

Lillehammer kommune

► Parkeringsstrategi - Lillehammer sentrum

Oppdragsnr.: 5205914 Dokumentnr.: 01 Versjon: 02 Dato: 2021-04-23



Foto: Norconsult

Oppdragsgiver: Lillehammer kommune
Oppdragsgivers kontaktperson: Marthe Torset
Rådgiver: Norconsult AS, Vestfjordgaten 4, NO-1338 Sandvika
Oppdragsleder: Sander Dekker
Fagansvarlig: Einar Bowitz
Andre nøkkelpersoner: Tage Severin Wærdahl, Kristine Presterud, Eivind Jamholt Bæra

Forord

Denne rapporten om parkeringsstrategi for Lillehammer er utarbeidet som del av Norconsults oppdrag «Gatebruksplan Lillehammer». I prosjektet er det utarbeidet en gatebruksplan for Lillehammer sentrum og et mulighetsstudie om lokalisering og utforming av kollektivterminalen i byen.

Sander Dekker

Oppdragsleder

02	2021-04-23	Parkeringsstrategi, andre utkast oversendt til oppdragsgiver.	TAGWAE, EJBA	EIBOW	SADEK
01	2021-01-19	Parkeringsstrategi, utkast sendt til oppdragsgiver.	TAGWAE, EJBA	EIBOW	SADEK
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult AS. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

► Innholdsfortegnelse

1	Innledning og bakgrunn	5
1.1	Bakgrunn for parkeringsstrategien	5
1.2	Nasjonale føringer og målsetninger	5
1.3	Lokale føringer og målsetninger	5
2	Kunnskapsgrunnlag om parkering, reisevaner og bymiljø	9
2.1	Parkeringens forankring i lovverket	9
2.2	Hva utgjør en «attraktiv» parkeringsplass?	9
2.3	Reisevaner, bilbruk og parkering	10
2.4	Mobilitet, trender og drivkrefter – hva kan fremtiden innebære?	15
3	Situasjonsbeskrivelse og utviklingstrekk	18
3.1	Parkering i Lillehammer sentrum	18
3.2	Trafikksituasjonen i Lillehammer	22
3.3	Arealkonflikter mellom parkering og andre trafikantgrupper	Error! Bookmark not defined.
4	Sentrale utfordringer og muligheter	24
4.1	Konkurransforhold mellom sentrum og handelsområder i utkanten	24
4.2	Parkeringstilbudet er uoversiktlig og fragmentert	25
4.3	Parkering i sentrum opptar viktige byrom	26
4.4	Lillehammer sentrum er mer tilgjengelig med personbil enn med kollektivtrafikk	26
5	Parkeringsstrategi og handlingsplan	29
5.1	Generelt om strategien	29
5.2	Hovedprinsipper	29
5.3	Handlingsplan for parkering	34
6	Referanser	38

1 Innledning og bakgrunn

1.1 Bakgrunn for parkeringsstrategien

En parkeringsstrategi skal være et overordnet dokument som angir retningen for kommunens politikk når det gjelder parkering. En strategi må ligge tilstrekkelig fast for å kunne gi styrings- og investeringssignaler til utbyggere, kommunens egne etater, enkeltpersoner og andre, og samtidig være tilstrekkelig fleksibel til at kommunen kan justere mål og virkemidler til endrede omstendigheter over tid. Flexibilitet er særlig viktig gitt den uforutsigbare situasjonen relatert til pandemien, med endringer i både arbeids- og hverdagsliv.

En viktig oppgave i arbeidet med parkeringsstrategien er å finne egnede styringsprinsipper for parkeringen i Lillehammer, som bygger opp under overordnede mål og strategier knyttet til klima og mobilitet, og hvilke hovedgrep innenfor parkering som skal gjøres for å realisere målene. Strategien skal også bygge opp under målene om gode by- og boligområder, fremme handel og sikre god mobilitet for befolkning og næringsliv.

Parkeringsstrategien er avgrenset til sentrumsområdet i Lillehammer, og består av en beskrivelse av dagens situasjon, med analyse av sentrale utfordringer og muligheter knyttet til parkeringssituasjonen. Parkeringsstrategien gir en beskrivelse av hvordan parkeringspolitiske virkemidler bør brukes for å styre areal- og transportutviklingen i Lillehammer sentrum i tråd med langsiktige målsetninger. Parkeringsstrategien er utarbeidet parallelt med gatebruksplanen, for å sikre samordning mellom parkeringsstrategien og parkering i gatebruksplanen.

1.2 Nasjonale føringer og målsetninger

På et overordnet nivå handler nasjonale og internasjonale målsetninger innenfor transport bl.a. om bærekraftighet, miljøvennlige løsninger og arbeidet for å stoppe klimaendringene. I målsetningene i Nasjonal Transportplan (NTP) er dette formulert på tre områder:

- Framkommelighet – bedre framkommelighet for personer og gods i hele landet
- Transportsikkerhet – redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen
- Klima og miljø – Redusere klimagassutslippene i tråd med omstilling mot lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser

Med en forventning om økt befolkning og økonomisk vekst, følger også en forventning om økt persontransport. Det såkalte «nullvekstmålet» innebærer at persontransportveksten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange, og kan betraktes som en kombinasjon av fire tiltak: å redusere personbiltransport og å fremme hver av de tre alternative transportmåtene gange, sykkel og kollektiv.

Byvekstvtaler er regjeringens viktigste grep for å nå målet om at all vekst i persontransporten i de største norske byområdene skal tas med kollektiv, sykkel og gange.

1.3 Lokale føringer og målsetninger

1.3.1 Byutvikling 2044

Lillehammer kommune, Oppland fylkeskommune, Statens vegvesen og Lillehammer næringsforening har i 2014-2015 gjennomført samarbeidsprosjektet «Byutvikling 2044 – utvikling av strategier for fremtidens areal- og transportløsninger i Lillehammer». Målet med prosjektet har vært å etablere et felles kunnskapsgrunnlag og strategier om langsiktig utvikling av Lillehammer by.

Strategidokumentet oppsummer arbeidet og konklusjonene fra prosessen, herunder visjon, mål, strategier og aktuelle tiltak på kort og lang sikt. Strategidokumentet gir føringer for kommende revisjon av

kommuneplanens arealdel, innspill til handlingsprogram for nasjonal transportplan, videre utvikling av områdeplaner, blant annet i Nordre bydel og revisjon av kommunedelplan for trafikk og transport. Kommunestyret vedtok 22. juni 2016 at Lillehammer kommune slutter seg til visjonene for byutvikling, herunder mål og strategier i strategidokumentet

Et viktig utgangspunkt for Byutvikling 2044 er den såkalte 10-minuttersbyen. Det vil si hvilke områder rundt bysentrum man kan nå enten til fots, sykkel eller kollektiv på 10 minutter. Målet er å videreutvikle et kompakt bysentrum som skal minimere behovet for personbiltrafikk mellom annet til jobb, handel og bolig. Ett av hovedmålene i strategidokumentet er at veksten i persontransporten kan tas av kollektivtrafikk, sykkel og gange.

Målsettingene i Byutvikling 2044, om en kompakt byutvikling med kvalitet og krav om nullvekst i personbiltrafikken, stiller nye og økte krav til kommunenes planlegging. Det kreves tydeligere og mer samordnet virkemiddelbruk om arealbruk, transportløsninger og parkering. Kommunene må selv være en aktiv utviklingsaktør i konkrete utviklingsprosjekter for å stimulere til prosjektutvikling og ønsket fortetting og samtidig sikre god områdekvalitet.

I «Byutvikling 2044» står det at parkeringspolitikken bør videreutvikles med vekt på å tilrettelegge for ulike brukergrupper; beboere, tilgjengelighet for besøkende / handlende og for pendlere ved kollektiv-knutepunktet. Arbeidstakere uten spesielle behov i tjenesten bør ikke ha tilrettelagt gratis parkering. Parkeringsnormer med krav til nybygg bør stimulere til å utvikle sentrum og sentrumsnære arealer til byutviklingsformål; boliger og arbeidsplasser. Nye, felles parkeringsanlegg tett på Lillehammer sentrum kan gi stordriftsfordeler og redusere det samlede behovet for parkeringsplasser. I «Byutvikling 2044» er det formulert tre målsettinger for parkering i Lillehammer, som er lagt til grunn som målsettinger for parkeringsstrategien.

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

1.3.2 «Parkering i fjell»

Selskapene Havsjå Invest AS og Veidekke AS har over en periode jobbet med å utrede muligheten for parkering i fjell under Lillehammer sentrum. De foreløpige undersøkelsene viser at det er teknisk mulig med parkering i fjell, og de to selskapene ønsker nå å formalisere videre arbeid med å realisere muligheten. Parkeringsanlegget er planlagt bestående av to fjellhaller på ca. 175 meter, lokalisert rett under Lillehammer sentrum.

