

parkering
julegate
gående
handel
bygate
varelevering
byliv
syklist
vintertransport
buss
bilist
reiseliv
byrom
gågate
jobbreise

Gatebruksplan Lillehammer

Rapport fra 1. workshop

5. februar 2019, Statens vegvesen (Industrigata 1)

VI SAMARBEIDER OM BYUTVIKLING LILLEHAMMER



LILLEHAMMER
KOMMUNE



Fylkesmannen i Innlandet



Lillehammer
Næringsforening



Statens vegvesen

Forord

I prosjektet Byutvikling Lillehammer jobber aktører fra Lillehammer kommune, Statens vegvesen, Fylkesmannen i Oppland, Oppland Fylkeskommune og næringslivet sammen om å utforme strategier og tilrettelegge for gjennomføring av tiltak innen samordnet areal- og transportutvikling. Samarbeidsaktørene har som mål å jobbe sammen om en langsiktig og helhetlig utvikling av Lillehammer som en levende og attraktiv by, under visjonen;

Lillehammer - tett på alt.

Som en oppfølging av byutviklingsstrategien «Byutvikling 2044 Strategi for areal- og transportutvikling med handlingsprogram: Lillehammer 2044 – 10 minuttersbyen» jobber Byutvikling Lillehammer med en gatebruksplan for Lillehammer. Bakgrunnen for gatebruksplanarbeidet er ønske om et strategisk dokument som skal styre utviklingen og bruken av gatenettet i et langsiktig perspektiv, for å bygge opp under målene i byutviklingsstrategien.

Medvirkning i prosessen er sentralt, og 5. februar 2019 ble det arrangert verkstedsamling i lokalene til Statens vegvesen på Lillehammer. 38 personer deltok på samlingen. Disse kom fra næringsliv, politikk og offentlige etater. Espen Johnsen, ordfører i Lillehammer kommune, Ingrid Øvsteng fra Statens vegvesen var prosessleder for verkstedet.

Denne rapporten inneholder en oppsummering av innlegg og gruppeoppgaver på samlingen.

Presentasjonene fra samlingen er tilgjengelige på kommunen sin hjemmeside:

<https://www.lillehammer.kommune.no/workshop-1-gatebruksplan>

Lillehammer 5. mars 2019

Velkommen v/ ordfører Espen Johnsen

Ordfører ønsket velkommen til samlingen.

Han orienterte om at byutvikling Lillehammer er et tverretatlig samarbeid og at gatebruksplan er en del av byutviklingsarbeidet. Gatebruksplanen skal være et strategisk dokument som fastsetter prinsipper for utvikling av gatene. Parallelt jobbes det med revisjon av Byplan og kommuneplan, som legger overordnede føringer for utvikling av byen.

Ordføreren påpekte at åpen dialog med god prosess og bred involvering er nødvendig for å få forankring. Prosjektet er avhengig av innspill fra alle involverte. Målet med workshopen er og kvalitetssikre og supplere kunnskapsgrunnlaget.



Oppvarming og gruppeoppgave 1

For å bli litt kjent med hverandre ble deltakere bedt om å presentere seg selv og om å gruppere seg etter to kategorier:

- «Hvem representerer dere?»
 - Næringsliv
 - Statens vegevsen
 - Kommune
 - Fylkeskommune
 - Politikk
 - Kommunale råd og utvalg

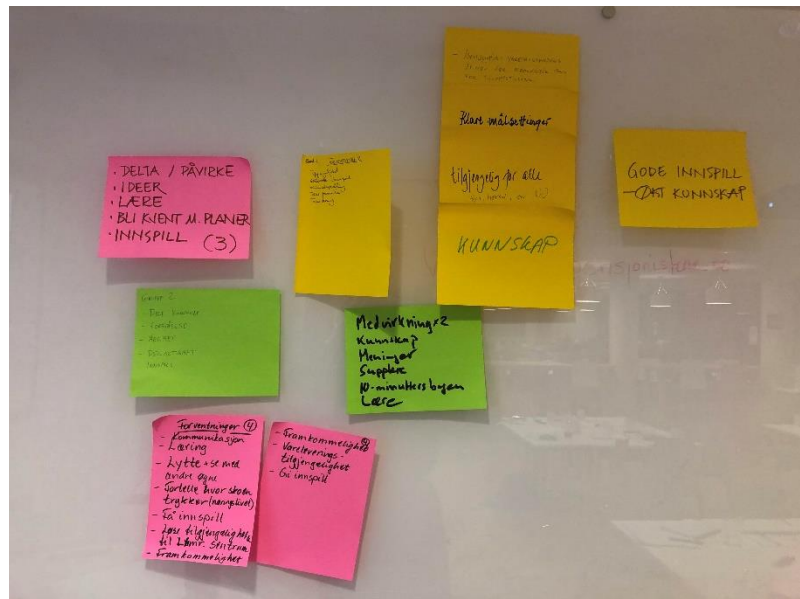
Og

- «Hva slags bruker av byen er dere?»
 - Bilist
 - Syklist, gående
 - Beboer
 - Arbeidsplass

Gruppen ble relativt jevnt fordelt begge gangene.

