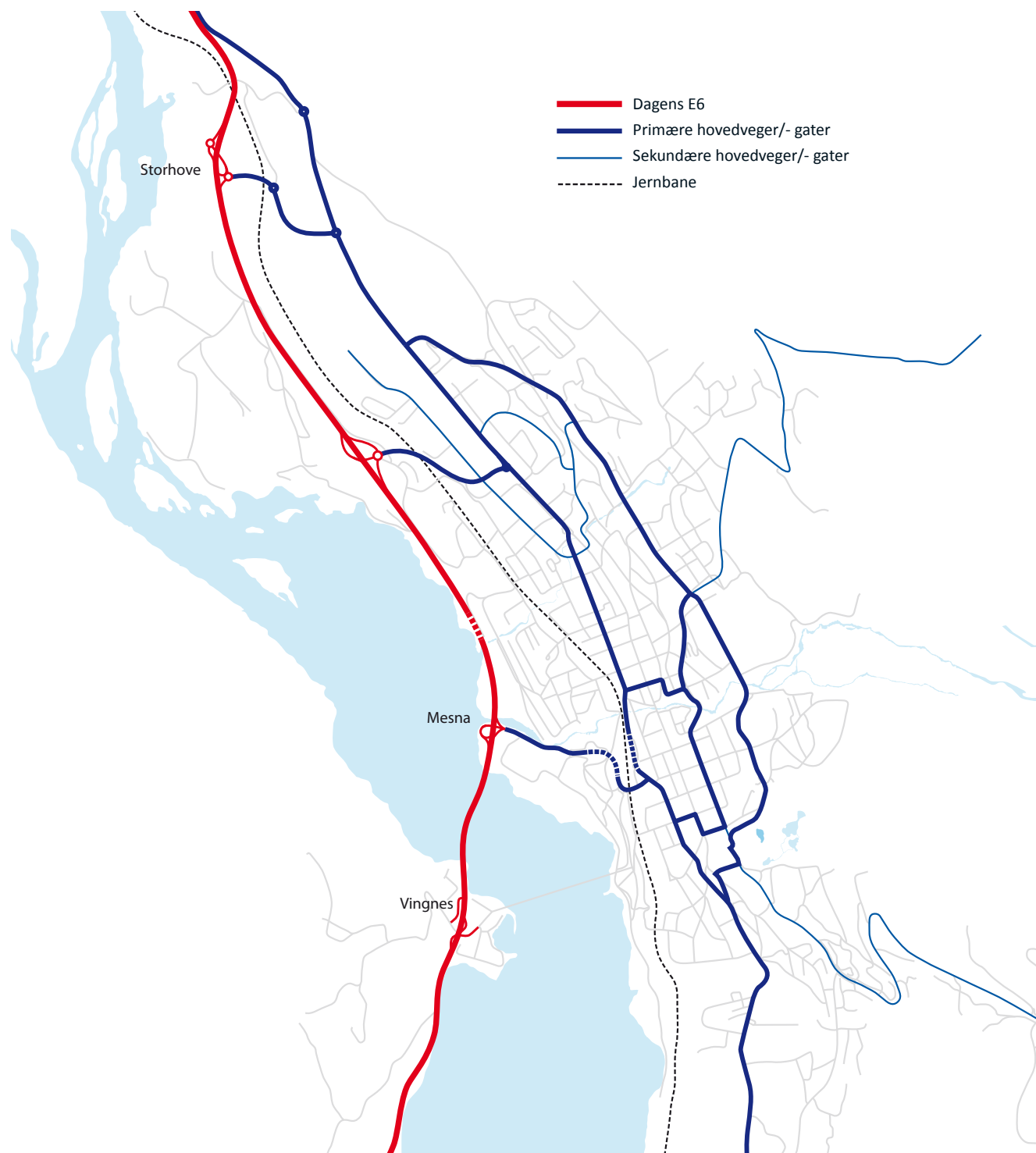
- Vurder løsninger, kostnader og konsekvenser for ny veg Blomsterbakken-Røyslimoen.
- Vurder løsninger for bybuss rundt Lilletorget.
- Fremkommelighetstiltak i bydel Nord med kollektivfelt, signalprioritering og kryssutbedring.



Foto: JBV

7.3.4 Vegtransport

Forventet vekst i antall innbyggere i Lillehammer er frem mot 2044 moderat. Med tiltak for å endre reisevaner bør Lillehammer i all hovedsak kunne klare seg med dagens lokalvegnett som har god kapasitet, med unntak av noen kryss i rushtiden.