Som en del av prosessen har de invitert med blant annet Lillehammer kommune inn på eiersiden i et selskap som har til hensikt å få på plass parkering i fjell under Lillehammer sentrum. Lillehammer parkering AS ble opprettet i 2018, og Lillehammer kommune gikk inn med en eierandel på 35 prosent. Selskapet ble opprettet for å utrede mulighetene for parkering under Lillehammer. I skrivende stund er det flere momenter ved prosjektet som ikke er avklart, som bl.a. kapasitet, endelig plassering av anlegget og anleggets inn- og utkjøringer. Det foreligger ingen konkrete plantegninger eller en fremdriftsplan mot realisering, og heller ikke et kostnadsanslag eller forslag til finansiering av anlegget. Det er derfor usikkerhet tilknyttet både fysisk og finansiell realiserbarhet.

«Parkering i fjell» er et langsiktig prosjekt, som i parkeringsstrategien er tatt hensyn til, ved at det er beskrevet hvordan prosjektet kan være en del av utviklingsstrategien, og på hvilken måte prosjektet kan

bidra til å nå målsettingene for parkering i Lillehammer. Prosjektet adresserer likevel ikke parkeringsutfordringene i Lillehammer sentrum på kort sikt. Det er derfor presentert en utviklingsstrategi som ikke er avhengig av «parkering i fjell», og som kan iverksettes umiddelbart, frem til en eventuell fremtidig realisering av prosjektet «parkering i fjell».

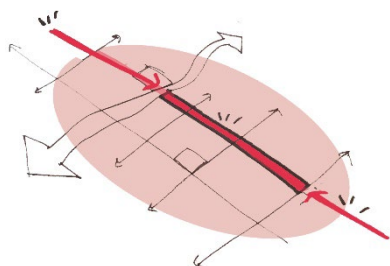
1.3.3 Gatebruksplan for Lillehammer sentrum

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

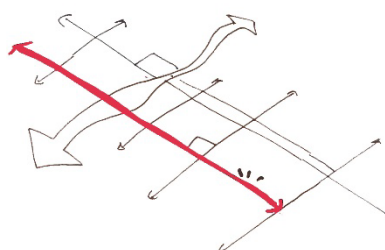


I tillegg skal gatebruksplanen bygge opp under målene om Lillehammer som en **levende og attraktiv by.**

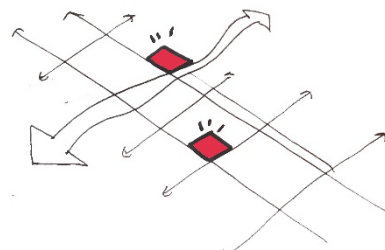
Fremtidig gatebruk skal:



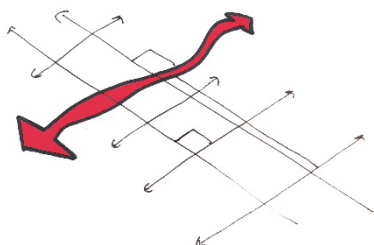
Styrke Storgata som hovedgate for handel og byliv



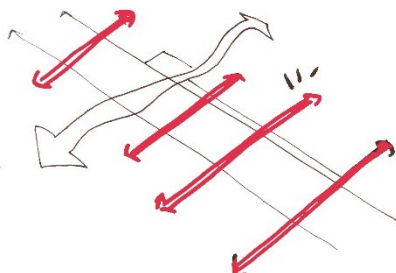
Styrke Kirkegata som bygata med kultur, opphold og aktivitet



Transformere Stortorget og Lilletorget til felles oppholdsrom for byens befolkning



Skape attraktive øst-vest-forbindelser for gående og syklende



Styrke elvekorridoren som den viktigste øst-vest-forbindelsen.

1.3.4 Innspill fra medvirkningsmøte

I forbindelse med arbeidet med gatebruksplanen, ble det avholdt en medvirkningsmøte, der de oppmøtte fikk komme med innspill både til utfordringer i dagens situasjon og ønsker for fremtidig gatebruk og byutvikling. Under medvirkningsmøte var parkering ett av temaene som ble diskutert, og punktene under er en oppsummering av viktige momenter vi mener kom frem:

- Under medvirkningsmøtet ble det nevnt at for enkelte vurderes parkeringshus som lite attraktive, og unngås dersom det er andre tilgjengelige plasser. Særlig ble Øya parkeringshus beskrevet som trangt.
- Ifølge en representant fra Sentrum parkeringshus har parkeringshuset sett en økning på over 50% siden 2015, etter en betydelig oppgradering, bedre skilting og markedsføring.
- Det var blandede meninger om prosjektet «parkering i fjell» under medvirkningsmøte. En gruppe mener at et nytt parkeringshus under bakken kan bidra til å fjerne gateparkering, og til at Lillehammer sentrum står bedre stilt i konkurransen mot blant annet Strandtorget. Andre mener prosjektet er dyrt og lite realistisk, og at pengene kunne vært investert bedre andre steder.

2 Kunnskapsgrunnlag om parkering, reisevaner og bymiljø

2.1 Parkeringens forankring i lovverket

Litt forenklet kan man kategorisere parkeringstiltak etter to lovverk. På den ene siden har man Plan- og bygningsloven som i hovedsak benytter plan og bygningslovens ulike virkemidler, som arealformål med bestemmelser (blant annet om parkeringsanlegg skal være offentlige), retningslinjer (f. eks lokalisering) og finansieringsmodeller (frikjøp og utbyggingsavtaler). Disse virkemidlene begrenses til å gjelde nye utbygginger, og gir i liten grad kommunen mulighet for å regulere hvordan parkeringsplassene benyttes etter at de er bygget.

På den andre siden har man Vegtrafikkloven, som regulerer forvaltning og bruk av allerede eksisterende plasser på gategrunn. For eksempel kan parkeringsplasser ha avgift eller tidsbegrensing. Eventuelt kan plassene være reservert til spesielle formål eller type biler. Ønsker man å påvirke hvordan parkeringsplasser benyttes, for eksempel ved å nedprioritere langtids arbeidsparkering og tilrettelegge for handel og service, må kommunen skaffe seg kontroll eller påvirkningsmulighet over hvordan plassen skal benyttes. Dette kan oppnås gjennom eierskap til parkeringsinfrastrukturen, privatrettslige avtaler (f. eks ved salg av tomtegrunn), og gjennom reguleringsregimet i vegtrafikklovgivningen.

Eiere av private plasser (utenfor gategrunn og som er godkjent) står fritt til å bestemme vilkår, herunder tidsbegrensninger og priser, for parkering på sine plasser. Offentlige myndigheter kan ikke kreve at det blir innført parkeringsavgift på private plasser. Eiere av private plasser kan selv bestemme nivå og struktur på parkeringsavgiftene, samt eventuelle begrensninger i parkeringstid eller andre vilkår. Derimot kan kommunen regulere vilkårene for bruk av parkeringsplasser som er i offentlig eie, i tillegg til plasser på offentlig vei og gate. Derfor er offentlig eierskap til parkering et viktig virkemiddel for kommunen hvis den ønsker å bruke parkering som instrument i samfunnsplanleggingen.

2.2 Hva utgjør en «attraktiv» parkeringsplass?

I hvilken grad en parkeringsplass oppfattes som attraktiv er en subjektiv oppfattelse. Elementer som inngår i vurderingen:

- Hvor nær en kommer destinasjonen er som regel avgjørende for hvor attraktiv parkeringsplassen anses å være, og hvor attraktivt bruk av personbil vurderes å være i forhold til andre transportmidler.
- Noen opplever gateparkering som vanskelig. Det krever en viss kompetanse i lukeparkering, og for en god del førere kan dette oppleves krevende og stressende. Det er kun kartlagt belegg for gateparkeringen i Jernbanegata, hvor det generelt ble registrert høye belegg.
- Prisen for å parkere, samt fleksibiliteten til å kunne endre parkeringsvarigheten er viktige faktorer i vurderingen av parkeringsplassens attraktivitet.
- Begrensninger på hvor lenge en kan stå parkert er avgjørende for om parkeringsplassen dekker behovet for parkering.
- Hvor enkelt det er å finne ledig plass, og hvor sikkert det er at det finnes ledige plasser, er også med på å avgjøre valg av parkeringsplass.

Lokale sjåførere velger parkeringsplass ut ifra erfaring, og pleier i stor grad å benytte de samme parkeringsarealene. Ikke-lokale sjåførere har et større informasjonsbehov, og vil i større grad benytte seg av de større, ofte godt skilte parkeringsarealene i byen.