Deltakere ble også spurt om hvilke forventninger de har til arbeidsmøtet i lys av sin rolle. Følgende ble sagt:

- ✓ Dele kunnskap
- ✓ Økt kunnskap
- ✓ Bedre forståelse
- ✓ Helhet
- ✓ Delaktighet
- ✓ Innspill
- ✓ Påvirke
- ✓ Bli kjent med planen
- ✓ Lære
- ✓ Ideer
- ✓ Klare målsetninger
- ✓ Tilgjengelighet til sentrum
- ✓ Framkommelighet
- ✓ Samspill
- ✓ Forankring
- ✓ Meninger
- ✓ Supplere
- ✓ Medvirkning
- ✓ Tilgjengelighet for alle
- ✓ Tilgjengelighet for varelevering
- ✓ Fortelle hvor skoen trykker i næringslivet
- ✓ Lytte og se ting med andre øynene



Erfaringer fra arbeidet med en gatebruksplan v/Lene Stenersen og ordfører i Gjøvik Bjørn Iddberg

Lene Stenersen fra Statens vegvesen Region sør og Bjørn Iddberg, Gjøvik kommune, presenterte hvordan deres byer har jobbet med gatebruksplan og hvordan den brukes i dag. Lene har vært prosjektleder for gatebruksplan i Tønsberg, mens Bjørn Iddberg fulgte prosessen i Gjøvik fra sin posisjon som ordfører.

Kunnskapsgrunnlag og gruppeoppgave 2

Arbeidsgruppa presenterte kunnskapsgrunnlaget i korte trekk gjennom flere små presentasjoner. Deltakere ble delt i grupper og bedt om å skrive ned det de tenker om presenterte temaer. Oppsummeringen nedenfor viser innspillene som ble gitt, fordelt på temaer.

Byrom, gange, sykkel og kollektiv

Byrom

- Byrom og parkering, hvilke byrom kan åpnes opp
- Kunnskapsgrunnlaget må også omfatte de store arbeidsplassene i nord, Storhove
- Alle vil ha en levende by – og bylivet skjer i gatene
- Tydeliggjøre sammenhenger, parkering – byrom, buss – oppstuving osv.
- Mye hytteturister – hva er deres behov, hvordan bruker de byen?
- For mye fokus på gange og sykkel, og for lite på byen som et levende handelssted
- Se bredere på behovene til mange grupper

Kollektiv

- Selv om privatbilene bør få restriksjoner, må varetransporten og kollektiv fram
 - Kollektivtransporten skal prioriteres og skal bli mer etterspurt – framkommeligheten må bedres
 - Vi må slutte å snakke om bussen, vi må snakke om de kollektivreisende – det er de som skal prioriteres
 - Hva er reisemønstrene? Statistikk må synliggjøre hvor folk skal
 - Det bør være direktebusser fra sør til nord i byen
 - Det bør lages en tverrforbindelse til Søre Ål
 - Avgangsfrekvens for buss er ikke problematisk i Vårsetergrenda og Røyslimoen
 - Statistikk på hva som er effektive tiltak basert på annen erfaring
 - Konsekvensen av Fåberg gata – Storgata for buss, negativt med økt trafikk i Fåberg gata
 - Gratis buss, stor effekt på reisevaner
 - Skyttelbusser inn til sentrum vil være positivt
 - Det bør bli lyskryssprioritering for bussene fra Rosenlund og inn mot byen
-

Gange

- Det er sterkt fokus på gange, sykkel og kollektivtransport. Varetransport i byen blir ikke/lite nevnt. Sistnevnte skaper til tider store utfordringer for framkommelighet generelt sett – og kanskje spesielt for gående og syklende. Vi må derfor få mer kunnskap om dette – dagens varetransportløsninger – men hva skal til for å legge til rette for andre typer løsninger?
- Flere ønsker å gå, sykle og reise kollektivt, da må det tilrettelegges, sommer som vinter
- Topografi en utfordring – gater øst-vest er en stor utfordring for trafikken på vinterstid
- Store deler av befolkningen bor øst for Storgata – derfor viktig med trafikkikker kryssing av vegnettet – f.eks. Sigrid Undsets vei, Anders Sandviks gate
- Ved undergangen mellom sjukehuset og gamle blodbanken: Her er det ikke gjennomgående gang- og sykkelveg, men et kort stykke med tursti som verken blir brøytet eller strødd. Hvis stubben med tursti blir bygd om til gang- og sykkelveg, blir det sammenhengende g/s som knytter Maihaugen og byen tettere sammen
- Flere traseer for sykkel, mange gangtraseer er svært viktig
- Skal vi virkelig tilrettelegge for å gå på ski i byen?
 - Det er konflikt når det gjelder drift – svart og hvitt underlag.
- Det er bra at kunnskapsgrunnlaget har med folkehelse. Argumenter knyttet til folkehelse bør fremheves enda mer