Dagens hovedvegssystem bør i hovedsak være tilstrekkelig frem til 2030

Mål:

- Vegtransportsystemet i og rundt Lillehammer er trafiksikkert og med god fremkommelighet. Vegkapasiteten tilpasses slik at veksten i persontransporten tas med gåing, sykling og kollektivtransport. Andelen reiser med bil reduseres fra 53% til 45% i 2030.
- Trafikkbildet i sentrum er ryddig. Sentrum er uten unødig biltrafikk, men også sentrum er tilgjengelig med bil for besøkende og handlende. Sentrum er skjermet for gjennomgangstrafikk med unntak av busser som pendler gjennom sentrum.
- E6 kombinerer på en god måte funksjonen som en hovedåre i Sør-Norge med betjening av Lillehammer. Ny E6 underordner seg Lillehammers bystruktur og med helhetsløsninger som ivaretar at dagens E6 også har en viktig funksjon for lokaltrafikk.

Strategi med prinsipper for utvikling:

Nye veger og økt vegkapasitet vil føre til at flere velger bil, og således ikke bidra til det nasjonale målet om å stanse veksten i personbiltrafikken. Framkommelighet i vegnettet må derfor i stor grad ivaretas med andre virkemidler; arealbruk som ikke gjør folk avhengig av bil for å gjøre sine daglige gjøremål, legge til rette for gange, sykkel og kollektivtransport og ikke minst gjennomføre en parkeringspolitikk som stimulerer til å kun bruke bil når man må, men ellers benytte mer miljøvennlige transportalternativer.

For at ikke køproblemene skal bli for store, og ikke minst skape forsinkelser for bussene i gatenettet, må enkelte kryss utvides/bygges om og enkelte veg- og gatestrekninger få flere felt. Bygging av nye vegforbindelser til avlastning av eksisterende veger/gater er lite aktuelt før 2030. Men trafikkutviklingen bør følges nøye, blant annet gjennom nye trafikkberegninger hvor man tester virkninger av sterkere prioritering av busstrafikken i gatenettet, endret parkeringspolitikk, endrede reisevaner der flere går og sykler, m.m. Slike beregninger bør gjøres i forbindelse med en gatebruksplan som vil være en aktuell oppfølging av denne strategiplanen.

Når en ser bort fra gjennomgangstrafikken, viser trafikkundersøkelser (2012) at 46 % av biltrafikken skal til sentrum og 53 % forbi sentrum. At halvparten av

biltrafikken skal til sentrum viser et behov for en tydelig sentrumsring (Brufoss gate-Tomtegata-Spinnerivegen) som kan fordele trafikken til nærliggende parkeringsanlegg for sentrum og slik skjerme sentrum for gjennomgangstrafikk.

At den andre halvparten av biltrafikken skal forbi sentrum viser behovet for veger til omkjøring (Sigrid Undsets vei, dagens E6 eller ny parallellveg til ny E6 og de tre avkjøringene fra E6 ved Mesna, Sannum og Storhove). Forlengelse av Industrigata frem til Storhove og nye tverrforbindelser i næringsområdene i Nordre Ål vil også kunne bidra til å betjene det langstrakt byområdet som utgjør Lillehammer by, men her vil det kunne være konflikt med jordverninteresser. Siden beregnet trafikkbelastning i 2044 på ved Mesnadalsvegen er vesentlig større enn Fv213 fra Sannum og Storhovearmen, bør ny storvarehandel utenfor sentrum lokaliseres til bydel Nord/Nordre Ål fremfor ved Strandtorget.

Fritidsreiser genererer mye biltrafikk og kan til tider gi overbelastning av vegnettet. Videre utvikling av reiselivet er en usikker faktor. Tilrettelegging med parkeringstilgjengelighet på strategisk riktige steder nær sentrum for besøkende og handlende vil kunne redusere behovet for å bygge ut vegnettet som følge av økt fritidstrafikk.

Tiltak på kort sikt

- Det skal utarbeides en gatebruksplan som en direkte oppfølging av strategiplanen.
- Enkelte kryss utvides/bygges om og enkelte veg- og gatestrekninger bygges om for å sikre busser god framkommelighet og for å bedre kapasitet for omkjøring rundt sentrum

Tiltak på lengre sikt

- Bygging av nye vegforbindelser til avlastning av eksisterende veger/gater er lite aktuelt før 2030, men trafikkutviklingen bør følges nøye, blant annet gjennom nye trafikkberegninger og -telling.

7.3.5 Parkering

Lillehammer har i dag god tilgang på parkering i alle deler av kommunen. Selv nær sentrum er det tilrettelagt med mange gratis offentlig tilgjengelige parkeringsplasser for kunder og ansatte. Også ved Rosenlund i Nordre Ål og ved Storhove er det rikelig tilgang på gratis eller rimelig parkering for ansatte. Dette skaper utfordringer i forhold til å få effekt av positive tiltak for kollektivtransport, sykkel og gange.

For høye parkeringsnormer i sentrum kan gjøre det vanskelig å bygge nytt eller bygge om fordi det også må bygges et visst antall parkeringsplasser. Ensidige minimumskrav for parkering for kontor- og forretningsbygg kan stimulere til utvikling av kontorbygg utenfor sentrum der det er lettere å oppfylle parkeringskravet, men der det i mindre grad er attraktivt å gå, sykle eller reise kollektivt.