2.3 Reisevaner, bilbruk og parkering

2.3.1 *Hva skal til for å oppnå endring?*

Når en person skal foreta en reise, så har man i prinsippet en del valg knyttet til den enkelte reisesituasjonen knyttet til hvorvidt det er nødvendig å foreta reisen, hvilket reisemiddel/transportmiddel kan skal bruke, rutevalg og reisetidspunkt. Valgene foregår naturligvis ikke i en så forenklet og «sekvensiell» rekkefølge som beskrevet her – hvor faktorer som tilgjengelighet, frekvens, tidsbruk, økonomi, komfort, mm. inngår som en del av en helhetlig beslutningsprosess.

Rutevalg og valg av reisetidspunkt har betydning for kødannelser, reisetid og primært lokalmiljøet. Når man ser på nullvekstmålet knyttet til biltrafikk er det imidlertid hvorvidt reisen skal gjennomføres og transportmiddelvalget som er mest interessant. Valg av transportmiddel «styres» av egenskaper ved trafikanten og ved selve transportsystemet. Å utvikle og planlegge infrastruktur og byutvikling for fremtiden er utfordrende, fordi man skal forsøke å forutse en fremtidig utvikling, ofte basert på historiske erfaringstall og reisevaner – med en stadig økende usikkerhet knyttet til samfunnets utvikling og de styrende trender og drivkrefter.

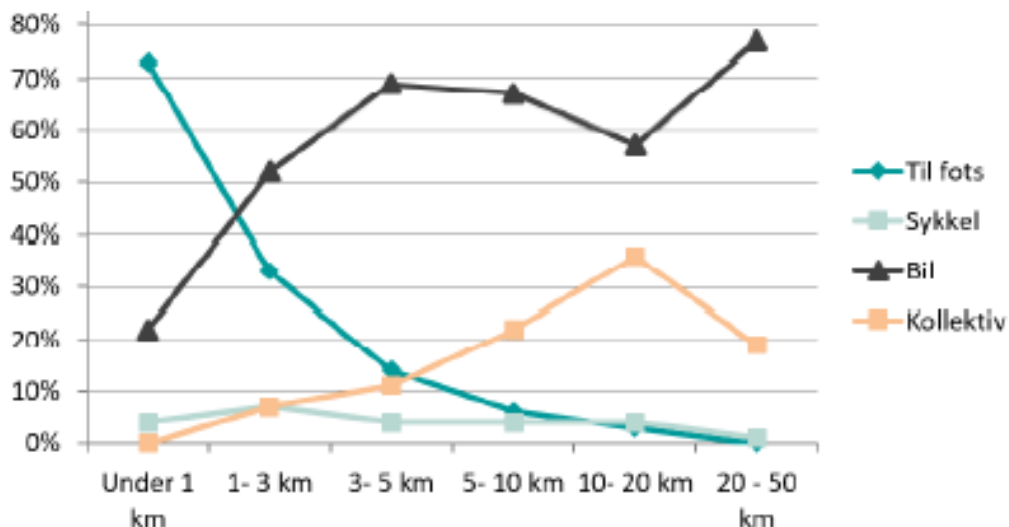
Innenfor transportplanleggingen så er det konsensus i både Norge og internasjonalt, at dersom man skal nå det tidligere omtalte nullvekstmålet, så er det nødvendig med en kombinasjon av flere tiltak som på den ene siden stimulerer kollektivtrafikk, sykkel og gange, og på den andre siden reduserer omfanget av biltrafikken (også referert til som «pisk og gulrot»). Parkering er av de nevnte virkemidlene for å dempe veksten i biltrafikken.

I rapporten «Parkering som virkemiddel. Trafikantenes vektlegging av ulike parkeringsrestriksjoner» (Urbanet Analyse, 2015) er følgende beskrevet: «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, og mange av grepene som kan tas innen parkeringspolitikken er det dessuten realistisk å gjøre noe med på relativt kort sikt»¹

2.3.2 *Betydningen av avstand og miljø for valg av reisemiddel*

Reisemiddelfordelingen på turer av ulike lengder, er vist i Figur 2-1. For korte turer inntil én kilometer, går om lag tre firedeler til fots, mens bil blir brukt på 20 prosent av disse turene. På turer på mellom 5 og 10 kilometer er bilens andel fortsatt nesten 70 prosent, mens gange og sykkel i sum står for i overkant av ti prosent. Kollektivandelen stiger først når reisene blir lengre, og er på ca. 35 prosent for reiser på mellom 10 og 20 kilometer.

¹ [UARapport 64 2015 Parkering-som-virkemiddel](#)



Figur 2-1: Reisemiddelfordeling etter reisens lengde. Kilde: Nasjonal reisevaneundersøkelse 2013/14 [1]

Når disse tallene skal tolkes, er det nyttig å se dem sammen med data for reisemiddelfordelingen etter reisens formål. For arbeidsreiser er bilandelen lavere enn for de fleste andre reisemålene. For handelsreiser og særlig for omsorgs/følgereiser, er bilen det klart foretrukne transportmiddelet. Vi finner igjen tendensen til at svært mange foreldre kjører sine barn og ungdommer til fritidsaktiviteter i den høye bilandelen for omsorgs- og følgereiser.

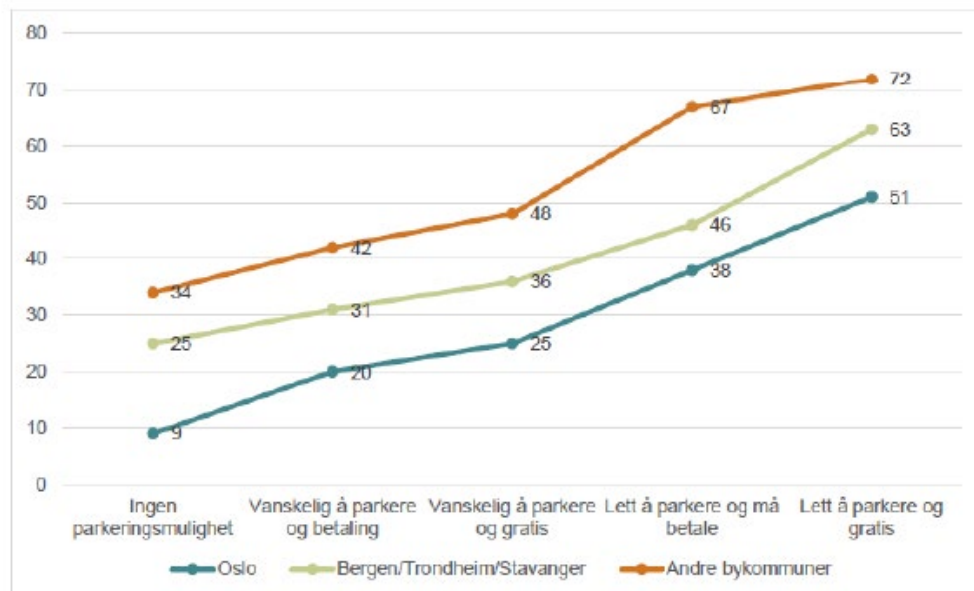
Hvor langt en er villig til å gå avhenger også av miljøet en går i. Flere studier har undersøkt i hvilken grad attraktive bymiljø bidrar til å øke aksepten for lengre gangavstander. [2] Funnene tilsier at folk øker akseptert gangavstand med inntil 70 prosent dersom en kan gå i et bilfritt miljø, sammenlignet med å gå i et lite attraktivt bilbasert gatemiljø.

2.3.3 Betydningen av parkeringsmuligheter på hvordan vi reiser

Det er gjennomført mye forskning om hvordan parkeringsmulighetene påvirker reiseatferden og valg av reisemiddel. TØI har oppsummert forskning og erfaringsbasert kunnskap under navnet «Tiltakskatalog for transport og miljø» [3] Vi omtaler kort en del hovedfunn fra dette arbeidet.

Et utgangspunkt for forskningen er behovet for å regulere parkering, blant annet for å regulere bilkjøringen, som har en rekke samfunnsmessige konsekvenser. Bilkjøring er et gode som gir mobilitet og velferd, og i mange tilfeller en forutsetning for å kunne bo eller drive næringsvirksomhet. Samtidig gir bilkjøring ulemper i form av arealbruk, trengsel og forsinkelser og miljøproblemer som støy og utslipp til luft.

Litteraturen omhandler hvor viktig parkeringsregulering er for trafikantenes atferd, og fokuserer også på ulempene som begrensninger og prisøkninger på parkering har. Det er neppe overraskende at man kan observere tendenser til at jo lettere og billigere det er å parkere, desto mer vil man kjøre bil. Et uttrykk for dette kan sees i **Error! Reference source not found.** fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 over andelen som kjører bil sett i sammenheng med tilgang til parkering på arbeidsplassen. Figuren viser at mens 34 prosent av de som ikke har parkeringsmulighet på arbeidsplassen i norske mellomstore og mindre byer, benytter bil på arbeidsreisen, er denne andelen økt til hele 72 prosent for dem som i denne undersøkelsen svarer at de har lett tilgang til gratis parkering på jobb [4].



