

Saksframlegg

Saksb: Lieneke Bekkema

Arkiv: N00 20/257-54

Dato:
30.01.2023

Saken behandles slik:

UTVALG	MØTEDATO	UTVALGSSAKNR
Kommunestyret	23.02.2023	KS-/
Formannskapet	21.02.2023	FS-/
Planutvalget	16.02.2023	UPS-/
Utvalg for klima, miljø og samfunnsutvikling	14.02.2023	UKMS-/
Ungdomsrådet	08.02.2023	UR-/
Eldrerådet	06.02.2023	ER-/
Rådet for mennekser med nedsatt funksjonsevne	06.02.2023	RFFUNKSJ-/

GATEBRUKSPLAN LILLEHAMMER SENTRUM SLUTTBEHANDLING

Kommunedirektørens innstilling:

1. Gatebruksplan Lillehammer Sentrum, januar 2023, vedtas.
2. Gatebruksplanen skal være et styrende dokument for videre utvikling av gatenettet i Lillehammer sentrum.
3. Administrasjonen gis fullmakt til å foreta endringer som følge av den politiske behandlingen samt oppdateringer, redaksjonelle endringer og feilrettinger i dokumentet.

Vedlegg

1. Gatebruksplan Lillehammer Sentrum, januar 2023
2. Parkeringsstrategi, datert 23 april 2021
3. Mulighetsstudie kollektivterminal, datert 23 april 2021
4. Vurderinger felles holdeplass ved den gamle brannstasjonen, datert april 2022
5. Trafikkvurderinger Gatebruksplan, datert 5 mai 2021
6. Oppsummering innspill og kommentar, datert desember 2022

Sammendrag

Gatebruksplanen presenterer prioritering av ulike typer trafikanter i gatenettet i Lillehammer sentrum. Planen har fokusert på løsninger for gående, syklende, kollektivtrafikk, biltrafikk og varelevering. Saken legges fram for kommunestyret for behandling og vedtak. Planen skal forplikte og være et verktøy for gjennomføring av vedtatte politiske føringer.

Kommunedirektøren anbefaler at Gatebruksplanen vedtas som et styrende dokument for videre utvikling av gatenettet i Lillehammer sentrum.

Bakgrunn

Lillehammer kommune, Innlandet fylkeskommune, Statsforvalteren i Innlandet, Statens vegvesen og næringslivet er involvert i samarbeidsprosjektet «Byutvikling Lillehammer – utvikling av strategier for fremtidens areal- og transportløsninger». Målet med prosjektet er å legge til rette for mer forpliktende samarbeid, skape helhetlige løsninger og økt gjennomføringskraft for areal- og transporttiltak i Lillehammer by. Det ble utarbeidet og vedtatt et strategidokument i 2016ⁱ som inneholder visjon, mål, strategier og aktuelle tiltak på kort og lang sikt - bystrategien. Gatebruksplanen er en oppfølging av bystrategien og et virkemiddel for å oppnå målene. Hovedhensikten med Gatebruksplanen er å bidra til å nå nullvekstmål i personbiltrafikken, samtidig opprettholde Lillehammer som en attraktiv og levende by. Nullvekstmål betyr i henhold til bystrategien at: «veksten i persontransporten skal tas av kollektivtrafikk, sykkel og gange». I 2022 har Mjøsbyenⁱⁱ utarbeidet et notat om nullvekstmål. Nullvekstmålet betyr at vi ikke skal kjøre mer personbil enn i dag selv om befolkningen øker. Gjennomgangstrafikk (dvs. trafikk som verken starter eller stopper i kommunen) og næringstrafikk kan vokse. Samtidig er det viktig det opprettholdes biltilgjengelighet og fremkommelighet til sentrumsområdet – både av hensyn til næringslivet, lokalbefolkningen, tilreisende turister og besøkende.

Gatebruksplanen er en prinsipp-plan som ivaretar alle trafikantgrupper. Den skal være et styrende dokument for videre utvikling av gatenettet i Lillehammer sentrum med prioritering mellom trafikantgrupper, slik at man steg for steg, gjennom prosjekter og utbygginger, nærmer seg felles mål.