Eiendomsutviklere og etablerere vil kunne ønske godt med parkeringsplasser for kunder, noen også for ansatte. Utenfor sentrum vil de gjerne kunne bygge disse selv, men ikke nødvendigvis inne i sentrum. Dette kan ha flere grunner:

- Inne i sentrum er tomteprisen høy og parkeringsplasser må legges under bakken, hvilket er dyrere.
- Inne i sentrum kan utbyggere ønske å være "gratispassasjer" ved at kommunen eller andre private parkeringsselskaper vil holde kunder med parkering.

Mål:

- Parkeringspolitikken skal stimulere til at veksten i persontransporten skal tas av kollektivtransport, sykkel og gange.
- Parkeringspolitikken med lokalisering av parkeringsanlegg skal være et virkemiddel som skal bidra til at sentrum skjermes for bilkjøring, samtidig som sentrum er tilgjengelig for besøkende og handlende.
- Parkeringspolitikken skal brukes som et aktivt stimulerende virkemiddel for å få utviklet sentrumsnære arealer til byutviklingsformål; boliger og arbeidsplasser.

Strategi med prinsipper for utvikling:

Parkeringsstrategier må skille tydelig mellom beboere, arbeidstakere og besøkende / kunder / tilreisende.

Beboere bør ha plasser på egen tomt eller reserverte plasser i nærheten. Dette kan også ivaretas gjennom beboerparkering eller boligsoneparkering. Frikjøp bør som regel ikke godtas, men kan unntaksvis aksepteres for prosjekter på små tomter, "infill"-prosjekter og lignende. Krav til parkeringsplasser for nye boliger bør reduseres i forhold til dagens krav, særlig i sentrum. Selv i mellomstore og mindre byer er det dokumenterte relativt store forskjeller i bilhold for beboere som bor sentrumsnært og beboere som bor mer perifert i kommunen.

Arbeidstakere uten spesielle behov i tjenesten bør ikke ha tilrettelagt gratis parkering uansett hvor arbeidsplassen er lokalisert. Dette må sikres gjennom nyanserte maksimumskrav til parkering avhengig av lokalisering sentralt eller perifert i tettstedet.

For **besøksparkering** / kunder bør det være mulig med frikjøp for en god del av plassene. Det vil være bedre å håndtere dette behovet i felles parkeringsløsninger på offentlig grunn / evt i felles parkeringsanlegg sentrumsnært.

Ved **kollektivknutepunkt**: Tilgjengelighet til parkering kan sikres / reguleres med oblat- eller prisregulering.

Flere små og mellomstore byer har de senere år etablert parkeringsanlegg i fjell (Mandal, Arendal, Kragerø, Grimstad) for å møte utfordringene fra økende trafikk- og parkeringsproblemer i bykjernen.

Et nytt, stort parkeringsanlegg i fjell eller nær sentrum i Lillehammer vil kunne gi mulighet for å flytte parkering vekk fra bakgårder og åpne plasser i sentrum, løse parkeringsspørsmålet for utbyggere av nye boliger og virksomhet i sentrum og gi sentrumshandelen god parkeringstilgang samt gi et lettfattelig parkeringstilbud for ikke lokalkjente folk ved større arrangementer i sentrum. Ett stort sentralt underjordisk anlegg for hele byen kunne vært en god løsning hvis atkomstene til dette kunne plasseres funksjonelt. Anlegget må ha atkomst fra flere retninger og slik at biltrafikk ikke skaper framkommelighetsutfordringer for busstrafikken, gående eller syklende. Flere mindre anlegg er et alternativ til ett stort anlegg.

