

# Gatebruksplan Lillehammer Sentrum

*På vei mot en god balanse mellom trafikk og byliv*

januar 2023



# Innhold

<b>Forord</b>	3		
<b>1. Om Gatebruksplanen</b>			
1.1 Bakgrunn og avgrensing av planområdet	5		
1.2 Gatebruksplanens hensikt og formål	6		
1.3 Prosess og medvirkning	7		
<b>2. Lillehammer i dag</b>			
2.1 Beskrivelse av planområdet	9		
2.1.1 Historisk perspektiv	9		
2.1.2 Dagens kvaliteter og utfordringer			
2.1.3 Faktorene for et attraktivt og levende sentrum	10		
2.2 Reisevaner i Lillehammer og Mjøsbyen	14		
2.3 Analyse av dagens gatebruk	16		
<b>3. Fremtidig gatebruk</b>			
3.1 En god balanse mellom trafikk og byliv	23		
3.2 Shared space	27		
3.3 Kollektiv	29		
3.4 Sykkel	30		
3.4.1 Sykkelveinett	31		
3.5 Gange	32		
3.6 Bil og parkering	33		
3.7 Varelevering	34		
<b>4. Varianter og scenarier for fremtiden</b>			
4.1 Introduksjonen	38		
4.2 Alternativ løsning for Kirkegata	38		
4.3 Kollektiv holdeplass ved den gamle Brannstasjonen	40		
4.4 Parkering i fjell	42		
4.5 Forsterkning av Mesnabrua	45		
		<b>5. Handlingsprogram</b>	
		5.1 Stegvis utvikling	47
		5.2 Samarbeid og finansiering	47
		5.3 Nye utviklinger	47
		Kort sikt	48
		Mellomlang sikt	49
		<b>Vedlegg. Detaljering på gatenivå</b>	
		Storgata – kvartalet nord fra gågata	51
		Storgata – kvartalet sør fra gågata	52
		Storgata sør fra Søndrepark	53
		Kirkegata	54
		Sør fra Stortorget	54
		Ved Stortorget	55
		Nord fra Stortorget	56
		Anders Sandvigs gate	57
		Jernbanegata	58
		Bankgata	59
		Trafikale konsekvenser	60
		Gatebruk om vinteren	61

## Forord

Verden rundt oss er i konstant endring. Nasjonale og internasjonale utviklingstrender og ny teknologi vil påvirke oss. Dette vil gi utfordringer på den ene siden og muligheter på den andre. Gatebruksplanens intensjon er å sikre bærekraftige løsninger for framtidens gatebruk. Den skal til enhver tid være oppdatert og må derfor med jevne mellomrom vurderes for revisjon.

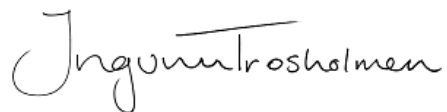
Gatebruksplanen er utviklet innenfor samarbeidsprosjektet «Byutvikling Lillehammer», der Lillehammer kommune, Innlandet fylkeskommune, Statsforvalteren i Innlandet, Statens vegvesen og næringslivet er involvert. Prosjektet skal legge til rette for mer forpliktende samarbeid, skape helhetlige løsninger og økt gjennomføringskraft for areal- og transporttiltak i Lillehammer by. Det ble vedtatt en bystrategi i 2016 som inneholder visjon, mål, strategier og aktuelle tiltak på kort og lang sikt (Byutvikling 2044). Gatebruksplanen er en oppfølging av bystrategien og et virkemiddel for å oppnå målene. Planen skal bidra til å nå nullvekstmål i personbiltrafikken, samtidig opprettholde Lillehammer som en attraktiv og levende by.

Planen har fokus på gode løsninger for gående, syklende, kollektivtransport, biltrafikk og varelevering. Den inneholder både enkle inngrep og mer utfordrende tiltak og idéer. Gatebruksplanen skal være et styrende dokument for videre utvikling av gatenettet. Gjennom prosjekter og utbygginger skal vi steg for steg i felleskap gjennomføre Gatebruksplanen.

Arbeidet med Gatebruksplanen har pågått over noe tid. Utkast til Gatebruksplanen har vært på offentlig innspillsrunde. Det har vært flere møter med interessegrupper gjennom prosessen. Innspillene, ny informasjon og innsikt har gitt nyttige bidrag i arbeidet med planen

Jeg takker for alle bidrag og håper at Gatebruksplanen vil gi oss trygge, bærekraftige og trivelige gater og byrom for byens innbyggere og besøkende.

*Lillehammer, januar 2023*



*Ingunn Trosholmen  
Ordfører*

# 1. Om Gatebruksplanen

## 1.1 Bakgrunn og avgrensning av planområdet

Prosjektet *Byutvikling Lillehammer* er et fellesprosjekt, der aktører fra Lillehammer kommune, Statens vegvesen, Statsforvalteren i Innlandet, Innlandet Fylkeskommune og næringslivet, jobber sammen om å utforme strategier og tilrettelegge for gjennomføring av tiltak innen samordnet areal- og transportutvikling. Målet for samarbeidet er en langsiktig og helhetlig utvikling av Lillehammer under visjonen:

### **Lillehammer – den attraktive og levende byen**

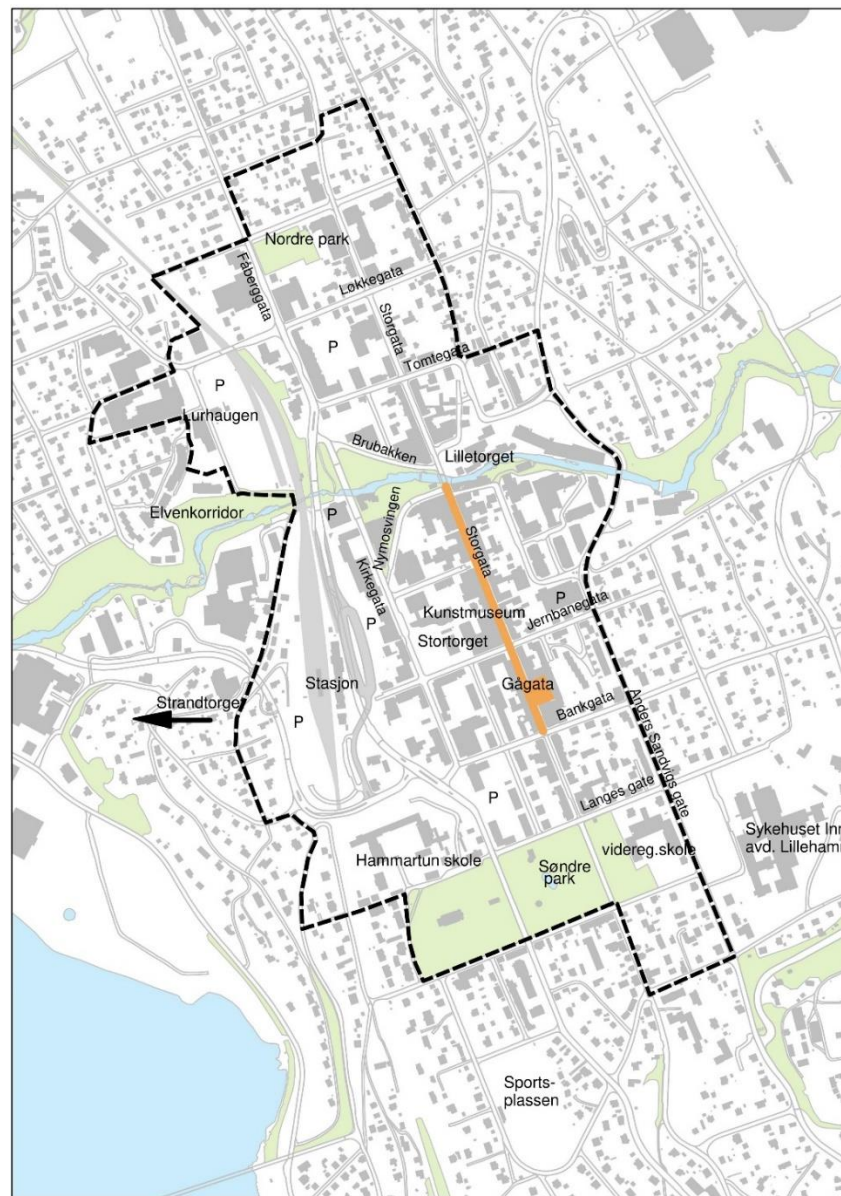
Som en oppfølging av byutviklingsstrategien «*Byutvikling 2044; Strategi for areal- og transportutvikling*» ble det igangsatt arbeid med en Gatebruksplan for Lillehammer. Bakgrunnen for arbeidet er ønsket om et strategisk dokument som skal styre utviklingen og bruken av gatenettet i et langsiktig perspektiv, for å bygge opp under målene i Byutviklingsstrategien.<sup>1</sup>

Ifølge Byutviklingsstrategien skal handelsfunksjoner, de fleste arbeidsplasser og en stor andel nye boliger kunne nås innen 10 minutter fra Storgata og skysstasjonen. Det differensieres mellom 10 minutters gange, med sykkel og med kollektivtrafikk. Byutviklingsstrategien setter et nullvekstmål for personbiltrafikken – all vekst i personbiltrafikken skal tas med gange, sykkel og kollektiv.

Parallelt med arbeidet med Gatebruksplanen ble det gjennomført en mulighetsstudie for en kollektiv holdeplass i kvartalet ved den gamle Brannstasjonen, samt utarbeidelse av en parkeringsstrategi.

### **Planområdet**

Gatebruksplanens avgrensning tar utgangspunkt i Lillehammer sentrum, med relevante traséer innenfor byplanens utstrekning. Planområdet består derfor av gatenettet i sentrum, samt utvalgte hovedlinjer ut fra sentrum (figur 1). Gatebruksplanen skal sikre at overordnede strukturer og forbindelser innenfor planområdet ivaretas.



Figur 1 Planområdet

<sup>1</sup> Byutvikling 2044 Strategi for areal- og transportutvikling med handlingsprogram: Lillehammer 2044 – 10 minuttersbyen

## 1.2 Gatebruksplanens hensikt og formål

Gatebruksplanen skal legge til rette for en endret transportmiddelfordeling slik at kommunen oppnår mål om nullvekst i biltrafikken. Det betyr at all vekst i persontransporten skal tas av gange, sykkel og kollektivtrafikken.

Gjennomgangstrafikk (dvs. trafikk som verken starter eller stopper i kommunen) og næringstrafikk kan vokse. I tillegg skal Gatebruksplanen bidra til å bygge opp under Lillehammer som en attraktiv og levende by.

Gatebruksplanen har et langsiktig perspektiv, og er et verktøy for en stegvis utvikling. Planens hensikt er å bidra til at Lillehammer kommune gjør riktige prioriteringer for å nå vedtatte mål.

### Planens rolle i videre prosesser

Gatebruksplanen beskriver de overordnede hovedgrepene som må til for å oppfylle mål om ønsket utvikling. Disse grepene legger føringer for hva slags prioritering de ulike gatene skal få. Eksempelvis må det i noen gater planlegges for høy prioritet for fotgjengere og syklister, mens andre gater skal sikre nødvendig tilgjengelighet for motorisert trafikk. Alle aktører som skal delta i utviklingen av Lillehammer sentrum må forholde seg til disse føringene. Gatebruksplanen er et grunnlag for all gatebruk, og vil derfor påvirke ulike temaer, planer og prosesser. Det er i utgangspunktet kommunen sitt ansvar at dette følges opp. Særlig viktig er det at det jobbes kontinuerlig med arealplanarbeid slik at tiltak fra Gatebruksplanen blir inkludert i en planer med juridisk binding.



### Mål 1:

Gatebruksplanens hovedmål er å tilrettelegge for en endret transportmiddelfordeling, slik at Lillehammer oppnår nullvekstmålet for personbiltrafikken – all vekst i persontransporten skal tas av gange, sykkel og kollektivtrafikk. Delmål: Sykkelandelen økes til 9% innen 2030

### Mål 2:

Bygge opp under Lillehammer som en attraktiv og levende by gjennom å sikre tilgjengelighet til sentrum

### 1.3 Prosess og medvirkning

Arbeidet med Gatebruksplanen har vært en omfattende prosess med involvering av en rekke ressurser i kommunen, Innlandstrafikk, faglig bidrag fra konsulenter og en medvirkningsprosess der innbyggere og næringsdrivende har vært involvert.

Det er utført kartlegging og analyser av dagens situasjon, behov og utfordringer for alle trafikantgruppene. Området som er studert er innenfor Gatebruksplanens områdeavgrensning, men også betydningen av tilgrensende områder er vurdert. Det er gjennomført befarings- og sykkelbefaring. For å sikre lokal kunnskap og forankring, ble det avholdt flere møter med representanter fra kommunen, Statens vegvesen, Innlandet fylkeskommune, Innlandstrafikk og Lillehammer Sentrum Drift. På disse møtene ble analysene og mulige tiltak for fremtidig gatebruk presentert og diskutert.

### Medvirkning

Det er gjennomført en medvirkningsprosess fra ulike interessentgrupper som kan bli påvirket av arbeidet med Gatebruksplanen. Medvirkningsprosessen har hatt som intensjon å involvere interessentgruppene som representerer innbyggerne og næringslivet i Lillehammer sentrum. Dette for å kunne innhente og dokumentere et størst mulig spekter av innspill og idéer.

Det ble avholdt et digitalt verksted 4 desember 2020 der de oppmøtte fikk komme med innspill både til utfordringer ved dagens situasjon og ønsker for fremtidig gatebruk og byutvikling. Under medvirkningsmøtet var sykling og parkering blant temaene som ble diskutert.

A word cloud of Norwegian terms related to transportation and urban planning. The words are arranged in a roughly rectangular shape and vary in size and color. The colors used are shades of blue, green, orange, and grey. The words include: parkering, julegate, gående, byliv, buss, syklist, bilist, reiseliv, byrom, gågate, handel, byggate, vintertransport, varelevering, and jobbreise.

## **2. Lillehammer i dag**

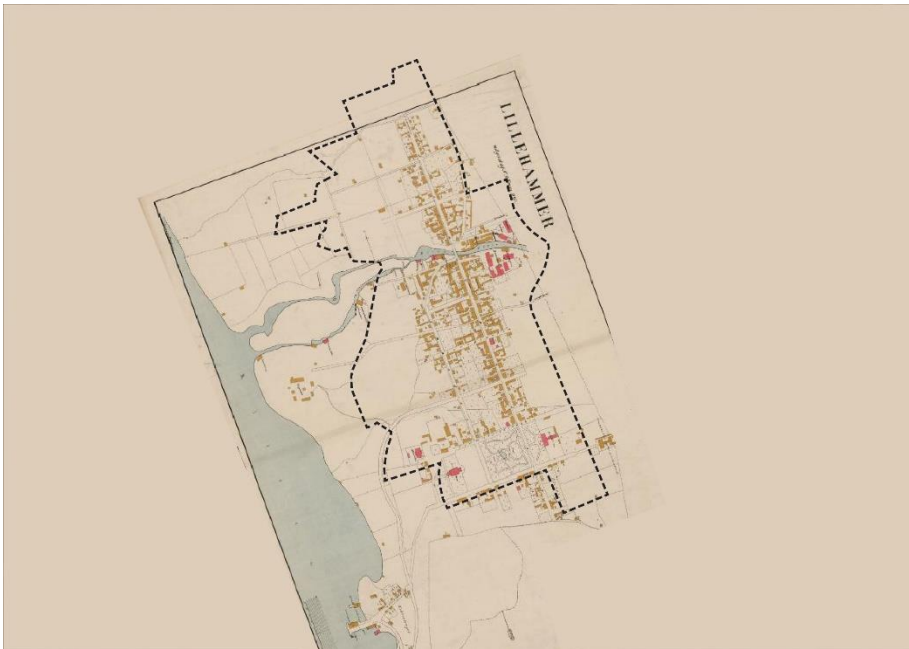


## 2.1 Beskrivelse av planområdet

### 2.1.1 Historisk perspektiv

Lillehammer var den første byen som ble etablert i Norge etter at landet var blitt en selvstendig stat i 1814. Behovet for å styrke handelen og skape økonomisk utvikling i innlandet ved å etablere en ny by hadde vært påpekt av embetsverket siden slutten av 1700-tallet.<sup>2</sup>

Amtskonduktør Carl Christian Buchholz fikk oppdraget med å planlegge den kommende byen. Byplanen ble en generell kvartalsstruktur i nord-syd-retning med langsgående gater tilpasset terrenget og bratte tverrgater mellom disse. Planen besto av 48 kvartaler – fire kvartaler i bredden og tolv i lengderetningen organisert rundt Storgata.



Lillehammer rundt 1890 (kilde: ww.finn.no)

Tettstedet Lillehammer har over tid vokst i utstrekning. De siste 30 årene har tettstedet Lillehammer fortsatt å strekke seg i ytterkantene, hovedsakelig med nye boliger i sør, vest og øst, og med nye næringsetableringer i nord.

### 2.1.2 Dagens kvaliteter og utfordringer

Byens kjente gågate og historiske kvartalsstruktur gir Lillehammer et attraktivt sentrum. Byens nærhet til naturen, dens strategiske beliggenhet nær store hytteområder og en lang vintersesong er andre kvaliteter. I tillegg sørger Lillehammers beliggenhet langs E6 og den sentralt plasserte togstasjonen for god tilgjengelighet. Disse egenskapene som gjør Lillehammer til et attraktivt sted for både beboere og besøkende.



Lillehammer ligger strategisk plassert i nordenden av Mjøsa.

<sup>2</sup> Kulturmiljøanalyse (DIVE-analyse) Lillehammer; Norsk institutt for kulturminneforskning (NIKU)

I tillegg til tydelige kvaliteter, har Lillehammer noen klare utfordringer. Terrengformingen av byen med bratte tverrgater er utfordrende for alle trafikantgrupper, spesielt om vinteren. Som flere norske byer, ligger kjøpesenteret et steinkast fra det historiske handelssentrum og handelen i gågata er sårbar. I tillegg tiltrekker sentrum seg mye biltrafikk. Byen er langstrakt og mye av den regionale biltrafikken til og fra E6 går gjennom sentrum.



E6 kobler Lillehammer til resten av regionen. Mesterparten av biltrafikken må kjøre gjennom sentrum



Storgata i dag (kilde: Norconsult)

### 2.1.3 Faktorene for et attraktivt og levende sentrum

Gatebruksplanen skal styre bruken av gatenettet i et langsiktig perspektiv, samt bygge oppunder visjonen om Lillehammer som en attraktiv og levende by.

Fem faktorer er lagt til grunn i arbeidet med Gatebruksplanen:

1. Storgata som hovedgate for handel og byliv
2. Kirkegata som bygate for kultur, opphold og aktivitet
3. Stortorget og Lilletorget som felles oppholdsrom for byens befolkning.
4. Attraktive øst-vest forbindelser for gående og syklister
5. Elvekorridoren og parkene som grønne rekreasjonsområder



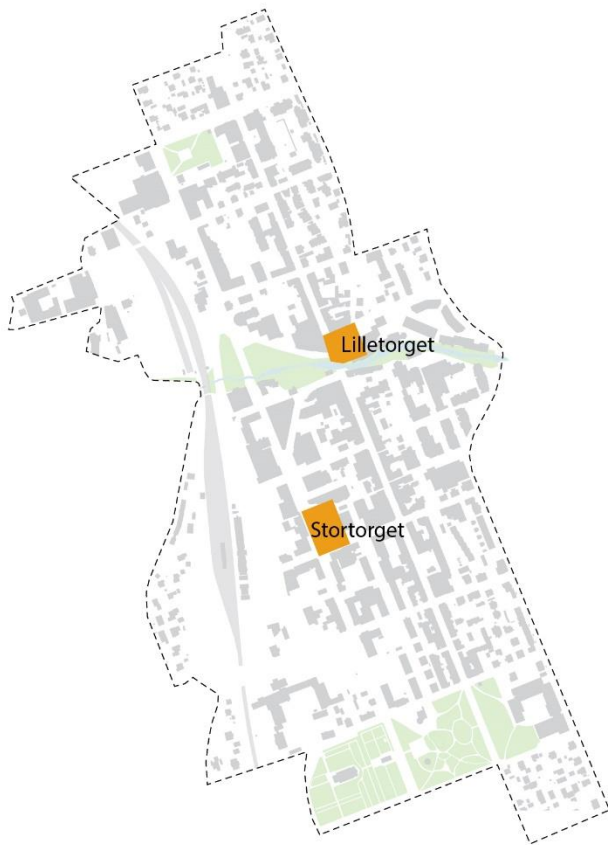
### 1 - Storgata som hovedgate for handel og byliv

Storgata som gågate er tilrettelagt for fotgjengere og opphold og tiltrekker seg mange mennesker. Det yrende livet og kafeene rundt Sigrund Undsets plass er viktige å beholde og styrke. Kvartalene nord og sør for gågata har mange virksomheter og butikker i første etasje, men har ulik prioritering av fotgjengere.



### 2 - Kirkegata som bygate for kultur, opphold og aktivitet

Kirkegata representerer et godt utnyttet potensial i sentrum. Gata inneholder flere kulturelle målpunkter i dag (bl.a. Kunstmuseum, bibliotek, kino, kulturhus), og binder sammen flere viktige byrom som Søndre park, Stortorget og Elvekorridoren. Flere nye utbygginger har endret gatas fremtoning, og samtidig gitt mulighet for god nærhet til de kulturelle aktivitetene og flere oppholdsmuligheter innen gangavstand fra hverandre. I Kirkegata bør det derfor prioriteres fotgjengere, syklistene og muligens kollektivtransport framfor biltrafikk. Her har kommunen mulighet til å realisere sine ambisjoner om bærekraftig byutvikling og mobilitet.



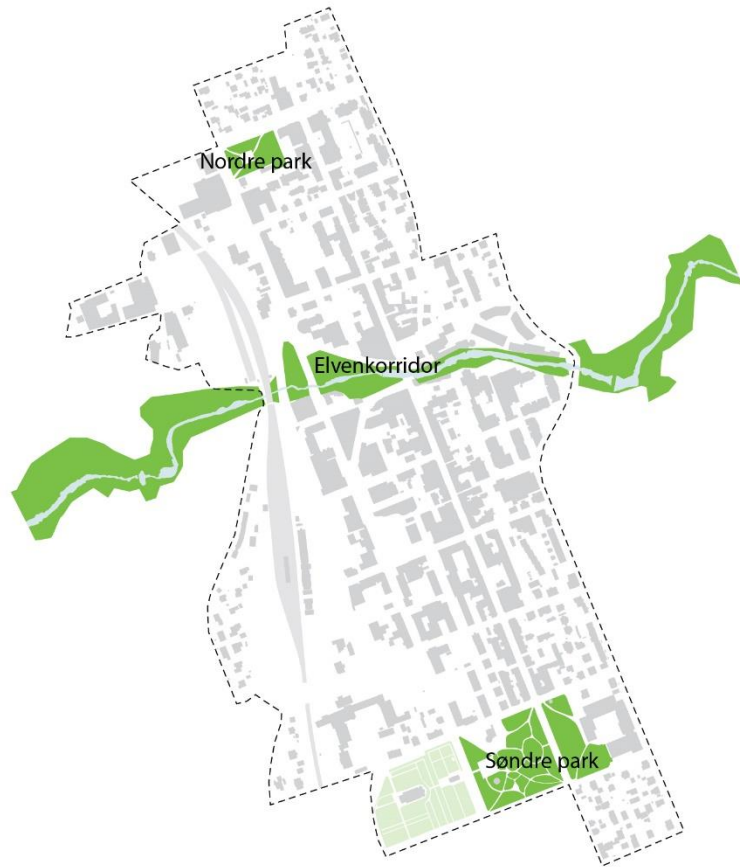
### 3 - Stortorget og Lilletorget som felles oppholdsrom for byens befolkning

Utformingen av Stortorget og Lilletorget er ikke en del av Gatebruksplanen. Gatebruksplanen kan imidlertid påvirke hvordan trafikken i forbindelsesgatene skal planlegges og hvordan parkering vil bli organisert. Potensialet for Stortorget og Lilletorget er stort. Både Stortorget og Lilletorget har potensial til å transformeres til felles storstue for byens befolkning, hele året.



### 4 - Attraktive øst-vest forbindelser for gående og syklister

Et viktig karaktertrekk ved Lillehammer er terrengformingen av byen. Forbindelsene i øst-vest retning har en stigning på 10-14%, som gjør det utfordrende for alle trafikantgrupper. Likevel er det viktig å skape attraktive øst-vest forbindelser for gående og syklende. Gatebruksplanen skal definere hvilke øst-vest-ruter som skal prioriteres.



### 5 - Elvekorridoren og parkene som grønt/ rekreasjonsområder

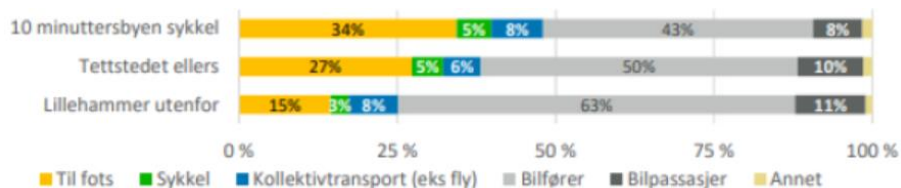
Elvekorridoren, Søndre park og Nordre park er de viktigste grøntområdene i sentrum. Utformingen av grøntområder er ikke en del av Gatebruksplanen. Planen kan imidlertid påvirke hvordan trafikken i forbindelsesgatene skal planlegges og hvordan tilgjengeligheten for gående og syklende kan styrkes.

## 2.2 Reisevaner i Lillehammer og Mjøsbyen

Lillehammer kommune er part i Mjøsbyen. Mjøsbyen er et samarbeid om en felles areal- og transportstrategi for kommuner med beliggenhet rundt Mjøsa.

Samarbeidet skal bidra til å utvikle regionen til en mer konkurransedyktig og bærekraftig region med attraktive og levende byer og tettsteder. Det er et ønske å tilrettelegge for et godt og miljøvennlig transportsystem som kan knytte regionen tettere sammen og bidra til at flere reiser kollektivt, sykler og går.

Det har blitt utført reisevaneundersøkelser (RVU) i Mjøsbyen både i 2013/2014 og i 2018/2019. Resultatene har blitt bearbejdet av Urbanet Analyse i to rapporter om reisevaner i Mjøsbyen fra hhv. 2018<sup>3</sup> og 2021<sup>4</sup>. Hovedfunnene herfra er presentert i dette kapitlet.



Transportmiddelfordeling i Lillehammer, RVU 2013/2014

### Transportmiddelfordeling

For Lillehammer tettsted var reisemiddelfordelingen for daglige reiser som følger:

- 45 % som bilfører
- 7 % med kollektivt
- 8 % på sykkel
- 23 % til fots

Bilførerandelen i Lillehammer tettsted for øvrig (45 %) er noe høyere enn for indre sone, men lavere enn både Lillehammer kommune utenfor tettsted (63 %), samt landsgjennomsnittet (52 %) og Mjøsbyen (59 %).

Sammenligner man med tilsvarende undersøkelse fra 2013/2014 ser man at det har vært noen endringer, primært en reduksjon i bilførerandelen i Lillehammer tettsted.