Figur 2-2: Bilandel (prosent) på arbeidsreisen etter parkeringstilgang på arbeidsplassen i norske bykommuner 2013/14.

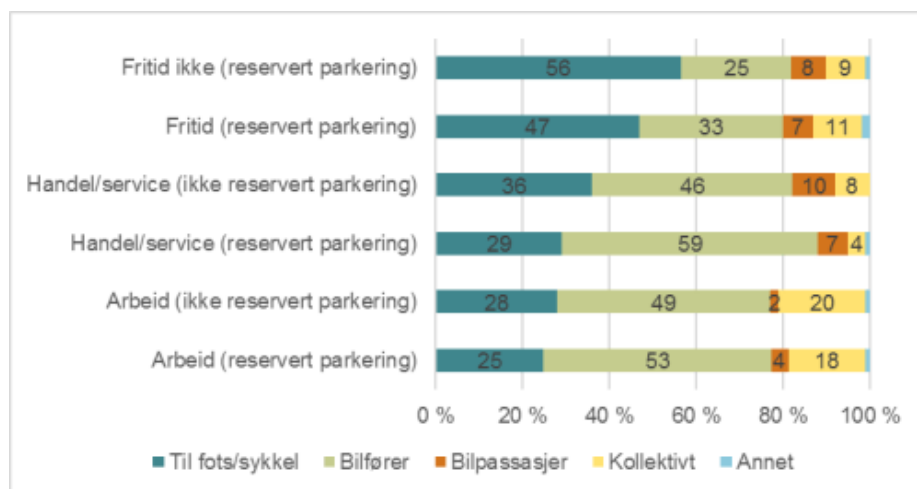
Vi må være klar over at tendensen ikke bare trenger være forårsaket av parkeringsmulighetene, men at andre faktorer også spiller inn, blant annet kollektivtilbudet og befolkningstettheten. Figuren indikerer at et godt kollektivtilbud er viktig dersom man innfører parkeringsrestriksjoner. Den indikerer også at slike restriksjoner er mest velegnet i områder med høy tetthet av enten befolkning eller arbeidsplasser. Effekter av de fleste tiltak for parkeringsregulering er generelt størst i tette byområder med nærhet til et godt kollektivtilbud og viktige funksjoner/målpunkt.

“ *Tilgjengeligheten til parkeringsplasser, både hjemme og ved destinasjon (som arbeid eller bysentrum), i tillegg til parkeringskostnader, påvirker valgene mht. om man skal kjøre, men også hvorvidt man eier bil i utgangspunktet (Marsden, 2014)²*

Samtidig vil ulempene ved å begrense parkering eller gjøre den dyrere, være mindre desto enklere det er å benytte alternativ transport. Dette kan være kollektivtilbud eller muligheter til å gå og sykle, som typisk vil være bedre i tettsteder med korte avstander mellom reisemålene.

Også andre reiser enn arbeidsreisene er følsomme overfor parkeringsrestriksjoner og prising av parkering. Figur 2-3 viser hvordan reisemiddelandelene for henholdsvis fritidsreiser, handels/servicereiser og arbeidsreiser varierer etter hvorvidt man har reservert parkering eller ikke på destinasjonen

² [Parking Policy \(whiterose.ac.uk\)](http://whiterose.ac.uk)

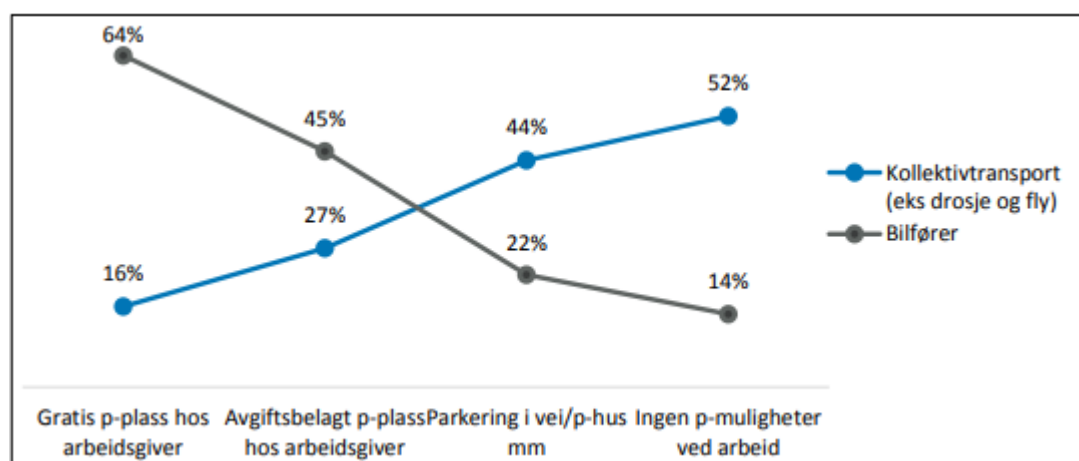


Figur 2-3. Transportmiddelfordeling (prosent) til ulike reisemål for personer med og uten reservert parkeringsplass ved bosted i de tolv største norske byområdene. Kilde: [4]

Parkeringsmulighetene påvirker altså hvor mye, hvor og hvordan vi reiser. Over tid har også måten kommunen regulerer parkering på, hatt betydning for byutvikling, arealbruk, transport og miljø.

2.3.4 Bilbruk og parkeringskostnader

Økt parkeringsavgift har størst avvisningseffekt på arbeidsreiser. Resultatene viser at økt parkeringsavgift har større avvisningseffekt på arbeidsreisen og handlesenterreisen enn på sentrumsreisen. Figuren viser sammenhengen mellom bruk av kollektivtransport sammenfaller med kostnad og tilgjengelighet mht. parkeringsplasser ved arbeidsplasser.



Figur 2-4: Sammenheng mellom tilgang til parkering og transportmiddelvalg på arbeidsreisen, 10 største byområder. Kilde: RVU 2013/2014 [1]

En mulig forklaring på dette er at parkeringsavgift er mer vanlig på sentrumsreiser, og at det derfor er en viss aksept for avgift på denne typen reiser. Det er godt dokumentert at avgiftsparkering reduserer sannsynligheten for at bilen brukes. Avgiftsnivået kan tilpasses slik at det alltid vil finnes ledige plasser i et område. Dette gjør at gatene sentralt bli avlastet av trafikk som skapes av sjåførere som leter etter en ledig

parkeringsplass. Tidsbegrensninger kan også redusere sannsynligheten for å velge bilen, og kan også være et styringsverktøy for å oppnå en rullering ved de mest attraktive parkeringsplassene.

Differensiering i pris mellom ulike parkeringssoner (f.eks. indre sone, ytre sone) er ikke et nytt fenomen, men det finnes også internasjonale eksempler på dynamisk prising. «SFpark scheme» i San Francisco introduserte et dynamisk prissystem som hadde som mål å gjøre det enklere å finne ledig parkering. Systemet justerte automatisk prisene i ulike områder avhengig av belegg – for å sikre at det til enhver tid var ledige plasser ved hvert kvartal (for de som hadde størst behov). Pilotprosjektet førte også til reduksjon i kjørelengde i området.³

2.3.5 **Parkering, handel og byliv**

Gode byer og tettsteder kjennetegnes av mye liv i gatene, mange gående og syklende, gode uteoppholdsarealer, handel og utadrettede funksjoner. Særlig viktig er lite biltrafikk og arealeffektive transportløsninger som oppnås ved å satse på løsninger for syklende og fotgjengere. Samtidig er det å reise med bil på handleturer naturlig for mange. Ønske om å begrense biltrafikken er et argument for å begrense antallet parkeringsplasser. Samtidig er parkeringsmulighetene viktige for at handelen skal tiltrekke seg kunder og for at kundene skal kunne reise til handelssteder.

Statens vegvesen har utarbeidet en rapport med oppsummering av internasjonale studier knyttet til gateparkeringens betydning for handelen [5]. Transportøkonomisk Institutt (TØI) har utarbeidet én rapport som oppsummerer kunnskapsstatus knyttet til handel, tilgjengelighet og bymiljø, [6] og en annen rapport som oppsummerer kunnskapsgrunnlaget for areal- og transportutvikling for klimavennlige og attraktive byer [7]. Funn i disse rapporter er dels basert på studier fra større byer. Studiene er derfor ikke nødvendigvis i sin helhet overførbare til forholdene i Lillehammer, men har allikevel relevans, og kan tolkes inn i en lokal kontekst.