Sykkel

Trafikk, parkering, byfortetting

Trafikk

- Personbilbruken kan gjerne få restriksjoner, men varetransport må prioriteres
- Varetransport må skilles fra biltrafikk
- Begrensninger for varelevering med tidspunkter kan skape problemer
- Sikre nødvendig areal for varetransport – biloppstillingsplasser. Arbeidstilsynet er viktig når en tenker løsninger for yrkessjåfører – for eksempel i forhold til trafikkikkerhet.
- Analyser beskriver ikke hvordan folks reisevaner er i forhold til handel. Kan det være et studentprosjekt?
 - Hvordan oppnår vi at folk reiser til og fra jobb på annen måte?
 - Hva skjer med arbeidsreiser om arbeidsplasser forsvinner?
 - 60% private og 40% offentlige arbeidsplasser
 - OK å tenke stort jf. mulighetsstudiet og ny trasé til sentrum
 - Løsningene må ikke basere utviklingen på prosjekter det er urealistisk å finansiere
 - Det må politisk vilje til for store grep, ref. ny Mesnadalsarm
 - Flere eldre bor lenger hjemme - hvordan skape deres mobilitet?
 - Kunnskapsgrunnlaget mangler noe om Universell utforming og tilgjengelighet for alle
 - Det er tatt bort kjøreveier samtidig som befolkningen vokser – ikke rart det blir flaskehalsler!
 - Mange biler kjører bare gjennom byen på vei fra sør til nord og omvendt – er det mulig å finne løsninger for «gjennomfartstrafikken»?

Parkering

- Parkering er vesentlig å løse, turister, innpendling og regionalt senter gir behov for parkering
- Arbeidsplassparkering må inngå i vurdering av parkering
- Tallene som ligger til grunn er utdatert - 350 p-plasser borte, må sørge for riktig antall
- Parkeringsanlegget i fjell kan gi god tilgjengelighet til sentrum og mulighet for at folk bruker både Strandtorget og sentrum samtidig
- Parkering i fjell – kort adkomst er viktig for at dette skal bli realiserbart. Adkomst(ene)er en viktig faktor for framtidige trafikk-løsninger – og evt. nye veglenker. Foreslått lokalisering er god bl.a. for nærheten til Skysstasjonen. Må ha flere innkjøringer.
- P-alternativet/ene må komme før p-plasser fjernes
- Dersom det blir restriksjonen på parkering, må en likevel sørge for plasser for varetransport og annen nødvendig yrkestransport. (Her ble Nymosvingen og spørsmål om hva som skjer her drøftet – blir forholdene gode nok for de ulike trafikantgruppene)

Fortetting

- Savner faktagrunnlag og argumentasjon rundt hvorfor det skal fortettes og hvorfor alle funksjoner skal samles i sentrum?
- Det savnes statistikk over hvem som kjøper leiligheter i sentrum?
- Bokkvaliteten kan forringes for veldig mange når det fortettes i stor grad.
- Vi må bygge tett – ikke bare i sentrum, men også der det er bebyggelse fra før - vedlikeholdsvekst! Bydelsstrenene er også et utgangspunkt for fortetting.
- Hva er målet for Lillehammer som bør være et levende sentrum
- Hvor er fortettingspotensialet? Kommentar: Aksens Storgata-Skysstasjonen-Standtorget - viktigste fortettingsprosjekt som skjer nå

Gatebruksplan for Lillehammer – gruppeoppgave 3

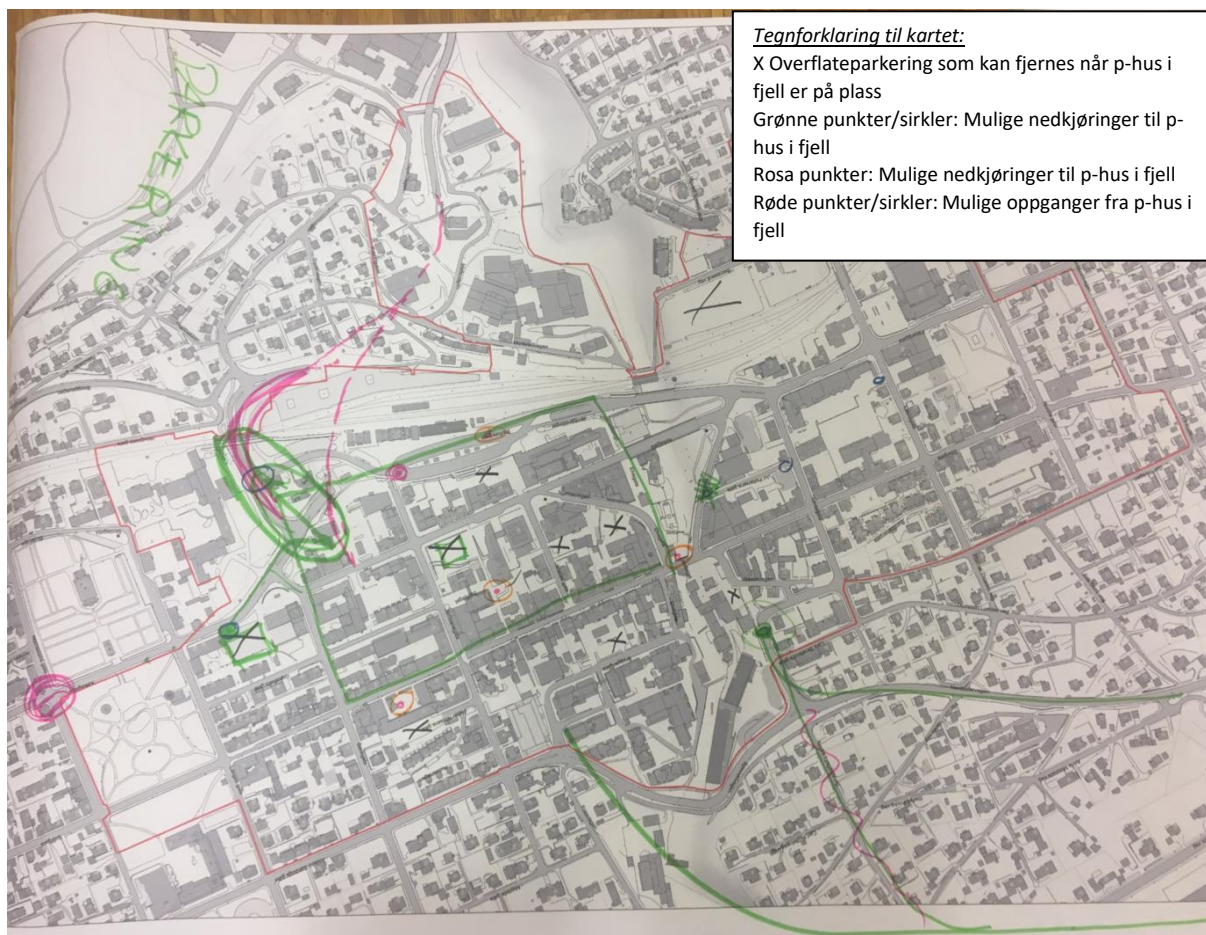
Metoden for dette gruppearbeidet var kafedialog der hvert bord hadde ulike tema. Her fikk deltakerne fritt velge tema, hvor bordvertene noterte det som ble sagt og videreformidlet dette til neste gruppe som kom. Alle deltakere jobbet med 2 temaer og nedenfor følger tematisk oppsummering.