<sup>3</sup> Reisevaner i Mjøsbyen og potensialet for en miljøvennlig transportutvikling

### Tilgang til kollektivtransport

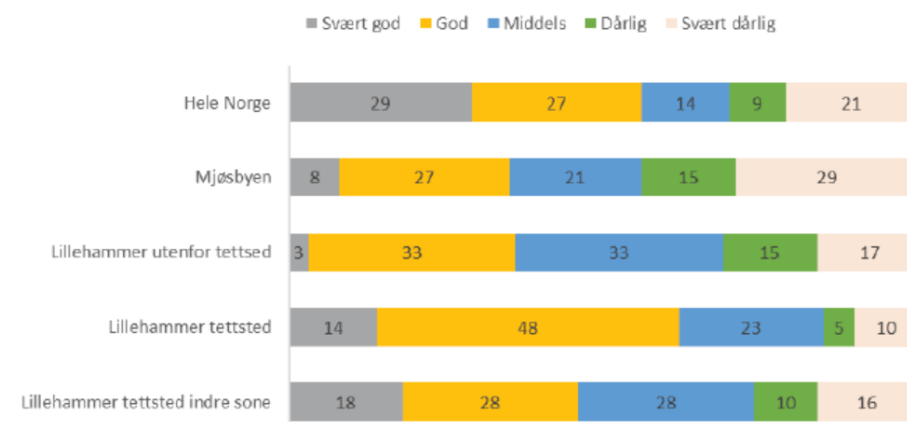
Tilgang til kollektivtransport er angitt som en funksjon av avstand til holdeplass og avgangsfrekvens. Dette er noe som normalt kartlegges i reisevaneundersøkelser («hvor langt er det til nærmeste holdeplass/stasjon det er aktuelt å benytte, og hvor ofte går det kollektivtransport derfra»).

Svarene fra RVU angir at i Lillehammer tettsted (inkl. indre sone) har ca. halvparten av befolkningen svært god eller god tilgang til kollektivtransport, dvs. 2-4 avganger per time og under 1,5 km til holdeplass. Dette er høyere enn for Mjøsbyen. I Lillehammer er det færre som har svært god tilgang på kollektivtransport sammenlignet med i hele landet, men det er til gjengjeld en betydelig andel som har.

	Under 1 km	1 – 1,5 km	Over 1,5 km
Minst 4 avgang pr time	Svært god	God	Svært dårlig
2-3 avgang pr time	God	Middels god	Svært dårlig
1 avgang pr time	Middels god	Dårlig	Svært dårlig
Sjeldnere	Dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig

Klassifisering av tilgang til kollektivtransport fra svært god til svært dårlig

### Indeks for tilgang til kollektivtransport



Andel som har svart for indeks for tilgang til kollektivtransport, RVU 2018/2019

<sup>4</sup> Reisevaner i Mjøsbyen og Innlandet fylke 2018-2019

## Reiselengder

- Nesten 40 prosent av de daglige reisene til befolkningen i Mjøsbyen er under 3 kilometer lange, og til sammen 50 prosent er under 5 kilometer.
- Flertallet av gangturene er korte, dvs. under 1 km.
- At en stor andel av de daglige bilreisene er korte, viser at det er et potensial for å få flere til å sykle og gå framfor å kjøre bil.
- Få av turene med kollektiv er korte, og gjennomsnittlig bussreise for beboere i Mjøsbyen er 30 km.

## Reiseformål

- Reisemiddelfordelingen varierer ut fra reiselengde og reiseformål.
- For både skole- og fritidsreiser er det en høy andel til fots, på sykkel og med kollektivt.
- For handels- og tjenestereiser er andelen som kjører bil betydelig høyere og undersøkelsene viser en 66 % bilførerandel.

### 2.2.1 Potensial og muligheter for økt bruk av gange, sykkel og kollektiv

Innenfor transportplanlegging er det jevnt over konsensus i Norge og internasjonalt at dersom man skal nå nullvekstmålet, er det nødvendig med en kombinasjon av flere tiltak som på den ene siden stimulerer kollektivtrafikk, sykkel og gange, og på den andre siden reduserer omfanget av biltrafikken.

Urbanet Analyse er blant de fagmiljøene som i flere ulike rapporter beskriver funn og retningslinjer for å stimulere til økt bruk av gange, sykkel og kollektiv:

- *Et mål om redusert bilbruk samtidig som befolkningen vokser innebærer en betydelig vekst i antall kollektivreiser, gangturer og sykkelturet. Tiltakspakker som kombinerer positive og restriktive tiltak, er den mest effektive strategien for å nå en miljøvennlig transportutvikling. Både økt satsing på kollektivtransport, sykkel og gange, en restriktiv bilpolitikk og arealpolitikk bør inngå i en slik tiltakspakke<sup>5</sup>*

- *Flere analyser viser at en ensidig satsing på et bedre kollektivtilbud gir flere kollektivreiser, men har liten effekt på bilbruken (Norheim m.fl. 2007, Norheim m.fl. 2008). Skal biltrafikkveksten dempes og transportmiddelfordelingen endres, må det gjennomføres restriktive tiltak for bil. Tiltak som begrenser tilgangen til parkering, er av de mest sentrale virkemidlene. Mange av grepene som kan tas innen parkeringspolitikken er det dessuten realistisk å gjøre noe med på relativt kort sikt<sup>6</sup>*

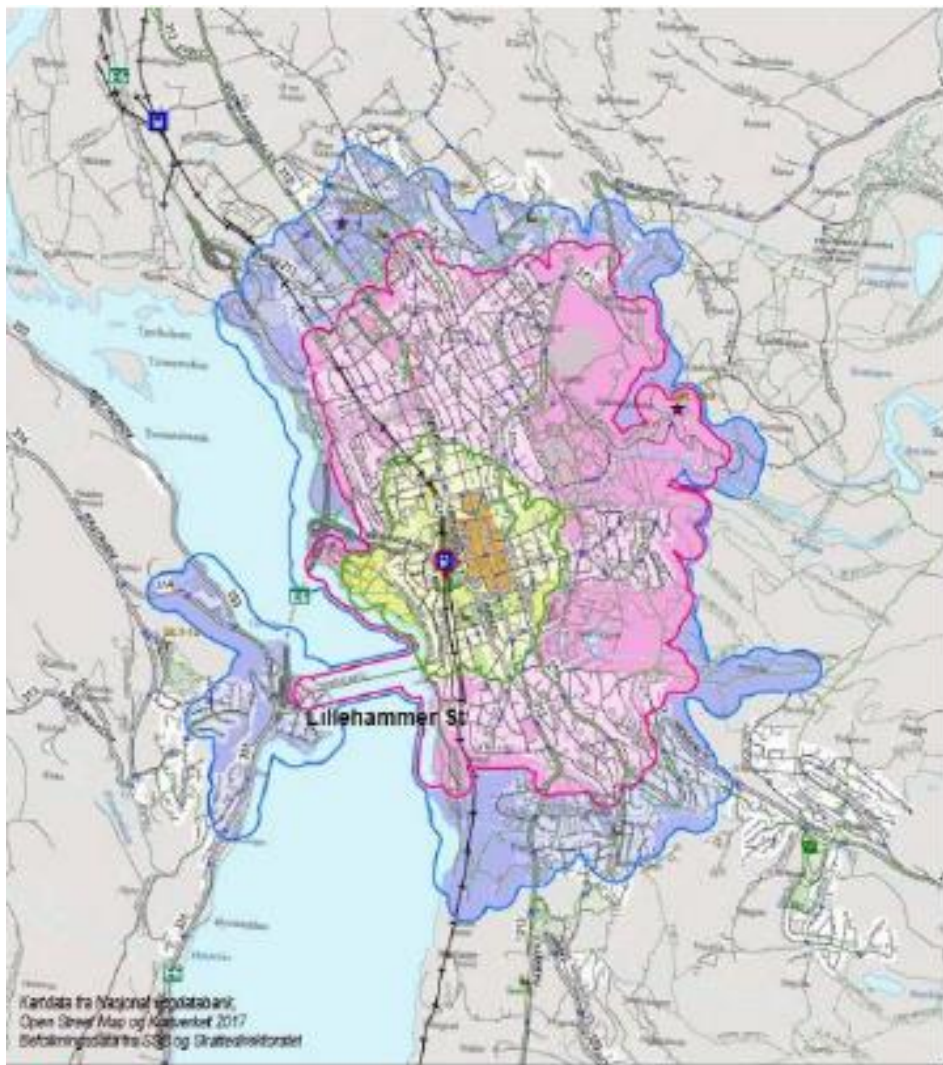
Urbanet Analyse har gjort mer konkrete vurderinger for byene i Mjøsbyen knyttet til potensial for miljøvennlig transportutvikling, og har i sin rapport fra 2018 beskrevet bl.a.<sup>7</sup> :

- *De ulike områdene i Mjøsbyen har ulike forutsetninger og potensial for framtidig transportvekst, blant annet som følge av ulik arealbruk, tilgjengelighet, befolkningstetthet og reisemønster.*
- *I Mjøsbyen bor 60 prosent av befolkningen innenfor 500 meter fra en holdeplass det kan være aktuelt å bruke. I Lillehammer tettsted har ca. halvparten av befolkningen svært god eller god tilgang til kollektivtransport, dvs. 2-4 avganger per time og under 1,5 km til holdeplass.*
- *I Lillehammer er det 3.400 personer som bor innenfor ti minutters gangavstand til togstasjonen, og 11.200 ansatte. Med sykkel dekker 10 minutters avstand til stasjonen et område med 11.100 personer og 15.200 ansatte. 40 prosent av befolkningen i kommunen bor innenfor 10 minutter med sykling fra sentrum.*
- *I Lillehammer er det en høy gangandel, og med et fortsatt fokus på 10-minutters byen kan man bygge opp under dette, og øke gangandelen ytterligere. Samtidig bør det være et stort potensial for økt sykkelandel. Kun 5 prosent av de daglige reisene til befolkningen i Lillehammer tettsted er sykkelturet i dag, samtidig som over 60 prosent av befolkningen syklet i løpet av et år*

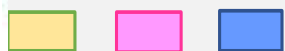
<sup>5</sup> Reisevaner i Mjøsbyen og Innlandet fylke 2018-2019 (Urbanet Analyse, 2021)

<sup>6</sup> Parkering som virkemiddel (Urbanet Analyse, 2015)

<sup>7</sup> Reisevaner i Mjøsbyen og potensialet for en miljøvennlig transportutvikling (Urbanet Analyse, 2018)



**Rekkevidde TIL målpunkt**



Gange 10 min Sykkel 10 min EL sykkel 10 min

**ANTALL PERSONER:**

BOSATTE / ANSATTE  
 Gange: 3400 / 11200  
 Sykkel: +7700 / +4000  
 ELSykkel: +4400 / +2400

Rekkeviddekart for 10-minutters avstand til Lillehammer stasjon (kilde: Reisevaner i Mjøsbyen og potensialet for en miljøvennlig transportutvikling)

**Utfordringer fotgjengere og syklister**

Utfordringer i Lillehammer mht. å oppnå økt gange- og sykkelandel knytter seg bl.a. til byens beliggenhet og utforming (f.eks. stigningsforhold). Dette kombinert med krevende og langvarig vinterdrift gjør det mer utfordrende å tilrettelegge for helårlig sykling.

Utviklingen innenfor elsykkel og andre former for mikromobilitet kan bidra positivt på dette området, men det er viktig at kommunen også utvikler bedre tilbud innenfor vinterdrift.

**2.3 Analyse av dagens gatebruk**

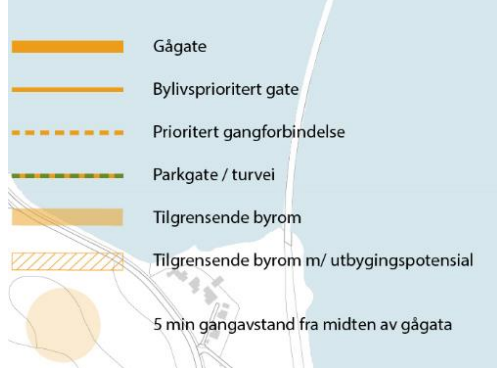
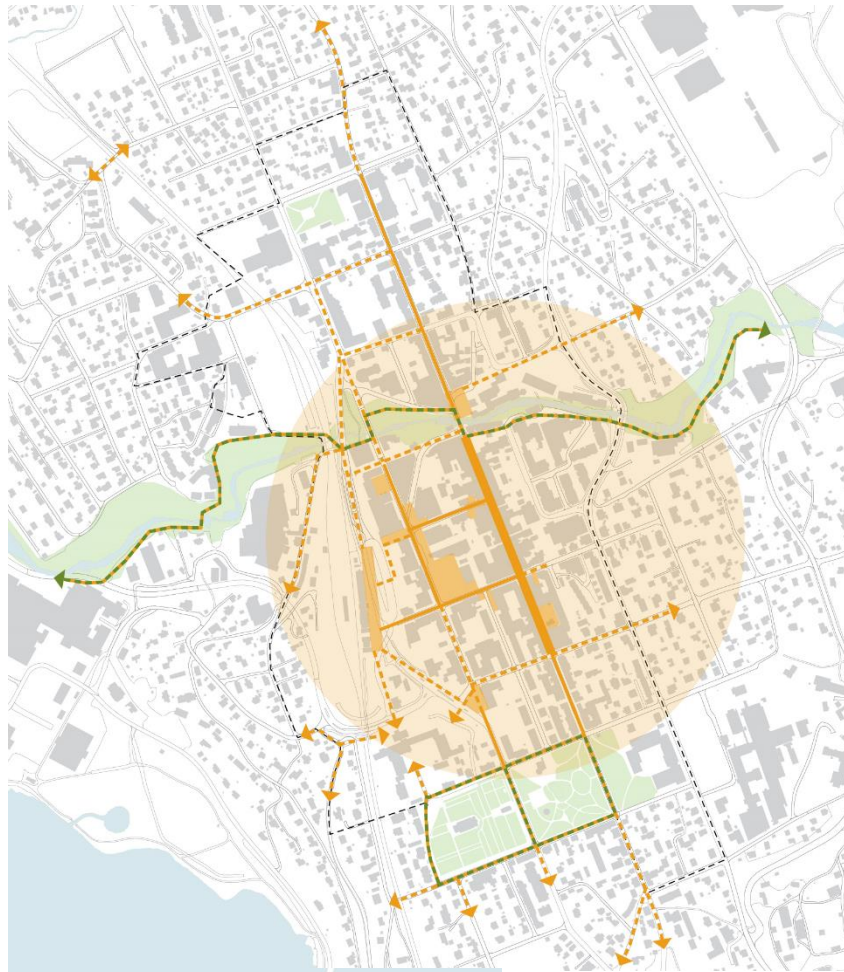
**Gange (figur 2)**

Gågata (markert med tykk gul strek) fungerer som en attraktiv hovedåre for fotgjengere og byliv. I tillegg til gågata, er det pekt ut utvalgte gangakser som bør vurderes oppgradert som bylivsprioriterte akser (heltrukken gul strek) med særlig fokus på å bedre forholdene for gående. Øvrige prioriterte gangforbindelser inn mot og gjennom sentrum er markert med stiplet gulstrek. Gangforbindelse med særlig rekreative kvaliteter er markert med stiplet grønn og gul strek.

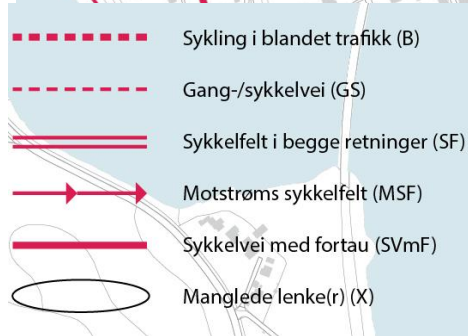
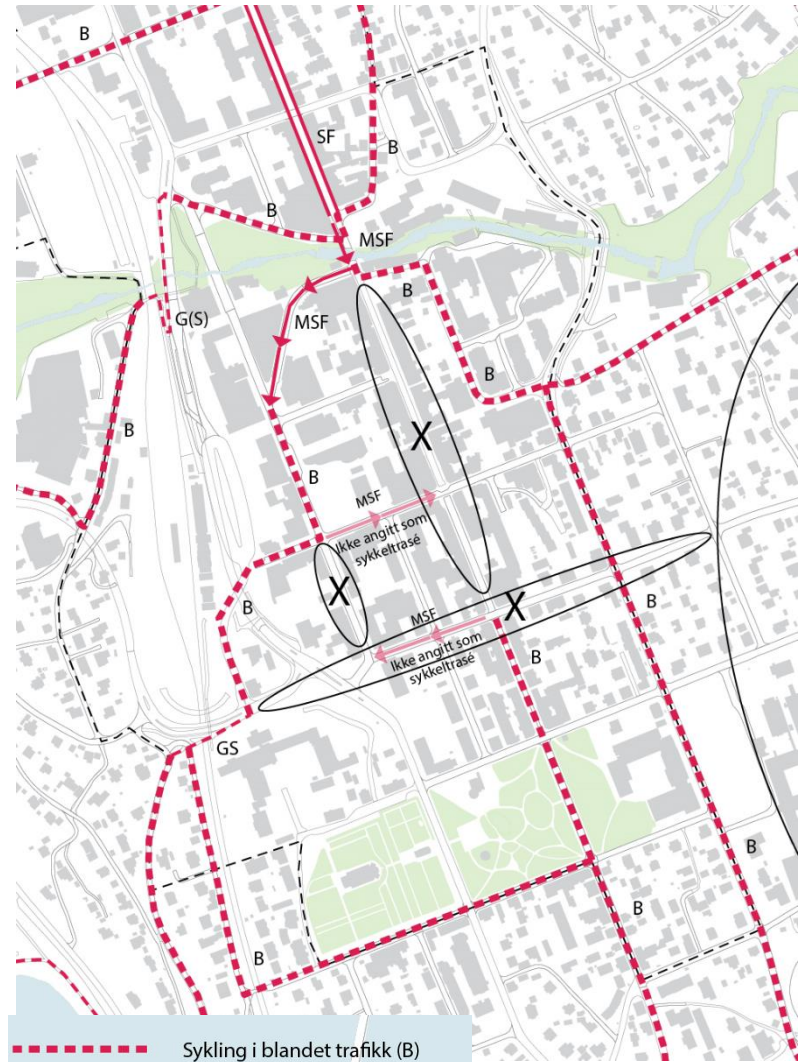
**Sykkel (figur 3)**

Kartet viser eksisterende plan for kommunens sykkelvegnett, inn mot og gjennom sentrum. De fleste traséene legger per i dag opp til sykling i blandet trafikk (B) eller på gang- og sykkelvei (GS). I enkelte enveiskjørte bygater er det i tillegg markert opp motstrøms sykkelfelt (MSF). Separat tilrettelegging for sykkel begrenser seg til tosidig sykkelfelt (SF) i Storgata nord for sentrum og sykkelvei med fortau i Storgata sør for sentrum (slutter rett utenfor vist kartutsnitt). Ovale markeringer i sort (X) viser identifiserte manglende forbindelser. For å få flere til å sykle, er det behov for mer sammenhengende traséer med høyere kvalitet på løsningene enn i dag.





Figur 2 analyse gange

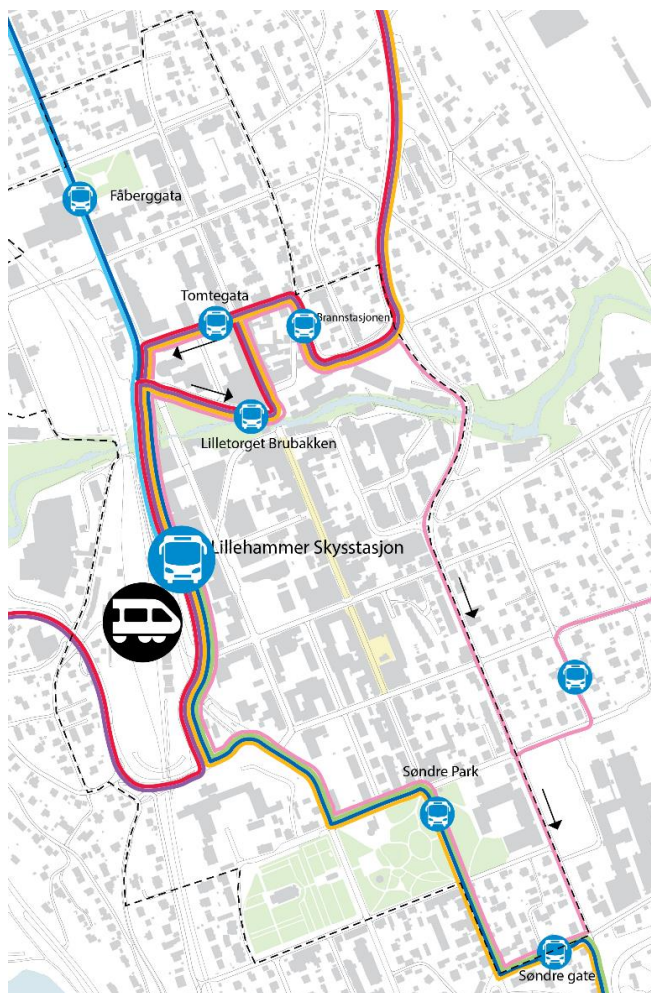


Figur 3 analyse sykkel

#### Kollektiv (figur 4)

Skysstasjonen betjener tog, region- og bybussene i Lillehammer. Dagens kollektivterminal på skysstasjonen har god plass, og fungerer godt som byttepunkt. Bybussene i begge retninger stopper like sør for gågata, ved Søndre park. Nord for gågata er det en splittet busstrase, med holdeplass i Tomtegata i retning skysstasjonen, og holdeplass i Brubakken og ved Lillehammer brannstasjon på veg ut av sentrum.

Busstrafikken opplever i dag forsinkelser særlig gjennom Bankenkrysset og i sørgående retning av Fåberggata. Langes gate er også en særlig utfordrende gate for busstrafikken vinterstid.

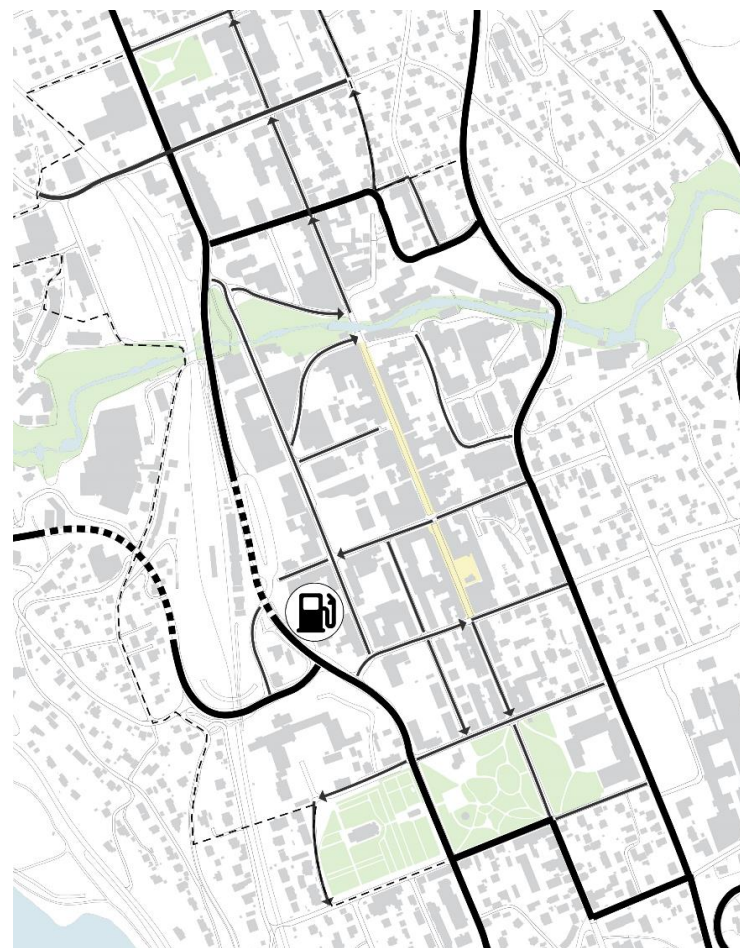


Figur 4 analyse kollektiv

Bankenkrysset er et trafikalt belastet område, hvor to store hovedveier krysser. Bankenkrysset betegner de to sideforskyvede lysregulerte T-kryssene, som ligger med ca. 50-meter avstand. Det er fremkommelighetsutfordringer gjennom Bankenkrysset for både bil- og busstrafikken.

#### Biltrafikk (figur 5)

Lillehammer sentrum har generelt god tilgjengelighet med personbil, med tillatt kjøring i samtlige gater utenom gågata. Rundt sentrumsområdet i Lillehammer ligger et vegnett åpent for toveis biltrafikk, som fremstår som en type ringveistruktur. Lillehammer sentrum har i tillegg til nevnte ringveistruktur, kun én annen gjennomgående nord-sør-forbindelser gjennom sentrum (Kirkegata).

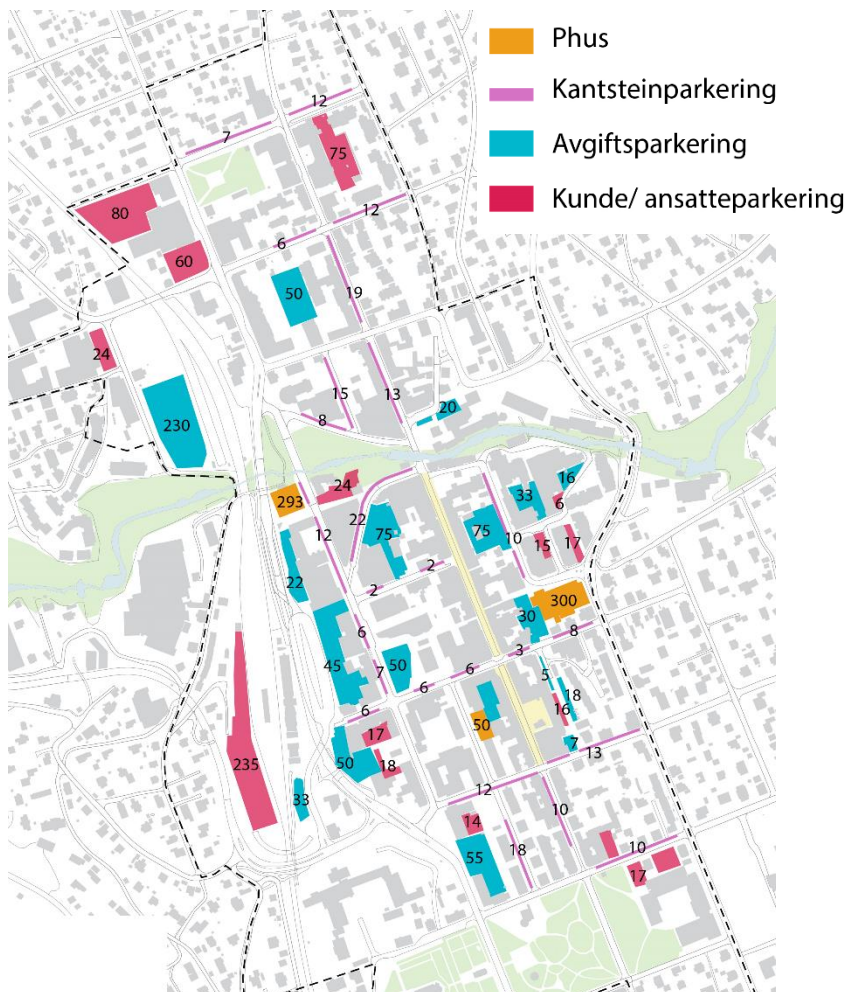


Figur 5 analyse biltrafikk

### Parkering (figur 6)

Dagens parkering er uoversiktlig og fragmentert. Det er registrert ca. 1 700 offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i privat eller offentlig regi. I tillegg til de to parkeringshusene (rundt 300 parkeringsplasser hver) og gateparkeringen, er det registrert ca. 800 offentlig tilgjengelige parkeringsplasser innenfor planområdet, fordelt på 15 større og mindre parkeringsareal. Ca. 450 av plassene er drevet av kommunen, mens de resterende 350 plassene er drevet av private selskap.