Nye parkeringsnormer

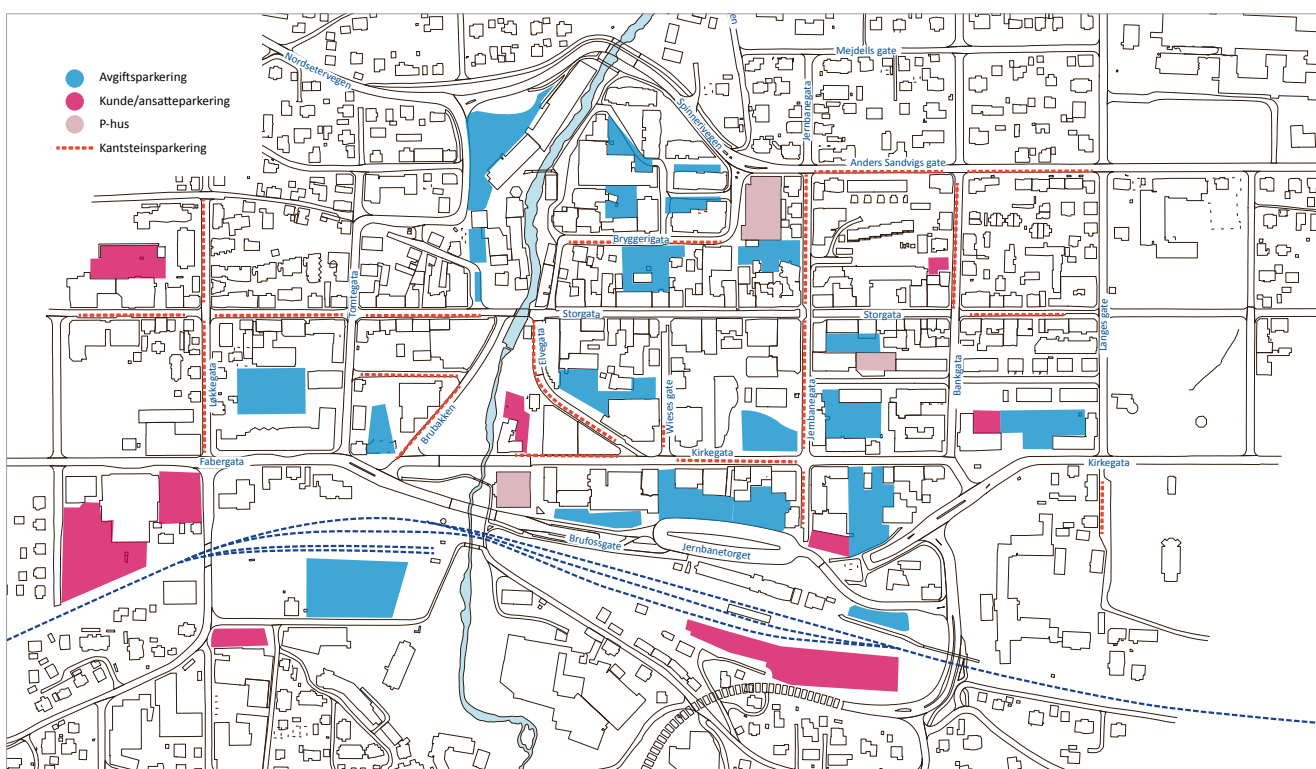
For høye parkeringsnormer i sentrum kan gjøre det vanskelig å bygge nytt eller bygge om fordi det også må bygges et antall parkeringsplasser. Lavere parkeringskrav til bolig vil kunne stimulere til ønsket byutvikling og fortetting samt stimulere til å etablere nye arbeidsplasser sentralt i byen. Maksimumsnormer for næring kan dempe bruk av bil til arbeidsreiser. Parkeringsbestemmelsene bør være differensiert med ulike soner; for eksempel sentrum, sentrumsnært, større arbeidsplassområder og øvrige deler av kommunen.

Tiltak på kort sikt

- Utarbeidelse av en parkeringsstrategi for byområdet.
- Utarbeidelse av nye parkeringsnormer
- Anlegg flere sykkelparkingsplasser.
- Kommunen, fylkeskommunen og staten går foran som gode eksempler med reduksjon av reserverte parkeringsplasser ved offentlige virksomheter.

Tiltak på lengre sikt

- Oppfølging og gjennomføring av vedtatt parkeringsstrategi.
- Fjern/erstatt gateparkering i kollektivgater og der det er behov langs hovedsykkelveger.
- Det skal arbeides for etablering av nye parkeringsanlegg tett på Lillehammer sentrum.



Illustrasjonen av dagens parkeringsanlegg (allment tilgjengelige)

Handlingsprogram

I. Samordnet areal- og transportutvikling

I.I Arealutvikling

Tiltak på kort sikt

- Overskudd på arealer i Lillehammer kommune kan gjøre det aktuelt med en "miljørevisjon" av kommuneplanens arealdel der man tar arealer ut av planen som ikke bidrar til nye mål for arealutviklingen.

Tiltak på lengre sikt

- Si ja / legg til rette for tiltak som styrker overordnet visjon og hovedmål, si nei / ikke legg til rette for tiltak som svekker overordnet visjon og hovedmål. Områdeplaner bør utvikles for å gi utbyggere forutsigbarhet om ønsket utvikling i ulike områder av kommunen og for å sikre tilstrekkelig områdekvalitet.
- En felles regional areal- og transportplan med strategier for handels- og næringslokalisering i Mjøs-regionen utarbeides.

I.II Trafikkutvikling og transportløsninger

Tiltak på kort sikt

- For å redusere behovet for kostbare og omfattende veginvesteringer satses det først på bedre tilrettelegging for kollektivtransport, syklende og gående; herunder infrastrukturtiltak og prioritering av buss i vegnett og kryss.
- Videreutvikle parkeringspolitikken der korttidsparkering og avgiftsparkering prioriteres foran langtidsparkering – dette skal stimulere til endrede reisevaner og redusere belastningen i vegnettet.