De viktigste funnene fra rapportene:

- I større byer som Oslo eller Bergen/Trondheim står bilistene for en relativt liten andel av omsetningen, fordi de fleste kundene reiser til sentrum med andre transportmidler enn bil. Man kan anta at bilistene er en viktigere kundegruppe for sentrum i mindre byer som Lillehammer, fordi bilandelene på sentrumsrettede handlereiser er større i mindre byer. [6]
- Bil er det vanligste transportmiddelet på handlereiser i Norge. Bilandelene på handlereiser er lavere i større byer enn i mindre byer. På handlereiser til sentrum er bilandelene lavere enn på andre handlereiser, både i større og mindre byer. [6]
- Bilistene legger igjen større beløp per handletur enn hva handlende som benytter andre transportmidler gjør. Samtidig viser en rekke undersøkelser at syklister og fotgjengere handler for mindre beløp per tur, men handler til gjengjeld oftere enn bilistene. [6]
- En vanlig antakelse er at kundene i stor grad velger handlested basert på tilgangen på parkering. Flere studier peker imidlertid på at utvalget av butikker og serveringssteder, samt atmosfæren ser ut til å være de viktigste faktorene som trekker kunder til sentrum. [6]
- Når parkeringsmulighetene blir funnet å ha avgjørende betydning for kunders valg av handlested, er det gjerne fordi to lignende handlesteder konkurrerer om de samme kundene. Dette er handelssteder som gjerne er orientert mot bilbrukere, og omsetningen påvirkes derfor av parkeringskapasiteten. [6] For Lillehammer sin del konkurrerer næringsvirksomhetene i sentrum med Strandtorget. Samtidig tilbyr sentrum noe mer i form av opplevelser og byliv, samt at virksomhetene gjerne er mindre og mer spesialiserte.

³ [Future of Mobility the transport system \(publishing.service.gov.uk\)](https://publishing.service.gov.uk/).

- I Statens vegvesens rapport om gateparkeringens betydning for handelen [5] vises det til at i områder hvor kundegrunnlaget primært er lokalt, leder ikke høyere parkeringskapasitet nødvendigvis til høyere omsetning. For handleområder som baserer seg på et regionalt kundegrunnlag, bidrar parkeringsmuligheter til økt handel. [8]
- Nærhet er viktig når folk velger handlested. Halvparten av handlereisene til bysentre og lokalsentre er to kilometer eller kortere. [8]
- Sentrum i mindre byer har i utgangspunktet færre butikker og lavere omsetning enn sentrum i større byer. Dette gjør dem mer sårbare for konkurranse fra eksterne handleområder enn sentrum i større byer, fordi handelen raskere kan synke til under kritisk grense for å være et attraktivt handelsted. [5]
- Viktige diskusjoner kan dreie seg om i hvilken grad det skal tilrettelegges for bil i sentrum med tanke på å legge til rette for høy komfort for gående og trivelig bymiljø. Enkelte byer har valgt å prioritere byliv og gående i de mest sentrale deler av sentrum, mens lett tilgjengelige parkeringsplasser med progressive takster legges inntil de mest sentrale handleområdene og gir god tilgjengelighet for kunder som benytter bil. I ytterkant av sentrum er det gjerne etablert parkeringshus, -kjellere eller større parkeringsplasser.
- Bylivsundersøkelsene fra Oslo og København viser at gode bymiljøer og gaterom er viktige for de som bruker sentrum. Når man så på hvor i sentrum folk oppholdt seg er det størst konsentrasjon av mennesker i bilfrie byrom med «aktive fasader»⁴, som Aker Brygge og Karl Johans gate med sidegater. [7]
- Prosjekter som gir bedre gåmiljø i sentrale deler av sentrum bidrar til å øke befolkningens bruk av disse områdene og til å styrke handelen. Avveininger mellom god biltilgjengelighet og godt bymiljø kan løses gjennom bevisst prioritering av gående i de viktigste gangstrøkene. [6]
- Brukerne oppgir ofte flere formål ved sentrumsbesøk, og handel er ikke det viktigste formålet (basert på undersøkelser gjort i større byer). Sentrum bør derfor ha flere typer attraksjoner som trekker folk, som et bredt handelstilbud, en livlig gågate der det skjer noe og man treffer folk, eller kulturtilbud og opplevelser det er verdt å oppsøke. [6]

2.4 Mobilitet, trender og drivkrefter – hva kan fremtiden innebære?

2.4.1 Trender, drivkrefter og konsekvenser

De senere årene har det vært gjennomført og publisert en lang rekke studier av trender, drivkrefter, teknologisk utvikling, usikkerhet og samfunnsendringer – både i Norge og internasjonalt. Et eksempel er at det i forbindelse med NTP 2022-2030 ble gjennomført en studie av KPMG «Fremsyn 2050 – trender innen samferdsel fram mot 2050» [9], og etatene utarbeidet en rekke rapporter som studerte mulige utviklingstrekk, trendutvikling og scenarioer framover.

Fellestrekkene for mange av disse utredningene er en oppfatning om at viktige endringer i samfunnet skjer raskere og med mer omfattende konsekvenser for transport enn tidligere, blant annet som følge av den raske teknologiske utviklingen. Blant disse omtalte trender og drivkreftene er urbanisering, økt omfang av delingsmodeller/deleøkonomi, autonomi og automatisering, aldring av befolkningen, elektrifisering, endringer i politikk, herunder klimapolitikk, se Figur 2-5.

⁴ Bygningsfasade som gjenspeiler virksomheten innenfor ved innsyn til lokalene gjennom vinduer. Gjerner også inngang direkte fra gaten.



Figur 2-5: Oversikt over relevante trender og drivkrefter i samfunnet generelt og for mobilitet spesielt (Illustrasjon: Norconsult)

Mange av disse mulige endringene kan ha store konsekvenser for transportsektoren, og det er mye som tyder på at usikkerheten og dermed mulighetsrommet for framtidige utfall er større enn hva vi tradisjonelt har antatt innenfor transportplanlegging. I lys av den pågående pandemien spekuleres det bl.a. i omfanget av hjemmearbeid vil øke merkbart – og omfanget av arbeidsreiser reduseres tilsvarende - selv etter at situasjonen forhåpentligvis etter hvert normaliseres; Hva vil egentlig bli den nye «normalen»?

2.4.2 Bildeling, mobilitet som tjeneste (Maas) og parkering

Bidlingsordninger er systemer for deling av kjøretøy blant medlemmer. Flere undersøkelser viser at bildeling bidrar til lavere bilhold og mindre bilkjøring blant medlemmene. Siden hver bildelingsbil kan dekke behovet for flere brukere, bidrar også bildeling til å redusere det totale behovet for parkeringsplasser. Det har i de senere årene kommet en rekke bildelingsaktører på markedet, med ulike forretningsmodeller. Det er særlig i tettbygde områder at bildeling kan utgjøre et attraktivt og samtidig økonomisk bærekraftig transporttilbud.

Mobilitet som tjeneste (mobility as a service – Maas) er et konsept der transporttjenester fra ulike tilbydere (f.eks. kollektiv, leiebil, bildeling, taxi, osv.) tilbys gjennom en felles mobilitetsplattform, slik at den reisende ikke må forholde seg til de individuelle transportselskapene. Tjenesten kombinerer alternativer fra ulike leverandører – slik at både planlegging og betaling skjer et sted (f.eks. en app). Maas er har kundebehovet i sentrum med fokus på sømløshet, individualitet og «skreddersøm» i større grad enn dagens tjenester.

Statens vegvesen Vegdirektoratet åpnet i 2017 for at det kan reserveres parkeringsplasser spesifikt for biler som inngår i bildeleordninger på steder der parkering reguleres med bruk av offentlige parkeringsskilt. Egne parkeringsplasser for bildeling bidrar til bedre forutsigbarhet for brukere av bildelingsordningen, siden dette gjør det mulig å hente og å levere bilen på samme plass. Når det gjelder parkeringsnormer for regulering av nye bygg, har kommuner mulighet til å redusere P-normer dersom utbygger dokumenterer at beboere eller ansatte er, eller kan melde seg inn i lokal bildeleordning. Det er opp til hver enkelt kommune å definere hvilke aktører som kan regnes som tilbydere av bildelingsordning. Kriterier for å kunne defineres som en bildelingsordning i Bergen kommune og i Trondheim kommune, er at medlemskap i ordningen må være åpent for alle. Denne definisjonen gjør at «lokale bildelingsordninger», som kan være aktuelle å etablere for eksempel for grupper av boliger, ikke vil falle inn under definisjonen.

En utvikling hvor delingsøkonomi og «mobilitet som tjeneste» (Maas) over tid vil føre til behov for færre parkeringsplasser både i nye og eksisterende områder er en mulighet som kommuner må ta inn over seg. Kombinert med usikkerhet rundt den fremtidige bilparken (bl.a. elektrifisering, autonomi) vil dette samlet sett medføre en utvikling hvor parkeringsmarked er i endring. Det er allerede i dag eksempler fra flere byer i

Norge, bl.a. Stavanger, hvor boligkjøpere kan velge om de vil kjøpe parkeringsplass eller ikke, og det viser seg at svært få kjøpere av mindre leiligheter benyttet seg av tilbudet om kjøp av parkeringsplass⁵.