Parkering:

Hvordan fungerer det i dag? Arbeidsplass? Bolig? Handel? Hva er utfordringene? Hvem trenger parkering hvor? Hva er mest kritisk å løse?

- Lillehammer Museum har 200.000 besøkende i året. Gode parkeringsløsninger i byen er sentralt for museene da de besøkende i hovedsak kommer med bil. Hytteturistene kommer i stadig økende grad til museet. Det er grovt sagt kun gruppereiser som i dag kommer med buss til museet.
- Hytteturister er viktige. De må ivaretas. De utgjør 30% av handelen i sentrum. Parkeringen må ivareta alle som bor og kommer utenfra sentrum.
- Det må ikke tas bort parkeringsplasser uten at det tilføres nye plasser. Når parkeringene ved Mesnasenteret forsvant opplevde mange det veldig vanskelig å parkere. Et større sentralt p-punkt er viktig å finne på kort sikt
- Det er i dag mange p-plasser, men de kan være vanskelige å finne for de som ikke er kjent. Bedre skilting av p-plasser vil være til hjelp, særlig for turister/besøkende. Parkering må skiltes fra Bankenkrysset med skilt som viser antall ledige plasser hvor.
- Langtidsparkeringen til Bane NOR er kun 5 timer på stasjonen. Det må skiltes hvor man kan langtidsparkere ved Skysstasjonen
- Det er en utfordring å få satt fra seg store biler i sentrum.
- Er det nok plasser i dag?
- Hvor mange parkeringsplasser disponerer de private i dag? Trenger å få dette inn i kunnskapsgrunnlaget.
- Det er samme behov for parkering i sentrum som på Strandtorget. Det stilles aldri krav til parkering i sentrum på samme måte som det gjør ved utvidelser på Strandtorget/Rosenlund.
- Bakgården til Kulturhuset Banken skal brukes til andre formål.

- P-hus er løsningen for fremtiden.
 - Oppganger må være plassert sentralt i sentrum (se kartet)
 - Gode adkomstløsninger er viktig
 - For å få tatt i bruk parkeringskjellerne er det viktig at parkeringen på bakkenivå blir begrenset.
 - Kunstmuseet trenger mer magasinplass og kan se det i sammenheng med parkeringskjeller.
 - Det må være en nedkjøring fra sør og en fra nord.
 - Det må ligge en analyse til grunn der blant annet boligutviklingen legges til grunn før en bestemmer seg for hvor det skal være nedkjøringer.
 - Vi vil ikke ha innkjøring til parkeringskjeller i Brubakken. Det må være innkjøring på egnede plasser, ikke bare på ønskede plasser.
 - Hvor tett innpå sentrum skal innkjøringen til parkeringskjelleren være?
 - Innkjøring ved Bliksethjørnet kan være et godt alternativ.
 - En forutsetning for å få parkering i fjell er å fjerne parkeringer på overflaten.
 - Det må regnes på ulike parkeringsløsninger under fjell. Det må tenkes stort først for å finne den gode løsningen for parkeringsløsningen i fjell. Det må tenkes på dette som utvikling i flere faser.
 - Bane NOR og knutepunktutviklingen er viktig med tanke på finansiering av parkeringsløsningen.



Trafikksikkerhet:

Hvor opplever dere trafikkfarlige situasjoner? Gående? Bilist? Syklist? Steder som oppleves utrygge? Konflikter mellom trafikanter?