Tiltak på lengre sikt

- Kryssutbedringer og mindre veginvesteringer der det er behov for økt kapasitet i det lokale vegnettet.
- Større veginvesteringer vil kunne bli nødvendig dersom en ikke lykkes med å ta veksten i persontransporten med kollektivtransport, sykkel og gange.

II. Arealutvikling og byvekst

II.I Boligutvikling

Tiltak på kort sikt

- Gjennomfør konkrete studier av tomter og utbyggingsmuligheter i sentrum og sentrumsnært. Boligbygging skal i all hovedsak skje innenfor etablerte byggesoner og spesielt på ledige arealer i sentrum og sentrumsnære områder.
- Revider kommuneplanens arealdel. Her bør det ses på og vurderes å ta ut områder av planen som ikke følger opp nye mål for byutviklingen («miljørevisjon»). Kommuneplanen revideres med tydeligere / strengere rekkefølgebestemmelser for hvor boligbygging skal finne sted og med plankrav som tilrettelegger for bygging av leiligheter sentrumsnært.
- Kvalitetskrav for boligprosjekter gjennomgås: I boligområder skal det legges vekt på estetikk, god byggeskikk med bruk av miljøvennlige materialer, energibruk basert på fornybare ressurser samt gode byrom og andre bokvaliteter. Andre forhold som påvirker økonomien i byggeprosjekter vurderes revidert; dette gjelder f.eks. krav til uteoppholdsareal, lekeplasser og parkering. Særlig for mindre byggeprosjekter på innklemte tomter bør det vurderes tillatt avvik fra normale krav. Uteopphold og lek kan i større grad ivaretas ved områdevisе løsninger og ikke i det enkelte byggeprosjekt. Utbyggingsavtaler kan være et verktøy for å finne minnelige ordninger i det enkelte prosjekt.
- Vurder endrede parkeringsnormer i hele kommunen som stimulerer til boligbygging sentralt. Krav til parkering skal utformes slik at det ikke stilles for strenge / fordyrende krav til parkeringsplasser tilknyttet de enkelte byggeprosjekt.

Tiltak på lengre sikt

- Øk planinnsatsen for sentrum og sentrumsnære arealer med tilrettelegging for bolig.
- Start transformasjonen med sentrale tomter der grunneierne kan være interessert. Skap samarbeid offentlig-privat.
- Fysisk oppgradering av gater og byrom.

II.II Næringslokalisering og -vekst

Tiltak på kort sikt

- Gjennomfør konkrete studier av tomter og utbyggingsmuligheter i sentrum og sentrumsnært. Start med tilrettelegging for fortetting der grunneierne kan være interessert. Skap samarbeid offentlig-privat.
- Øk planinnsatsen for sentrum og sentrumsnære arealer med tilrettelegging for handel, næring, kultur og andre aktiviteter. Området rundt Skysstasjonen bør gis særlig oppmerksomhet.
- Trinnvis utvikling av bydel nord i første omgang med bolig, kontor og handel. Handelsvirksomheter som ikke er spesielt areal- og transportkrevende, lokaliseres til Rosenlund bydelssenter; dvs innenfor gjeldende regulering.
- Lag tydeligere bestemmelser i arealdelen av kommuneplanen om "rett virksomhet på rett sted" etter ABC-prinsippet. Dette vil gi næringslivet forutsigbare rammer for lokalisering av alle typer næring.

- Vurder endrede parkeringsnormer i hele kommunen som stimulerer til næringsutvikling sentralt og begrenser biltrafikk til næringsarealer.
- Et utviklingsfond etableres for å stimulere til næringsutvikling / byutvikling i verneområder.

Tiltak på lengre sikt

- Hold fast på lokalisering av "rett virksomhet på rett sted" og ikke tillat vesentlige utvidelser på Strandtorget og Rosenlund.
- Kommunen bør stimulere til ønsket byutvikling i sentrum gjennom fysisk oppgradering av gate- og byrom.

II.III Handel og service

Tiltak på kort sikt

- Samordne servicebedriftene i Lillehammer i en felles markedsorganisasjon som omfatter både Strandtorget og sentrum.
- Forenkle parkeringstilbudet rundt sentrum med bedre visningssystemer og samordnet forvaltning.
- Gjennomgå bestemmelser i kommuneplanens arealdel og utarbeide tydelige bestemmelser om hvor ulike typer handel og service tillates.
- Gratis korttidsparkering på kommunale plasser i sentrum på lørdager kan vurderes for å tiltrekke mer handel til sentrum, men innfør avgifter igjen dersom ordningen misbrukes til langtidsparkering. Håndheving av korttidsparkering er viktig.