Det samlede registrerte belegget ligger på maksimalt rundt 50 % av kapasitet. Det er de mest sentrumsnære parkeringsplassene som er de mest populære, mens Lurhaugen og Øya parkeringshus har ledig kapasitet.



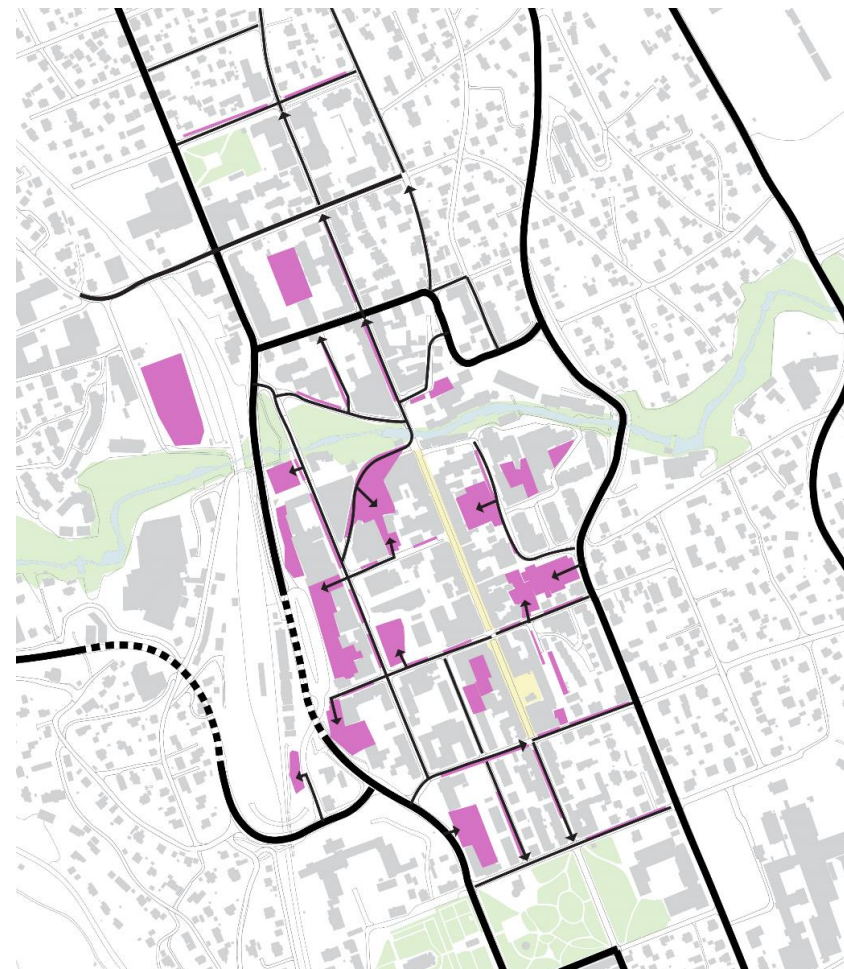
Figur 6 analyse parkering

### Biltrafikk og parkering (figur 7)

Lillehammer sentrum er i dagens situasjon godt tilrettelagt for biltrafikk, med mulighet for gateparkering i de fleste bygatene, samt sentrumsnære parkeringsarealer som Stortorget, i Nymosvingen og i Bryggerigata.

Gateparkeringen i sentrum, samt parkeringsarealer langs Kirkegata, Nymosvingen og Lilletorget bidrar til å trekke biltrafikk inn i sentrumsgatene.

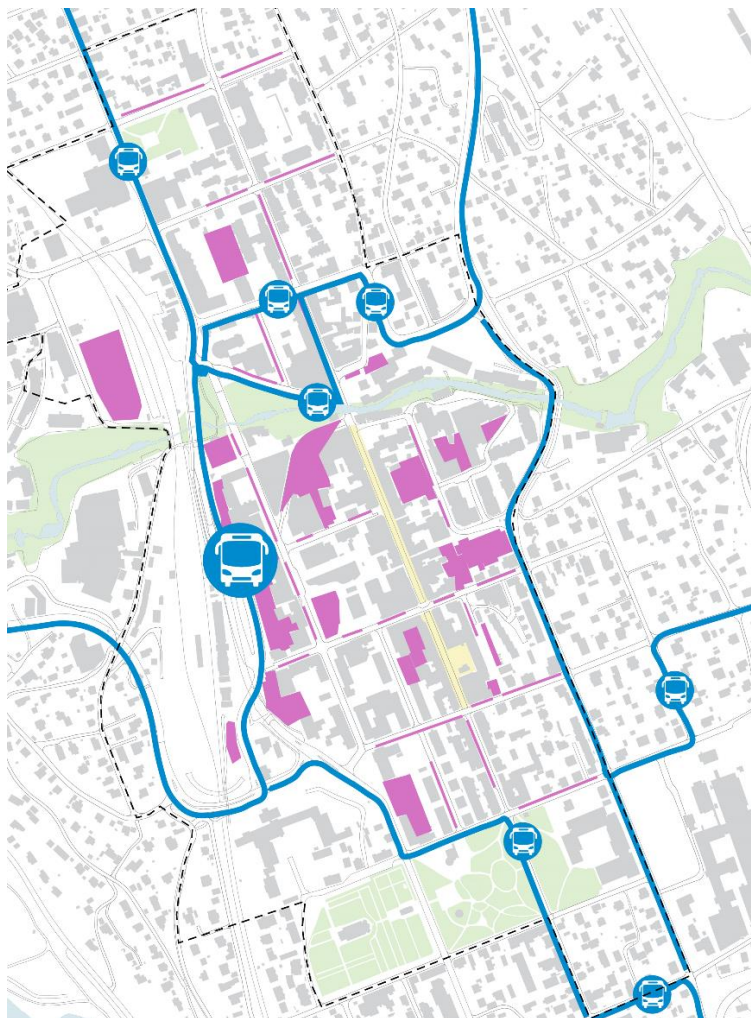
Dagens parkeringstilbud i Lillehammer sentrum er i stor grad spredt over hele sentrumsområdet. Dette innebærer at biltrafikken har tilgjengelighet til store deler av sentrumsveinettet, og sannsynligvis er det en del letetraffic.



Figur 7 analyse biltrafikk og parkering

### Kollektiv og parkering (figur 8)

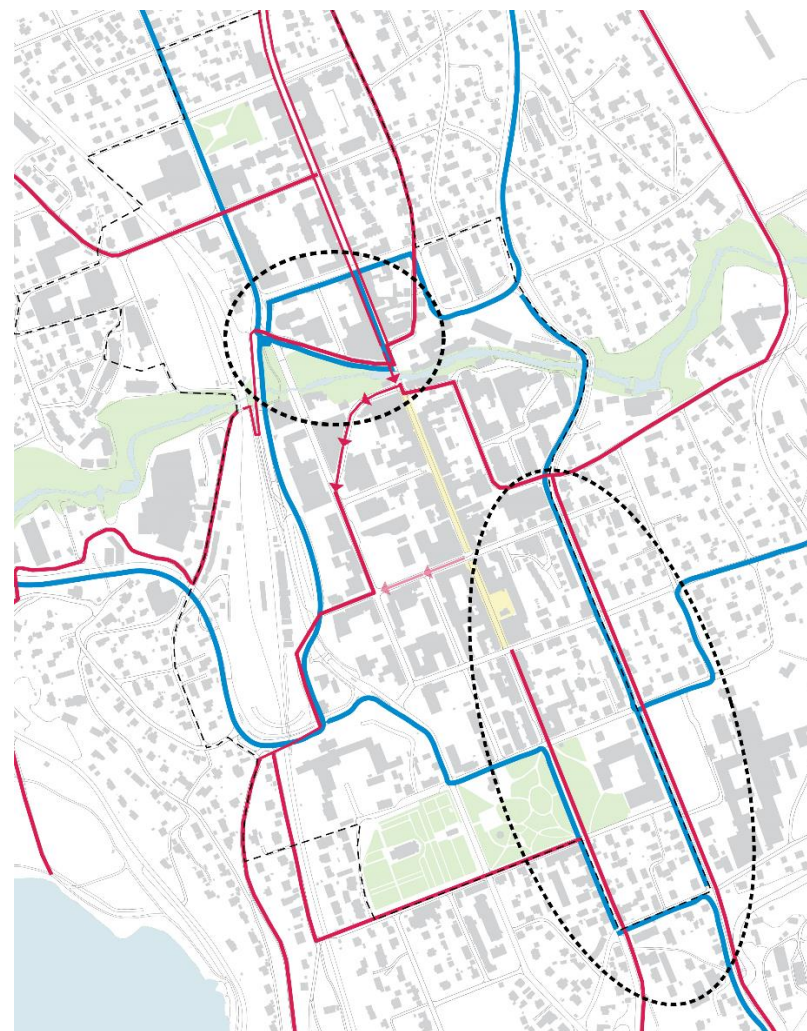
Flere av kommunens parkeringsplasser ligger tettere på gågata og handelen i sentrum enn man kommer med kollektivtrafikk. At en kommer nærmere på målepunktene i sentrum med personbil enn med kollektivtrafikk, er med på å undergrave målsettingene om redusert bilbruk og økt bruk av kollektivtrafikk. Hvor «enkelt» det oppleves å parkere er det viktigste når det kommer til valg av reisemiddel. Dette indikerer at det mest kraftfulle tiltaket for å redusere mengden biltrafikk i sentrum er å gjøre det vanskeligere og mindre attraktivt å parkere i sentrum.



Figur 8 analyse kollektiv og parkering

### Buss og sykkel (figur 9)

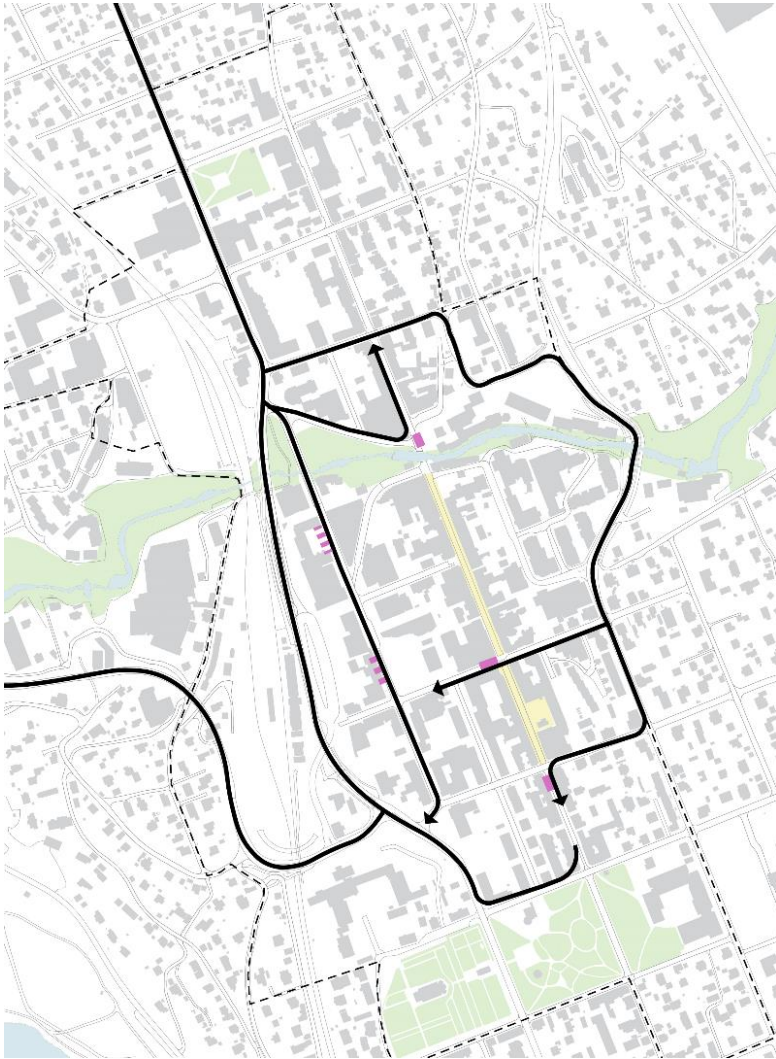
For å sikre trygge og trafikksikre løsninger for sykkel, bør trasé for buss og trasé for sykkel, så langt det lar seg gjøre, ikke legges til samme gater. Siden begge trafikantgrupper ofte er avhengige av de samme innfartsårene lar dette seg imidlertid ikke alltid løse. På slike strekninger er tilrettelegging for sykkel i eget anlegg en god løsning. Gater som per i dag er angitt som trasé for både buss og sykkel er i kartet markert med stiplet sort sirkel.



Figur 9 analyse kollektiv og sykkel

### Varelevering (figur 10)

Forretninger på gateplan har behov for oppstillingsplasser i forbindelse med varelevering. I dagens situasjon foregår vareleveringen til forretninger i sentrum fra vareleveringslommer i Kirkegata, Jernbanegata og Bryggerigata. I tillegg er det er vareleveringslomme på Mesna Bru ved Lilletorget. Dagens organisering av innebærer at vareleveringskjøretøyene må kjøre inn og ut av sentrum flere ganger.



Figur 10 analyse varelevering

### **3. Fremtidig gatebruk**

### 3.1 En god balanse mellom trafikk og byliv

Lillehammer har gjennomgått en utvikling i løpet av de siste tiårene som har medført mye biltrafikk. Byen har gradvis bredd seg utover et stadig større areal og endret seg fra et kompakt sentrum til en langstrakt by. Målpunktene som før var konsentrert i sentrum er nå mer spredt. Byens grunnleggende gatestruktur fra 1800-tallet gir gode forutsetninger for en mer balansert utvikling med større fokus på opphold og byliv. Samtidig må det trafikale fortsatt fungere. Bilen skal fortsatt ha tilgjengelighet til sentrum. Renovasjon og varelevering må nå sine målpunkter. I hvilken grad den motoriserte trafikken skal prioriteres kan godt variere fra gate til gate. Spørsmålet er hvem skal prioriteres hvor og på bekostning av hvem? Gatebruksplanen hjelper kommunen med å skape en god balanse i byutviklingen. En balanse som gjør det mer attraktivt å bo, oppholde seg i og besøke Lillehammer sentrum.

Hovedmålet med Gatebruksplanen er å tilrettelegge for en endret transportmiddelfordeling, hvor kommunen oppnår nullvekstmålet for personbiltrafikken. Gatebruksplanen skal også bygge opp under målene om en levende og attraktiv by. Kirkegata og Stortorget skal styrkes som byrom; med kultur, opphold og aktivitet for byens befolkning.



Stortorget i dag (kilde: Norconsult)

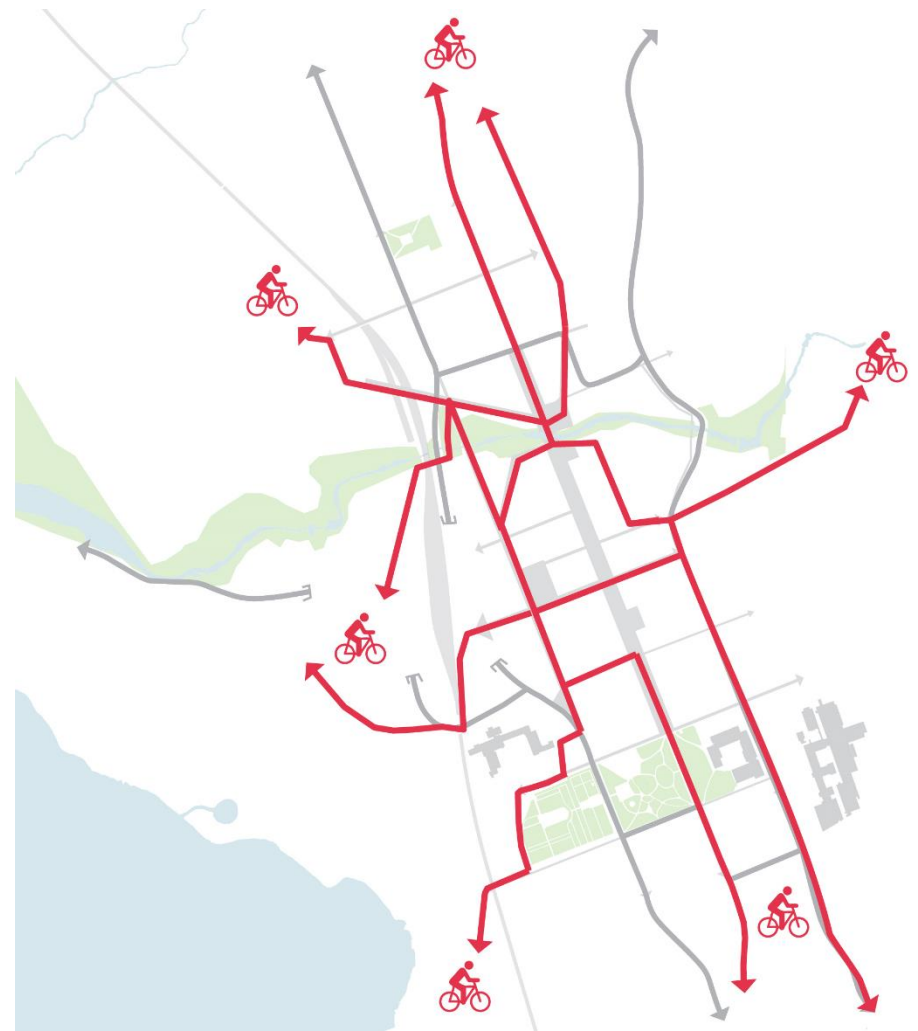
For å oppnå kommunens målsetninger er følgende fem prinsipper lagt til grunn:

1. Et finmasket nettverk for gående
2. Attraktive og trygge sykkeltraséer til og gjennom sentrum
3. Et kollektivtilbud innenfor 5 minutters gangavstand
4. Et parkeringstilbud som trekker færre privatbiler inn i sentrumsgatene
5. Et justert kjøremønster i sentrum for redusert gjennomkjøringstrafikk.



### 1 - Et finmasket nettverk for gående

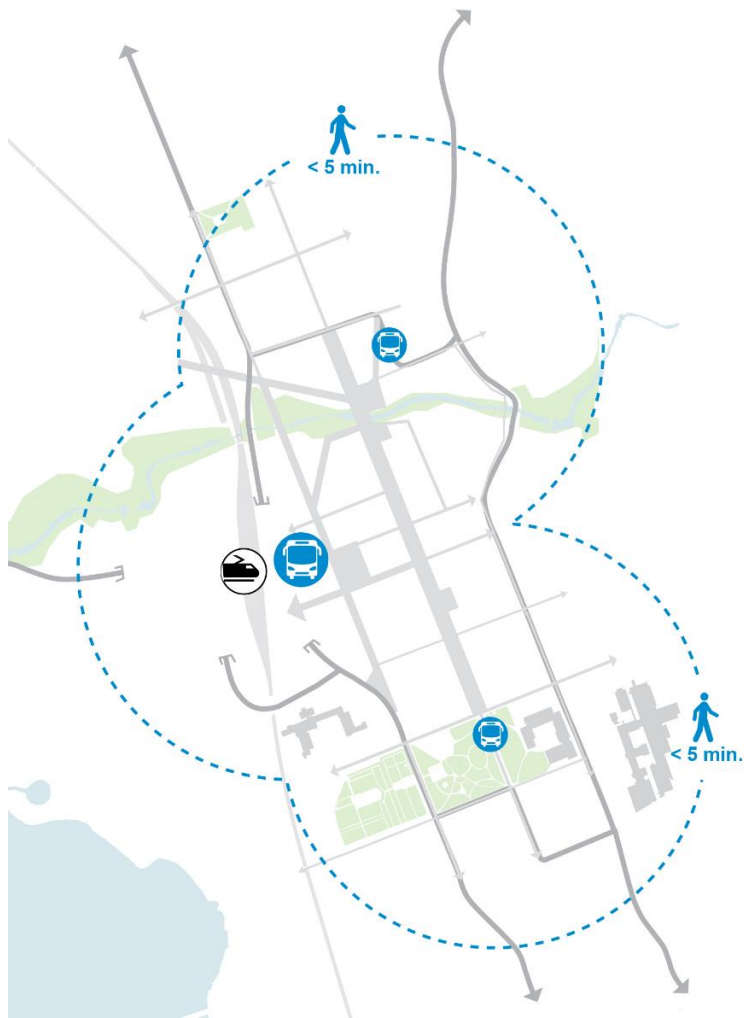
I sentrum bør det etableres et finmasket nettverk av godt tilrettelagte gangforbindelser. I tillegg til Storgata bør sentrale deler av Kirkegata utvikles til en særlig prioritert gangakse for fotgjengere og opphold. Videre anbefales det at disse to aksene bindes sammen på tvers med flere prioriterte gangforbindelser, som til sammen danner et finmasket nettverk for gående i sentrum. To særlig viktige gangforbindelser i den sammenhengen er Jernbanegata og Nymosvingen og en ny gangforbindelse mot Lurhaugen.



### 2 - Attraktive og trygge sykkeltraseer inn mot og gjennom sentrum

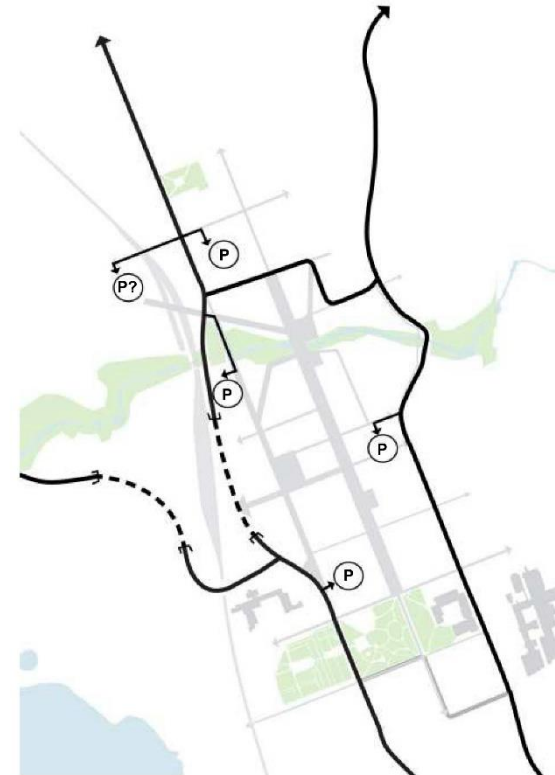
Det er avgjørende å få på plass et sammenhengende nettverk av prioriterte sykkelforbindelser, inn mot og gjennom sentrum. For økt trygghet og attraktivitet for syklister i alle aldre, bør disse opprettes som separate anlegg der de syklende slipper å dele kjørebane med biltrafikken.





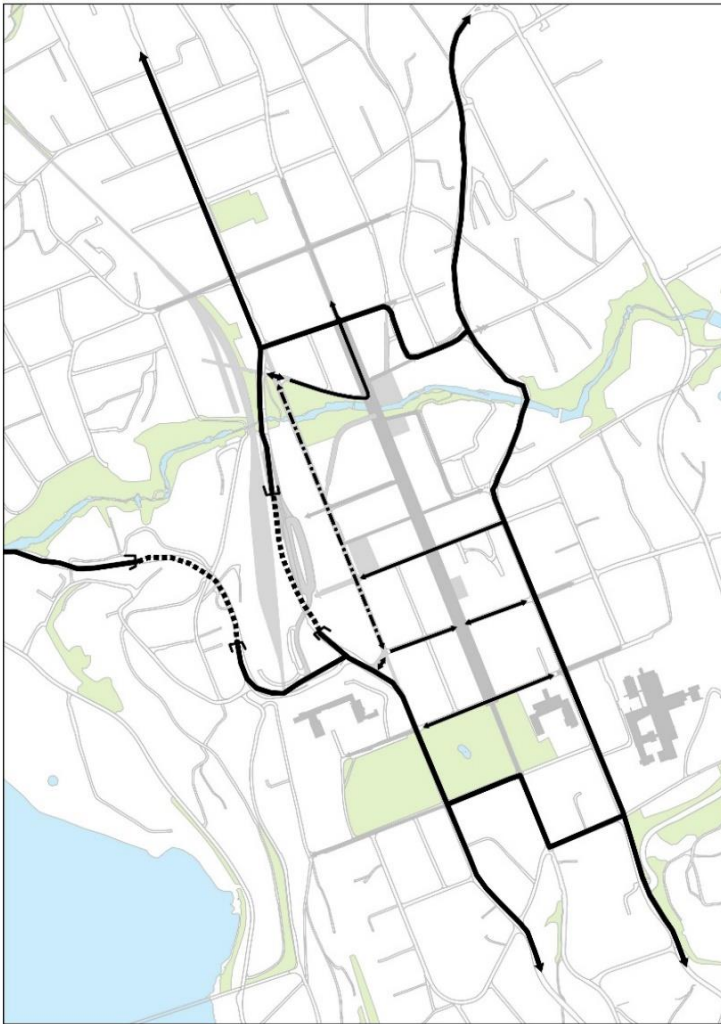
### 3 - Et kollektivtilbud innenfor 5 minutters gangavstand

Tilbud må oppleves som effektivt og attraktivt. Dette innebærer at nærmeste holdeplass bør ligge innenfor 5 minutters gangavstand i hele sentrum. Skystasjonen ligger nær gågata. Holdeplassene Brubakken og Søndre Park ligger tett på gågata i hver sin ende, og er viktige for å betjene nordre og søndre del av sentrum. Et attraktivt kollektivtilbud bør være lesbart og lett forståelig, både for lokale og besøkende. Dette innebærer at holdeplasser bør være godt synlige i bybildet og godt tilrettelagte for reisende med ulike behov.