- Bankenkrysset og skolevei bør forbedres
- Langesgate, forkjørsvai, enveiskjørt, eller stenges. Eventuelt buss i Jernbanegata
- Storgata ved Søndre park, ren kollektivgate
- Oppvarmede bakker der hvor bussen kjører
- Forlengelse av Bryggeriveien og stengning av Jernbanegata for gjennomkjøring
- Flere krysningpunkter og bedre krysningpunkter Sigrid Undsetsveg og forbindelse til Gamlevegen
- Blinkende fotgjengeroverganger i Sigrid Undsetsveg
- Forbedre kryss for buss, gjelder særlig i bakkene
- Familienshus - trafikkfarlig parkeringsløsning, rygging ut i vei
- Siktproblemer i Breisethvegen, avkjøringer ikke synlige med gjerder osv
- Maihaugvegen - farlig krysning til sykehuset og snarvei til byen
- Kurs i El-sykling
- Avkjørsler i Fredric Colletsveg - dårlig sikt fra avkjørsler



Bil i jobben:

Hvordan fungerer dette i dag? Varelevering? Tjenesteyter? Utfordrende områder? Konfliktpunkter?

- Utfordringer med stor bil:
 - Bratte bakker kombinert med høyreregulering er problematisk vinterstid.
 - Bratte bakker vinterstid er problematisk hvis varelevering må skje herfra.
 - Trange kryss er utfordrende.
 - Vanskelig å gjøre noe med dette – bortsett fra å gruse godt.
- Er det mulig å tenke seg andre løsninger? For varetransporten – omlasting til mindre kjøretøy?
 - Dette er dyrere og blir derfor et problem uten offentlige midler.
 - Kan være vanskelig med næringsmidler – strenge regler
 - Utfordring vedrørende ansvar ved skader på varer
 - 1 stk. stor lastebil tilsvarer 19 store varebiler som gir vesentlig mer utslipp.
 - Eksempel – hvordan blir det i Nymosvingen ved eventuell stengning av Lilletorget for biler og utbygging av terrassen? Det skal være plass til varelevering og sykkel, blant annet.
- Kan kommune har et transportsystem fra en HUB?
 - Det må da bevilges penger til dette.
 - Avhengig av hva som blir levert
 - Kan det etableres varelevering i tilknytning til fjellanlegget?
 - Det er fordyrende med omlastning
 - Det er mange varer som er små og som godt kan leveres med mindre kjøretøy inn i bysentrum.
- Piloter
 - Er det mulig med pilot for bylogistikk?
- Andre yrkesgrupper som trenger bil i arbeidsdagen
 - Håndverkere – behov for spesielle plasser
 - Hjemmehjelp – mulig og nødvendig med sentral plassering i byen
 - Søppelbiler har krav til avstand – gjelder det også varetransport?
 - Generelt trangt i Lillehammer for varelevering – gjelder ofte i bysentra.
- Hva skjer i Nymosvingen? Plan, veg og eiendom må samarbeide om løsning.

Kollektiv

Hvordan fungerer dette i sentrum i dag? Holdeplasser? Linjer? Utfordringer?

- Hvilket parkeringsbehov blir utløst av manglende korrespondanse buss- tog?
- Kirkegata som "skystasjon"
- Behov for å kartlegge avstigninger – dette forteller mer om trafikkmønster
- Forsinkelser i rush - hvordan kan man gi kollektivtrafikk forrang?
- Kan Sigrid Undsetsvei brukes fra nord til sør - ekspress Søre Ål til Storhove
- Avlastningsveg opp fra Strandtorget opp Årettadalen
- Holdeplasser i nærheten av sentrum - Søndre park, Brubakken, Jernbanegata
- Jernbanegata må ha parkeringsmulighet
- Parkering i fjell - kan gjøre om Kirkegata - den er ikke attraktiv i dag
- Kollektivfelt i Fåberggata - fordrer at man ser på toveis trafikk i Storgata nord
- Veg fra Røyslimoen til Søre Ål - Veslelia-Hesmervegen - ny bybusslinje erstatter linje 5