Tiltak på lengre sikt

- Bygg flere boliger i sentrum som kan bidra til et økt kundeunderlag for sentrumshandelen, men 1. etasje bør forbeholdes publikumsrettet aktivitet i de gater der det er ønskelig med sammenhengende handel og servicevirksomhet.
- Områder for handel med tyngre varer samt gods, logistikk og industrivirksomhet bør samles ved Fv213 Lillehammerveien fra Sannum samt Industrigata og Gudbrandsdalsveien.
- Av hensyn til handel og byliv i sentrum må det ikke tillates etablert flere nye kjøpesentre utenfor sentrum, og eksisterende kjøpesentre på Strandtorget og Rosenlund bør ikke tiltales utvidet vesentlig.

I.IV Blå-grønn struktur

Tiltak på kort sikt

- En overordnet plan for den blå-grønne strukturen utvikles. Den blå-grønne strukturen på Lillehammer kartlegges og verdsettes på samme måte som verneområder i byen.

Tiltak på lengre sikt

- Mesna-vassdraget i aksen mellom sentrum og Strandtorget rustes opp med bedre tilrettelegging for gående og syklende.

III. Trafikkutvikling og transportløsninger

III.I Gange

Tiltak på kort sikt

- Det skal utarbeides en lokal gåstrategi «til fots i Lillehammer» og det skal lages en gangvegplan etter mønster fra sykkelvegplanen.

Tiltak på lengre sikt

- Videreføre tiltakene knyttet til gåstrategien.
- Etabler ny sykkel- og gangforbindelse mellom sentrum og Strandtorget. Kan løses i kombinasjon med utbygging av området.
- Forleng sykkel- og tursti lang strandpromenaden mot Mjøsa.
- Etabler Industrigata og viderefør Gudbrandsdalsveien som hovedgater for gode forbindelser for gående og syklende.

III.II Sykkel

Tiltak på kort sikt

- Gjennomføre tiltak i henhold til sykkelplanen, for eksempel Storgata nord, Lilletorget og Fredrik Colletsvei.
- Videreføring av samarbeidsavtalen om sykkelbyprosjektet etter 2017.
- Bruke sykkelregnskap for å se utviklingen og virkninger av tiltakene.
- Sykkelhotell på Skysstasjonen.
- Utvid antall steder for sykkelparkering, vurderes også ved bussholdeplasser.
- Innfør krav til sykkelparkering i reguleringsplaner.
- Etablere sykkelveg med fortau fra Skurva til Lillehammer Helsehus.
- Vingnesbrua som gang- og sykkelbru.

Tiltak på lengre sikt

- Videreføre oppfølging av hovedsykkelvegplanen.
- Drift og vedlikehold av høy kvalitet, særlig vinterstid.
- Etabler bedre sykkelforbindelse fra sentrum til Vårsætergrenda/Røyslimoen.

III.III Kollektivtransport – buss og tog

Tiltak på kort sikt

- Evaluering av signalprioritering i Bankenkrysset og vurdere samme tiltak i andre kryss.
- Igangsett arbeid med en gatebruksplan for prioritering av ulike trafikantgrupper, herunder vurdere muligheter for å bruke flere gater som kollektivgater (Langesgate, Kirkegata, Storgata sør eller andre gater særlig i aksene nord-sør).

- Gjennomgå holdeplasstrukturen som grunnlag for prioritering, sammenslåing og fjerning av bussholdeplasser.
- Mulighetsstudie for stasjonsutvikling / Skysstasjon i forbindelse med InterCity inkludert vurdering av framtidig arealbruk i og rundt Skysstasjonen, Lurhaugen og aksene Lilletorget - Strandtorget.

Tiltak på lengre sikt

- Vurder løsninger, kostnader og konsekvenser for ny veg Blomsterbakken-Røyslimoen.
- Vurder løsninger for bybuss rundt Lilletorget.
- Fremkommelighetstiltak i bydel Nord med kollektivfelt, signalprioritering og kryssutbedring.

III.IV Vegtransport

Tiltak på kort sikt

- Det skal utarbeides en gatebruksplan som en direkte oppfølging av strategiplanen.
- Enkelte kryss utvides/bygges om og enkelte veg- og gatestrekninger bygges om for å sikre busser god framkommelighet og for å bedre kapasitet for omkjøring rundt sentrum.

Tiltak på lengre sikt

- Bygging av nye vegforbindelser til avlastning av eksisterende veger/gater er lite aktuelt før 2030, men trafikkutviklingen bør følges nøye, blant annet gjennom nye trafikkberegninger og -telling.

III.V Parkering

Tiltak på kort sikt

- Utarbeidelse av en parkeringsstrategi for byområdet.
- Utarbeidelse av nye parkeringsnormer.
- Anlegg flere sykkelparkeringsplasser.
- Kommunen, fylkeskommunen og staten går foran som gode eksempler med reduksjon av reserverte parkeringsplasser ved offentlige virksomheter.