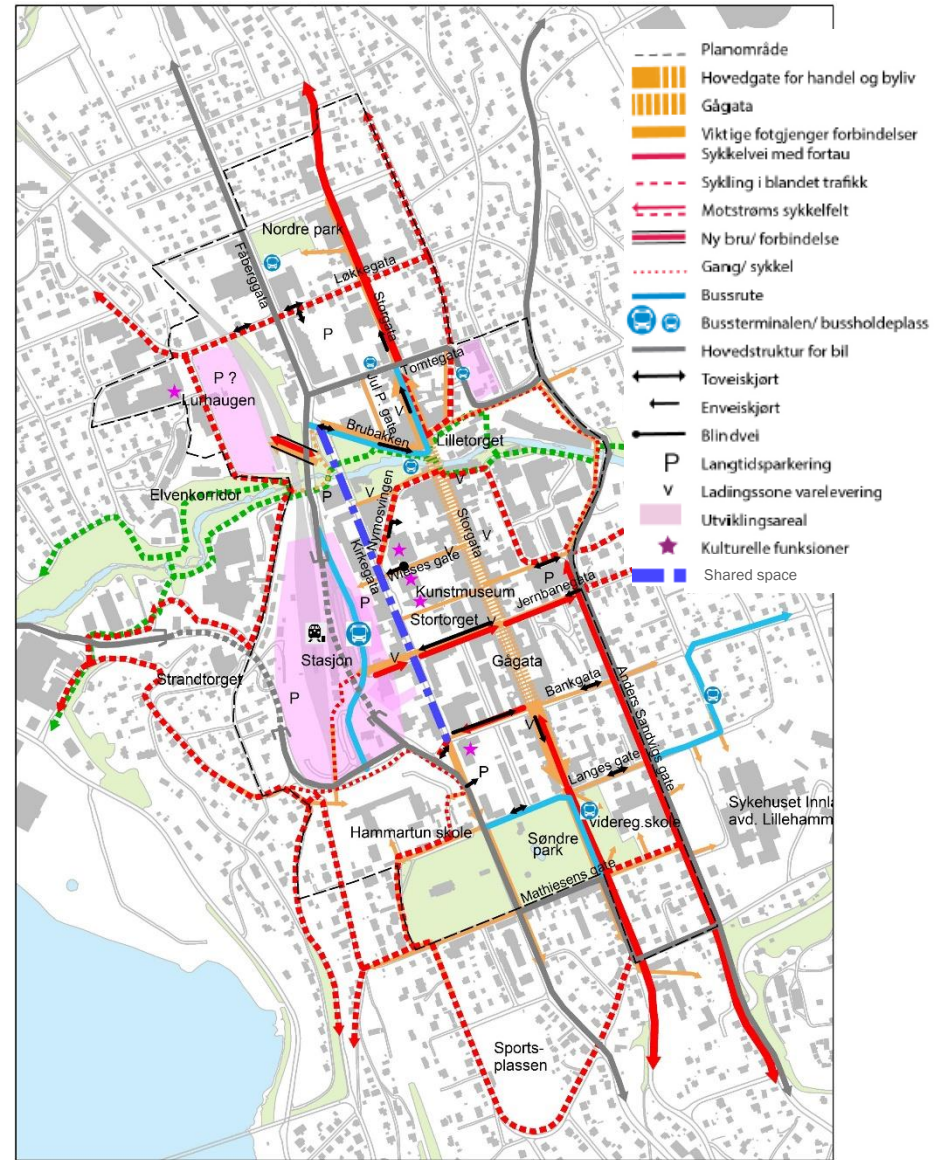
### 4 - Et parkeringstilbud som trekker færre privatbiler inn i sentrumsgatene

Parkering lokaliseres slik at man ikke trekker besøkende privatbiler inn i sentrumsgatene. Parkerte biler i trange bygater tar mye plass og er ofte til hinder for fremkommeligheten for myke trafikanter. Som hovedregel legges det derfor opp til en konsentrasjon av parkeringstilbudet for besøkende som sikrer god tilgjengelighet til byens attraksjoner - uten å være til hinder for myke trafikanter, opphold og byliv. Noe offentlig gateparkering for korttidsparkering foreslås likevel beholdt, blant annet for å sikre kortere gangavstander for reisende med spesielle behov (HC-plasser m.m.).



### 5 - Et justert kjøremønster i sentrum for redusert gjennomkjøringstrafikk

Kjøremønsteret i Lillehammer sentrum bør utformes på en måte som skjermer sentrum for gjennomgangstrafikk samtidig som man opprettholder nødvendig tilgjengelighet til parkeringsplasser og varelevering i sentrum. Justert kjøremønster skal begrense mengden biltrafikk i gater og byrom der den vil ha særlige negative konsekvenser for trygghet og attraktivitet for fotgjengere, syklende og/byliv generelt. Eksempler på slike gater/byrom er Storgata, Kirkegata, Lilletorget, Nymosvingen, Stortorget og Jernbanegata.



Figur 11 Gatebruksplan

### Totalplan

Totalplanen i figur 11 har alle 5 prinsipper som grunnlag. Plankomponentene er mer detaljert forklart i de følgende avsnittene.

### 3.2 Shared space

«Shared space» (sambruksareal) innebærer at torg og gater deles mellom ulike trafikanter og at gaterommet uformes uten eller med begrenset bruk av skilt, oppmerking og fysisk separering. I stedet for klare regler og reguleringer er idéen at trafikantene skal samhandle eller forhandle for å finne konkrete løsninger når det gjelder hvem som skal vike og hvem som skal få passere først. Bildene nedenfor viser noen eksempler.



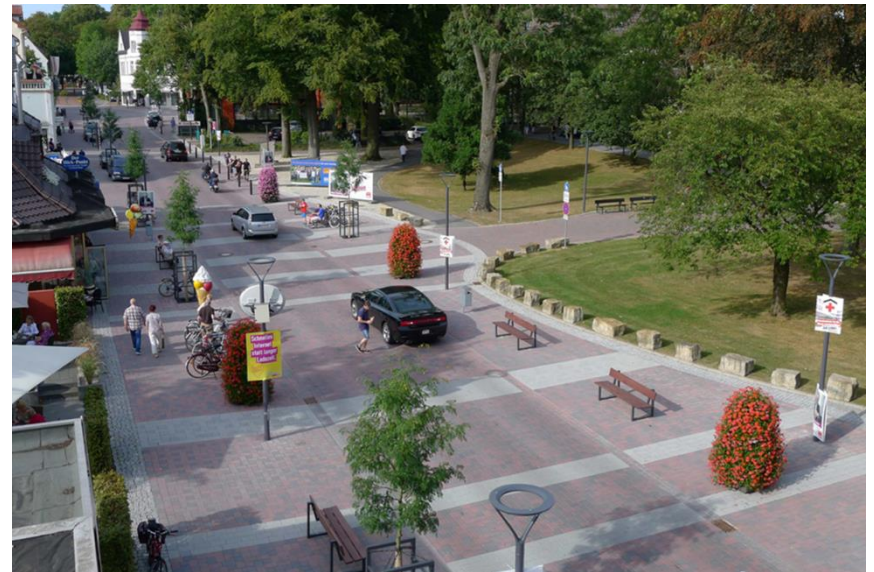
Design, sted ukjent



Brighton, England



Dordrecht, Nederland



Bad Rothenfelde, Tyskland

Resultatene av en undersøkelse fra Transportøkonomisk Institutt (TØI<sup>8</sup>) bekrefter at shared space-løsninger kan fungere godt når man oppnår lav fart, balanse mellom trafikantgrupper og jevn fordeling i hvem som viker for hvem.

Shared space er vurdert som løsning for Kirkegata (se boks). Det er konkludert med at shared space er en interessant løsning å utforske videre i mer detalj. Kapittel 4 inneholder en alternativ løsning som kan brukes dersom det viser seg at shared space ikke er riktig løsning for (deler av) Kirkegata.

Det er ikke bare en designoppgave, men også en kommunikasjonsoppgave. Dette bør inngå i videreutviklingen av shared space konseptet.



Odense, Danmark

#### De første vurderingene og tankene om **shared space i Kirkegata**:

- Denne delen av byen og Kirkegata er spesielt godt egnet for shared space-konseptet. Dette gjelder spesielt for veistrekningen mellom Jernbanegata og Nymosvingen, på grunn av gangforbindelsen mellom byen og skysstasjonen som går gjennom dette området og funksjonene i området. En utforming av Kirkegata som shared space passer godt inn i kulturaksens funksjon.
- Stortorget vil stenges som parkeringsplass i fremtiden og vil redusere antall biler i gaten. Kirkegata egner seg da meget godt til bruk som shared space hvor alle kan bevege seg i to retninger, hvor det er høy prioritet for syklist og gående (sakte trafikanter) og hvor bilen er gjest.
- Shared space er i tråd med prinsipper av fremtidig utvikling av Storgata: *Kirkegata og områdene inntil torget oppgraderes til å være en aktiv del av byrommet.*
- Oppstillingsplasser for lastebiler uten tilhenger (singel lastebiler) og kiss and ride med korte stopp (for eksempel levering av blomster, tjenester og post/pakker) kan lett tenkes innenfor shared space.
- Kvartalene i nord og sør forbeholdes god varelevering og tilgang til eiendommene. I det sentrale kvartalet rundt Stortorget foretrekkes en shared space løsning og mindre tilgjengelighet for biltrafikk fremfor enveisløsning i hele gaten eller dagens situasjon.
- Vegen blir ikke attraktiv som gjennomgangsveg. Sammen med stengingen av Stortorget som parkeringsplass, vil dette føre til mindre trafikk i Kirkegata og mindre trafikk som svinger inn mot sentrum i Bankenkrysset.
- Konseptet opprettholder muligheten til å kjøre bilen i to retninger, om enn mindre enkelt og raskt. Dette sikrer at det blir mindre sirkulerende trafikk fordi biler kan komme inn og ut av gaten via den korteste veien. Dette er bedre for miljøet. En løsning med enveiskjøring gir mer sirkulerende trafikk.
- Konseptet kan gjelde hele delen mellom Bankenkrysset og Brubakken. Men den sørlige og den nordlige delen krever en annen utforming (design) enn den sentrale delen mellom Jernbanegata og Nymosvingen. I den sentrale delen er biltrafikk gjest og utformingen av gaten er rettet mot å prioritere saktetraffikk. Du kan komme deg gjennom den med bil, men det er ikke en enkel gjennomgangsrute. I den nordlige og den sørlige delen er prioritering av trafikantgruppene litt mer lik. Dette krever tilpasset design for de forskjellige delene av Kirkegata og ikke en "one size fits all" løsning for hele gaten.
- Spørsmålet er om en god (rask) sammenhengende sykkelvei kommer til sin rett innenfor shared space. På den annen side kan man spørre seg om det bør være en rask gjennomkjøringsrute for syklist på dette stedet. Det bør gjelde det samme for raske syklist som for biler i denne gaten. Nemlig at hastigheten må tilpasses at dette er et område hvor mange forskjellige brukere deler gaterommet.
- Følgende ingredienser er viktige for designet:
  - Universell utforming
  - Bør motvirke gjennomgangstrafikk
  - Tilrettelegge for alle trafikkgrupper, med høy prioritet for saktetraffikk
  - Tilrettelegge for varelevering
  - Situasjon med og uten snø
  - Spesialdesign for den sørlige, sentrale og nordlige delen
  - Utformingen av den sentrale delen skal ta hensyn av utformingen av Stortorget

<sup>8</sup> [Evaluering av «Shared space»-områder i Norge – Transportøkonomisk institutt \(toi.no\)](#)

### 3.3 Kollektiv

En mulighetsstudie for kollektivterminalen i Lillehammer er et grunnlagsdokument for Gatebruksplanen. Anbefalte løsninger i mulighetsstudien for kollektivterminalen legger føringer for prioriteringer for gatebruk i Lillehammer. Fagnotatet er benyttet i arbeidet med Gatebruksplanen. I mulighetsstudiet er det undersøkt fire alternative traséstrukturer med fortsatt terminal ved Skysstasjonen. Mulighetsstudiet undersøkte også en bussterminal i Kirkegata. På grunn av andre mulige utviklingstrekk er dette ikke lenger et alternativ og er derfor ikke inkludert i Gatebruksplanen.

En videreføring av bybussterminalen ved Skysstasjonen bygger opp under Skysstasjonen som regionalt knutepunkt, og gir gode muligheter for overgang mellom ulike transportformer og mellom bybusslinjer.

Det ble vurdert en alternativ trasé i Jernbanegata. Løsningen ble forkastet av hensyn til gatas rolle som hovedforbindelse for gående og syklende mellom sentrum og stasjonen da den ikke er bred nok til å tilrettelegge på en god måte for alle tre trafikantgrupper. I tillegg ble det vurdert som lite ønskelig med kryssende busstrafikk over gågata. En trasé via Jernbanegata må kanskje vurderes på nytt dersom prosjektet Parkering i fjellet realiseres (se kapittel 4.4).

#### Trasé og holdeplass-struktur

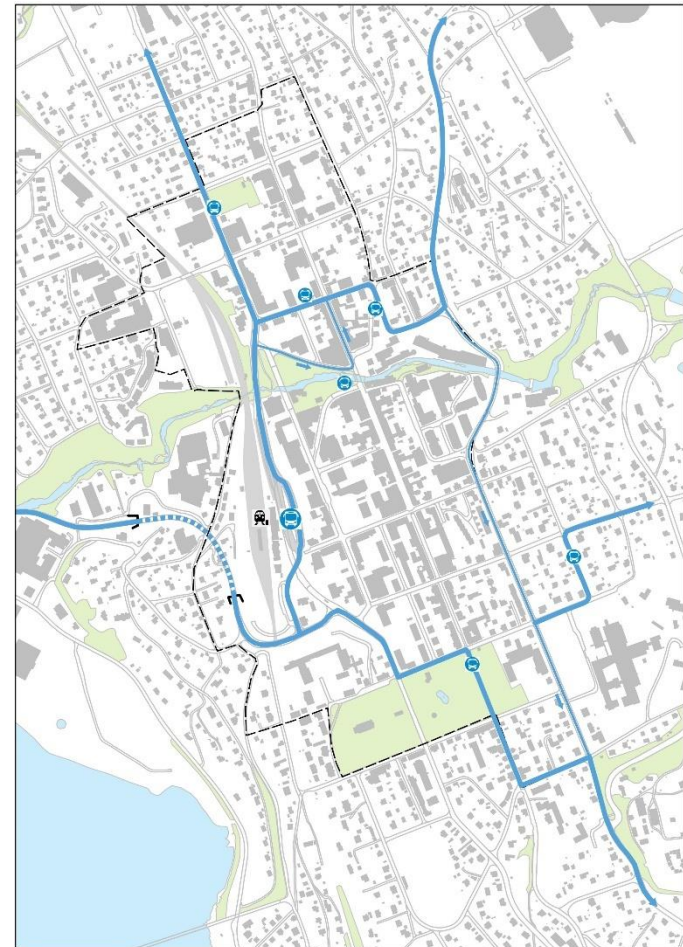
Figur 12 og følgende tekst beskriver trasé og holdeplass-struktur. Skysstasjonen spiller en viktig rolle som byttepunkt i Lillehammer. Bybussene i Lillehammer har enten to eller fire avganger i timen i hver retning. I dag takter samtlige av bybusslinjene ved Skysstasjonen, som er en fordel for reisende som har behov for å bytte mellom busser. Samtidig innebærer den taktingen av bybussene ved Skysstasjonen at bussene må stoppe ved Skysstasjonen i opptil flere minutter. Dette innebærer økt reisetid for reisende som skal reise med samme bybuss gjennom sentrum.

Hovedgrep:

- Bussterminalen ved Skysstasjonen opprettholdes. Dagens traséer i sentrum, med tilhørende holdeplass-struktur beholdes som i dag. Alternativt legges busstraséen i begge retninger til Tomtegata og

Nordsetervegen med felles holdeplass i Nordsetervegen ved den Gamle Brannstasjonen (se kapittel 4.3).

- Lokaliseringen av bussterminalen ved Skysstasjon innebærer fortsatt god plass til ønsket antall oppstillingsplasser og god fleksibilitet for bussene. Sammen fungerer de som kollektivt knutepunkt.
- Å beholde dagens situasjon ved Lilletorget krever en annen veiopplegg av Storgata mellom Lilletorget og Tomtegata, fordi dagens situasjon er utrygg. En shared space-løsning kunne vurderes her.



Figur 12 Trasé og holdeplass struktur

### 3.4 Sykkel

Kommunens gjeldende sykkelplan er gjennomgått og justert opp mot foreslåtte konsepter for bl.a. kollektivtrafikk. Det er foreslått prinsipielle løsninger for sykkeltilrettelegging med tilhørende tiltak for ulike deler av sykkelveinettet.

I dette arbeidet er det tatt utgangspunkt i følgende fire hovedgrep:

#### 1 - Prinsipper for sykkeltilrettelegging:

- **Sykelvei med fortau / Kombinert gang- og sykkelveg:** Løsning for hovedinnsårene inn mot sentrum. På nye strekninger uten eksisterende tilrettelegging bør nytt anlegg etableres i form av sykkelvei med fortau (separat tilrettelegging). På strekninger med eksisterende gang-/sykkelvei (felles anlegg) bør det på sikt vurderes ombygging til sykkelvei med fortau for å legge til rette for fremtidig situasjon med økt mengde gående og syklende.
- **Sykling i blandet trafikk:** Løsning for øvrige sykkelruter inn mot sentrum, samt i enkelte sentrumsgater med lite trafikk. Løsningen egner seg best på strekninger med relativt lav biltrafikk (opptil 4000 ÅDT), lav kjørehastighet (under 30 km/t) og lav andel store kjøretøy.
- **Motstrøms sykkelfelt:** Hovedløsning for sykkeltilrettelegging mot kjøreretningen i enveiskjørte gater gjennom sentrum. Med kjøreretningen sykles det i blandet trafikk. Løsningen krever tilsvarende trafikale forhold som 'Sykling i blandet trafikk'.
- **Shared space:** Løsning for Kirkegata. Gata deles mellom ulike trafikantgrupper og uformes uten eller med begrenset bruk av skilt, oppmerking og fysisk separering. Sakte trafikkgrupper prioriteres, biltrafikk er gjest.

#### 2 - Prinsipp for sykkel og buss

Sykel- og busstrafikk legges som hovedprinsipp ikke til samme gatesnitt. Der det ikke lar seg unngå, kreves eget anlegg for sykkel (f.eks. sykkelvei med fortau). Dette for å sikre god trafiksikkerhet for syklister i alle aldre.

#### 3 - Prinsipp for hovedsykkeltrasé gjennom sentrum

Storgata beholdes som hovedsykkeltrasé inn mot sentrum fra nord og sør, frem til gågata. Videre gjennom sentrum legges sykkeltraséen via Bankgata–Kirkegata–Nymosvingen og gjennom Bankgata–Anders Sandvigs gate–Bryggerigata–Elvegata. Sykling i gågata vil fortsatt være mulig, men må skje på de gåendes premisser (dvs. hensynsfullt og i lav hastighet).

#### 4 - Prinsipp for sykkelparkering

Sykelparkering ved alle større målpunkt, inkl. ved stasjonen, i hver ende av gågata og langs sentrale deler av Kirkegata.



Sykelvei med fortau (kilde: [www.google.no](http://www.google.no))



Sykling i blandet trafikk (kilde: Inger Lise Kristiansen)



Motstrøms sykkelfelt (kilde: sykkelprosjektet Oslo kommune)

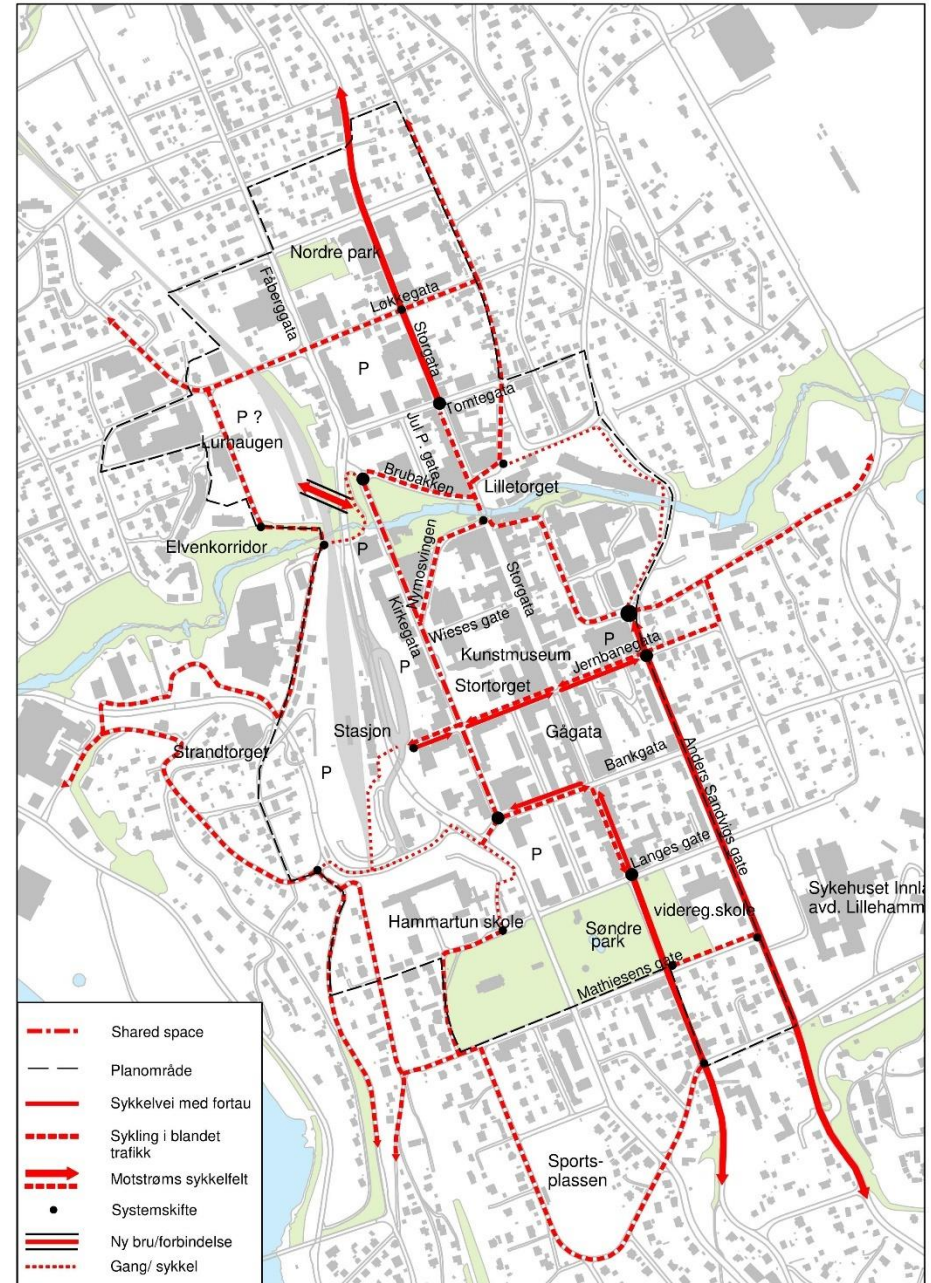
### 3.4.1 Sykkelveinett

Figur 13 og følgende punkter beskriver foreslått sykkelveinett med tilhørende tilrettelegging:

- Foreslått løsning for sykkel innebærer motstrøms sykkelfelt mot kjøreretningen og sykling i blandet trafikk med kjøreretningen på denne strekningen. For å sikre tilstrekkelig lave trafikkmengder, er kjøreretningen for bil ikke gjennomgående.
- Shared space i Kirkegata, med prioritet for syklister og gående.
- I forlengelsen av Kirkegata mot nord bør det ses på muligheten for utbedring av gang- og sykkelforbindelsen til utbyggingsområdet på Lurhaugen.



Kombinert gang- og sykkelveg. Bruk av lys projeksjon på snø. Oulu, Finland



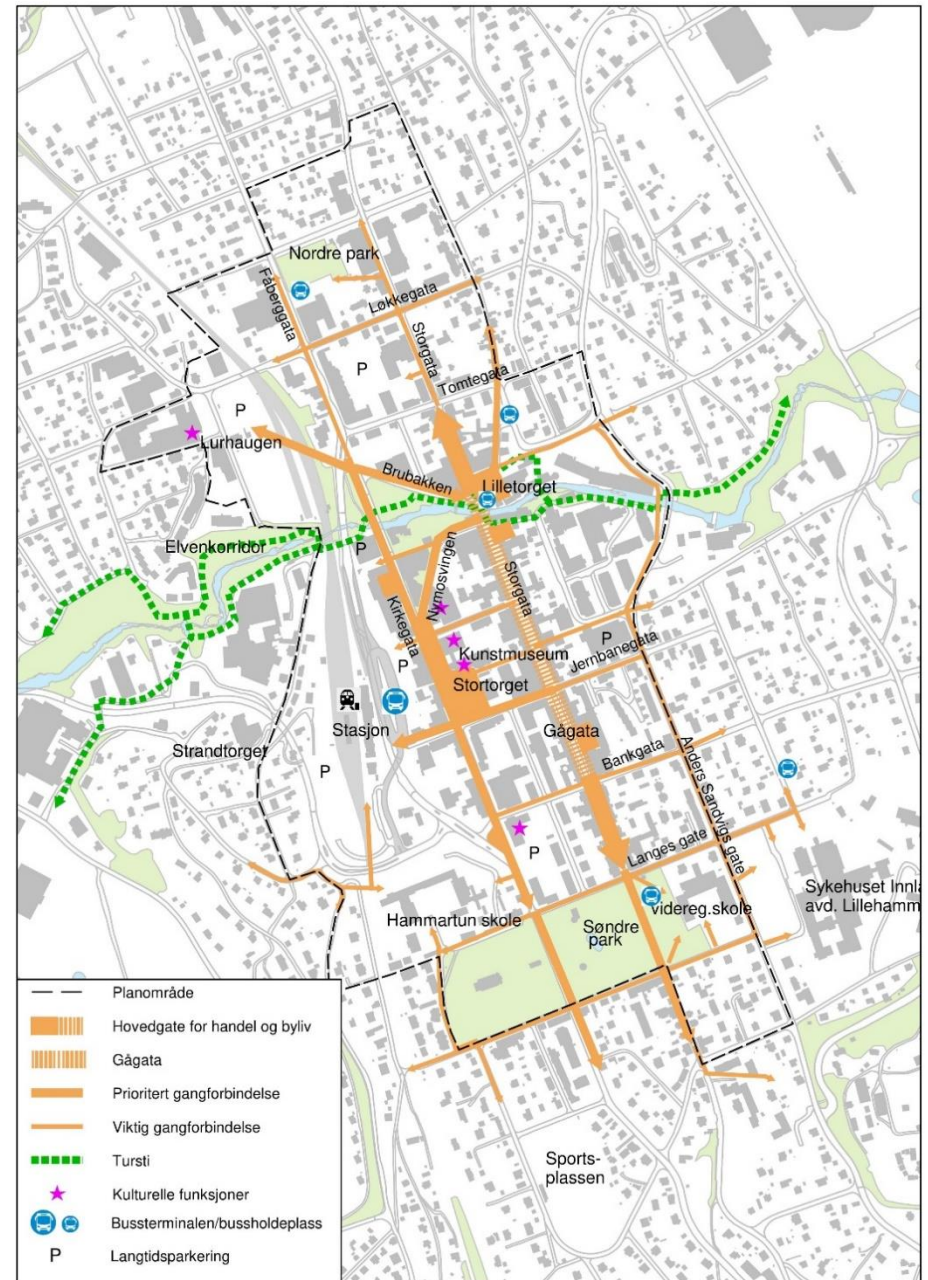
Figur 13 Sykkelveinett

### 3.5 Gange

For gående fokuseres det på å utvide arealer med prioritet for gangtrafikk og byliv (figur 14). Per i dag har Lillehammer tre kvartaler med gågate, mens resten av gatenettet i sentrum i liten grad prioriterer opphold for gående.

#### Hovedgrep:

- **Storgata** videreutvikles som hovedgate for handel, med økt tilrettelegging for fotgjengere, opphold og handel i de nærmeste kvartalene nord og sør for dagens gågate. Disse delene bør tilrettelegges med høy materialkvalitet og en utforming som bygger opp under prioritering av ferdsels- og oppholdsareal for gående.
- **Kirkegata** videreutvikles som en hovedgate for kultur med økt fokus på oppholdskvaliteter i tilknytning til tilgrensende kulturbygg.
- **Stortorget og Lilletorget** anbefales oppgradert til fleksible byrom tilrettelagt for ulike former for aktiviteter, arrangementer og opphold.
- Økt prioritering av gående i **tværgater og gutuer** mellom de mest sentrale delene av Storgata og Kirkegata. Til sammen danner dette et prioritert gatenett for gående bestående av et utvalg av de aller mest sentrale gatene i Lillehammer sentrum. Prioritering av gående i **Jernbanegata** mellom gågata og stasjonen, samt **Nymosvingen** vurderes som særlig viktig.
- For å sikre økt mobilitet for en større andel av befolkningen, bør det ses på muligheten til å sette opp **benker** langsmed fortauet i alle prioriterte bygater. I forbindelse med utvikling av nye målpunkt på Lurhaugen vil **Brubakken** med tilhørende gangforbindelse på tvers av fylkesveien og jernbanen bli en viktig gangakse som bør prioriteres utbedret.
- **Øvrig gatenett**, inn mot sentrum og ifm. sentrale målpunkt, anbefales tilrettelagt for fotgjengere med primært fokus på ferdsel, fremkommelighet og trafiksikkerhet for gående. Tiltak for økt trafiksikkerhet langs skolevei bør prioriteres.
- Eksisterende **tursti langs Mesnaelva** foreslås utviklet og oppgradert til en sammenhengende turvei som kobler sentrum (via Lilletorget og Storgata) til friområder langs Mjøsa i vest og til marka/fjellet i øst, og på den måten koble byen til turmuligheter på fjellet og langs vannet.