Fakta

Nullvekstmålet i Lillehammer ble vedtatt i 2016. Reisevaneundersøkelser gjennomført 2013/2014 og 2018/2019 viser at det ikke har blitt noen vesentlige endringer i reisemiddelfordelingen mellom bilreiser og andre transportformer på denne tiden. Det er derfor nødvendig å gjøre endringer i gatenettet som i større grad oppfordrer og motiverer til bruk av andre transportmidler enn bil. Hvis alle som har mulighet for det velger bort bilen litt oftere, vil dette ha stor effekt. Omtrent ¼ av bilreiser i Lillehammer er på under 3 km, en god del også under 1 km. Her er et stort potensial for mindre bilbruk.

Lillehammer har i dag kapasitetsutfordringer på noen veger, særlig i morgenrushet og ettermiddagsrushet. For å unngå en forverring må flere gå, sykle og ta buss og færre bruke personbil i årene fremover.

Arealet vi har tilgjengelig i gatene er begrenset, og det er derfor ikke mulig å prioritere alle trafikantgrupper over alt. Gatebruksplanen viser hvordan vi skal prioritere mellom ulike trafikanter (gående, syklende, buss, varelevering og bilister) i gatenettet.

ⁱ «Byutvikling 2044 – Strategi for areal- og transportutvikling – Lillehammer 10 minutters byen»

ⁱⁱ Mjøsbyen er et samarbeid om en felles areal- og transportstrategi for kommuner med beliggenhet rundt Mjøsa

Mindre bilbruk vil gi Lillehammer sentrum en balanse som gjør det mer attraktivt å bo, oppholde seg og besøke byen.

Prosess

Arbeidet med Gatebruksplanen har pågått over noe tid. Det ble gjennomført et innledende arbeidsseminar med inviterte deltakere i februar 2019. Her ble kunnskapsgrunnlaget gjennomgått og kvalitetssikret. I 2020 ble konsulent (Norconsult) engasjert for å bistå med arbeidet. I november 2020 ble det gjennomført et nytt verksted hvor dagens situasjon og foreløpige forslag ble vurdert. Det har vært flere møter med interessegrupper gjennom prosessen. Utkast til Gatebruksplan har vært på offentlig innspillsrunde sommeren 2021.

Proessen var deretter på vent en stund. Arbeidet ble gjenopptatt i andre kvartal 2022. Resultatet av innspillsrunden er behandlet. Flere endringer er innarbeidet som følge av innspill, ny innsikt og informasjon. Det ble gjennomført en orienteringsrunde for politiske råd og utvalg i november og desember 2022.

Innspill

Det kom mange innspill sommeren 2021. Alle er vurdert opp mot intensjonen fastsatt i Gatebruksplanen om nullvekstmål, og et attraktivt og levende sentrum. Oversikt over innspill med kommentarer er inkludert i vedlegg 6.

Om Gatebruksplanen

Gatebruksplanen er en langsiktig strategisk plan som vil kunne påvirke brukere av Lillehammer sentrum på ulike måter. Planen har et overordnet detaljeringsnivå med hovedformål å angi hvilke gater som skal prioriteres og tilrettelegges spesielt for ulike trafikantgrupper. For å se på realismen til løsningene har det vært nødvendig å gå mer detaljert inn i noen problemstillinger, men alle detaljer er ikke nødvendigvis løst i planen. Detaljert planlegging av ulike løsninger vil skje i forbindelse med konkrete utbyggingsprosjekter.