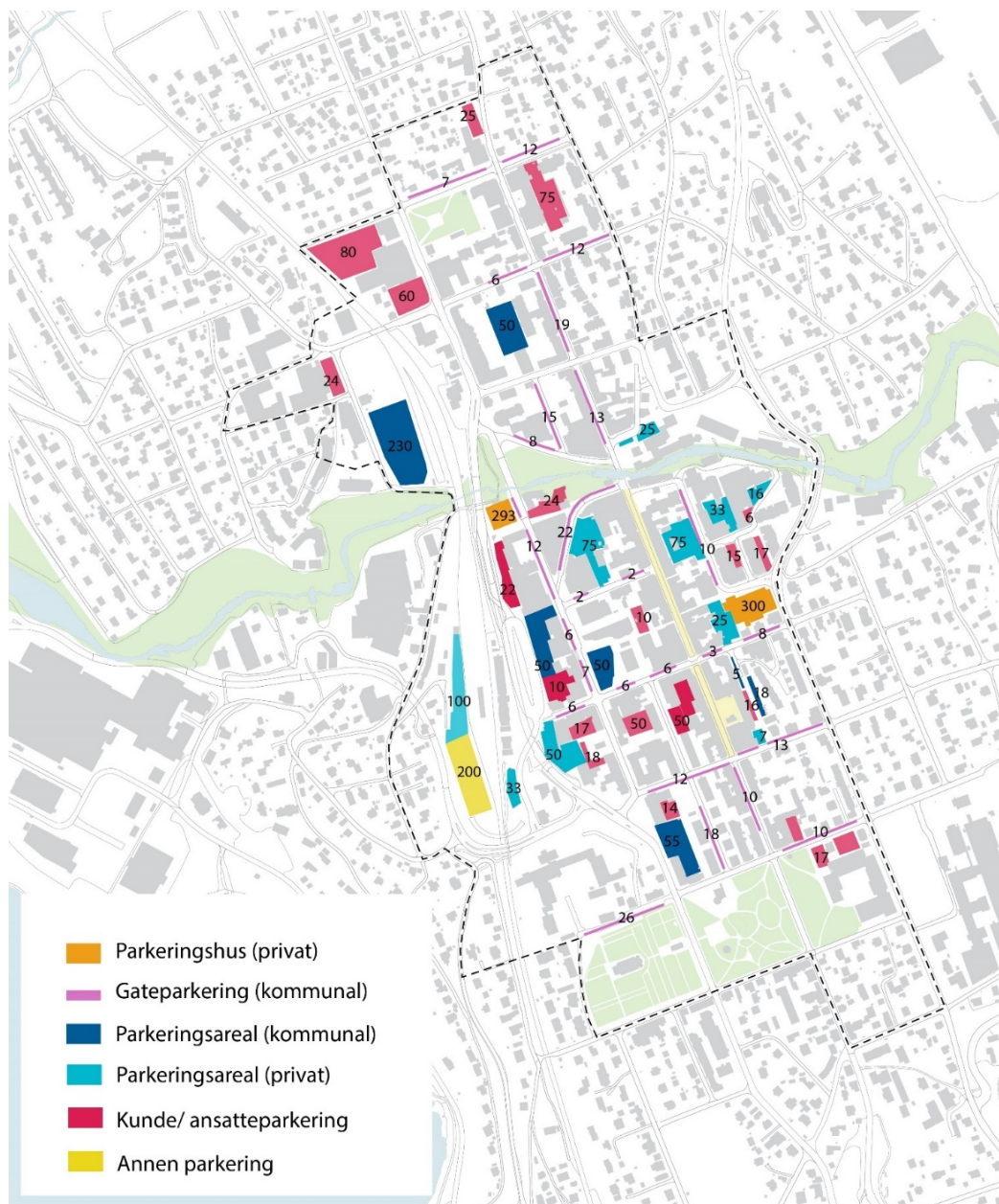
⁵ [Parkeringsstrategi for Jæren anbefalinger \(rogfk.no\)](http://rogfk.no)

3 Situasjonsbeskrivelse og utviklingstrekk

3.1 Parkering i Lillehammer sentrum

3.1.1 Antall og type parkeringsplasser i sentrum

I Lillehammer sentrum er det høsten 2020 registrert ca. 1 700 offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i privat eller offentlig regi. En oversikt over parkeringsplasser i Lillehammer sentrum er gitt i Figur 3-3.



Figur 3-1: Oversikt over parkeringsplasser i Lillehammer sentrum. Planområdet til gatebruksplanen for Lillehammer sentrum er markert med stiplet linje.

I denne kartleggingen er det skilt mellom parkeringsplasser som er offentlig tilgjengelige og parkeringsplasser som er forbeholdt ansatte eller kunder ved spesifikke forretninger. De offentlige tilgjengelige parkeringsplassene er videre inndelt i parkeringshus, kantsteinsparkering og parkeringsareal på åpne områder/plasser i byen. All gateparkering i sentrum er driftet av Lillehammer kommune, mens begge parkeringshusene i sentrum er privat driftet. For de resterende parkeringsarealene er det markert hvorvidt plassene er driftet av kommunen eller av en privat aktør.

Det er registrert 273 gateparkeringsplasser i sentrum innenfor planområdet til gatebruksplanen. I en parkeringsundersøkelse fra 2015 ble det registrert 297 gateparkeringsplasser i Lillehammer sentrum. [11] Siden 2015 er det blant annet blitt færre gateparkeringsplasser i Anders Sandvigs gate.

Det er to parkeringshus i Lillehammer sentrum. Øya parkeringshus har ca. 300 plasser, og har sin inn-/utkjøring fra Kirkegata. Sentrum parkeringshus har også ca. 300 plasser, hvor ca. 40 prosent er bundet opp i faste kontrakter. Sentrum parkeringshus har sin inn-/utkjøring fra Bryggerigata og kryss med Anders Sandvigs gate.

I tillegg til parkeringshusene og gateparkeringen er det registrert ca. 800 offentlig tilgjengelige parkeringsplasser innenfor planområdet, fordelt på 15 større og mindre parkeringsareal. Ca. 450 av plassene er driftet av kommunen, mens de resterende 350 plassene er drevet av private selskap. Parkeringsplasser reservert for ansatte eller kunder ved spesifikke forretninger er mer fragmentert enn de offentlig tilgjengelige plassene.

3.1.2 Beleggregistrering

I forbindelse med parkeringsundersøkelsen i 2015 ble det registrert belegg på et utvalg parkeringsarealer i Lillehammer, kl. 12.00-13.00 og kl. 16.00-17.00 på to hverdager og en helgedag i mai. I den endelige rapporten er enkelte parkeringsareal slått sammen, og oppgitt med ett beleggstall. I Tabell 3-1 er belegget oppgitt for hvert parkeringsareal separat, som innebærer at det er oppgitt samme belegg for parkeringsarealene som ble slått sammen i rapporten. Hvilke areal som ble telt sammen i parkeringsundersøkelsen fra 2015 er redegjort for i tabellen.

Det ble i tillegg gjennomført en beleggregistrering for flere av de samme parkeringsarealene høsten 2020. Registreringen ble gjennomført én hverdag og én helgedag i de samme tidsperiodene som i 2015. Beleggregistreringen fra 2020 ble gjennomført for å få et oppdatert bilde på parkeringssituasjonen i Lillehammer sentrum, og for å undersøke hvordan parkeringssituasjonen har utviklet seg siden registreringen i 2015. Registreringen i 2020 ble gjennomført under den pågående korona-pandemien, slik at det er en usikkerhet tilknyttet i hvilken grad pandemisituasjonen har påvirket beleggstallene ved parkeringsarealene i sentrum. Siden myndighetene har frarådd bruk av kollektivtransport, kan antall bilreiser og dermed også etterspørselen etter parkering være større høsten 2020 enn i en normalsituasjon uten Korona. Men dette er meget usikkert, slik at tallene for faktisk parkeringsbelegg i 2020 må tolkes med forsiktighet.

På lørdager er det sannsynlig at det valgte tidsrommet mellom kl. 12.00 og 13.00 vil være blant det mest travle med hensyn til handelsvirksomhet i sentrum, og dermed behov for parkering. Når det gjelder onsdager og torsdager er det noe mer vanskelig å si når det mest travle tidspunktet er. Imidlertid antas det at de to valgte tidspunktene bør gi et godt bilde av parkeringssituasjonen på en hverdag.

For en parkeringsplass vil antageligvis et belegg på rundt 85 prosent oppleves som om hele plassen er full. En utnyttelse høyere enn dette vil sannsynligvis generere ekstra trafikk i forbindelse med at folk leter etter parkeringsplasser.