Figur 14 Nettverk for gående



### 3.6 Bil og parkering

Målsettingene for fremtidig gatebruk legger føringer for kjøre- og parkeringsmønsteret i Lillehammer sentrum. Det etableres en indre ringstruktur i Jernbanegata og Bankgata.

Nymosvingen er en viktig gang- og sykkelforbindelse som knytter Lilletorget til Kirkegata og skysstasjonen. Nymosvingen skal gis et mer bymessig preg i fremtiden. Det er valgt å skjerme Nymosvingen fra gjennomkjøringstrafikk ved å kun tillate kjøring til eiendommene.

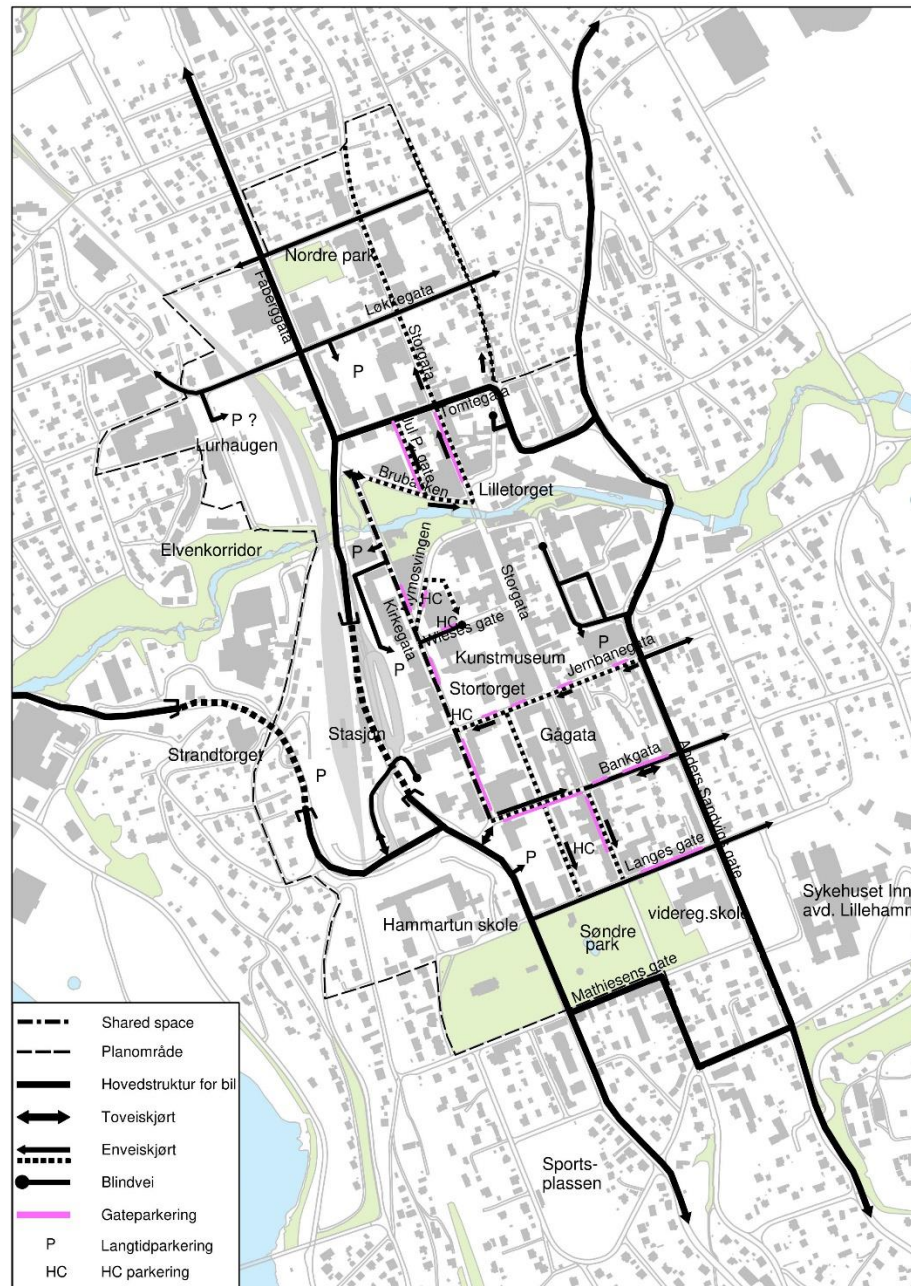
**Parkering** har vært et viktig tema i arbeidet med Gatebruksplanen. Parkeringsstrategien kan i korte trekk oppsummeres med at det bør etableres et parkeringssystem som bedre utnytter de parkeringsarealene som finnes, og bidrar til å skjerme gatene i sentrum fra biltrafikk, slik at en gradvis kan omgjøre noen av de mest sentrale parkeringsplassene til andre formål (Parkeringsstrategi - Lillehammer sentrum, Norconsult 2021)

Konkret anbefales det:

- Å fjerne gateparkeringen i Kirkegata ved Stortorget, nederste delen av Jernbanegata, Brugata og i Wieses gate.
- Stortorget opphører som parkeringsplass, siden det vurderes at byrommet har stor betydning for å revitalisere Kirkegata. Disse parkeringsplassene konkurrerer i dag blant annet med Øya parkeringshus, som basert på beleggregistreringen har ledig kapasitet til å dekke behovet.

Ved å i større grad utnytte eksisterende parkeringsareal i randsonen av sentrum, skjermes sentrumsgatene for biltrafikk. For at parkeringsplassene i randsonen av sentrum skal benyttes, bør det samtidig rettes fokus mot å etablere attraktive gangforbindelser mellom disse parkeringsarealene og viktige målpunkt i sentrum. Dersom parkering i fjell realiseres, vil denne tilnærmingen endres. Det gir et sentralt parkeringstilbud under bakken med inn- og utkjøringer i randsoner (les mer om dette i kapittel 4.4).

I parkeringsstrategien er det forutsatt at HC-parkeringsplasser i Storgata (mellom Bankgata og Langes gate) og Kirkegata videreføres. Parkeringsstrategien opprettholder gateparkeringsplasser i Nymosvingen, for å sikre tilgjengelighet til helseforetakene i området.



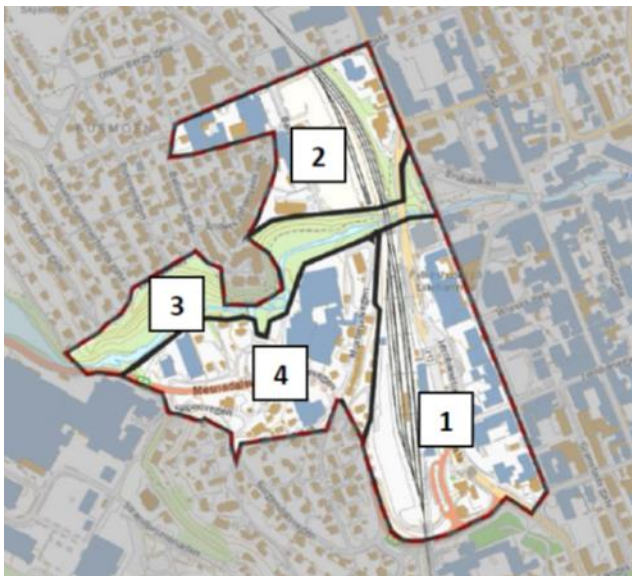
Figur 15 Løsning for bil og parkering

Det gjøres oppmerksom på at parkeringsstrategien ikke tar hensyn til shared space løsningen i Kirkegata. Denne løsningen oppsto etter parkeringsstrategien. Figur 15 viser gateparkering i Kirkegata, men hvordan dette kan utformes er en del av videreutviklingen av shared space-konseptet.

### Lurhaugen - Sentrum Vest

Sentrum Vest er et byomformingsområde som består av 4 delområder; Skysstasjon, Lurhaugen, Mesnadalen og Sorgendal.

Området spiller en viktig rolle for å nå målene i Gatebruksplanen. På grunn av sin beliggenhet i nærheten av sentrum egner området seg godt til å nå nullvekstmål. Her er det mulighet å kompensere for andre områder hvor ambisjonen i mindre grad kan nås.



Sentrum Vest spiller en viktig rolle for å skape en levende attraktiv by.

Utviklingen av området skaper nye forbindelser mellom sentrum og resten av Lillehammer og forbedrer eksisterende strukturer.

Lurhaugen er et område som i dag benyttes til parkeringsplass, men vil bli transformert i fremtiden, slik at funksjonen forsvinner delvis eller fullt. Det vil være ulike faser der Lurhaugen kan benyttes som offentlig tilgjengelige parkeringsareal: nåværende situasjon så lenge området ennå ikke er under utbygging, overgangsfase under anleggsfasen og fase etter transformasjon hvor det er kanskje noen offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i området eller bygningene, avhengig av behovet. Hvis Parkering i fjell blir realisert, så trengs ikke dette området lenger for offentlig tilgjengelige parkering (se kapittel 4.4).

Som oppfølging av Gatebruksplanen (handlingsprogrammet), områdeprogram og videre regulering må det utarbeides en Mobilitetsplan for nye utbygginger av en viss størrelse. Mobilitetsplanen skal blant annet utdype ønsket reisemiddelfordeling, tilbudet for gående, sykkel, kollektivtransport og bil inkludert parkeringsløsningen.

Mobilitetsplan for Sentrum Vest skal blant annet ta for seg følgende problemstillinger:

- Hvordan utbyggingen bidrar til å nå målene i Gatebruksplanen. For å få til dette trengs en bedre løsning for gående, syklende og kollektivtrafikk (buss) enn i dag
- Påvirkning av utbyggingen på trafikkavviklingen for ulike trafikantgrupper i området og i delområdene
- Parkeringskrav og parkeringsløsning i området og i delområdene, hensyntatt ulike utbyggingsvarianter og hensyntatt om parkering i fjell realiseres
- Spørsmålet i hvilken grad det er behov for offentlige parkeringsplasser og hvor mange
- Pendlerparkeringsplasser i delområde Skysstasjonen som forutsetning.

## 3.7 Varelevering

### Varelevering i bylogistikk

Varelevering er én av flere logistikk-kjeder innenfor begrepet bylogistikk. Renovasjon er en annen kjede, men er ikke analysert i forbindelse med Gatebruksplanen. Det kan likevel antas visse fellestrekk med situasjonsbildet for varelevering.

Hovedprinsipp for dagens organisering av «last mile»-leveranser til bedriftsmottakere i Lillehammer sentrum: Varer lastes på lastebil ved regional samlasterterminal (eks. Rudshøgda og Hamar) og transporteres langs hovedvegnettet. Det er få egnede areal for levering innenfor og i bakkant av kvartalene, og sjåføren må som oftest benytte gatenettet til parkering ved levering. Egnede laste-/losse soner finnes ved Lilletorget, Jernbanegata, krysset Bankgata/Storgata, samt i Kirkegata. Sonene har kapasitet på én lastebil. Dersom den egnede sonen er opptatt, må sjåføren vente i nærheten eller kjøre leterunder. Dette bidrar til trengsel i gatenettet.

På parkeringsstedet losses sjåføren som deretter trekker varene med jekketralle frem til mottaker. Eventuelt returgoods trekkes tilbake og lastes opp. Flere mottakere og paller kan betjenes og leveres fra samme parkeringssted. Sjåføren trekker kun **én pall per gå-tur** og **palle-vekten kan være over ett tonn**. Anbefalt gangavstand er derfor maksimalt 50 m (BVL, 2018), mens reell avstand er over det dobbelte til mottakere sentralt i Storgata.

I tillegg til å være en HMS-utfordring, er gangavstand en sentral bidragsyter til parkeringstider opp mot 25 minutter. Spesielt is, snø, fortauskanter og andre hindringer kan gi betydelige gangtidstillegg. Tidsbruken påvirker samtidig transportkostnadene for næringslivet, samt omfanget av godskjøretøy i bybildet.

En rekke transportfirmaer frakter store volumer med stykk gods og næringsmiddel til Lillehammer sentrum daglig. En del av dette volumet, slik som mindre stykkgodssendinger, har på mellomlang sikt potensiale for å kunne omlastes til mikromobilitet (lastesykler, elektriske fihjulinger m.m.). Det vil likevel fortsatt være behov for varelevering med tyngre kjøretøy i kombinasjon med gange. Negative virkninger på støy og lokalklima vil reduseres med overgangen til nullutslippskjøretøy.

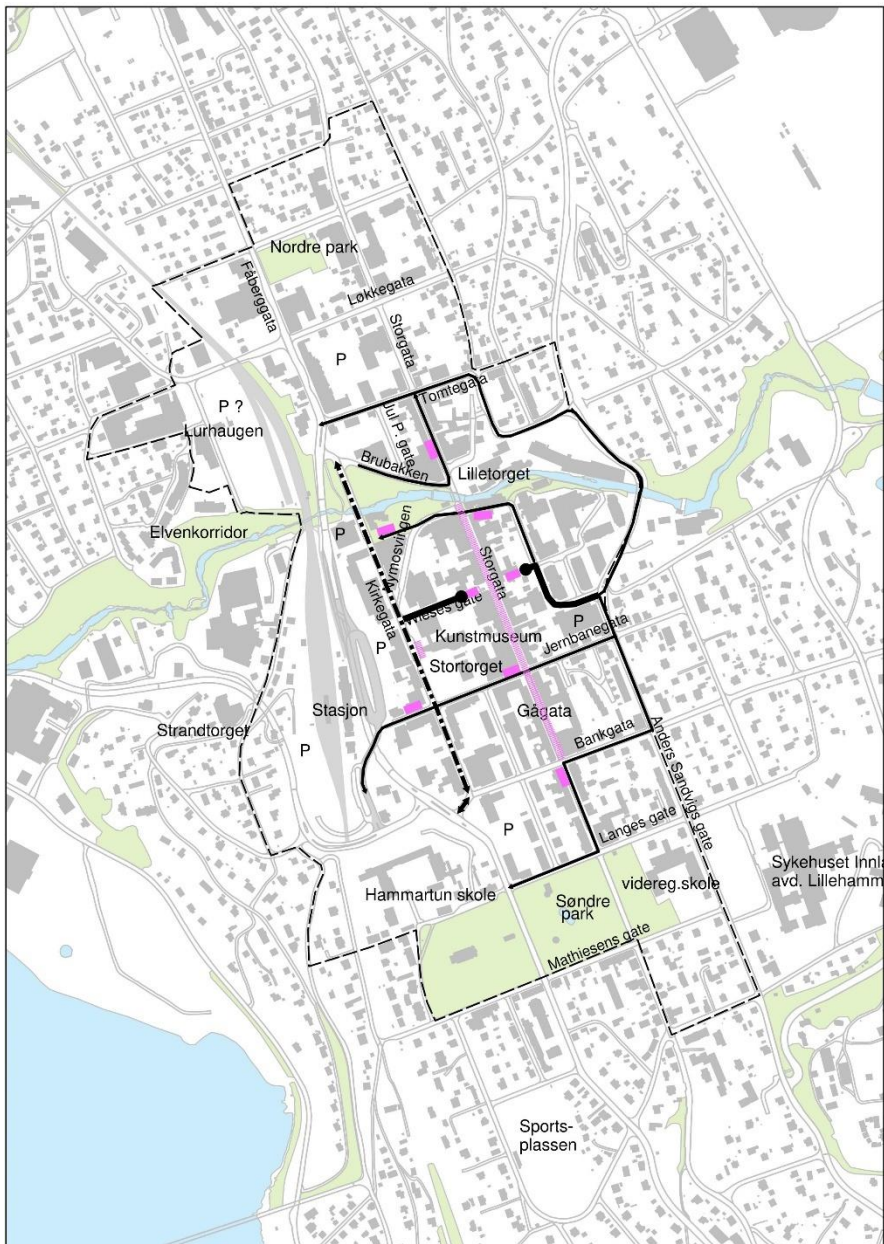
#### Hovedgrep:

- Løsninger tar sikte på å gi kortere gangavstander, spesielt i sentrale deler av gågata. Dette gjøres ved å supplere eksisterende laste-/lossesoner, noe som styrker oppstillings-kapasiteten.
- Mellom **Lilletorget** og **Jernbanegata** etableres tre nye laste-/lossesoner. Sonen i bakgårdsarealet mellom Byggerigata og Storgata anbefales opparbeidet som **et logistikk-knutepunkt med flere oppstillingsplasser**. Smett mellom Storgata 69 og 71 kan benyttes som inngangspunkt for jekketralle til Storgata.
- I tillegg etableres en **laste-/lossesone lokalisert i Storgata mellom Lilletorget og Tomtegata** med hensyn på dekning av virksomheter i nord.
- Kjøremønsteret for godskjøretøy foreslås hovedsakelig tilsvarende personbil. Utover dette legges det opp til envegskjøring for varelevering ned Elvegata fra Bryggerigata til Kirkegata.
- Hensikten er å muliggjøre varelevering i gågata mellom kl. 09.00 og 11.00 (se boks om dette).

- Det utvikles et shared space-konsept for Kirkegata. Varelevering og shared space går bra sammen. Figur 16 viser en laste- og lossesone i Kirkegata, men hvordan dette er nøyaktig utformet er en del av videreutviklingen av shared space-konseptet.
- Det anbefales flere grep på kort og mellomlang sikt i sammenheng med hovedgrepene, slik som eventuelt omlasting til mikromobilitet (kapittel 5).

**Varelevering i gågata** som tilleggsløsninger vurdert underveis i prosessen. Første vurderingene og tankene:

- Å tillate varelevering i "saktetraffikksoner" deler av dagen er ikke uvanlig. Det skjer i mange andre byer.
- Det er en fordel å kunne regulere når varelevering kan være i gata.
- Det medfører en reduksjon i trafikken som må krysse gågata ved Lilletorget.
- Det forstørker mulighet for å losse varer på flatt terreng. Dette er spesielt viktig om vinteren.
- Perioden 9-11 time er foreslått på grunn av åpningstidene til butikker (de fleste butikker åpner fra kl. 10:00) og på grunn av mengden av mennesker i Gågata. Før klokken 9:00 er det mye skoleungdom i Gågata. Kjøperne vil øke fra kl. 10:00. En periode på 1 time (9-10) er imidlertid svært kort for varelevering, derav valget for varelevering fra kl. 9:00 til 11:00.
- Størrelse og vekt på kjøretøy bør begrenses. Utgangspunkt er uansett at kun lastebiler uten tilhenger (singel lastebiler) tillates.
- Denne løsning krever fortsatt en nærmere utdyping. Spørsmål som tilstedeværelse av hindringer, om enveiskjøring for varelevering eller ikke, om renovasjon kan også benytte seg av dette, vilje til å håndheve politiets håndheving og så videre må utredes og diskuteres videre.



Figur 16 Løsning for varelevering

#### Fordeler:

- Sjøførens evne til å trekke jekketralle synker betraktelig med helling/stigning. Laste-/lossesoner lokalisert nærmere høydenivået for gågata gir derfor bedre fremkommelighet.
- Det vil være god adkomst til og tilstrekkelig manøvreringsareal i et logistikk-knutepunkt mellom Storgata/Bryggerigata. Løsningen vil ha fleksibilitet på kort og lang sikt.
- Laste-/lossesone i Elvegata gir kort avstand til serveringsvirksomhetene, som gjerne har høy leveransefrekvens. Kjørerute fra Lilletorget reduserer behov for rygging, noe som er en trafiksikkerhetsutfordring i dag.

#### Ulemper:

- Enkelte av laste-/lossesoner ligger i helling, noe som kan medføre sklifare ved hensetning av lastebil på vinterstid. Tung og tidkrevende omrokkering av paller i lasterom er også en konsekvens.
- Ingen gunstig snumulighet for sone i Wieses gate, noe som betinger rygging inn eller ut. Trafiksikkerhetsutfordring i en viktig tverrforbindelse for gående.
- Et logistikk-knutepunkt mellom Storgata/Bryggerigata krever kjøp av privat eiendom. Bakgårdsarealet har begrenset utnyttelsesgrad i dag, men potensiale for utvikling.
- Elvegata har et smalt gatetverrsnitt på partiet nærmest Bryggerigata, og laste-/lossesonen må lokaliseres i det bredeste partiet nærmest Storgata.
- Mesnabrua ved Lilletorget har i dag for liten styrke til at tyngre kjøretøy kan ferdes over. Rute for varelevering må følge Elvegata fra Storgata til Kirkegata. Dersom Mesnabrua utbedres, forbedres situasjonen (se kapittel 4.5).
- Gangavstander med jekketralle vil fortsatt ligge over anbefalt nivå i gågata etter implementering av fysiske tiltak. Ubrutte kjølekjeder for matvarer vil være krevende å etterleve. Kontinuerlig vinterdrift blir essensielt for å opprettholde effektivitet.

## **4. Varianter og scenarier**

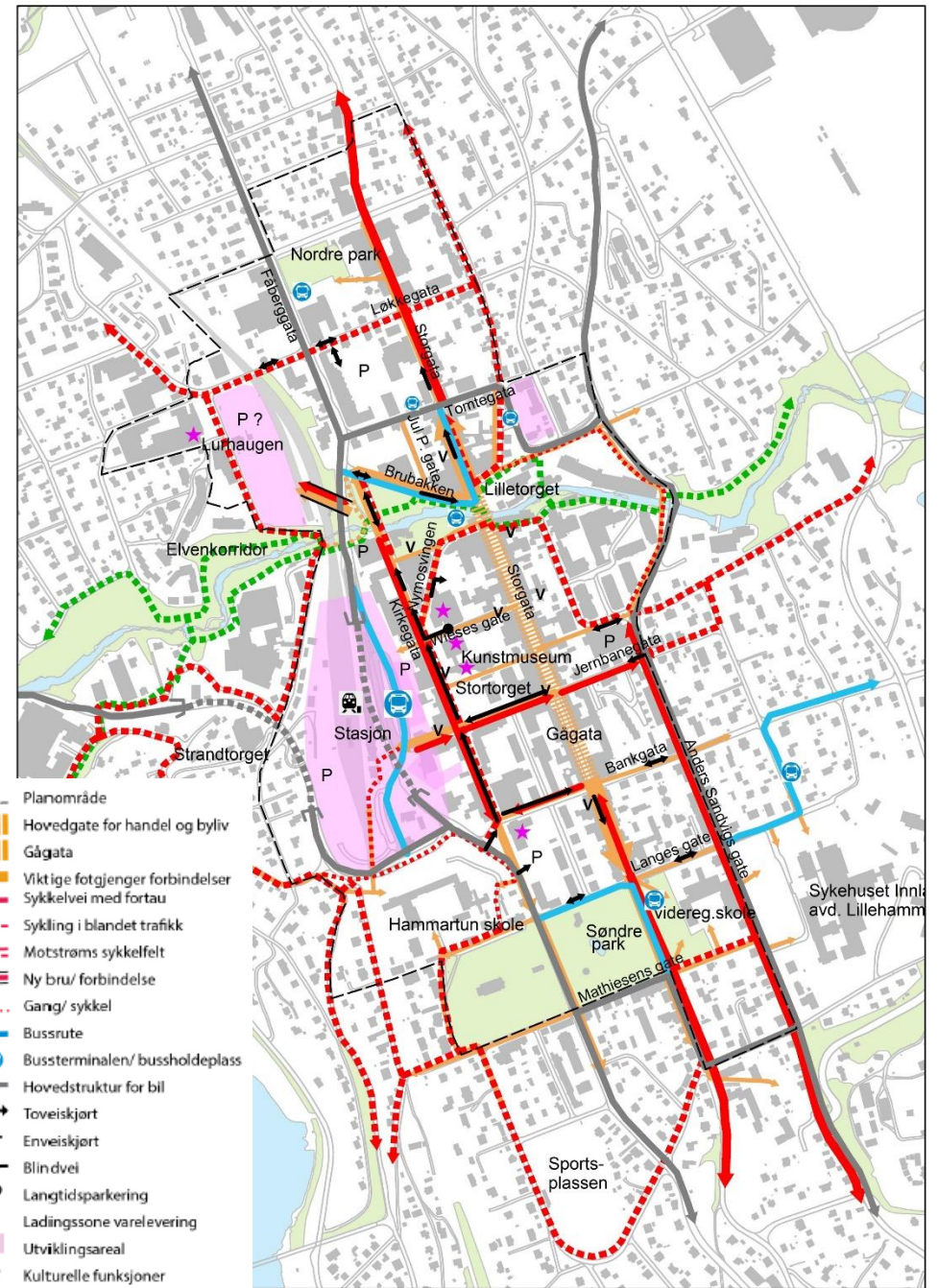
## 4.1 Introduksjon

Dette kapittelet beskriver varianter for løsningene nevnt i kapittel 3. I tillegg det diskuteres to scenarier som på den ene siden fortsatt er beheftet med en lang prosess og kanskje først kan realiseres på lengre sikt, men som på den andre siden vil ha en klar effekt på bruken av gater når de blir realisert. Effektene beskrives og visualiseres så godt som mulig med dagens kunnskap.

## 4.2 Alternativ løsning for Kirkegata

Et alternativ til Kirkegata er enveistrafikk for biltrafikk. Dette er en løsning som kan falles tilbake på dersom det viser seg at shared space ikke er rette løsning. Det er toveiskjøring fra krysset med Brubakken til parkeringshuset, mens det for resten av Kirkegata er enveiskjøring fra sør til nord. På denne maten er parkeringshuset lett tilgjengelig fra nord. Tungtrafikk som busser og lastebiler skal ikke kjøre inn i Kirkegata fra nord da det ikke er mulighet for å snu. Tungtrafikk kan kun kjøre inn i Kirkegata fra sør. Dette må angis med skilting.