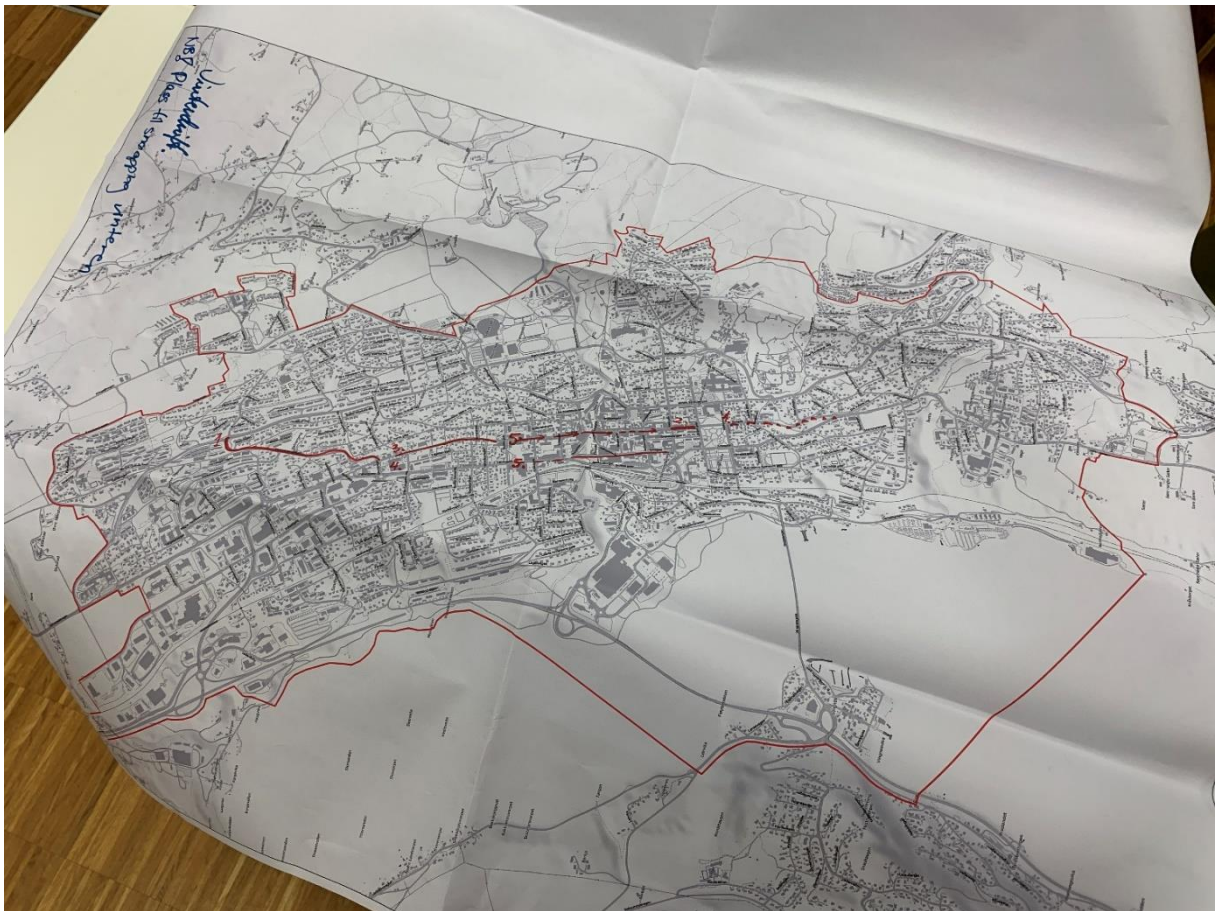
Syklist og fotgjenger vinterstid:

Finnes det områder som fungerer bra og dårlig vinterstid (i sentrum)?

- Sykkelhovedrutene må prioriteres når det brøytes
- Ulik vinterdriftstandard mellom fylkeskommunale og kommunale veger - uheldig
 - Nord-Sør-aksen, inkl. Storgata, må ha lik standard (kommunal/fylkeskommunal) siden dette er ei hovedrute/ den viktigste sykkelruta
 - Én driftsoperatør for hele sentrum? Eller samme standard mellom kommunal og fylkeskommunale veger/fortau/gang- og sykkelveger - bør brøytes før arbeidstid på begge
 - Samme operatør på kommunale veger i samme område fra neste sesong – gjelder kun for kommunale veger, ikke «samkjøring» mellom kommune og fylkeskommune, som det burde være
- Storgata – ofte ikke brøyta, brøyter fortau, men ikke sykkelfelt
- Sykkeltelleapparater: bør være flere - eller bør plasseres der Storgata og Breisetvegen møtes.
- God vinterdrift er viktig for å opprettholde sykkelandelen om vinteren og framkommelighet for barnevogn, rullator. Man må gå ut i vegen flere steder på grunn av dårlig brøyting – det er dårlig trafiksikkerhet
- I forbindelse med nybygg må man ta hensyn til snølagring
- Snarvegene er viktige å holde vedlike/oppgradere – ref. undergangen mellom sykehuset og gamle blodbanken der det er et lite stykke med sti mens det er gang- og sykkelveg på begge sider.
- Spark/ski: Er det mulig å strø halve der det er «dobbel» fortau, dvs. fortau og sykkelveg – langs Sigrid Undsets veg, Helsehuset-Storhove, Fr. Collets veg?

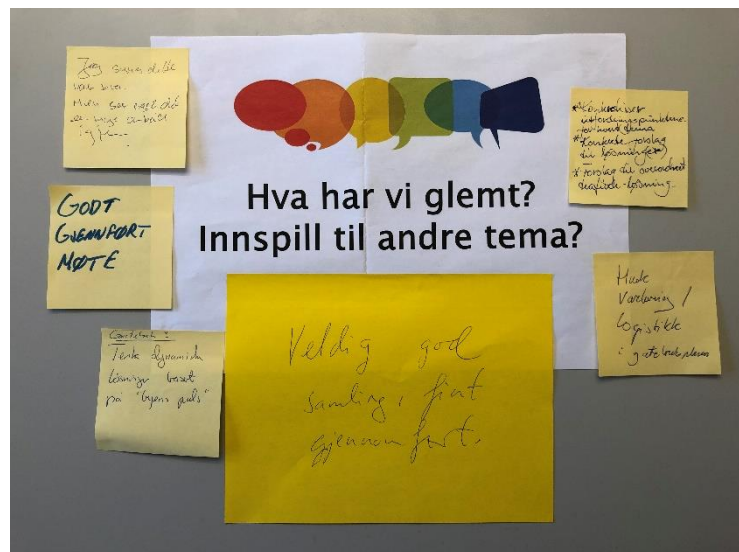
RØD markering i kartet (nederst) - tallene her korresponderer med de i kartet:

1. Bedre brøyting: Hammersengvegen dårlig brøytet.
2. Storgata fra Mathisens gate til Hamarvegen – dårlig vinterdrift for alle trafikantgrupper.
3. Missing link: Mellom Bankgata og Langesgate er det et lite stykke som er enveiskjørt, syklister må vike plass for fotgjengere og sykle ut i vegen blant bilene. Her bør det bli lov/mulig å sykle mot kjøreretningen.
4. Storgata Nord – sykkelfeltet blir brukt til snøopplag, umulig å bruke om vinteren.
5. Snørydding på takene i Storgata må gjøres.



Hva har vi glemt?

- ✓ Gatebruk – tenk dynamiske løsninger baser på «byens puls»
- ✓ Konkretiser utfordringspunktene for hovedtema
- ✓ Konkrete forslag til løsninger
- ✓ Forslag til overordnet trafikkløsning
- ✓ Husk varelevering – logistikk i gatebruksplan



Kommentar

To av deltakere ble bedt om å oppsummere samlingen og fortelle om forventninger til videre arbeid med gatebruksplan. Her følger et kort resymé av det som ble sagt.

Opplandstrafikk

Jørn Tore Linberg fra Opplandstrafikk spurte hva målet med kollektivtrafikk er? Hvor vil vi? Det kan hende noe må prioriteres på bekostning av noe annet. Men vi må stå sammen om det. Gode løsninger krever samarbeid og kompromiss. Som eksempel på prioritering som burde gjøres brukte han Langesgate. Er det forsvarlig å la bussene kjøre der om vinteren, når vi vet at de sklir ut, samtidig som skolebarn går der?

Lillehammer sentrum drift

Wenche K. Haug Almestrand, daglig leder i Lillehammer sentrum drift påpekte at bysentrum er byens identitet, hvor man skal bo, jobbe, handle og leve. For å tilrettelegge for disse aktivitetene må man jobbe tverrfaglig. Vi mangler fortsatt noe informasjon, som for eksempel hvilke handlevaner har vi? Dette må undersøkes.

Hva skjer videre?

Innspillene fra arbeidsverksted tas med videre i prosessen. Vi skal oppdatere rapporten med kunnskapsgrunnlaget og starte med struktureringen av arbeidet videre. Vi går nå i gang med en mer aktiv analysefase, og etter hvert som vi kommer i gang med det, vil vi ha behov for en ny workshop hvor vi ser på konkrete gateløp og løsninger både for enkelte trafikantgrupper og for gateløpene som helhet.

- ✓ Hvor skal vi gå og sykle?
- ✓ Hvor skal kantparkering prioriteres?
- ✓ Må vi stenge noen gater?
- ✓ Åpne noen gater?
- ✓ Hvordan kan vi prioritere kollektivtrafikken?
- ✓ Hvordan skal vi sikre tilgjengelighet til sentrum?
- ✓ Hva med varelevering?

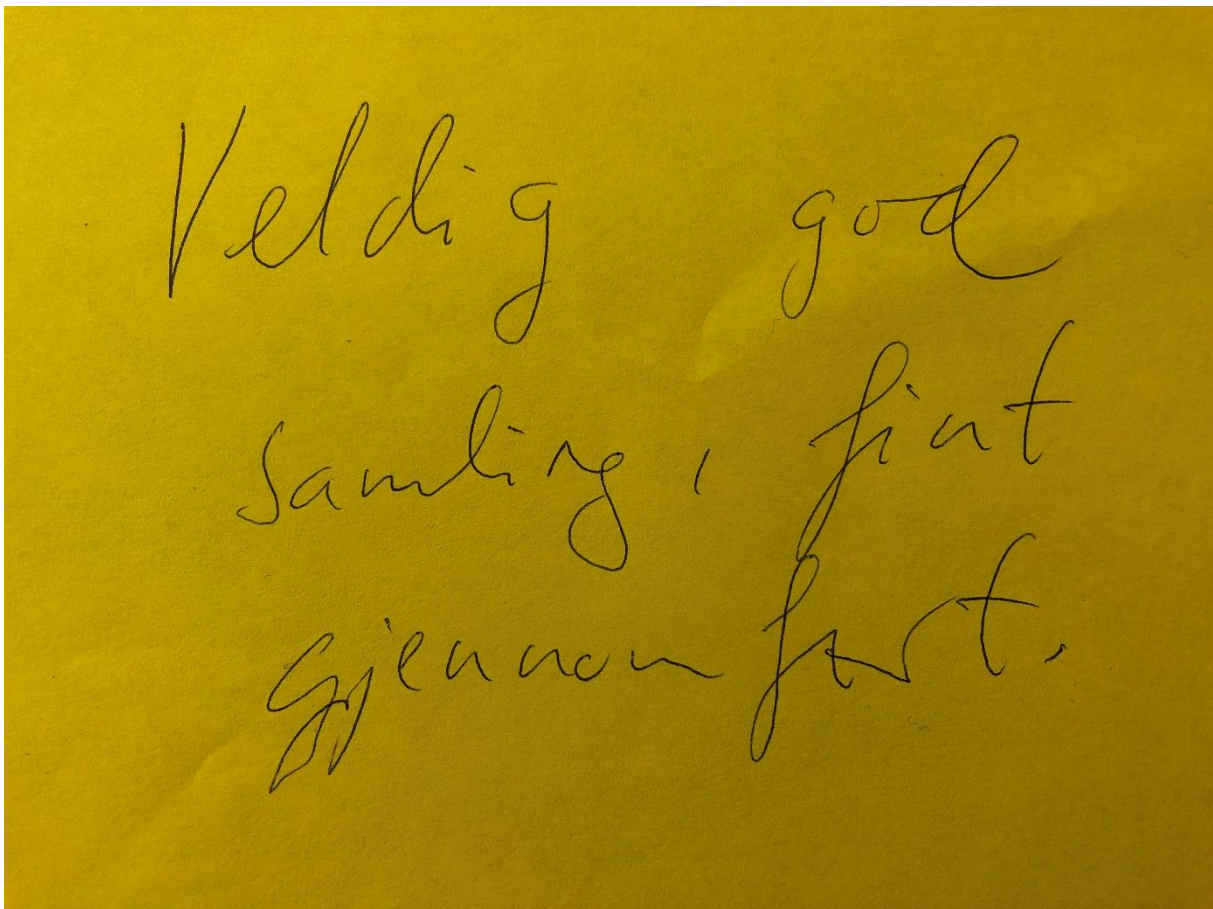
Dette er noe av tematikken vi må se nærmere på utover våren og sommeren.