Tabell 3-1: Beleggregistrering fra 2015 og 2020.

Sted	Antall plasser ⁶ (2020)	Onsdag 20.05.15 kl. 12-13	Onsdag 20.05.15 kl. 16-17	Torsdag 21.05.15 kl. 12-13	Torsdag 21.05.15 kl. 16-17	Lørdag 09.05.15 kl. 12-13	Lørdag 30.05.15 kl. 12-13	Onsdag 04.11.20 kl. 12-13	Onsdag 04.11.20 kl.16-17	Lørdag 14.11.20 kl.12-13
Lurhaugen	230	20-40 %	20-40 %	20-40 %	20-40 %	0-20%	20-40 %	40-60%	0-20%	0-20%
Kirkegata 52	50	40-60 %	20-40 %	40-60 %	20-40 %	20-40 %	20-40 %	40-60 %	20-40 %	20-40 %
Bankplassen	55	40-60 %	20-40 %	40-60 %	60-80 %	60-80 %	40-60 %	60-80 %	40-60 %	40-60 %
Kirkegata 70 ⁷	50	20-40 %	20-40 %	20-40 %	20-40 %	0-20%	20-40 %	40-60%	20-40%	40-60%
Jernbanegata (gateparkering)	18	20-40 %	0-20 %	20-40 %	0-20 %	40-60%	20-40 %	80-100%	20-40 %	80-100%
Storgata 61 ⁸	25	40-60%	20-40 %	40-60%	20-40 %	20-40 %	20-40 %	60-80 %	20-40%	60-80 %
Stortorget	50	60- 80%	40-60%	40-60%	20-40 %	20-40 %	20-40 %	80-100%	40-60 %	80-100%
Lilletorget	25	40-60%	20-40 %	40-60%	20-40 %	20-40 %	20-40 %	60-80 %	20-40%	80-100%
Sentrums parkeringshus	ca. 300	40-60%	20-40 %	40-60%	20-40 %	20-40 %	20-40 %	40-60 %	0-20 %	80-100%
Øya parkeringshus	ca. 300	60- 80%	60- 80%	60- 80%	20-40 %	0-20%	-	40-60 %	0-20 %	0-20 %
Gj.snitt belegg	-	51 %	41 %	50 %	32 %	22 %	31 %	54 %	17 %	45 %

Beleggregistreringen fra 2020 viser at det er et generelt høyt belegg ved parkeringsarealene på Stortorget og Lilletorget, samt ved gateparkeringen i Jernbanegata. Parkeringsarealene ved Bankplassen og Lilletorget ser også ut til å være flittig brukt, men belegget overgår ikke 80 prosent i noen av registreringsperiodene. Samtidig viser registreringen at det fortsatt er ledige parkeringsplasser i randsonen av sentrum. Både Øya parkeringshus og parkeringsarealet ved Lurhaugen har betydelig uutnyttet kapasitet.

Parkeringsarealet ved Stortorget og Lilletorget, samt gateparkeringen i Jernbanegata ligger tett på Storgata, og det er også disse parkeringsplassene som har høyest belegg. Generelt kan en se at de mest sentrumsnære parkeringsarealene som også har det høyeste belegget, mens Øya parkeringshus, Lurhaugen og parkeringsarealet ved Kirkegata 52 generelt har noe lavere belegg.

Det ser videre ut til at belegget på flere av parkeringsarealene er økt siden 2015, bortsett fra på parkeringsarealet ved Lurhaugen og ved Øya parkeringshus. Det samlede registrerte belegget er likevel omtrent likt for registreringene i 2015 og i 2020, og ligger på maksimalt 50 % av tilgjengelig kapasitet på de aktuelle registreringsperiodene. Det ser ut til at de mest sentrumsnære parkeringsplassene har blitt relativt mer populære, mens Lurhaugen og Øya parkeringshus har stor ledig kapasitet.

På grunn av de ekstraordinære tiltakene i forbindelse med pandemisituasjonen, er det utfordrende å avgjøre hvorvidt beleggkartleggingen fra 2020 er representativ for en normalsituasjon.

⁶ Antallet omfatter plasser som er offentlig tilgjengelige.

⁷ Parkeringsarealet ved Kirkegata 70 er i parkeringsutredningen fra 2015 oppgitt sammen med Lurhaugen.

⁸ Parkeringsarealet ved Storgata 61 er i parkeringsutredningen fra 2015 oppgitt sammen med Sentrum parkeringshus og Lilletorget.

3.1.3 **Parkering for forflytningshemmede (HC-parkering)**

Parkering for forflytningshemmede er regulert i parkeringsforskriften. I planbestemmelsene til kommunedelplanen for Lillehammer by (byplanen), er det satt krav om at 10 % av parkeringsplassene ved felles parkeringsanlegg skal anlegges som HC-plasser. Det skal også være trafikksikre, universelt utformede gangtraséer fra parkeringen til hovedinngang.

3.1.4 **Parkering for elektriske kjøretøy**

Lillehammer kommune har 18 parkeringsplasser med lademulighet for ladbar motorvogn. Lademuligheter kan finnes ved: Petter Nilssens gate, Stortorget, Bankplassen og Gamlevegen ved Lilletorget. Gratis parkering for elektriske kjøretøy opphørte 1. januar 2020.

3.1.5 **Eierskap og betalingsform**

Av det totale antallet på ca. 1 700 parkeringsplasser i Lillehammer sentrum er ca. 1 000 av parkeringsplassene private; det vil si ca. 60 prosent av det samlede antallet. Sentrum parkeringshus driftes av selskapet OnePark, mens Øya parkering driftes av Øya parkering AS.

3.1.5.1 Kommunale parkeringsplasser

Parkering på offentlige regulerte parkeringsplasser mandag – fredag 09.00 – 17.00, samt på lørdag mellom kl 09.00- 15.00 er avgiftsbelagt. Maksimal tillatt parkeringstid er angitt på trafikkskiltene for den aktuelle parkeringsplass eller vegstrekning.

Priser for parkering ved kommunale parkeringsplasser i Lillehammer:

- Parkering ved kommunens parkeringsarealer med maksimal parkeringstid inntil 3 timer koster: første time kr 19.-, andre time kr 31, tredje time kr 34, totalt kr 84.- for 3 timer.
- Gateparkeringen i Lillehammer sentrum koster: første time kr 20, andre time kr 32 tredje time kr 34. Maks opphold er 3 timer. Totalt 86.- for 3 timer.
- Den kommunale dagparkeringen har en tidsbegrensning på 8 timer, og koster: første time kr 23, andre time kr 15.- tredje time kr 10.- fjerde time kr 5.- femte til åttende time kr 2. pr time, totalt kr 53.- for 8. timer. Dagparkeringen er lokalisert ved Lundehaugen.
- Dagparkering på Lurhaugen koster: første time kr 10.-, andre time kr 10.- tredje time kr 10.- fjerde time kr 4.- femte time til åttende time kr 2., totalt kr 42.- for 8. timer.
- Ved jernbanestasjonen er det korttidsparkering, med 30 min gratis med parkeringslapp i frontruta.
- På vestsiden av jernbanen er det langtidsparkering/innfartsparkering. 92 parkeringsplasser er driftet som ordinær avgiftsparkering, som koster 20 kr/døgn. I tillegg finnes 210 plasser spesielt beregnet på pendlere. Disse koster 50 kr/mnd. og forutsetter at det plasseres en oblat i vinduet som dokumenterer togreisen.

3.1.5.2 Privatdrevne parkeringsplasser

Priser for parkering ved privatdrevne parkeringsplasser i Lillehammer:

- Storgt. 61 koster kr 13 kr pr. time.
- Wieses gt. p-plass og Lilletorget ved Nordby: 1. t 16 kr pr. time deretter 22 kr pr. time.
- Øya parkeringshus i Kirkegata: kr 15 kr pr. time og døgnpris 90 kr
- Sentrum P-hus: Parkeringsanlegget ligger i sentrum av Lillehammer og har inn- og utkjøring fra Bryggerigata 7. Det er avgiftsparkering alle dager kl.00-24 og koster 38 kr pr. time, eller 130 kr for 24 timer.

3.1.5.3 Parkering ved jernbanestasjonen

Ved jernbanestasjonen er det en korttidsplass sør for taxi-opstillingen for de som skal hente eller levere passasjerer. En kan her stå 30 min gratis ved å plassere en parkeringslapp i frontruta.

På vestsiden av jernbanesporene er det en stor parkeringsplass for langtidsparkering. I nord er det ca. 100 plasser med ordinær avgiftsparkering som koster 40 kr/døgn eller 20 kr/time. I sør er det ca. 200 langtidsplasser som er spesielt beregnet på pendlere. Disse koster 50 kr/mnd og forutsetter at det plasseres en oblat i vinduet som dokumenterer togreisen.