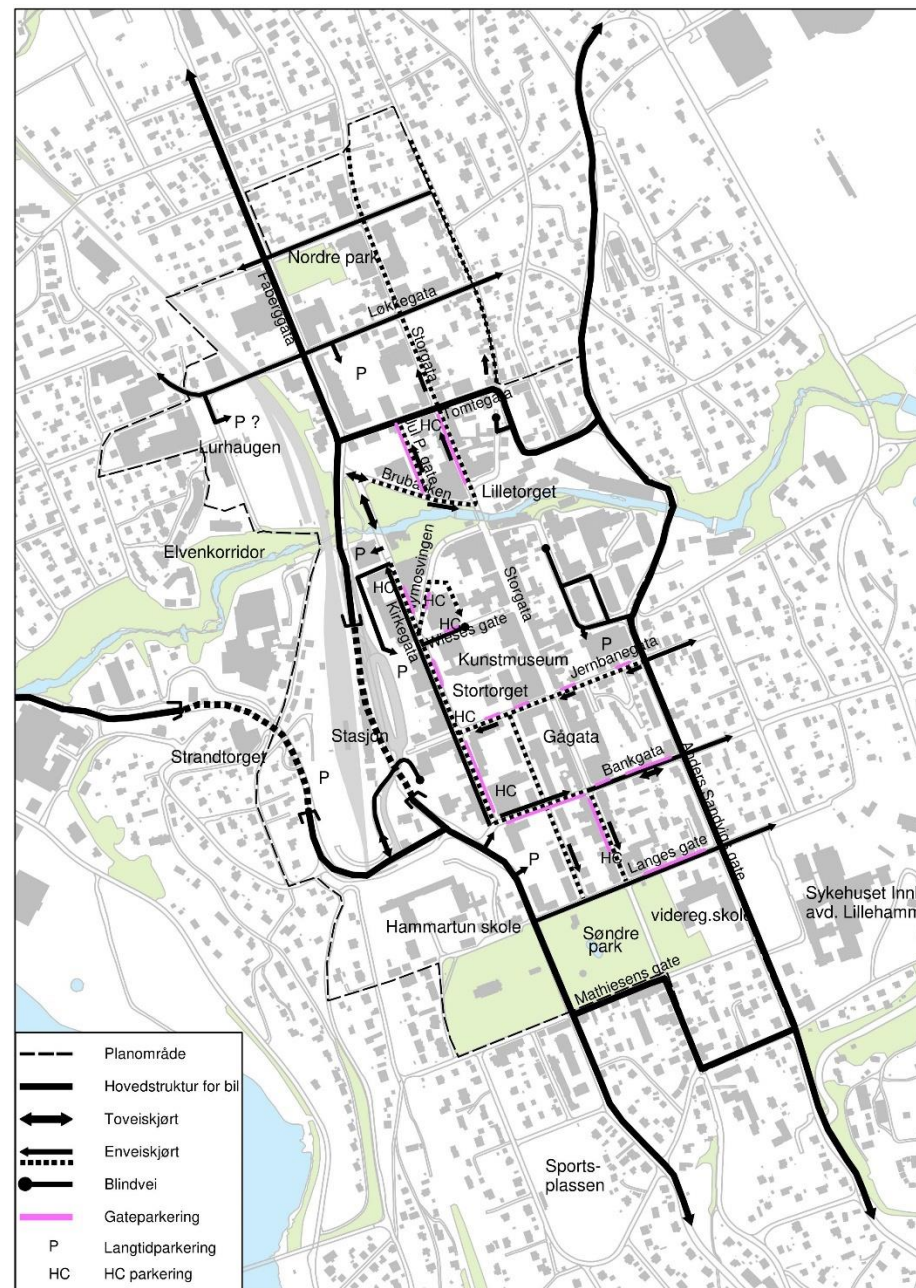
Foreslått løsning for sykkel i Kirkegata innebærer motstrøms sykkelfelt mot kjøreretningen og sykling i blandet trafikk med kjøreretningen. Gående går over et fortau, slik det er i dag. Kartene i figur 17, 18 og 19 visualiserer denne alternative løsningen.



Figur 17 Gatebruksplan med alternativ løsning i Kirkegata



Figur 18 Sykkelveinett med alternativ løsning i Kirkegata



Figur 19 Bil og parkering med alternativ løsning i Kirkegata

### 4.3 Kollektiv holdeplass ved den gamle Brannstasjonen

I pågående arbeid med Gatebruksplanen er det foreslått å samle linjenettet for buss til Fv. 2520 Nordsetervegen, med holdeplasser i begge retninger i kvartalet ved Brannstasjonen.

En ny felles holdeplass i begge retninger gir bedre lesbarhet for busstilbudet, og forbedrer tilbudet på et sted i sentrum hvor det bygges mange boliger (Brannstasjonen og Mesnakvartalet).

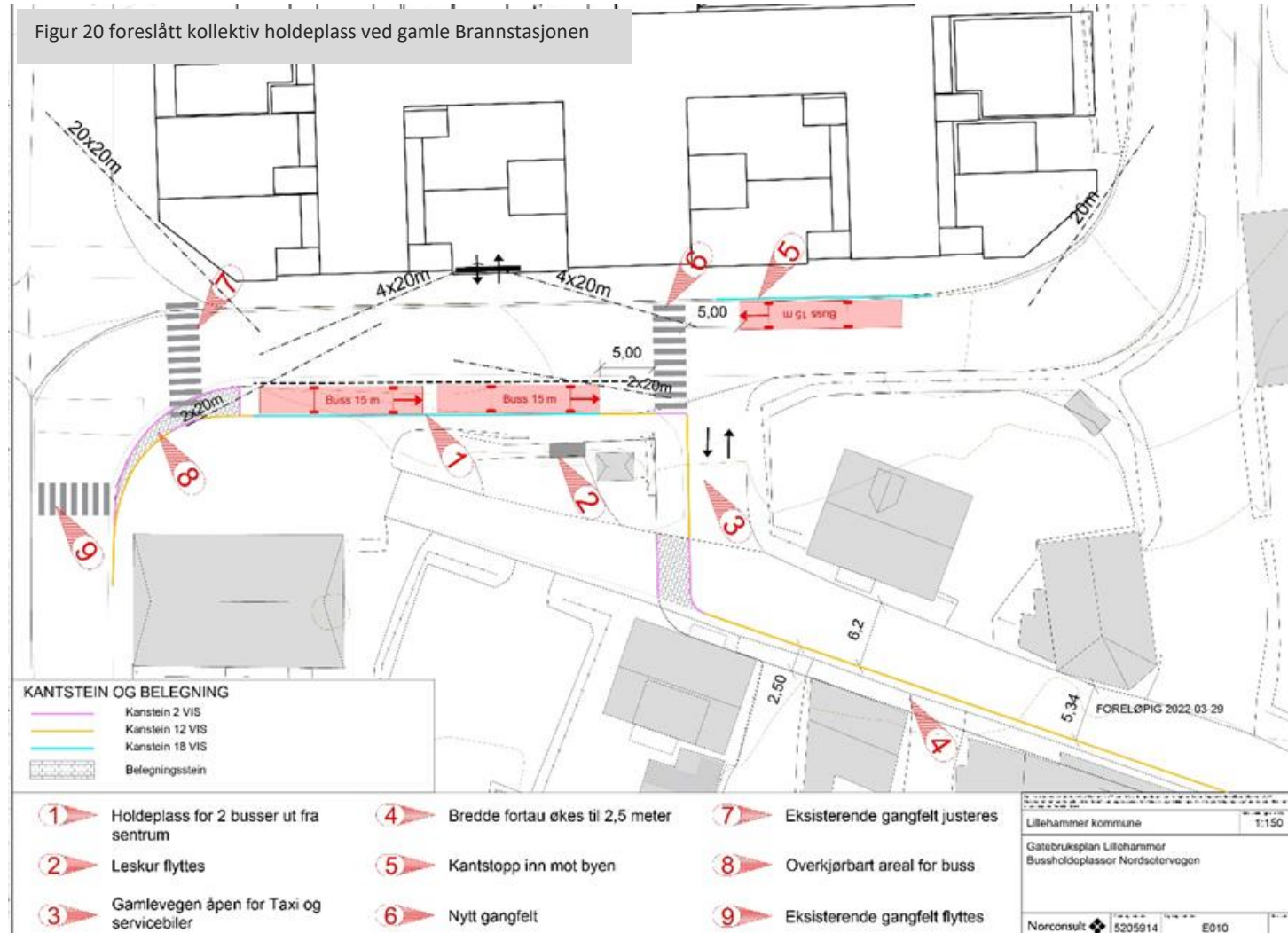
I tillegg vil et samlet linjenett legge til rette for ønsket gatebruk i Storgata nord. Ved å fjerne busstrafikken fra Storgata nord er det mulig å utforme gata som en fortsettelse av handlegata, en hovedinnfartsåre for sykkel og en sentral del av kjøreruten for vareleveringen i sentrum.

Det var behov for et bedre grunnlag for å kunne ta stilling til om holdeplasser ved brannstasjonen var et reelt alternativ. Utgangspunkt er formulert og 4 ulike alternativer er utredet.

Alternativet i figur 20 er alternativet som svarer best på premissene. Busslommen er dimensjonert for to busser ut fra sentrum, kantstopp inn mot sentrum forholder seg til svingen og planlagt inngang til parkeringskjeller, gangfelt kan plasseres ved Gamlevegen/ Brannstasjonen, og Gamlevegen kan holdes åpent for atkomsttrafikk.

Et viktig element i å realisere en busslomme er et overkjørbart areal for bussene i svingen Tomtegate/ Nordsetervegen. Dette sikrer at busser har tilstrekkelig plass til å komme inn til busslommen fra Tomtegate. (Referanser for denne løsningen finnes på kryss Søndre gate – Anders Sandvigs gate i Lillehammer, og Øverbakkvegen i Brumunddal)

Figur 20 foreslått kollektiv holdeplass ved gamle Brannstasjonen



Utfordringen med alternativet er at kantstopp inn mot sentrum er plassert noe ugunstig i forhold til svingen. Av hensyn til trafiksikkerheten vil det være bedre å flytte kantstopp inn mot sentrum lenger nord, dvs. til stedet hvor inngangen til parkeringskjeller er planlagt.



En bussholdeplass på østsiden av Nordsetervegen var ikke mulig på grunn av brannbilene som kjørte inn og ut. Etter at brannstasjoner har flyttet er dette en gylden mulighet for kommunen å prioritere og forbedre kollektivtransport på dette strategiske stedet i sentrum. Figur 21 viser bussrute og holdeplasstruktur med denne alternative løsningen

#### Funksjoner:

- Busslommen er dimensjonert for to busser ut fra sentrum
- Krysset Tomtegata / Nordsetervegen har en kjørbart sving for å realisere busslommen
- Kantstopp inn mot sentrum plasseres lengst mulig sør
- Gamlevegen er åpent for atkomst trafikk
- Gangfelt plasseres ved Gamlevegen/ Gamle Brannstasjonen.

#### Fordeler:

- Holdeplassen for bussen ut av sentrum er dimensjonert for to busser
- Kantstopp inn mot sentrum forholder seg til planlagt inngangen til parkeringskjeller og svingen
- Gamlevegen kan holdes åpen for atkomst trafikk
- Nytt gangfelt kan etableres ved Gamlevegen/ Gamle Brannstasjonen
- Må ikke ekspropriere del av eiendom Gamlevegen 89B for å få plass til holdeplassen ut fra sentrum.
- Bussen trenger ikke lenger kjøre via Brubakken og Storgata. Dette skaper bedre mulighet i Storgata for å gjøre veistrekningen mellom Lilletorget og Tomtegata tryggere.

#### Ulemper:

- Kantstopp inn mot sentrum må forholde seg til svingen når det gjelder sikt i håndbøkene. Legger man på bratthet og kurven er plasseringen noe ugunstig når det står 3 biler bak bussen.



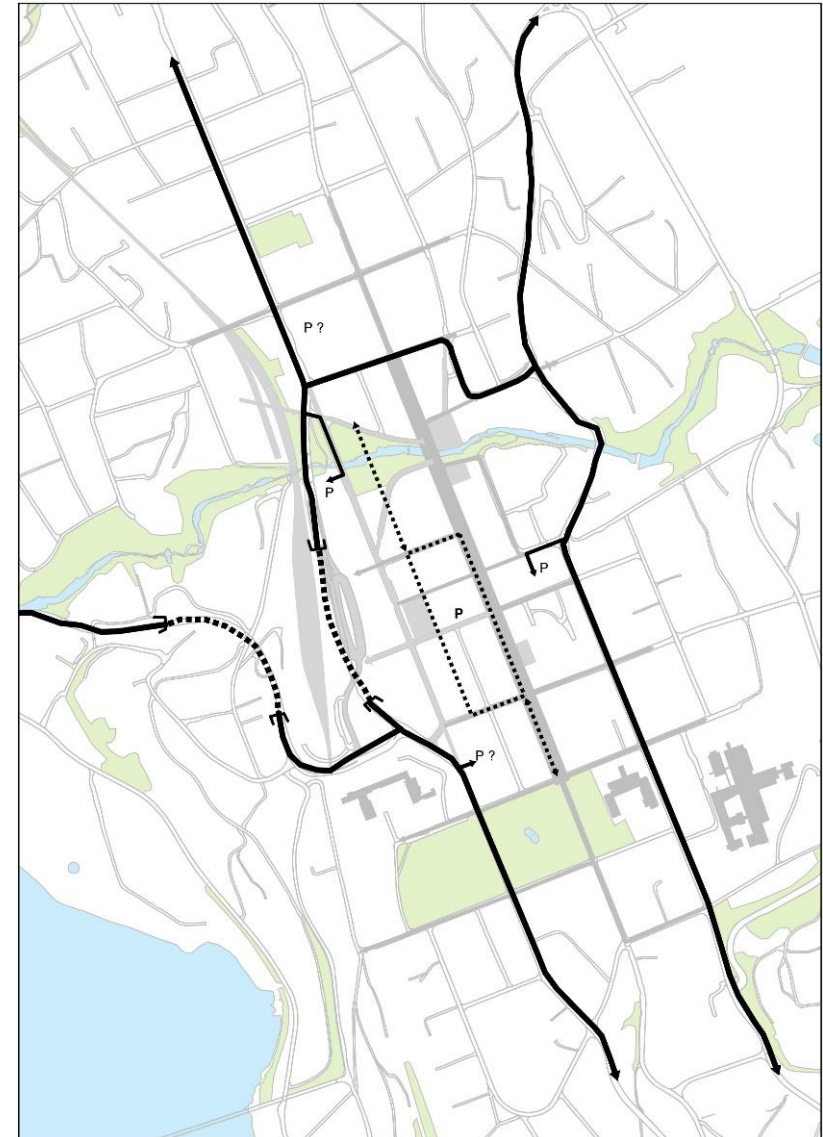
Figur 21 Trasé og holdeplass struktur med bussholdeplass i 2 retninger ved den gamle Brannstasjonen

## 4.4 Parkering i fjell

Kommunen jobber for tiden med en mulighetsstudie for parkering i fjell i sentrumsområdet. Dette vil gi ca. 1.100 plasser. Prosjektet har fortsatt noe usikkerhet på grunn av en lang prosess, men dersom det blir realisert vil det påvirke bruken av gater.

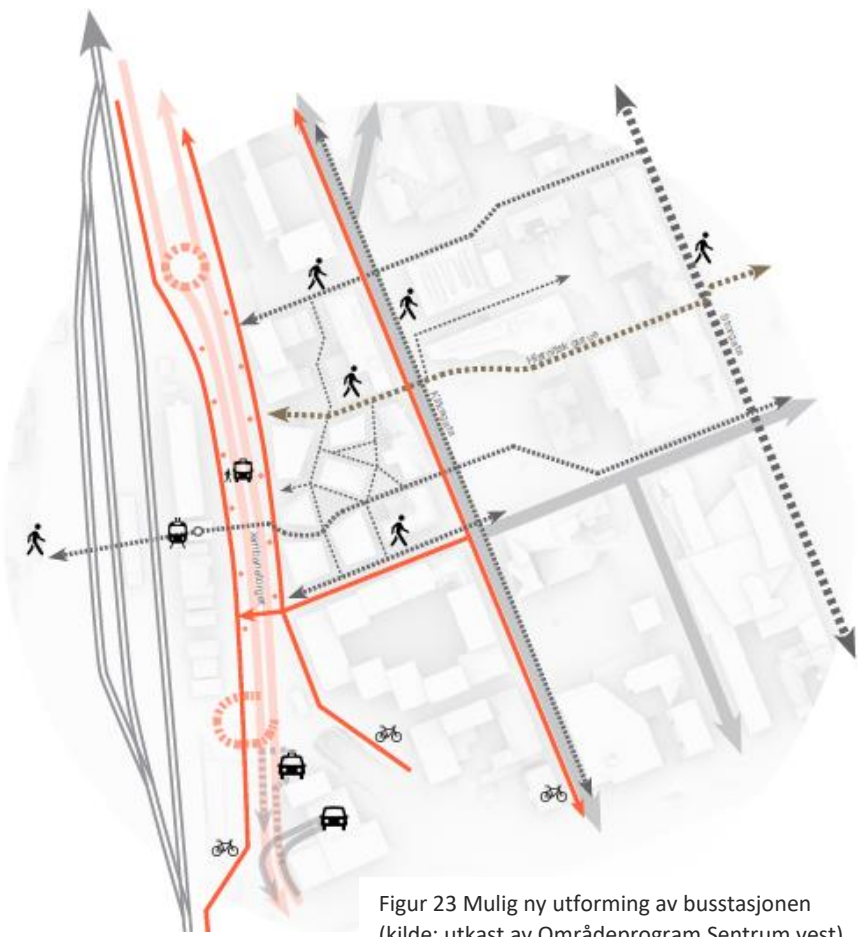
Prosjektet parkering i fjell har konsekvenser for parkeringsstrategien. Utgangspunktet i Gatebruksplanen er at parkering skal skje i randsonene og i begrenset omfang på gaten. Målet i Gatebruksplanen er å trekke færre biler inn til sentrum. Dette kan blant annet gjøres ved å redusere parkeringstilbudet i sentrum. Parkeringsstrategien slår fast at det i dagens situasjon er overkapasitet i sentrum. Dette gjør det mulig å redusere antall gateparkeringsplasser og stenge Stortorget som parkeringsplass. Dersom parkering i fjell realiseres, endres strategien. Det tilbys en sentral parkeringsløsning i sentrum og noe parkering i randsonen kan gis en annen bruk og funksjon (figur 22, veiledende). Flere gateparkeringsplasser (enn det som nå er foreslått i Gatebruksplanen) vil kunne oppheves. En fersk parkeringsutredning er nødvendig før det tas beslutning om å stenge flere gateparkeringsplasser og parkeringsplasser i randsonen.

Grunnprinsippet på dette tidspunkt er at det skal realiseres en inn- og utkjøring til parkeringsanlegget i nord (Skysstasjon eller Jul Pettersens gate vurderes) og en i sør (Bankgata eller Storgata ved Søndre park vurderes). Alternativene er veid opp mot ulike temaer i mulighetsstudien. Det er åpenbart at de valgte stedene for inn- og utkjøring har konsekvenser for de involverte gatene. Tilgjengeligheten til gater endres. Utformingen av de involverte gatene vil være annerledes fordi inn- og utkjøring tar plass. Det kan være nødvendig å revurdere prioriteringen av trafikantergruppene. Dette kan få konsekvenser for tiltenkt sykkelveinett og for bussruter. Konsekvenser for planleggingen av de berørte gatene må utredes nærmere dersom det besluttes å gå videre med parkering i fjell prosjektet.



Figur 22 Parkering i fjell, et sentralt tilbud under bakken (veiledende)

For skysstasjonsområdet (delområde av Sentrum Vest-programmet) utarbeides det i samråd med Innlandstrafikk, Bane Nor og LIKE planer om å inndele bussterminalen på en mer effektiv måte, slik at det frigjøres areal som kan gis en annen funksjon. Ny utforming er planlagt som en gateterminal og en rundkjøring i den nordlige delen av skysstasjonen (se figur 23). En innkjøring til parkering i fjell på dette sted skaper en potensiell konflikt med en gateterminal slik den er utformet i områdeprogrammet. Det gjelder også for dagens utforming av busstasjonen. Biltrafikk som krysser kollektivtrafikken, vil utgjøre et hinder for fremkommelighet for busser. Prosjektet parkering i fjell må som en konsekvens av dette, muliggjøre andre alternative løsninger, for eksempel frikoble innkjøringen og utkjøringen.

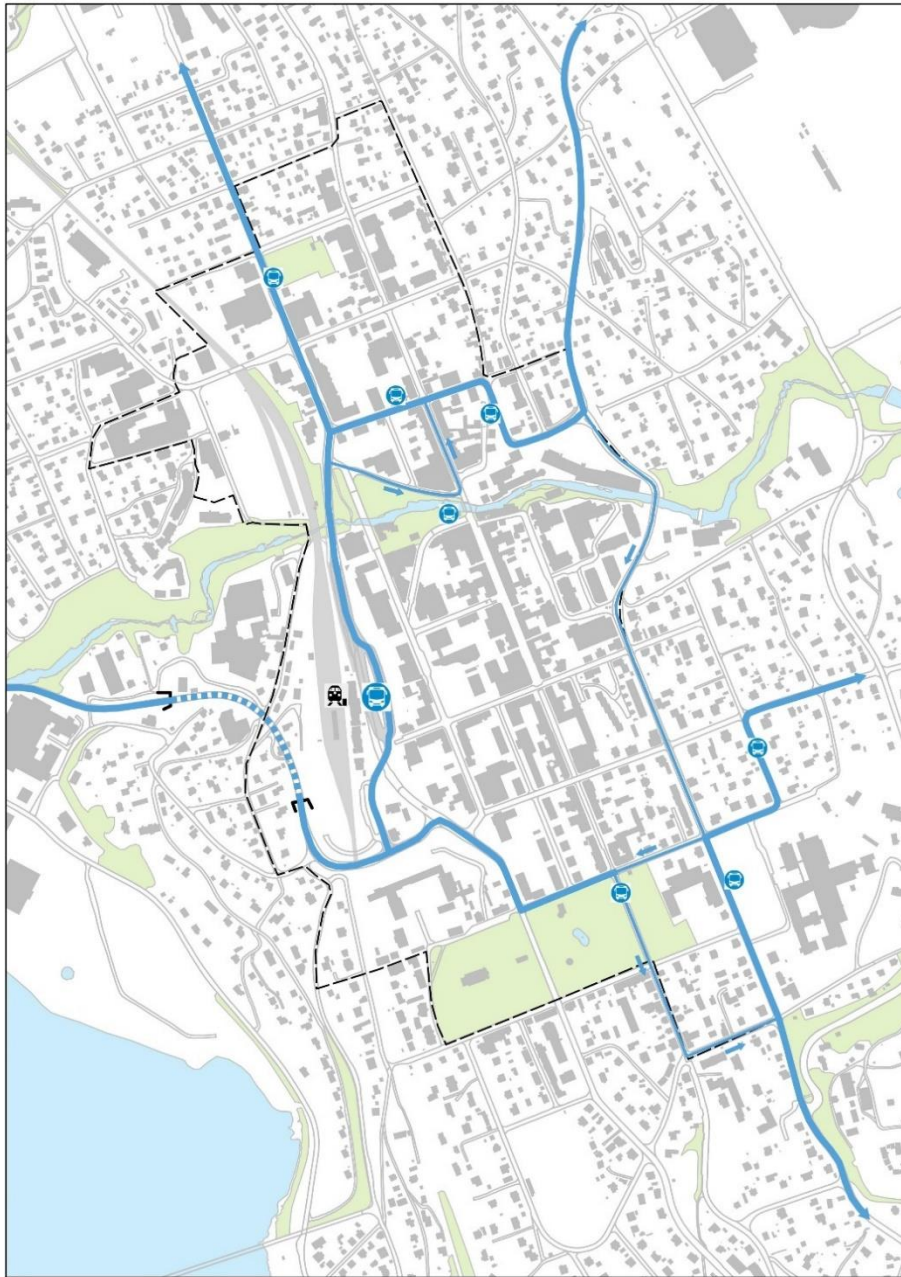


Figur 23 Mulig ny utforming av busstasjonen  
(kilde: utkast av Områdeprogram Sentrum vest)

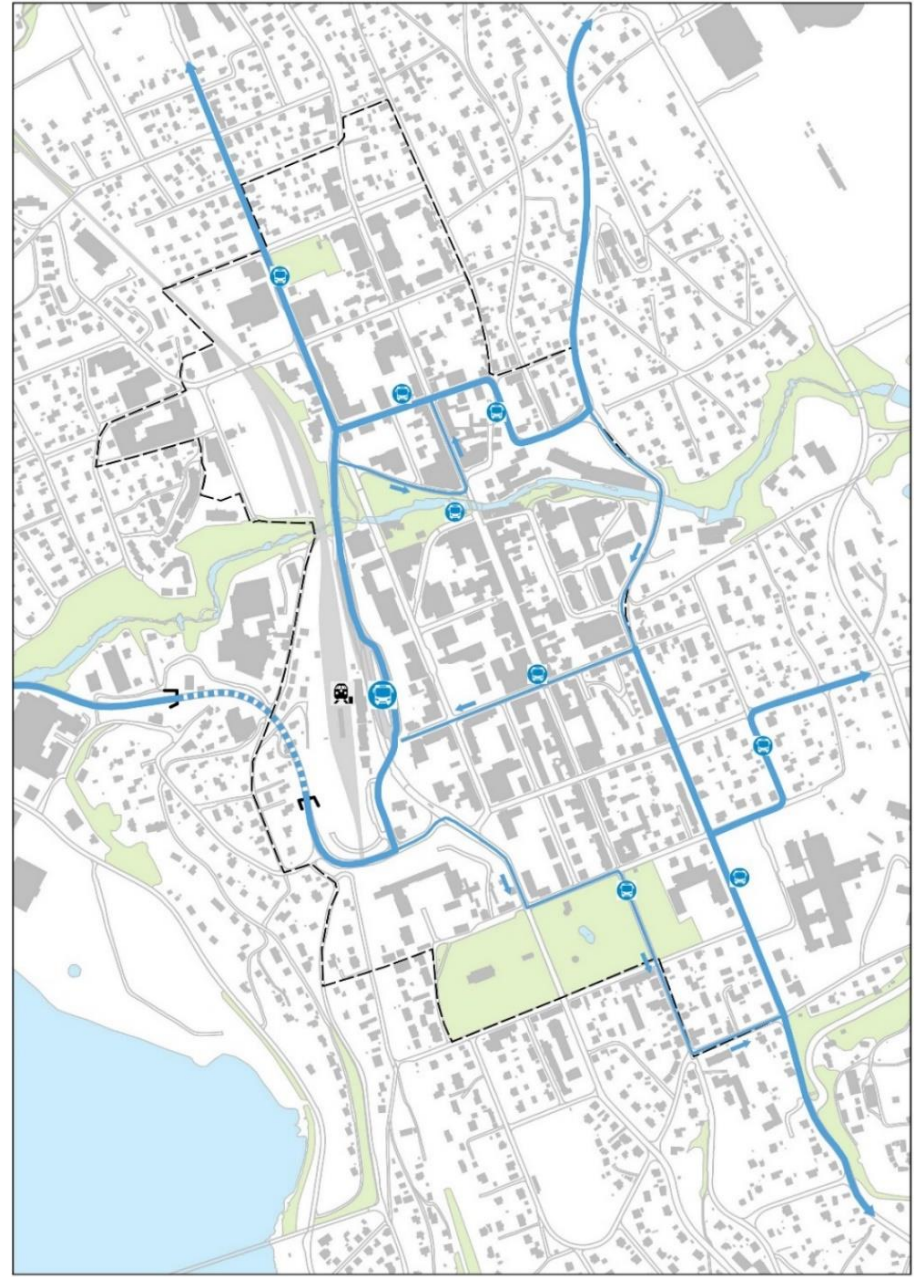


Busstasjon, dagens situasjon

Dersom parkering i fjell realiseres med inn- og utkjøring i Storgata ved Søndre park, er det ikke lenger plass på den aktuelle vegstrekningen til busser som passerer hverandre, slik de gjør i dagens situasjon. En løsning er å beholde kun busser i sørgående retning på denne vegstrekningen. Busser i nordgående retning går i Anders Sandvigs gata og Langes gate ned til Skysstasjon, med stopp ved Sykehuset (figur 24a). Et alternativ er at busser i nordgående retning går i Jernbanegata i stedet for Langes gate, med bussholdeplass ved sykehuset og Gågata (figur 24b). Sklisikre stopp i Jernbanegata må sikres i dette alternativet. En ulempe i denne varianten er at busstrafikk kombineres med motstrøms sykkelfelt og sykling i blandet trafikk i Jernbanegata og at busser krysser Gågata. Disse ulempene gjelder ikke når bussene går i Langes gate. En tredje mulighet er å beholde bussruter i begge retninger (figur 12 eller 21) ved bruk av signalstyrt passasje ved Søndre park. Bussene må da passere hverandre etter tur.