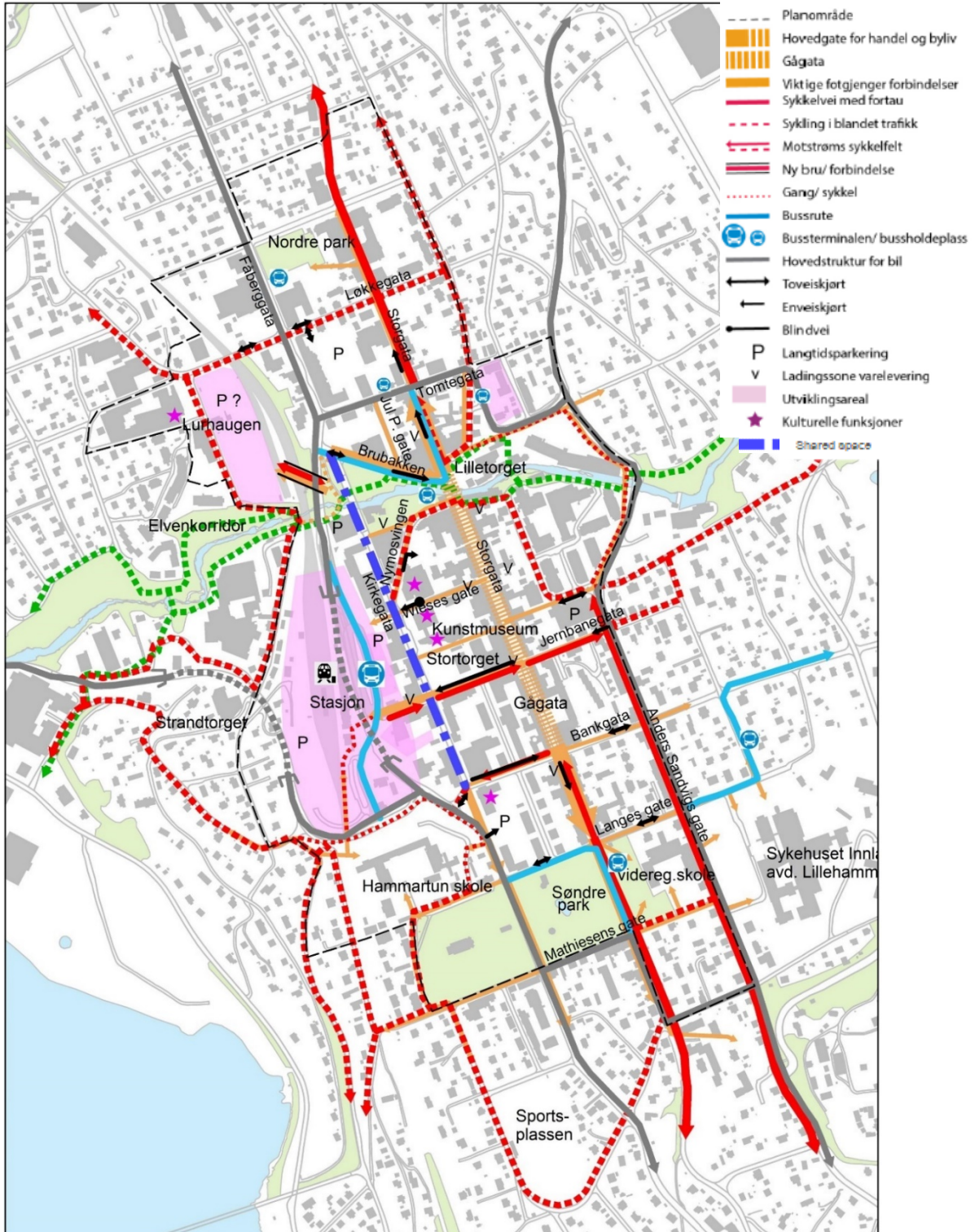
Hovedgrep er presentert gjennom beskrivelse av løsning for ulike trafikantgrupper og gatesnitt av de mest sentrale gatene i Lillehammer sentrum.

De største endringene fra dagens situasjon kan oppsummeres i 5 punkter. Innenfor de ulike punktene er det flere detaljer som oppsummeres kort i saksfremlegget og er grundig presentert i Gatebruksplanen.