Tiltak på lengre sikt

- Oppfølging og gjennomføring av vedtatt parkeringsstrategi.
- Fjern/erstatt gateparkering i kollektivgater og der det er behov langs hovedsykkelveger.
- Det skal arbeides for etablering av nye parkeringsanlegg tett på Lillehammer sentrum.

Samarbeidsavtale

5-årig samarbeidsavtale om areal- og transportutviklingen i Lillehammer by
01.08.2016 – 01.08.2021

1. Denne samarbeidsavtalen om areal- og transportutvikling i Lillehammer by er inngått mellom følgende parter:

- Lillehammer kommune
- Næringslivet representert ved Lillehammer næringsforening
- Statens vegvesen Region øst
- Oppland fylkeskommune

Dersom partene er enige om det, kan Jernbaneverket, andre kommuner i Lillehammerregionen/ Mjøsregionen samt Fylkesmannen i Oppland inviteres til å slutte seg til avtalen.

2. Bakgrunn for avtalen

Lillehammer skal videreføre sitt gode navn som fylkeshovedstad, kunnskapsby, kulturby, idrettsby og OL-by. Byen skal gjøres enda mer attraktiv for bosatte, næringsliv og besøkende. Vekst i boliger og arbeidsplasser skal primært skje innenfor «10-minutters-byen» (til fots eller med sykkel) fra Storgata/Skysstasjonen og sekundært i aksene fra sentrum i retning bydel Nord. Transportsystem skal være miljøvennlig og trafikk-sikkert, legge til rette for 10-minutters-byen og for at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange.

For å realisere visjon og mål kreves det innsats fra flere aktører. Areal- og transportutviklingen formes av kommunen, fylkeskommunen og staten samt næringsliv og befolkning. Det er derfor viktig at forvaltningsnivåene samarbeider på grunnlag av felles mål og strategier, og det er viktig med god forankring i lokal og regional befolkning og næringsliv.

Samarbeidet om areal- og transportutviklingen i Lillehammer by er tjent med:

- Et felles grep på utviklingen
- Langsiktig politikk som grunnlag for prioritering av kortsiktige tiltak
- Samordning av forvaltningsnivåenes planer og tiltak for å sikre helhetlige løsninger og økt forutsigbarhet

På denne bakgrunn har Lillehammer kommune, Lillehammer næringsforening, Statens vegvesen Region øst og Oppland fylkeskommune gjennomført en samarbeidsprosess i 2014 – 2016 «Byutvikling 2044 – strategier for fremtidens areal- og transportløsninger i Lillehammer». For å videreføre dette arbeidet har partene vedtatt en likelydende sak om å inngå en samarbeidsavtale som skal sikre den videre oppfølgingen. Videre er formålet å inngå et sterkere og formalisert samarbeid.

3. Hovedprinsipp for samarbeidet

Partene i denne avtalen inngår i et langsiktig samarbeid om en felles areal- og transportutvikling i Lillehammer by som med kvalitet utvikler Lillehammer til en attraktiv og bærekraftig by.

Samarbeidet skal bidra til en samordnet areal- og transportutvikling for Lillehammer by som følger opp både lokale, regionale og nasjonale mål.

Til grunn for samarbeidet legges:

- Nasjonale mål og forutsetninger definert i den til enhver tid gjeldende nasjonale transportplan (NTP)
- Nasjonale mål og føringer definert i den til enhver tid gjeldende statlige forventningsnotat og Planretningslinjer
- Føringer fra Regional planstrategi for Oppland
- Føringer fra regional plan for attraktive byer og tettsteder i Oppland
- Føringer fra kommuneplanen for Lillehammer
- Vedtatt strategi for ny byutvikling innenfor areal og transport fra samarbeidsprosessen 2014 –2016

Gjennom samarbeidet basert på denne avtalen skal partene bidra til:

Å sikre god dialog og godt kunnskapsbaserte beslutningsgrunnlag for folkevalgte i kommunene og fylkeskommunen samt for andre berørte myndigheter eller sektorer for å bidra til mer helhetlige løsninger og økt gjennomføringskraft enn i dag.

4. Mål for samarbeidet

Hovedmålet for samarbeidet under denne avtalen er å bidra til å gjøre Lillehammer som regionsenter til en attraktiv og bærekraftig by basert på virkemidler innen areal- og transportsektoren.