Figur 24a Trasé og holdeplass struktur hvis parkering i fjell blir realisert med inn- og utkjøring i Storgata ved Søndre park, alternativ 1



Figur 24b Trasé og holdeplass struktur hvis parkering i fjell blir realisert med inn- og utkjøring i Storgata ved Søndre park, alternativ 2

Det er flere temaer som krever nærmere utredning i forbindelse med parkering i fjell prosjektet, hvis det bestemmes å ta neste steg med prosjektet. Disse er for eksempel:

- prioritering av trafikantgrupper i involverte gater/arealer
- planlegging/utforming av involverte gater
- teknisk løsning av de involverte gatene som sikrer tilgjengelighet i sentrum for kollektivtransport, gående og syklende
- inn- og utkjøring i Storgata ved Søndre park krever en ny trasé for busser og (tekniske) tiltak kan være nødvendig for å gjøre den nye traséen egnet.
- inn- og utkjøring i Storgata ved Søndre park krever en alternativ løsning for parkering av turistbusser
- inn- og utkjøring fra Skysstasjon trenger ytterligere koordinering med Innlandstrafikk og Sentrum Vest-prosjektet
- parkeringskrav knyttet til mulig stenging av flere parkeringsplasser i randsonen og gateparkering (en fersk parkeringsutredning må ligge til grunn for dette)
- mulighet for å gjenbruke overflødige parkeringsplasser

#### 4.5 Forsterkning av Mesnabrua

Brua over Mesna ved Lilletorget egner seg ikke for tungtrafikk. Kjøretøy med akselvekt tyngre enn 6 tonn er derfor forbudt å kjøre over brua. Dette er årsaken til at det ikke er rute for varelevering over brua. I stedet er valgt trasé via Elvegata (se kapittel 3, figur 16). Denne ruten er ikke ideell da den krysser Gågata, den går delvis mot trafikken og Elvegata er smal. I dagens situasjon går fortsatt en del av tungtrafikken over brua, noe som skaper en farlig situasjon. Det anbefales derfor å forsterke brua.

Forsterkning av Mesnabrua har positive konsekvenser for varelevering i nordre del av området rundt Gågata (se figur 25). Vareleveringskjøretøy kan da benytte Mesnabrua i stedet for å krysse Gågata og kjøre Elvegata fra øst til vest. Turistbusser som skal til hotellet i Nymosvingen kan parkere ved hotellet og forlate området over brua, i stedet for å måtte parkere i Kirkegata eller ved Lilletorget. Ruteavviklingen blir mer effektiv, samtidig som det blir mindre konflikt med en viktig gangakse i Nymosvingen.



Figur 25 Varelevering med forsterket Mesnabrua

## **5. Handlingsprogram**

## 5.1 Stegvis utvikling

En stegvis utvikling innebærer både tiltak på kort og (mellom) lang sikt, og handler om at tiltakene kan gjøres i ulike trinn. Enkle tiltak, slik som oppmerking og enkle punkttiltak kan igangsettes raskt og jobbes med kontinuerlig over tid. Store komplekse prosjekter krever mer tid og ofte i samarbeid med andre aktører. Det er viktig å prioritere hvor behovet er størst og hvilke tiltak som gir størst effekt.

Noen tiltak kan være avhengig av fremtidig bebyggelse. Tilhørende infrastruktur må derfor tas med i planer for utbygging. For å sikre gode synergieffekter for ønsket gatebruk, må kommunen inngå samarbeid med eksterne aktører for å realisere prosjektene. Bygging av infrastruktur er både kostnads- og tidkrevende. Det gjelder å finne løsninger som på kort sikt kan forbedre forhold og som øker attraktiviteten i bymiljøet, frem til de ideelle løsningene kan realiseres.

Ved oppfølging av planen skal det tas hensyn til at tilgjengeligheten til sentrum opprettholdes på et akseptabelt og godt nivå for brukere av Sentrum.

### Mindre tiltak på kort sikt

Selv om flere av elementene i Gatebruksplanen er kostbare og knyttet til en lengre tidshorison, er det mange elementer som kan realiseres raskt og til en begrenset kostnad. Mye kan dreie seg om en bevisstgjøring av hvordan ulike gater og områder benyttes. Enkle temporære tiltak kan bidra til å tydeliggjøre en ønsket utvikling over tid. Forslag til mulige tiltak på kort sikt er lagt inn i tabellen på neste side.

### Omfattende tiltak på (mellom)lang sikt

Prosesser i kommunen og avgjørelser som omfatter eksterne aktører kan være tidkrevende. Likevel er dette typiske prosesser som må igangsettes tidlig for å avdekke behov, mål, krav og for å oppnå et best mulig resultat. Blant annet vil omfattende nyinvesteringer i infrastruktur omfavne flere aktører enn kun kommunen og vil derfor være aktuelt som tiltak på lengre sikt. Forslag til mulige tiltak på lengre sikt er lagt inn i tabellen på neste side.

## 5.2 Samarbeid og finansiering

Fortetting og byutvikling er utgangspunkt for å etablere nye sentrumsgater eller ombygging av eksisterende gater. Overfor utbyggere og privatpersoner er det viktig å ha tydelige utbyggingsavtaler. Dette verktøyet gjør det mulig å overlate ombygging og ansvar for offisielle byrom og gater slik at hovedgrepene i Gatebruksplanen kan gjennomføres. Det samme gjelder samarbeid og dialog med veieiere, der kommunen selv ikke er eier, og med handelsstanden og næringslivet. Å ha god kontakt med utbyggere, næringslivet, veieiere og andre aktører er en fordel. En suksessfaktor for å få til dette er at aktørene må ha en tilhørighet og eierskap til planen for å respektere grepene. Dette kan bidra til at aktørene selv ønsker å gjennomføre prosjekter og utvikling som er i tråd med grepene og visjonen i Gatebruksplanen.

I tilfeller der det ikke finnes finansiering hos kommunen kan det søkes om midler. Det kan dannes spleiselag med veieiere og/eller handelsstanden i Lillehammer, ellers kan det søkes om midler, blant annet Miljødirektoratets klimasatsmidler, statlige midler via sykkelbynettverk og bymiljøavtaler ol., tippemidler, folkehelsemidler etc. Dette kan bidra til å etablere tiltak fra Gatebruksplanen som kommunen selv ikke har mulighet til å finansiere eller gjennomføre.

## 5.3 Nye utviklinger

Kommunen må i årene som kommer forholde seg til nye utbygginger i og rundt sentrum som påvirker utformingen av gater i planområdet. For eksempel vurderes det en flytting av høyskolen til Lurhaugen, en transformasjon av skysstasjonsområdet og parkering i fjell. Disse prosjektene er beskrevet i kapittel 3 og 4 i Gatebruksplanen. Andre prosjekter som ikke er kjent ennå vil komme. Effektene av disse kan ikke fastslås før prosjektene blir planlagt og gjennomført.

I tillegg kommer generell samfunnsutvikling og teknisk utvikling som kan få konsekvenser for bruk og utforming av gater. For eksempel forventes det at bruken av ulike typer kjøretøy med elektrisk styring vil øke. Dette gir et større mangfold av gatebrukere og eventuelt behov for fasiliteter (som ladepunkter, parkeringsanlegg etc.).

Gatebruksplanen bør vurderes for revisjon med jevne mellomrom.





	Gang	Sykel	Kollektiv	Varelevering	Bil og parkering
Kort sikt	<p><u>Potensial for fortausutvidelser i sentrum:</u> Gå gjennom disponering av gategrunn i sentrale sentrumsgater og vurderer potensiale for breddeutvidelse av fortau, f.eks. ved innstramming av kjørebane for bil. Kan gjennomføres som strakstiltak gitt at tiltaket ikke krever omregulering.</p>	<p><u>Oppmerking av sykkelfelt i sentrum:</u> Strakstiltak som kan gjennomføres på kort sikt, med lav kostnad. Ved behov kan uregulerte parkeringsplasser fjernes eller flyttes for økt trafikksikkerhet for sykkel.</p>	<p><u>Etablere bussholdeplass for begge retninger i gata utenfor gml. brannstasjonen:</u> Anleggelse av felles bussholdeplass for begge retninger her vil bidra til et enklere og mer lesbart system med god kundedekning.</p>	<p><u>Opprettelse av nye laste-/lossesoner:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ny laste-/lossesone lokalisert nord i Storgata mellom Tomtegata og Lilletorget</li> <li>- Nye laste-/lossesoner i Wieses gate og Elvegata</li> <li>- Opprettelse av <i>logistikk-knutepunkt med flere oppstillingsplasser</i> i bakgårdsareal øst for Storgata, mellom Lilletorget og Jernbanegata (se også tiltak under).</li> <li>- Varelevering mellom kl. 9:00 og 11:00 i Gågata (etter nærmere utredning)</li> </ul> <p>Tiltakene kan gjøres i takt med kortsiktige grep for andre trafikantgrupper.</p>	<p><u>Fjerne gateparkeringen i Kirkegata ved Stortorget (med forbehold om redesign av Stortorget og shared space i Kirkegata), Nymosvingen, nederste delen av Jernbanegata, Brugata og i Wieses gate:</u> Disse gateparkeringsplassene opptar areal som er nødvendig for ønsket sykkeltilrettelegging. Det finnes sentrumsnære parkeringsarealer med ledig kapasitet. Øya parkeringshus har kapasitet til å dekke for parkeringen på Stortorget og langs Kirkegata. Parkeringsarealet ved Lurhaugen har også stor kapasitet, og fra beleggregistreringen ser det ut til at det er ledig kapasitet som kan utnyttes inntil Lurhaugen er ombygget.</p>
	<p><u>Redusert kjørehastighet for bedre bymiljø og tryggere skolevei:</u> Vurderer hastighetsregulerende tiltak innenfor angitt sentrumsavgrensning for bedre bymiljø og tryggere skolevei. Tiltaket kan gjennomføres på kort sikt med lav kostnad.</p>	<p><u>Sykling i blandet trafikk:</u> God tilrettelegging forutsetter trafikkregulerende tiltak. Eksempler på tiltak kan være endring av kjøremønster for redusert trafikkmengde eller tiltak for redusert kjørehastighet. Aktuelle tiltak kan utføres allerede nå med lav kostnad.</p> <p><i>(NB! Overlapper med tiltak for gange)</i></p>	<p><u>Kollektivprioritering i lyskryss langs Fåberggata og Blikseth-hjørnet:</u> Kollektivtrafikken gis økt prioritering gjennom lyskryss ved hjelp av detektorer i vegbanen.</p>	<p><u>Avsette areal til logistikk-knutepunkt i juridisk bindende arealplan:</u> Avsette areal til logistikk-knutepunkt i bakgårdsareal øst for Storgata, mellom Lilletorget og Jernbanegata, i juridisk bindende arealplan (eller vurderer om gjeldende reguleringsplan er tilstrekkelig). Knutepunktet kan i første omgang etableres som oppstillingsplasser, hvor smett mellom Storgata 69/71 reetableres som leveranse- og gangakse.</p>	<p><u>Organisere ansattparkering hos statlige og kommunale aktører for økt utnyttelse av parkeringskapasiteten i sentrum:</u> Dette innebærer at ansattparkering ved blant annet fylkeskommunens kontorer bør tilgjengeliggjøres utenfor arbeidstid.</p>
	<p><u>Ombygging av Storgata mellom Gamlevegen og Tomtegata:</u> Bygge om kvartalet. Gjennomføres ifm. planlagt ombygging av resten av Storgata nord for gågata.</p>		<p><u>Oppvarming/issmelting i Langes gate:</u> Det er lagt opp til fortsatt busstrafikk i Langes gate. Langes gate er erfaringsmessig en utfordring for kollektivtrafikken vinterstid. For å bedre fremkommeligheten og trafikk-sikkerheten for kollektivtrafikken i gaten, kan gaten holdes snø- og isfri ved å tilføre varme fra fjernvarmenettet eller annen varmekilde.</p>	<p><u>Prøveprosjekt for bylogistikkdepot:</u> Utpøvning av en småskala bylogistikkdepot utenfor kvartalsstrukturen med hensyn på omlasting fra større til mindre godskjøretøy, slik som fra lastebil til lastesykler. Bylogistikkdepotet kan dekke en større del av byområdet.</p>	<p><u>Avvikle Stortorget som parkeringsplass:</u> Byrommet Stortorget har stor betydning for å revitalisere Kirkegata, som en naturlig fortsettelse av sentrumsstrukturen. Arealene som disse kommunale parkeringsplassene opptar, kan brukes til andre formål som bedre bygger opp under målene i Gatebruksplanen. Det er god nok kapasitet på øvrig parkering til å dekke behovet.</p>
	<p><u>Sette opp benker langsmed fortauet i alle prioriterte bygater:</u> Viktig tiltak for å sikre økt mobilitet i sentrum for en større andel av befolkningen. Muligheten for å sette seg ned å ta en pause er særlig viktig i byens mange bratte tverrgater.</p>	<p><u>Sykkelparkering ved alle større målpunkt:</u> For å bygge opp under økt sykling bør det tilrettelegges for sykkelparkering ved alle større målpunkt, inkl. ved stasjonen, i hver ende av gågata og langs sentrale deler av Kirkegata.</p>		<p><u>Helhetlig bylogistikkplan:</u> Utarbeide en helhetlig bylogistikkplan for Lillehammer kommune, hvor logistikk-kjedene mobile tjenesteytere, bygg og anlegg, industri og produksjon, renovasjon og varelevering ses i sammenheng.</p>	

	Gang	Sykkel	Kollektiv	Varelevering	Bil og parkering
Mellomlang sikt	<p><u>Oppgradering av Kirkegata og Stortorget:</u> Ombygging av Kirkegata, inkludert Stortorget. Fokus på å utvikle gata som hovedgate for kultur, byliv og opphold – inkludert økt attraktivitet og bedre tilrettelegging for gående og syklende og bilen som gjest. Videre utredning og utdypning i detalj av shared space-løsning mellom Jernbanegata og Nymosvingen, eventuelt med utvidelse til hele strekningen mellom Bankgata og Brubakken. Enveiskjøring som reservealternativ. Endring i kjøremønster bør skje i sammenheng med en endring/ oppgradering av gaten for å øke aksepten for endringen.</p>				
	<p><u>Ombygging av viktige tverrgater i sentrum:</u> Jernbanevegen og Nymosvingen peker seg ut som særlig viktige tverrforbindelser for gående (og syklende). Disse bør derfor prioriteres ombygd for økt prioritet av myke trafikanter. Ref. illustrativt prinsippssnitt i vedlegg.</p>	<p><u>Videre utredning på effekten av parkering i fjell:</u> Dersom det besluttes å ta de neste stegene i prosessen med parkering i fjell, er det nødvendig å utrede en rekke forhold vedrørende gatebruk. Disse emnene er listet opp i kapittel 4.4.</p>	<p><u>Videreutviklet logistikk-knutepunkt:</u> Videreutvikle logistikk-knutepunktet i bakgårds-arealet øst for Storgata, mellom Lilleorget og Jernbanegata. Dette kan utformes som et felles varemottak for håndtering av større godsvolumer til mottakere i gågata. Varemottaket kan inngå i bebyggelse med andre funksjoner.</p> <p>Distribusjon av sendinger mellom varemottaket og mottakere rundt gågata kan samordnes og om mulig gjennomføres med fremtidige transportmidler for gods, slik som små autonome kjøretøy. Distribusjonen kan også inkludere avfall i retur.</p>	<p><u>Krav om mobilitetsplaner ved utbygging:</u> Nye eller omregulerte bygg over en viss størrelse bør pålegges å utarbeide mobilitetsplaner som en del av planmaterialet. En mobilitetsplan skal sikre at virksomhetene fastsetter mål for reisemiddelfordeling som er i tråd med kommunens vedtatte transport-politiske mål, og at tiltak for å sikre måloppnåelse beskrives.</p> <p>Dette temaet trenger videre utvikling. Derved må det fastslås nøyaktig hva en mobilitetsplan inneholder, for hvilke utbygginger det er nødvendig, hvilket område den skal dekke og på hvilket stadium av prosessen den skal utarbeides.</p>	
	<p><u>Oppgradering av Lilleorget:</u> Oppgradering av torget, inkludert utbedring av gang- og sykkelforbindelser opp mot tilgrensende gater: Gamlevegen/Nordsetervegen og Storgata/Brubakken.</p>		<p><u>En felles permanent bylogistikkdepot:</u> Etablere en felles permanent bylogistikkdepot for omlasting fra større til mindre kjøretøy utenfor kvartalstrukturen, gitt at prøveprosjektet er vellykket.</p> <p>Et videreutviklet logistikk-knutepunkt, samt en felles permanent bylogistikkdepot, krever et høyt ambisjonsnivå. Nøkkelen til suksess er et aktivt samarbeid mellom offentlige myndigheter, leverandører, næringsliv og andre brukere av byen. En Living Lab er en arena for samhandling og innovasjon, og kan fasilitere slike prosesser.</p>	<p><u>Utbedre eksisterende p-anlegg:</u> Beleggregistreringen indikerer at det i dagens situasjon er nok ledige parkeringsplasser i sentrum, selv om det tidvis er fullt ved de mest sentrumsnære parkeringsarealene. Øya p-hus har en gunstig lokalisering, tett på Lillehammer sentrum, med en inn-/utkjøring fra Kirkegata. Det er likevel trukket frem at p-huset oppleves trangt og lite attraktivt, noe som gjenspeiles av beleggregistreringen.</p> <p>I tillegg kan finbarheten til de eksisterende p-anlegg forbedres, for eksempel gjennom god skilting og et koblet system som angir antall ledige plasser per parkeringshus og parkeringsareal. Dette reduserer sirkulerende trafikk.</p>	
	<p><u>Gang-/sykkelvei:</u> Eksisterende gang-/sykkelveier anses som tilstrekkelig tilrettelegging på kort sikt, men bør på lengre sikt vurderes ombygget til sykkelvei med fortau for å legge til rette for økt mengde gående og syklende.</p>		<p><u>Grønne kommunale innkjøp:</u> Implementere grønne kommunale innkjøp, slik som samordnet varedistribusjon, med potensiale for reduksjon av klimautslipp og antallet godskjøretøy i gatenettet.</p>	<p><u>Dynamisk avgiftspolitik for parkering:</u> Det anbefales at Lillehammer kommune utreder innføringen av en dynamisk avgiftspolitik. Det anbefales å benytte et beleggsmål som tilsier at man ikke skal ha høyere belegg enn 85%, og at avgiften reguleres opp hvis belegget er over 80%, og ned hvis det er under 60%.</p>	
	<p><u>Utbedre gang- og sykkelforbindelse til Lurhaugen:</u> Viktig tiltak som planlegges realisert i forbindelse med utvikling av området.</p>		<p><u>Forsterkning av Mesnabrua</u> Planlegge og prosjektere bruforsterkning. Gi deretter bruforsterkning en høy prioritet ved fordeling av kommunale budsjetter.</p>	<p><u>Videre utredning på effekten av parkering i fjell:</u> Dersom det besluttes å ta de neste stegene i prosessen med parkering i fjell, er det nødvendig å utrede en rekke forhold vedrørende gatebruk. Disse emnene er listet opp i kapittel 4.4.</p>	
	<p><u>Etablere gjennomgående turvei langs Mesnaelva gjennom sentrum:</u> Innebærer både utbedring av eksisterende forbindelser og etablering av nye delstrekninger. Dette inkluderer en utbedret forbindelse under Spinnerivegen nord for sentrum. Deler av turveien sammenfaller med eksisterende forbindelser gjennom sentrum. Tiltak må vurderes også her. Deler av turveien kan vurderes tilrettelagt for sykkel.</p>			<p><u>Gateparkering for målgruppen:</u> Utvikle en politikk for tilgjengeliggjøring av gateparkeringsplasser for målgruppen.</p>	

## **Vedlegg: Detaljering på gatenivå**

## Gatesnitt (illustrativt)

Dette kapittelet viser tverrsnitt av gater. Ikke alle løsningene er inkludert og noen tverrsnitt er ikke lenger gjeldende. Dette er derfor kun illustrativt. Hensikten er å vise hvordan løsninger kan passe på gater. En slik øvelse må gjøres på nytt når tiltak fra Gatebruksplanen utdypes nærmere, med den kunnskapen som er tilgjengelig på det tidspunktet.

### Storgata - kvartalet nord fra gågata

Storgata er byens viktigste handlegate og er utformet som gågate mellom Mesnaelva i nord og Bankgata i sør. På strekningene nord for gågatedelen er gata en viktig innfartsåre for sykkel, uten at dagens tilrettelegging sikrer nødvendig kvalitet på sykkeltilbudet.

Typisk gatebredde ca. 12–12,5 m.

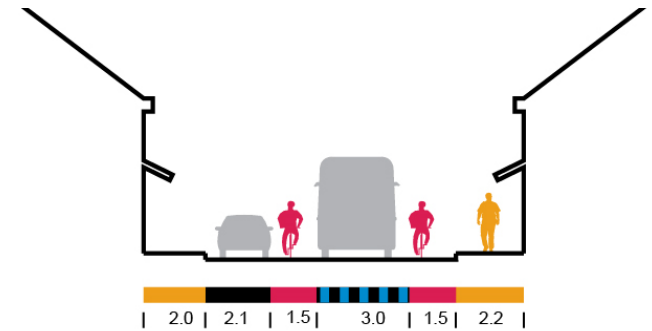
### Dagens situasjon

Enveiskjørt gate mot nord med busstrafikk.

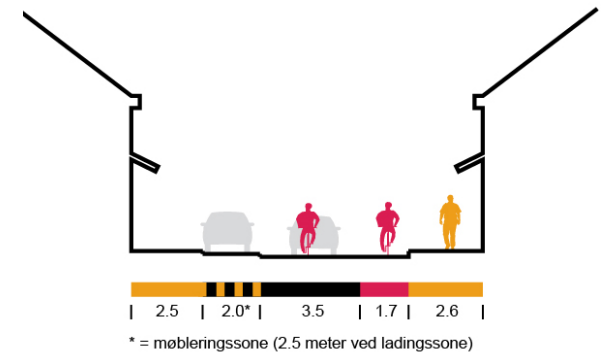
- Gateparkering/varelevering på én side.
- Smale sykkelfelt i begge retninger.
- Tosidig fortau på ned mot 2 m

### Foreslått nytt gatesnitt (variant 2-retningen bussholdeplass ved gamle Brannstasjonen):

- Busstrafikk legges til alternativ trasé for økt prioritering av gang, sykkel, opphold og byliv.
- Sone for gateparkering/varelevering opprettholdes, men foreslås omdisponert til møblering/opphold på deler av strekningen. Kan ved behov benyttes til snøopplag. Bredden på sonen utvides til 2,5 m på strekning med varelevering.
- Sykling i blandet trafikk mot sør og i motstrøms sykkelfelt mot nord. Sykkelfelt mot nord gis økt bredde og mer synlig oppmerking.
- Fortau på begge sider opprettholdes, og gis minimum lik brede som i dagens situasjon.



Storgata *i dag* (nord fra gågata)



\* = møbleringssone (2.5 meter ved ladingssone)

Foreslått snitt for Storgata (nord fra gågata)

## Storgata - kvartalet sør fra gågata

På strekningene sør for gågatedelen er gata en viktig innfartsåre for sykkel, uten at dagens tilrettelegging sikrer nødvendig kvalitet på sykkeltilbudet.

Typisk gatebredde ca. 12–12,5 m.

### Dagens situasjon:

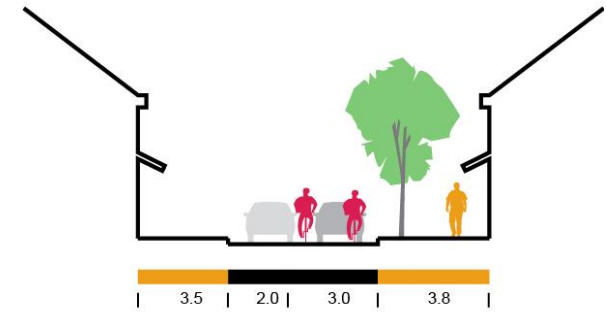
- Enveiskjørt gate mot sør.
- Gateparkering/varelevering på én side.
- Ingen sykkeltilrettelegging.
- Tosidig fortau med varierende bredder (ca. 3,5–5 m inkl. møbleringssone).

### Foreslått nytt gatesnitt:

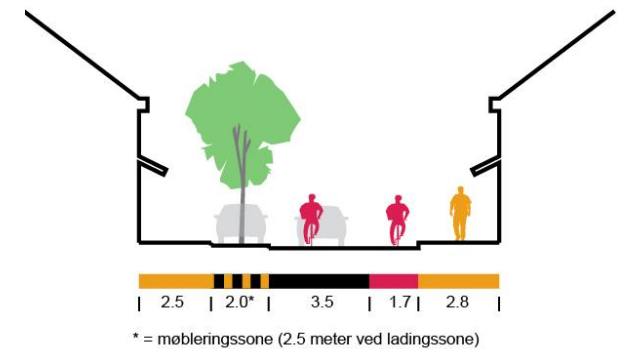
- Eksisterende kjøremønster med enveisregulering mot sør opprettholdes.
- Sone for gateparkering/varelevering opprettholdes, men omdisponeres til møblering/opphold/beplantning på deler av strekningen. Kan ved behov benyttes til snøopplag. Bredden på sonen utvides til 2,5 m på strekning med varelevering.
- Sykling i blandet trafikk mot sør og i motstrøms sykkelfelt mot nord. Sykkelfelt mot nord gis økt bredde og mer synlig oppmerkning.
- Bredden på østre fortau reduseres med 1 m som følge av at beplantning/møblering samles langs vestsiden av gata. Vestre fortau gis en minimumsbredde på 2,5 m + møbleringssone på deler av strekningen.



Møbleringssone Claude Monets Allé, Sandvika (kilde: Norconsult)



Storgata i dag (sør fra gågata)



Foreslått snitt for Storgata (sør fra gågata)



## Storgata sør fra Søndre park

Storgata inn mot sentrum fra sør er en viktig innfartsåre for sykkel, uten at dagens tilrettelegging sikrer nødvendig kvalitet på sykkeltilbudet.

Typisk gatebredde ca. 12–12,5 m.

### Dagens situasjon – Kvartalet sør for Søndre park:

- Toveiskjørt gate (fylkesvei) med busstrafikk.
- 7,5 m bred kjørebane.
- Tosidig fortau på ca. 2 m.
- Ingen sykkeltilrettelegging.

### Foreslått nytt gatesnitt:

- Eksisterende kjøremønster med toveistraffikk og buss opprettholdes. Bredden på kjørebane reduseres til 6,5 m
- Fortau kun langs vestsiden av gata. Bredden på fortauet reduseres til 1,7 m. Langs østsiden av gata erstattes fortauet av en 0,8 m bred «rabatt» for å ivareta adkomster langs kvartalet.
- Frigjort areal fra innstramming av kjørebane (1 m) og smalere fortau (0,4 + 1,1 m) omdisponeres til toveis sykkelvei på 2,5 m.

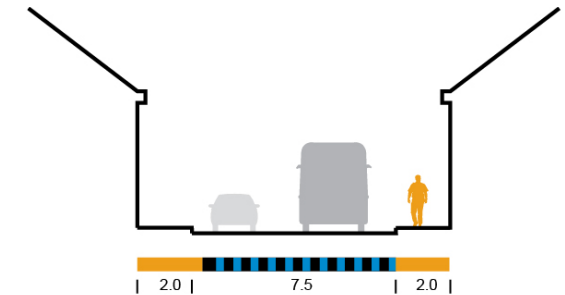
NB! Merk at dette kvartalet egentlig er altfor smalt til å ivareta alle nødvendige trafikantgrupper på en god måte. I valgt løsning er fortsatt toveis trafikk med buss og sykkel i eget anlegg prioritert på bekostning av fullverdig tilrettelegging for gående.