1. Fysiske tiltak som tilrettelegger gatenettet bedre for gående og syklende.
Gi gående og syklende mer plass i gatenettet.
2. Mindre gjennomgangstrafikk i sentrum.
Mindre biler i de indre sentrumsgatene, mindre gjennomkjøring.
3. Parkering i randsonen og i fjell i fremtiden.
Korttids gateparkering i sentrumsgatene. Øvrig parkering i randsonen samt i fjell i fremtiden.
4. Flere vareleveringslommer
Hovedsakelig varelevering fra gate, pluss logistikk-knutepunkt for flere biler i bakgård.
5. Løsning med sambruksareal for Kirkegata («shared space»).

Løsning der gaten deles av ulike trafikkgrupper. Utformingen er slik at gaten ser ut og fungerer som byrom. Sakte trafikk har prioritet, bilen er gjest og gaten er ikke attraktiv som gjennomgangsvæg.

Under gis en samlet oversikt over innholdet i planen. Løsninger for ulike trafikantgrupper gjennomgås i det følgende.



Samlet fremstilling av Gatebruksplanen

Kollektivtrafikk

Traséer i sentrum, med tilhørende holdeplass-struktur beholdes som i dag. Alternativt legges busstraseen i begge retninger i Tomtegata og Nordsetervegen med felles holdeplass i Nordsetervegen ved den Gamle Brannstasjonen. Dersom parkering i fjell realiseres i fremtiden, kan det føre til endring av bussruter som passerer Søndre park.

Under prosessen har det blitt utarbeidet to ulike utkast til gatebruk, med bybussterminal på skysstasjonen (som i dag) og en alternativ plassering av bybussterminal i Kirkegata. Som følge av mottatte tilbakemeldinger i innspillsrunden er forslaget om å flytte bybussterminalen til Kirkegata forkastet. Bussholdeplass på Lilletorget med etablering av en ny kobling til Nordsetervegen ble utarbeidet. Forslaget ble forkastet fordi det er teknisk utfordrende.

Det har vært gjort flere forsøk på å endre rutene slik at man unngår å benytte Langes gate til buss, fordi denne er utfordrende særlig vinterstid. Det har ikke vært mulig å finne et tilfredsstillende alternativ som samtidig ivaretar tilgjengelighet til sentrum med busstopp sør for gågata. Det vil være nødvendig å se på alternative tiltak for å bedre situasjonen på strekningen. I handlingsprogrammet til Gatebruksplanen foreslås det oppvarming av gate slik at den blir isfri på vinteren.



Løsning for buss (som dagens situasjon)



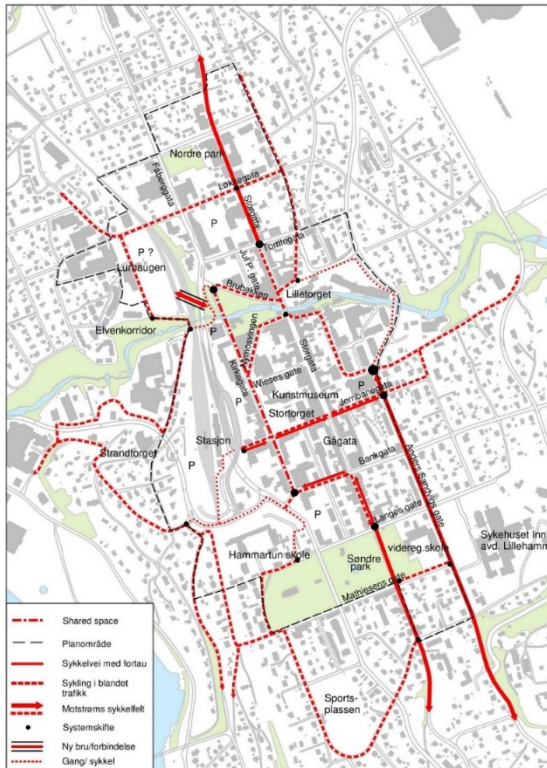
Prioritering av gående

Gående

Gående vil, slik som i dag, prioriteres i hele sentrumsområdet. Gatebruksplanen foreslår, i tillegg til gågata, 4 strekninger som er særlig viktig å styrke for gående – en ny forbindelse mellom sentrum og Lurhaugen, Nymosvingen/Elvegata, Jernbanegata og Kirkegata. Gågata opprettholdes som i dag, men gående bør prioriteres i kvartalene like sør og nord for gågata. En prioritering av gående handler om å øke kvaliteten på tilbudet, for eksempel gjennom bredere fortau, beplantning, møblering og bedre vinterdrift.