Med tiltak som bidrar til å gjøre byen attraktiv, menes:

- Å tilrettelegge for et kompakt og levende sentrum i Lillehammer og en byutvikling som samtidig ivaretar byens kvaliteter i form av bygningsmiljøer, møteplasser og blå-grønne struktur
- Å styrke handel og service i Lillehammer sentrum og samtidig opprettholde stans i vekst av kjøpesentra utenfor sentrum
- Å samle så mye som mulig av kontor- og servicebedrifter til sentrum slik at fremtidens InterCity-utbygging kan bidra til å trekke til seg arbeidstakere og kunder fra hele Mjøsregionen
- Å gjøre byen attraktiv for næringslivet å investere i

Med bærekraftige tiltak menes tiltak som bidrar til:

- Langsiktig, framtidsrettet og konkurransedyktig næringsliv
- Styrking av befolkningens levekår og livskvalitet
- Redusering av transportbehovet og transportsektorens klimagassutslipp

For virkemidler i areal- og transportsektoren innebærer dette blant annet:

- Å hegne om den veksten man har ved at hvert byggetiltak bidrar til målet om en levende og kompakt by
- Å gjøre det enkelt å reise til sentrum med alle typer transportmidler samtidig som sentrum er skjermet for unødig biltrafikk
- Å videreutvikle et attraktivt kollektivtilbud og et effektivt gang- og sykkelvegnett
- Å redusere behovet og motivasjonen for bruk av personbiler, særlig til arbeidsreiser, gjennom både positive og restriktive tiltak

5. Oppgaver

Samarbeidet er gjensidig forpliktelse og skjer på grunnlag av felles mål og strategier. Målene for areal- og transportutviklingen er langsiktige, men utviklingen må skje trinnvis. Dette er viktig for å opprettholde motivasjon i byen at det sørges for gjennomføring av tiltak som viser at det stadig skjer forbedringer.

I Lillehammer skal man følge *firetrinnsprinsippet* for en kostnadseffektiv utvikling av veg- og trafikksystemet i henhold til Statens vegvesens håndbok om konsekvensanalyser (V712):

1. Tiltak som kan påvirke transportbehovet og valg av transportmiddel
2. Tiltak som gir effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur
3. Begrensede utbyggingstiltak
4. Større ombygginger eller ny vegtrasé

Samarbeidet skal blant annet omfatte:

- Arena for samordning særlig mellom forvaltningsnivåenes planer og tiltak for å sikre helhetlige løsninger og økt gjennomføring
- Initiere iverksetting av ulike utredningsoppgaver
- Kommunikasjon og formidling
- Iverksetting av tiltak som følge av strategiplanen, herunder bl.a. grunnlag for en gatebruksplan for sentrum for bussframkommelighet, biltilgjengelighet, gang- og sykkelveger, parkering m.v.
- Grunnlag for revisjon av kommuneplanen for Lillehammer
- Grunnlag for revisjon av det statlige og fylkeskommunale handlingsprogrammet knyttet til nasjonal transportplan (NTP).

6. Organisering

Det opprettes en styringsgruppe for oppfølging av avtalen med representanter fra hver av partene Lillehammer kommune, Lillehammer næringsforening, Statens vegvesen Region øst og Oppland fylkeskommune. Kommunen betraktes som hovedeier for arbeidet, men alle partene betraktes som likeverdige. Styringsgruppa skal ledes av Ordfører.

Styringsgruppen gir oppgaver og tilrådninger til sine respektive politiske og administrative enheter og organer. Styringsgruppen vil fortløpende vurdere behovet for videre organisering av arbeidet, herunder bl.a. etablering av en administrativ arbeidsgruppe.

Ved uoverensstemmelse i styringsgruppen gjelder simpelt flertall.

7. Økonomi og rapportering

Samarbeidet under denne avtalen baserer seg på følgende hovedmodell for finansiering av bistand knyttet til faglig råd og utredninger:

- Grunnfinansiering av prosjektarbeidet skjer i form av et spleiselag fra de deltakende parter med et beløp på minimum kr 200.000 per år fra hver av de offentlige partene. Det lokale næringsliv gjennom Lillehammer næringsforening oppfordres til å bidra økonomisk
- Enkeltprosjekter som ikke inngår i grunnfinansieringen dekkes i hvert enkelt tilfelle av deltakende parter med den kostnadsfordeling partene blir enige om
- De samarbeidende parter dekker egne kostnader til sine deltakere /representanter i arbeidet underlagt denne avtalen

8. Avtalepartenes ansvar og forpliktelser

Hver av partene i denne avtalen er forpliktet til å stille til disposisjon den kompetanse, kapasitet og økonomiske midler som følger av denne avtalen.

Hver av partene er forpliktet til aktivt å arbeide for å støtte opp om samarbeidet og de mål og strategier det er basert på.

9. Oppsigelse av avtalen

Denne avtalen gjelder for den enkelte deltaker inntil vedkommende melder seg ut eller en ny avtale/endringer i gjeldende avtale blir vedtatt.

En part kan si opp avtalen med 1 års varsel. Om en part melder seg ut gjelder avtalen fremdeles mellom de andre.

10. Endring av avtalen

Endring av avtalen krever tilslutning av samtlige avtaleparter.

11. Avtalens varighet

Det legges opp til et langsiktig samarbeid: Avtalens varighet er 5 år (fram til 01.08.21) med en felles intensjon om å forlenge avtalen. Beslutning om forlengelse av avtalen skal skje senest ett år før avtalen løper ut.