### Tilrettelegging gjennom Søndre park:

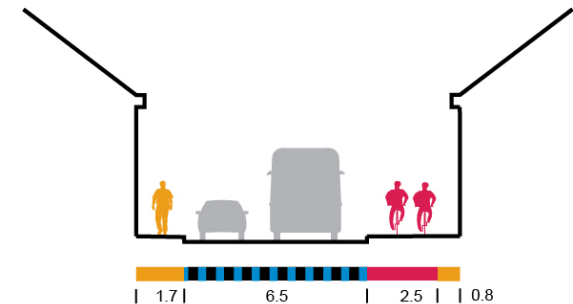
For kvartalet gjennom Søndre park (ikke fylkesvei) foreslås en tilsvarende utforming som for kvartalet sør for parken med noen mindre justeringer:

- Eksisterende kjøremønster med toveistraffikk og buss opprettholdes. Bredden mellom kantstein reduseres med 1 m, fra 7,5 til 6,5 m., men med noe smalere kjørebane enn i dag (reduseres til 6,5 m).
- Eksisterende fortau på ca. 2 m langs vestsiden av gata beholdes som i dag.
- Fortau langs østsiden av gata utvides 1 m, fra 2 til 3 m, og omdisponeres til toveis sykkelvei.

Merk! Løsningen krever (mindre) inngrep i hver ende av kvartalet for å ivareta eksisterende gangkryssinger. I tillegg vil opprettholdelse av bussholdeplass på østsiden av gata inn mot krysset med Langes gate innebære inngrep i parken ved at sykkelveien må legges utenom venteeareal for holdeplassen. Et slikt inngrep bør ses i sammenheng med potensialet for en ny plassdannelse i krysset med Langes gate, som en tydelig avslutning på Storgata som handlegate.



Storgata *i dag* (sør fra Søndre Park)



*Foreslått snitt* for Storgata (sør fra Søndre Park)

## Kirkegata

Kirkegata er en gjennomgående nord-sør forbindelse langs vestsiden av Lillehammer sentrum. Gata inngår i hovedveinettet for sykkel, men er per i dag ikke tilrettelagt med separat sykkelfelt.

### Sør fra Stortorget

Typisk gatebredde 12–15,3 m.

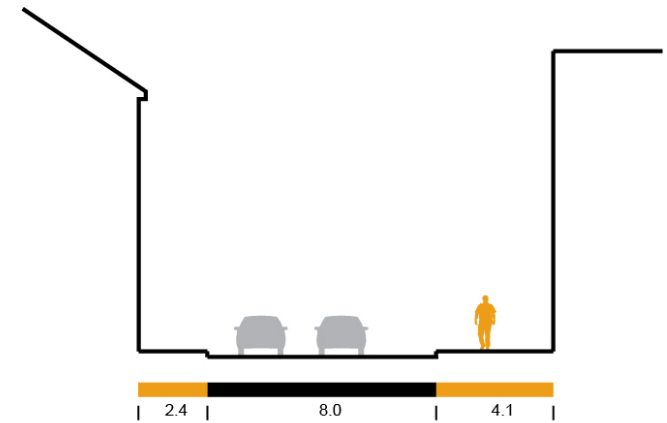
Gatebredde i viste snitt: 14,5 m

#### Dagens situasjon:

- Toveiskjørt gate. 8 m bred kjørebane.
- Tosidig fortau med varierende bredder
- Ingen sykkeltilrettelegging.

#### Foreslått nytt gatesnitt (variant 1-vegstrafikk):

- Enveistrafikk i nordgående retning fra Bankgata, toveis fra Elvegata.
- Sone for gateparkering/varelevering opprettholdes, men foreslås delvis omdisponert til møblering/opphold/beplantning. Kan ved behov også benyttes til snøopplag. Bredden på sonen utvides til 2,5 m på strekning med varelevering.
- Bredden fortau på minimum 3 m på begge sider.
- Sykling i blandet trafikk mot nord og i motstrøms sykkel felt mot sør.



Kirkegata *i dag* (sør fra Stortorget)



Foreslått snitt for Kirkegata (sør fra Stortorget)

## Ved Stortorget

Typisk gatebredde 15 m.

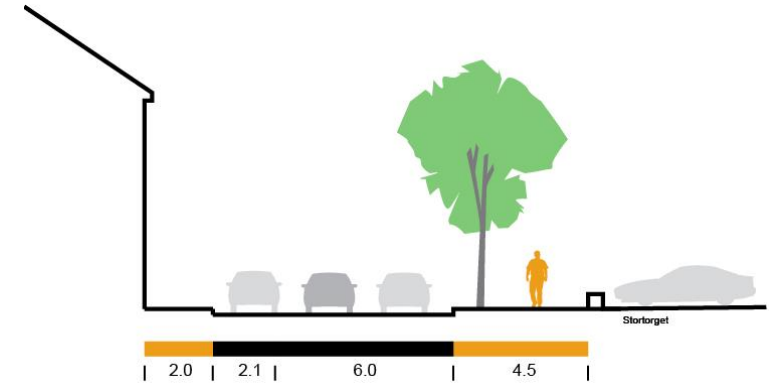
Gatebredde i viste snitt: 15 m

### Dagens situasjon:

- Toveiskjørt gate. 8 m bred kjørebane.
- Gateparkering på én side.
- Tosidig fortau med varierende bredder.
- Ingen sykkeltilrettelegging.

### Foreslått nytt gatesnitt (variant 1-vegstrafikk):

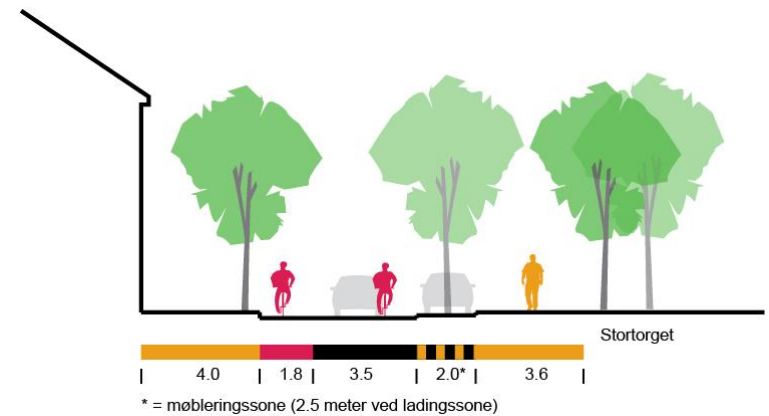
- Gata enveisreguleres mot nord mellom Jernbanegata og Brubakken.
- Sone for gateparkering/varelevering flyttes til østsiden av gata iht. nytt kjøremønster, og foreslås delvis omdisponert til møblering/opphold/beplantning. Kan ved behov benyttes til snøopplag. Gateparkering ved siden av Stortorget kan bli kansellert avhengig av ombyggingsplanene for Stortorget. Bredden på sonen utvides til 2,5 m på strekning med varelevering.
- Bredder fortau på ca. 3,5–4 m.
- Sykling i blandet trafikk mot nord og i motstrøms sykkelfelt mot sør.



Kirkegata *i dag* (ved Stortorget)



Møbleringssone i Vangsgata i Voss (kilde: Grindaker)



Foreslått snitt for Kirkegata (ved Stortorget)



## Nord fra Stortorget

Typisk gatebredde 12–12,5 m.

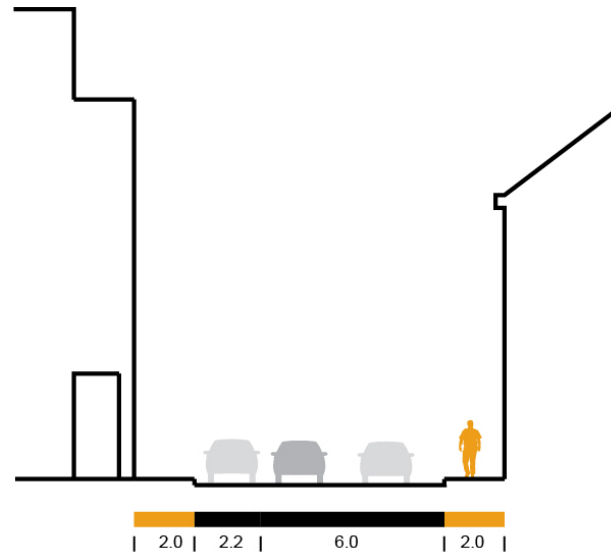
Gatebredde i viste snitt: 12,3 m

### Dagens situasjon :

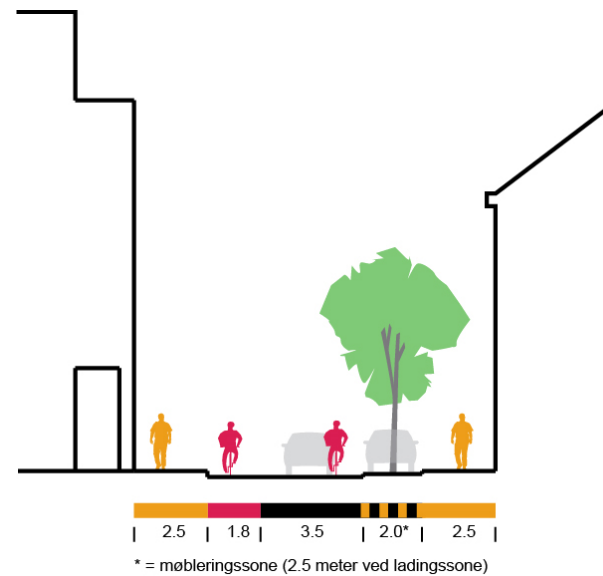
- Toveiskjørt gate. 6 m bred kjørebane.
- Gateparkering på én side
- Tosidig fortau på ca. 2 m.
- Ingen sykkeltilrettelegging.

### Foreslått nytt gatesnitt (variant 1-vegtrafikk):

- Gata enveisreguleres mot nord mellom Jernbane gata og Brubakken
- Sone for gateparkering/varelevering flyttes til østsiden av gata iht. nytt kjøremønster, og omdisponeres delvis til møblering/opphold/beplantning. Kan ved behov også benyttes til snøopplag. Bredden på sonen utvides til 2,5 m på strekning med varelevering.
- Bredden på fortauene utvides til ca. 2,5 m.
- Sykling i blandet trafikk mot nord og i motstrøms sykkelfelt mot sør.



Kirkegata *i dag* (nord fra Stortorget)



Foreslått snitt for Kirkegata (nord fra Stortorget)

## Anders Sandvigs gate

Anders Sandvigs gate er en viktig nord-sør forbindelse langs østsiden av Lillehammer sentrum. Gata inngår både i hovedveinettet for bil og sykkel, og trafikkeres i tillegg av buss i én retning. Viktige målpunkt langs gata er Innlandet sykehus, Lillehammer videregående skole sør og Parkeringshuset i Bryggerigata litt lenger nord. Gata er per i dag ikke tilrettelagt for sykling.

### Dagens situasjon:

- Toveiskjørt gate med busstrafikk i én retning.
- 7,6 m bred kjørebane.
- Tosidig fortau med varierende bredder
- Ingen sykkeltilrettelegging.



### Foreslått nytt gatesnitt:

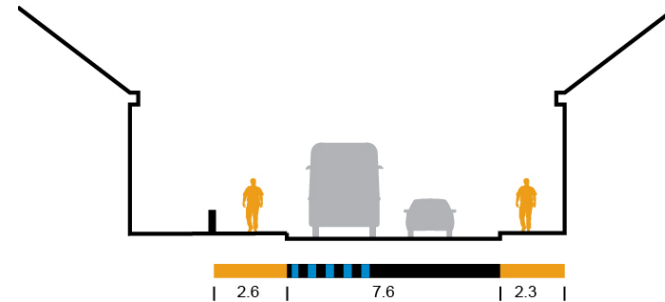
- Eksisterende kjøremønster med toveistrafikk, og buss i én retning, opprettholdes. Bredden på kjørebane reduseres til 6,5 m.
- Fortau kun langs vestsiden av gata. Bredden på fortauet reduseres til 2 m. Langs østsiden av gata erstattes fortauet av en 1 m bred «rabatt» for å ivareta adkomster langs kvartalet
- Frigjort areal fra innstramming av kjørebane (ca. 1,1 m) og smalere fortau (ca. 0,6 + 1,3 m) omdisponeres til toveis sykkelvei på 3 m.

Merk at gata egentlig er for smal til å ivareta alle trafikantgrupper på en god måte. I visst løsning er opprettholdelse av toveis trafikk, i kombinasjon med sykkel i eget anlegg, prioritert på bekostning av fullverdig tilrettelegging for gående.

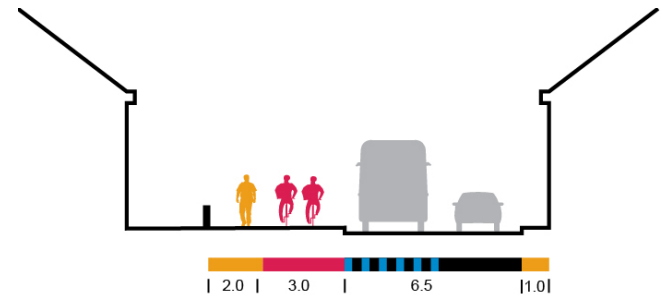
Alternativt kan gata vurderes enveisregulert i samme retning som buss. Denne muligheten anbefales undersøkt nærmere, inkl. vurdering av trafikale konsekvenser for Bankenkrysset m.m.

Sykling i blandet trafikk er ikke en egnet løsning i denne gata av flere grunner; 1) felles trasé med buss, 2) antatt høy trafikkmengde (over 4000 ÅDT) og 3) høy kjørehastighet (over 30 km/t). Punkt 2 og 3 kan avhjelpes ved trafikkregulerende

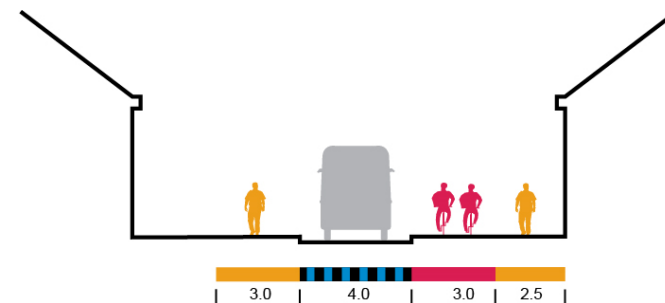
tiltak, men punkt 1 vil fortsatt være til hinder for å sikre syklister i alle aldre en attraktiv sykkeltrasé med god trafikksikkerhet.



Anders Sandvig gate *i dag*



*Foreslått snitt* for Anders Sandvig gate



*Alternativ* for Anders Sandvig gate: Enveiskjøring for bil gir økt prioritering for gang og sykkel

## Jernbanegata

Jernbanegata er den kanskje mest sentrale øst-vestgående forbindelsen gjennom Lillehammer sentrum. Den er eneste gata som tilbyr en direkte forbindelse fra stasjonsområdet, via Stortorget opp mot gågata og resten av sentrum. Noe som gjør gata til en viktig forbindelse for gange og sykkel.

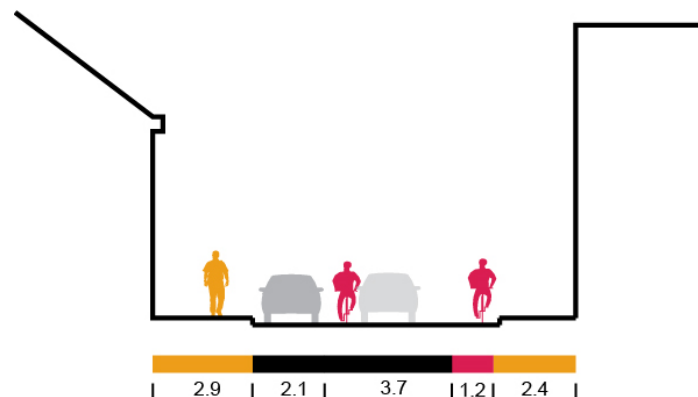
Typisk gatebredde 12–12,5 m. Gatebredde i viste snitt: 12,3 m

### Dagens situasjon:

- Enveisregulert gate mot vest.
- Gateparkering/varelevering på én side.
- Motstrøms sykkelfelt mot øst.
- Tosidig fortau

### Foreslått nytt gatesnitt:

- Eksisterende kjøremønster med enveisregulering mot vest opprettholdes, men med smalere kjørebane enn i dag.
- Sone for gateparkering/varelevering opprettholdes, men omdisponeres til møblering/opphold på deler av strekningen. Kan ved behov benyttes til snøopplag. Bredden på sonen utvides til 2,5 m på strekning med varelevering.
- Motstrøms sykkelfelt mot øst beholdes, men gis økt bredde og mer synlig oppmerkning.
- Fortau på begge sider opprettholdes med ca. samme bredder som i dagens situasjon.



Jernbanegata gate *i dag*



Foreslått snitt for Jernbanegata

## Bankgata

Bankgata er en viktig øst-vestgående forbindelsen for gående og syklende mellom boligområder øst for sentrum og viktige målpunkt i sentrum, deriblant gågata og Hammartun skole.

Typisk gatebredde 12–12,5 m.

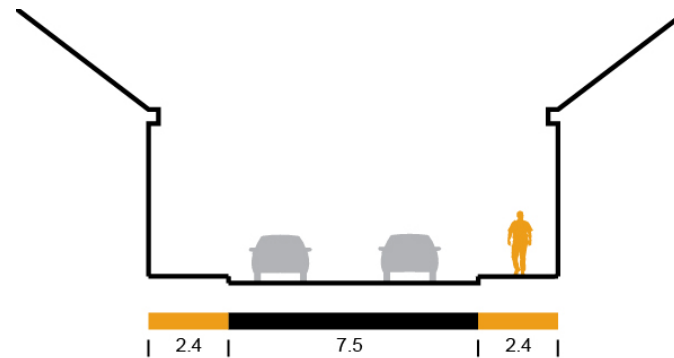
Gatebredde i viste snitt: 12,3 m

### Dagens situasjon:

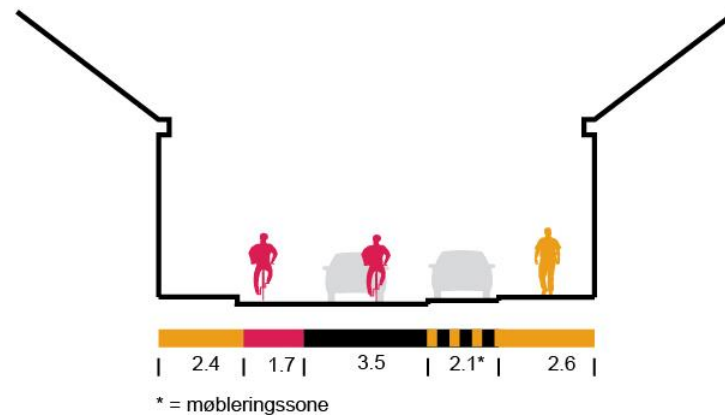
- Enveisregulert gate mot øst.
- Gateparkering/varelevering på én side.
- Motstrøms sykkelfelt mot øst.
- Tosidig fortau.

### Foreslått nytt gatesnitt:

- Hele gatestrekket enveisreguleres mot øst frem til Anders Sandvigs gate..
- Gateparkering/møbleringssone på én side. Kan ved behov benyttes til snøopplag på deler av strekningen.
- Motstrøms sykkelfelt mot vest etableres langs hele strekningen, og gis økt bredde og mer synlig oppmerkning.
- Fortau på begge sider opprettholdes, og gis minimum lik brede som i dagens situasjon.



Bankgata *i dag*



Foreslått snitt for Bankgata

## Trafikale konsekvenser

Det er gjennomført trafikkmodellberegninger i CONTRAM-modellen for Lillehammer som en viktig del av de helhetlige trafikkvurderingene. Det er viktig å være klar over at modeller er en forenkling av virkeligheten, og det er ikke slik at CONTRAM kan forventes å angi et helt riktig bilde av trafikkavviklingen overalt i Lillehammer. En trafikkmodell på dette nivået skal derfor aldri brukes til å sette to streker under svarene og tolkes helt bokstavelig. På generelt grunnlag er de derimot et viktig bidrag til å forstå de overordnede trafikale konsekvensene av tiltak, og særlig til å se på forskjell mellom alternativer.

Det er i modellberegningene valgt å se på to situasjoner mht. trafikkutvikling/trafikkmengder på vegnettet i Lillehammer:

Alt. A – Referansesituasjon med trafikkmengder fra 2017.

Alt. B – Vekstscenario: +10 % fra 2017-nivå

I punktene under oppsummeres hovedfunnene mht. trafikale konsekvenser av Gatebruksplanen:

- Flere av enkelttiltakene medfører negative konsekvenser for biltrafikken i sentrum. Konsekvensene inkluderer økt kjøretid og forsinkelse for personbiltrafikken gjennom sentrum. Det vil bli overbelastning for flere sentrale veilenker i Lillehammer sentrum.
- En enveisregulering av Anders Sandvigs gate er vist å ha negative trafikale konsekvenser i Fåberggata og Jernbanetunellen, både for biltrafikk og kollektivtrafikk. Tiltaket har vært «omdiskutert» underveis i prosessen, og det er med utgangspunkt i modellkjøringene valgt å ikke ta med videre.
- Konsekvensene for kollektivtrafikkens fremkommelighet er små, og i noen tilfeller også positive - men med ett unntak (Anders Sandvigs gate)
- Det er vanskelig å gjennomføre restriktive tiltak av et visst omfang i Lillehammer sentrum uten at det får negative konsekvenser for biltrafikken gjennom redusert tilgjengelighet eller økte forsinkelser.
- Dersom man gjør restriksjoner i sentrumsparkeringen (f.eks. gjennom å fjerne parkeringen på Stortorget), vil det ventelig gi positive utslag mht. avviklingen i sentrumsgatene.
- For at den trafikale situasjonen i Lillehammer skal fungere i fremtiden, må reiseadferden i Lillehammer endres.

## Måloppnåelse og prioriteringer

Det må gjennomføres betydelige grep som både stimulerer til endring og medfører restriksjoner for biltrafikk.

Dersom trafikkmengden øker, og reiseadferden i Lillehammer ikke endres i de kommende årene, vil man havne i en situasjon hvor køene og forsinkelsene i sentrumsområdet vokser. Dette forventes å skje selv om ingen av tiltakene i Gatebruksplanen gjennomføres, og man kun lar veinettet være slik det er i dag. Kommunen kan også vurdere om det er behov for avlastende tiltak på veinettet, men man må da være klar over at dette på sin side kan bidra til å motvirke målet om nullvekst.

Det er betydelig potensial for overgang til kollektiv, gange og sykkel i Lillehammer – selv om byen har utfordringer med tanke på f.eks. krevende stigningsforhold på mange strekninger og utfordrende vinterdrift. Tiltakene i Gatebruksplanen kan bidra til å øke attraktiviteten for gange, sykkel og kollektiv. Kombinert med en helhetlig plan som også innebærer restriksjoner for biltrafikken, står man bedre rustet for å kunne oppnå nullvekst i personbiltrafikken.

## Vurdering og anbefaling

Kommunen bør videreføre arbeidet med tiltak i Gatebruksplanen, fordi dette støtter opp under målsetningen om nullvekst for personbiltrafikken. Det bør:

1. Innføre restriksjoner på parkering
2. Arbeidehelhetlig med å øke attraktiviteten for gange, sykkel og kollektiv (utover det som er foreslått i Gatebruksplanen)

Samtidig er det viktig for Lillehammer som by og mange av dens innbyggere at man opprettholder en tilgjengelighet og fremkommelighet til sentrumsområdet med bil for de som behøver dette – både av hensyn til lokalbefolkningen, men også turister og besøkende.

Med bakgrunn i usikkerhetene og utviklingsmulighetene som ligger foran oss innenfor samfunnet generelt og mobilitet spesielt, synes det fornuftig at strategier og løsninger som velges må være robuste, bidra til måloppnåelse innenfor et

bærekraftig samfunn, og være fleksible nok til å hensynta samfunnsmessige og teknologiske endringer (som kan komme raskt).

Til syvende og sist handler valgene knyttet til Gatebruksplanen i hovedsak om hvilke trafikantgrupper man ønsker å prioritere i Lillehammer sentrum, og hvilke kvaliteter kommunen og politikere ønsker at sentrumsområdet skal by på. Dersom man forsøker å prioritere alle trafikantgrupper, ender man i praksis opp med å ikke prioritere noen.

## Gatebruk om vinteren

Lillehammer er en vinterby, hvor det kan være snø og is på veiene opp mot 6 måneder i året. Tilrettelegging for vinterbruk av veinettet er derfor viktig.

En av hovedutfordringene med vinterdriften i dag er at samme gang- og sykkelnett har flere vegeiere (kommune, fylkeskommune og stat) med ulike krav til vinterdrift, som gir stor variasjon i driftsstandard.<sup>9</sup>

For gående hemmer høye brøytekanter på fortauene fremkommeligheten vinterstid. Vinterdrift bør ta hensyn til dette og tilfredsstillende krav til universell utforming (så langt det er mulig).

Viktige sykkeltraséer bør brøytes/børstes/strøs før andre traséer, for eksempel med krav om rydding før kl. 06.30 om morgenen. Skal flere velge sykkel som reisemiddel, må traseene være framkommelige. I sykkelbyavtalen er ett av målene å drifte og vedlikeholde hovednettet (for sykkel) slik at flere skal velge å sykle hele året. Uttakskravet er i dag det samme for bilveger og sykkelveger langs kommunale veger, men sykkel og gange har vanskeligere framkommelighet enn bil ved samme snømengde.

Den lange og relativt stabile vintersesongen på Lillehammer muliggjør flere transportformer vinterstid. Sparkstøtting, ski og onefoot er gode og effektive supplement til sykkel og gange.

Å tilrettelegge for ulike transportformer vinterstid har vist seg krevende med tanke på drift. Mens de gående ønsker at gangveiene gruses, ønsker de som bruker spark, ski og onefoot minst mulig grus i snøen. Det å dele gangbanene inn i soner med og uten grus har vært praktisert i Storgata i lengre tid.<sup>10</sup> Det bør vurderes å tilrettelegge egne ruter for ski/spark/onefoot. Det må være både langsgående og tverrgående ruter i byen som dekker 10-minuttersbyen for sykkel og de viktigste målpunktene der.

I denne Gatebruksplanen ligger fokuset på å forbedre gatebruken slik at andelen fotgjengere, syklister og kollektivreisende øker. For å bruke gatenettet om vinteren vil det være viktig å lage en Gatebruksplan som fokuserer på vinterbruk..



En spark som framkomstmiddel om vinteren (kilde: Kasia Szary-Skadell)

<sup>9/9</sup> Gatebruksplan for Lillehammer Kunnskapsgrunnlag, Lillehammer Kommune 2019

## Kolofon

### Lillehammer kommune

Lieneke Bekkema (prosjektleder)

Henrik Natvig (arkitekt)

Quang Trung Nguyen (GiS)

Eirik Haagensen (næringssjef)

Gunhild Stugaard (byplansjef og prosjektansvarlig)

### Statens vegvesen

Randi Sira

### Innlandet fylkeskommune

Kari Klynderud Sundfør

Stig Floberghagen

### Innlandstrafikk

Jørn Tore Linberg

### Statsforvalteren i Innlandet

Philip Mellison

Olav Malmedal

### Lillehammer Sentrum Drift

Wenche Haug Almestrand

Første utkast av rapporten ble utarbeidet av **Norconsult**. Den er bearbeidet og ferdigstilt av Lillehammer kommune, i samarbeid med partnere innenfor prosjektgruppa Byutvikling Lillehammer og arbeidsgruppa Gatebruksplan.

Styringsgruppe for prosessen med Gatebruksplanen har vært styringsgruppa Byutvikling Lillehammer, bestående av representanter fra Lillehammer kommune, Statens vegvesen, Innlandet fylkeskommune, Statsforvalteren og Lillehammer Næringsforening.

Kommunestyret i Lillehammer kommune vedtok Gatebruksplanen 30. mars 2023