Syklende

Prioritering av sykkel bygger videre på eksisterende strategier, og viderefører i hovedtrekk hovedrutene fra sykkelby-prosjektet. Det anbefales i stor grad sykling i blandet trafikk i sentrum, hvor syklister sykler sammen med bilen i ene retningen og mot envegskjøring i oppmerket felt andre vegen. Dette er en typisk bytilpasset løsning, som allerede er etablert flere steder i Lillehammer i dag. Der sykkeltrasé og buss er prioritert i samme gate er det likevel behov for en egen sykkelveg, for å opprettholde trafikksikkerheten. Det gjelder Anders Sandvigs gate, Storgata sør for Langes gate og Storgata nord fra gågata. Det bemerkes i sistenevnte at det må finnes en tilstrekkelig sikker planløsning for vegstrekningen mellom Lilletorget og Tomtegata. Det lages for tiden en design for denne vegstrekningen av Veg- og trafikkavdelingen. I tillegg foreslås en forbindelse mellom Lurhaugen og sentrum. Dette er en del av Sentrum Vest prosjektet og vil bli ytterligere utdypet i dette prosjektet. Det foreslås en shared space-løsning i Kirkegata, hvor ulike trafikkgrupper (med unntak av rutebuss) deler området og hvor området fungerer som byrom. Denne løsningen må utredes og utdypes nærmere.



Løsning for biltrafikk og parkering



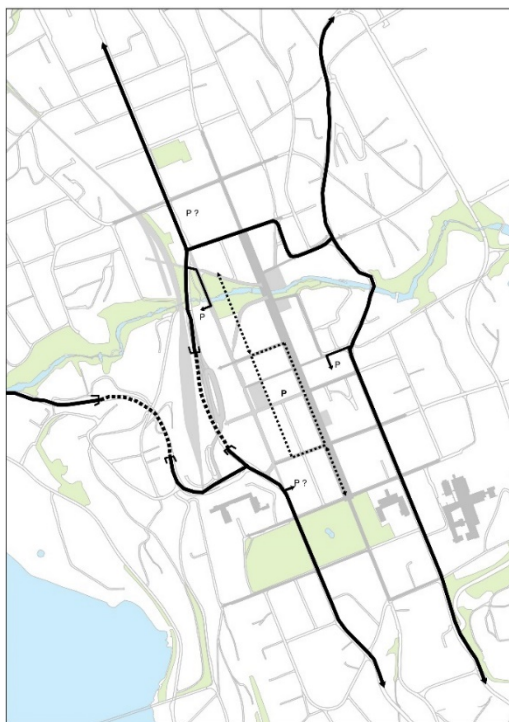
Løsning for sykkel

Biltrafikk

Det er sett på flere ulike løsninger for biltrafikken, i kombinasjon med de andre trafikkantgruppene. For å gi nok plass til alle trafikkantgruppene og unngå gjennomkjøring i sentrum, er det foreslått en løsning med envegskjøring, shared space (Kirkegata) i indre sentrum og bruk av Anders Sandvigs gate, Nordsetervegen, Fåberggata/Brufossgate og Mathisensgate/Søndregate som ringveisystem. Det har vært vurdert envegskjøring i Anders Sandvigs gate, men denne løsningen ble forkastet på bakgrunn av trafikale konsekvenser i Fåberggata. Et alternativt med envegskjøring i Kirkegata fra sør til nord er inkludert i Gatebruksplanen dersom den videre utdypingen viser at shared space ikke er den optimale løsningen.