Denne workshopen var den første i rekke av tre, og hadde formål å belyse og få innspill på dagens situasjon. Framdriften er ganske raskt og ambisiøst. For å få et best mulig resultat ønsker vi bred deltakelse og medvirkning.



Milepæler	Tid for gjennomføring
Workshop 1 - Kunnskapsgrunnlag	5. Februar
Workshop 2 – Analyse og forslag til løsning	Mai/Juni
Workshop 3 – På vei mot ferdig plan	September/Oktober
Ferdig forslag til gatebruksplan	Desember
Offentlig høring av forslaget	Jan/Februar
Politisk vedtak av gatebruksplan	Vår 2020





Hvilket gatemiljø vil vi ha? Hvordan skal vi få varene fram? Hvor skal bil, buss, sykkel og gange prioriteres? Hvor skal vi parkere?

Vi lager ny veg- og gatebruksplan for Lillehammer sentrum og trenger dine innspill.
Vi inviterer derfor til felles arbeidsmøte:

5. februar 2019, fra kl. 14.30 – 19.00 hos Statens vegvesen (Industrigata 1)

Møtet legger opp til informasjonsdeling og arbeid i grupper med ulike tema. Det er de ulike brukergruppenes behov som står sentralt, samt å etablere en felles forståelse av hva en veg- og gatebruksplan og hvordan den kan brukes.

Vi får høre erfaringer fra Tønsberg og Gjøvik som har iverksatt sine planer.

Foreløpig program – mer info om de arbeidsgrupper kommer senere:

14.30 Pizzaservering

15.00 Velkommen / Espen Granberg Johnsen, Ordfører Lillehammer

15.20 Hvordan bruker du byen? / gruppearbeid

15.40 Hva er en gatebruksplan? Erfaringer fra Tønsberg /Lene Stenersen, Statens vegvesen

16.00 Arbeidet med gatebruksplan så langt /presentasjon og gruppearbeid

17.30 Erfaringer fra Gjøvik /Bjørn Iddberg, Ordfører Gjøvik

18.45 Hva nå? Avslutning /Inger Stubsjøen, Byplansjef

Mellom innslagene i det oppsatte programmet vil det legges opp til spørsmål og gruppearbeid.

Et utkast til rapport om kunnskapsgrunnlaget vil bli sendt ut i forkant til påmeldte.

Deltakerliste

1. Wenche Haug Almestrand
2. Hans Martin Asskildt
3. Birger Bakke
4. Kay Berg
5. Jürg Berger
6. Paul Berger
7. Lars Bergseng
8. Geir Fevang
9. Hanne Marie Flasnes
10. Magne Flø
11. Tommy Forseth
12. Fredrik Frisenberg
13. Mads Furu
14. Espen Granberg Johnsen
15. Bjørn Iddberg
16. Truls Hanssen
17. Dag Eirik Johansen
18. Jørn Tore Linberg
19. Cato Løkken
20. Torger Korpberget
21. Astrid Kristiansen
22. Bjarne Kråbøl
23. Bjørgulv Noraberg
24. Mizanur Rahaman
25. Eli Ramstad
26. Terje Rønning
27. Randi Sira
28. Roar Skotvoll
29. Lene Stenersen
30. Inger Stubsjøen
31. Kari Klynderud Sundfør
32. Kasia Szary-Skadell
33. Marthe Torset
34. Guttorm Tysnes
35. Gro Vasbotten
36. Trond Wæhler
37. Randi Katharina Øverland
38. Ingrid Øvsteng