Parkering

For å redusere bilbruken, er parkeringspolitikk et effektivt virkemiddel, både gjennom å kreve betaling for parkering, begrense antall parkeringsplasser og styre hvor parkeringsplassene lokaliseres. Flere analyser viser at parkeringstilbudet på arbeidsplassen har stor betydning for transportmiddelvalg. For parkering legges det opp til å flytte parkering til randsonen av sentrum (markert med P i kartet over og under) og i stor grad beholde gateparkering i bygatene (lilla streker i kartet på forrige side). På denne måten vil man sikre korttidsparkering tett på gågata, legesentrene og andre målpunkt i sentrum. For de som skal stå parkert over lengre tid, blir parkeringen i randsonen. På lengre sikt kan parkering i randsonen videreutvikles eller parkering i fjell etableres (kart under). Det er fortsatt noe usikkerhet rundt tidsperspektivet for parkering i fjell. Gatebruksplanen ikke tatt stilling til hvilket av strategiene som burde velges, planen kan brukes i begge situasjoner.



langtidsparkering



Parkering i fjell, sentralt tilbud i sentrum for

Løsning for varelevering

Varelevering

For varelevering legges det opp til å videreføre dagens vareleveringslommer, etablere noen nye, tillate varelevering i gågata mellom kl. 9 og 11 og etablere et logistikk-knutepunkt i bakgården mellom Kirkegata og Bryggerikvartalet. Varelevering i gågata kreves nærmere utdypning. Med logistikk-knutepunkt menes i første omgang et laste/losse-punkt med plass til flere leveringer samtidig. Varelevering er et fagområde hvor det skjer mye, og i andre større byer er det for tiden pilotprosjekter for omlastningsentraler og andre nye måter å løse varelevering på. Det er vurdert at man på nåværende tidspunkt ikke har grunnlag for å etablere noe slikt på Lillehammer, men ved å ha avsatt areal til et slikt leveringspunkt er dette noe man kan vurdere på sikt dersom det skulle komme løsninger som er relevante. Løsningene for varelevering gir noe kortere avstand for siste mil (fra bilen til lageret i butikk) enn i dag. Forsterkningen av Mesna bru er inkludert i rapporten som fremtidsscenario. Dette tiltaket anbefales sterkt da det gir en betydelig forbedring for varelevering i den nordlige delen av området ved gågata.

Vurdering

Gatebruksplanen er utarbeidet og slutført i samarbeid med en arbeidsgruppe fra Byutvikling Lillehammer-prosjektet. Temaet har vært diskutert i prosjektgruppa og styringsgruppa Byutvikling Lillehammer flere ganger. Det har vært flere medvirkningsrunder og møter med ulike parter, i tillegg til en offentlig innspillsrunde. Et nytt system for gatenettet er noe som vil berøre mange, både næringsdrivende, beboere og brukere av Lillehammer sentrum.

Målsetningene for Gatebruksplanen er:

1. Nullvekstmål i personbiltrafikk
2. Lillehammer som attraktivt og levende sentrum.

Nullvekstmålet er forankret i Byutvikling Lillehammer sin strategi. Gatebruksplanen er et viktig verktøy for å nå dette målet. For å få til dette må flere gå, sykle og kjøre buss litt oftere enn i dag. En holdningsendring og endring av vaner krever også endringer av trafikksystemet. Det må gjøres enklere og mer attraktivt å gå, sykle og ta buss, samtidig som man gjør bilen mindre dominerende. Man skal ikke gjøre det umulig å komme til sentrum med bil eller fjerne bilen fra sentrum, men

- unngå gjennomkjøring av bilister som ikke har sentrum som målpunkt,
- bruke shared space løsninger slik at gater og torg kan deles mellom ulike trafikantgrupper, sakte trafikk kan prioriteres og biler er gjest
- gi mer plass til tilrettelegging for andre trafikanter gjennom envegskjøring
- flytte parkering slik at attraktive arealer kan benyttes til byrom og annen tilrettelegging
- gjøre fartsreducerende tiltak som gjør det hyggeligere å gå langs gatene
- unngå arbeidsplassparkering på de mest sentrale parkeringsplassene for næringslivet

Samtidig med disse tiltakene må tilbudet til de andre trafikantene styrkes. Dette kan være bredere fortau, merke opp og bygge sykkelveger og sykkelfelt, bedre sykkelparkering, flere benker, beplantning, utforme gater som byrom (shared space), attraktive og mer sentrale busstopp, høyere frekvens på bussen, nye koblinger som en gang- og sykkelbru over til Lurhaug osv. Poenget er at begge deler må skje samtidig for å gi effekt. I Gatebruksplanen er det valgt ut noen gater hvor andre transportmidler er gitt høyere prioritering enn bilen. Dette er med på å støtte opp om nullvekstmålet.

Nullvekst i biltrafikken betyr ikke at man ønsker færre folk til sentrum – tvert imot er målsetningen flere folk til sentrum og et yrende liv. Det er derfor viktig at tilgjengeligheten blir god for alle trafikantgrupper, at varetransporten kommer seg frem og at de som trenger det har tilgang på parkering, både for korte og lengre turer til sentrum. Lillehammer er regionalt senter og sentrum er et viktig reisemål for både folk i regionen og turister, i tillegg til å være arbeidssted og bosted for mange. I dag kommer omtrent halvparten av Lillehamringene til sentrum med bil, mens den andre halvparten går, sykler eller tar buss. Av tilreisende kommer omtrent 80 % med bilⁱⁱⁱ. Bilen vil gjennom Gatebruksplanen sikres tilkomst, selv om enkelte av gatene blir envegskjørt.

ⁱⁱⁱ Det var gjennomført en spørreundersøkelse for å se på handlevaner og bruk av sentrum, og bruk av ulike transportmidler i 2019.

Ikke alle har anledning til å gå og sykle til sentrum, men det ligger likevel et stort potensial i å få de som kan, til å velge dette oftere enn i dag. Det er også et potensiale i å få flere som ikke har behov for bil i jobben til å komme seg til jobb på andre måter, eller parkere litt lengre unna. Det er i denne sammenhengen viktig å påpeke at flere sentrale arbeidsplasser har tilgang til parkering som ikke er offentlig tilgjengelig. Disse er ikke inkludert i parkeringsstrategien.

Parkeringsplassene som er tettest på sentrum er svært viktige for handel og næringsliv, og en høyere sirkulasjon av disse ville gjøre det lettere å finne parkering for de som trenger det. Parkeringsstrategien som er utarbeidet ifm. Gatebruksplanen anbefaler en struktur for parkering som hovedsakelig legger parkering i randsonen. Det er her snakk om å flytte parkeringsplasser, heller enn å fjerne. Grepet gjør at man unngår letekjøring og mye trafikk i de indre sentrumsgatene. Samtidig opprettholdes gateparkering. Grepet må kombineres med endring av prisstruktur og regulering av hvor lenge man kan parkere på ulike typer parkeringsplasser, samt en oppgradering av gangaksene inn mot gågata. Målet er at dette skal gi god sirkulasjon av sentrale parkeringsplasser og enklere å finne ledig parkering. På sikt bør Øya parkeringshus og p-anleggene i randsonen oppgraderes. Alternativet etableres parkering i fjell.

Parkering i fjell vil kunne være positivt fordi det flytter en del av dagens overflateparkering under bakken. Dette må kombineres med å fjerne parkering på bakken, men noe korttidsparkering må trolig opprettholdes. Parkering i fjell vil ikke nødvendigvis direkte bidra til nullvekstmålet, fordi det vil gjøre det enklere å parkere i sentrum og dermed tilrettelegge for økt bilbruk. Fordelen er at arealer som i dag benyttes til parkering vil kunne benyttes til andre formål. Det vil sannsynligvis også gjøre at man i mindre grad må tilrettelegge for parkering i transformasjonsområdene rundt stasjonen og Lurhaugen.

Det er viktig å sikre god tilgjengelighet for varelevering. Det har vært jobbet med å finne nye løsninger for varelevering i sentrum, og samtidig unngå konflikt med gående og for mye «letekjøring» i sentrum. Bransjeorganisasjonen LUKS (Leverandørenes Utviklings- og Kompetansesenteret) har ved flere anledninger påpekt utfordringer på kapasitet på dagens vareleveringslommer. Løsningen som foreslås i utkastet til Gatebruksplanen innebærer flere vareleveringslommer, mulighet for varelevering i Gågata og et logistikk-knutepunkt. Det er vanskelig å finne et optimalt system for varelevering i Lillehammer, på grunn av byens utforming både med bebyggelse og terreng. Løsningen som foreslås i Gatebruksplan anses å være bedre enn dagens løsning, men har fortsatt noen utfordringer.

Et attraktivt og levende sentrum handler ikke bare om tilgjengelighet, men også om å gjøre det til et sted man ønsker å oppholde seg. For å få til dette, kreves gode byrom som inviterer til bruk og et sentrum som man enkelt kan bevege seg i som gående, samt et variert tilbud av handel og tjenester. Gågata i Lillehammer er et godt utgangspunkt for byliv. I utkastet til Gatebruksplan er det foreslått løsninger som er med å «utvide sentrum» vestover mot Kirkegata, ved å styrke Kirkegata og tverrgatene. Det handler i stor grad om å øke opplevelseskvalitetene gjennom prioritering av gående - eksempelvis ved utvidede gangarealer, beplantning og møblering. Samtidig anbefales å aktivisere Stortorget og å utvikle Kirkegata som byrom og oppholdsrom ved en shared space løsning.

Pågående prosjekter

Det er flere prosjekter på gang i sentrum, både offentlige og private som har betydning for Gatebruksplanen. Noen av disse er; parkering i fjell, områdeprogram for Sentrum Vest og prosjekt for videre utvikling av Stortorget. Disse prosessene er søkt koordinert med Gatebruksplanen.

I en verden i stadig i endring vil ny kunnskap og teknologiske nyvinninger føre til endringer som påvirker byutviklingen; trafikkflyt, nye transportmidler, varetransport, holdningsendringer og handlevaner. Gatebruksplanen bør derfor vurderes jevnlig og revideres ved behov.

Veien videre

Planen inneholder et handlingsprogram med konkrete ideer til kortsiktige og langsiktige tiltak. Neste steg er å prioritere og videreutvikle ideene i handlingsprogrammet, hvor finansiering blant annet er et tema. Noen av tiltakene kan inngå i vanlige vedlikeholds- og utbedringsarbeider på gater, eller innenfor ulike byutviklingsprosjekter. For andre tiltak vil det være nødvendig å utarbeide en prosjektplan og få avsatt et budsjett. Noen av tiltakene vil kreve spesifikke vedtak.

Konklusjon

- 1) Kommunedirektøren ser det som nødvendig å ha en politisk forankring. Dette vil sikre en forutsigbar utvikling av transportsystemet i Lillehammer sentrum etter prinsippene fastsatt i planen. Gatebruksplanen Lillehammer Sentrum er en balansert strategisk plan på et overordnet nivå. Den gir retning for videre utbygging og forbedring av gatenettet innenfor de to hovedmålene.
- 2) Kommunedirektøren anbefaler at prinsippene og føringene i Gatebruksplanen Lillehammer Sentrum, januar 2023 vedtas og legges til grunn for alle planer og tiltak innenfor planens avgrensning.
- 3) Planen inneholder et handlingsprogram med konkrete ideer til kortsiktige og langsiktige tiltak. Noen detaljer må løses i videre planlegging av konkrete tiltak.

Lillehammer, 30.01.2023

Tord Buer Olsen
Kommunedirektør

Dag Vågsnes
Strategi- og analysesjef