3.2 Trafikksituasjonen i Lillehammer

3.2.1 *Referansesituasjon og trafikkvekst i sammenheng med Byplanen*

I forbindelse med revisjon av kommunedelplanen for Lillehammer by, også kalt Byplanen, ble Sweco engasjert for å belyse et utvalg problemstillinger knyttet til veg og trafikk i og rundt Lillehammer sentrum⁹. Analysene er gjennomført vha. CONTRAM-modellen for Lillehammer, som ble etablert av COWI i 2009, og oppdatert i 2015, og videre bearbeidet av Sweco i 2017-2018. Det er trafikken i periodene 0700–0900 og 1500–1700 som er modellert, dvs. morgen- og ettermiddagsrush.

I forbindelse med analysene gjennomført i 2017-2018 ble det blant annet sett nærmere på kapasitet på eksisterende hovedveg- og samlevegnett – hvor mye mer trafikk tåler vegnettet, vurdering av hvordan ny E6 i vestre og østre trasé påvirker trafikkbildet i byen, vurdering av nye veger syd for sentrum for å avlaste Bankkrysset, vurdering av trafikk som følge av forettingsanalysen, samt flere andre tiltak og alternativer (bl.a. bilfritt sentrum). Sweco har sett på trafikkvekst på to ulike måter;

1. Ved å legge til en viss økning trafikkmengde fordelt jevnt utover i Lillehammer i totalt tre scenarioer (+10 %, +20 % og +40 %)
2. Ved å ta utgangspunkt i konkrete planer/areall for eiendomsutvikling rundt omkring i Lillehammer (basert på innspill fra kommunen)

Noen av hovedkonklusjonene fra trafikkvurderingene:

- Vegnettet i Lillehammer tåler veldig liten økning i trafikkvolum, 0–10 %, før det blir betydelig større problemer enn i referansesituasjonen.
- Det er generelt bedre avvikling i morgenrush enn ettermiddagsrush. Problemområdene er særlig rundt Bankkrysset og Fåberggata.

Når det gjelder nødvendige tiltak beskriver Sweco følgende:

- Beregningene viser i prinsippet av folk må endre reisevaner i fremtiden for at transportsystemet skal fungere. Vi anbefaler at det fremover sees på tiltak som kan redusere veksten i biltrafikken.
- For å nå målene om at vekst i persontrafikk skal skje med andre transportformer enn privatbil, bør det ikke legges til rette for en bedre parkeringskapasitet enn det som allerede finnes i dag. Ut fra et transportplanleggingssynspunkt bør ikke nye parkeringsanlegg etableres med bedre kapasitet enn de plassene som blir berørt av bilfritt sentrum. Samtidig ser vi at det kan være andre forhold som kan rettferdiggjøre etablering av et nytt P-hus, særlig ønsket om å øke den opplevde tilgjengeligheten til Lillehammer sentrum (på bekostning av Strandtorget og «konkurrerende» mjøsbyer).

⁹ Dokumentasjon av Contram-beregninger for Lillehammer (Sweco, 2017-2018)

Det må understrekes at trafikkberegningene er gjort i 2017-2018, og at de derfor ikke nødvendigvis er representative for det som er dagens situasjon i 2021.

3.2.2 Trafikkendringer fra 2016-2020

Norconsult har hentet ut trafikktall fra Statens vegvesens kontinuerlige tellepunkt på tre steder i Lillehammer fra 2016 og til 2020;

Tabell 3-2: Trafikktall fra tre kontinuerlige tellepunkt

Tellepunkt	Trafikkendring
Mesnadalsarmen	2016-2017 1,9 %
	2017-2018 3,2 %
	2018-2019 -1,3 %
	2019-2020 -6,1 %
	SUM -2,4 %
Jernbanetunnelen	2017-2018 1,4 %
	2018-2019 2,3 %
	2019-2020 -9,5 %
	SUM -5,9 %
Hageland	2019-2020 -6,8 %

Tendensen mht. trafikkutviklingen på de aktuelle vegene i Lillehammer de senere årene er klar; i perioden fra 2017-2019 var det vekst, før trafikken avtok betydelig fra 2019-2020.

3.2.3 Diskusjon vedr. «dagens situasjon» og tilgjengelig kapasitet

Det må understrekes at det er særlig usikkerhet knyttet til hva som er et representativt bilde av «dagens situasjon» i Lillehammer mht. trafikkmengder og avvikling, gitt de betydelige omveltningene som har skjedd i folks reisevaner som følge av korona-pandemien.

Dersom det blir en varig trafikknedgang i etterkant av korona – som trafikktallene hentet fra Statens vegvesen indikerer - innebærer det at vegnettet i Lillehammer generelt har høyere «restkapasitet» enn beregningene til Sweco viser. Hvis derimot det motsatte er tilfellet – at trafikken returnerer til nivået fra 2018/2019 eller høyere – så er den reelle «restkapasiteten» faktisk enda lavere enn beregningene og beskrivelsene viser.

Norconsult har gjennomført trafikkvurderinger av tiltakene foreslått som del av Gatebruksplan Lillehammer. Hensikten med rapporten er å belyse de overordnede trafikale konsekvensene av forslagene som inngår i gatebruksplanen.

4 Sentrale utfordringer og muligheter

4.1 Konkurransforhold mellom sentrum og handelsområder i utkanten

Sentrumshandelen i Lillehammer er, som i flere andre norske byer, i sterk konkurranse med større kjøpesenter i utkanten av sentrum. Strandtorget er det største kjøpesenteret i Lillehammer-regionen, lokalisert ved av-/påkjøringen til E6 ved Mesnadalsvegen. Strandtorget ligger lokalisert rundt 15 minutters gange fra Lillehammer sentrum, men gangtraseene mellom Strandtorget og sentrum er ikke særlig godt tilrettelagt for gående, og vanskelige å finne dersom en ikke er lokalkjent. Strandtorget tilbyr gratis parkering i hele senterets åpningstid, ved sine rundt 1 000 parkeringsplasser. I kommunedelplanen for Lillehammer by (Byplanen) er det bestemt at Strandtorget skal styrkes som regionalt handelssentrum, med kontrollert økning av handelsarealet og tilhørende parkeringsareal.

Rosenlund er et bydelssenter nord for Lillehammer sentrum, som i dag omfatter ca. 6.000 kvadratmeter handel.. Eiendomsselskapet Rosenlund Bydelssenter AS arbeider også med planer om å utvikle området mellom Rosenlundvegen og Snekkervegen til handel, næring og bolig.¹⁰ Rosenlund bydelssenter tilbyr også gratis parkering i 2 timer ved sine 200 parkeringsplasser.

Byplanen legger opp til en mulig økning i detaljvarehandel utenfor sentrum på over 30 000 kvadratmeter. Strandtorget har til sammenligning i dag rundt 28 000 kvadratmeter detaljvarehandel. Det planlegges med andre ord en betydelig videreutvikling av handelsarealene utenfor sentrumsområdet i Lillehammer, med fortsatt tilgang til gratis parkering. Det er en utfordring at sentrumshandelen i flere norske byer er i sterk konkurranse med handelsetableringer i utkanten av byområdet, gjerne med tilgang til gratis parkering. Bedre tilgang til gratis parkering ved handelsetableringer utenfor sentrum brukes ofte som argumentasjon for hvorfor sentrumshandelen taper, og følgelig følges argumentasjonen opp med et ønske om forbedret tilgjengelighet for bilister også i sentrumsområdet. Lillehammer er en regional by, med et stort geografisk kundegrunnlag. Detaljvarebutikkene i Lillehammer omsatte i fjor for rundt 25 prosent mer per innbygger enn landsgjennomsnittet, som indikerer at handelen i Lillehammer drar nytte av tilreisende kunder. Tilgang til parkeringsplass er derfor viktig for blant annet å trekke denne gruppen til sentrum.

Flere studier peker på at utvalget av butikker og serveringssteder, samt atmosfæren ser ut til å være de viktigste faktorene som trekker kunder til sentrum. Studiene indikerer at sentrumshandelen bør fokusere mer på å konkurrere på handelsopplevelsen og atmosfæren i byen, og mindre på dør-til-dør tilgjengelighet, som ofte går på bekostning av trivelige bymiljø. Det kan ikke tilbys like gode parkeringsmuligheter og tilgjengelighet med personbil i Lillehammer sentrum, som ved handelsetableringene i utkanten av sentrum. Lillehammer sentrum vil dermed ikke kunne konkurrere med handelsetableringene i utkanten av sentrum når det kommer til tilgjengelighet med personbil. Lillehammer er likevel er regional by, og et handelssentrum for et stort omland. Dermed er det likevel viktig at sentrum er tilgjengelig med personbil.

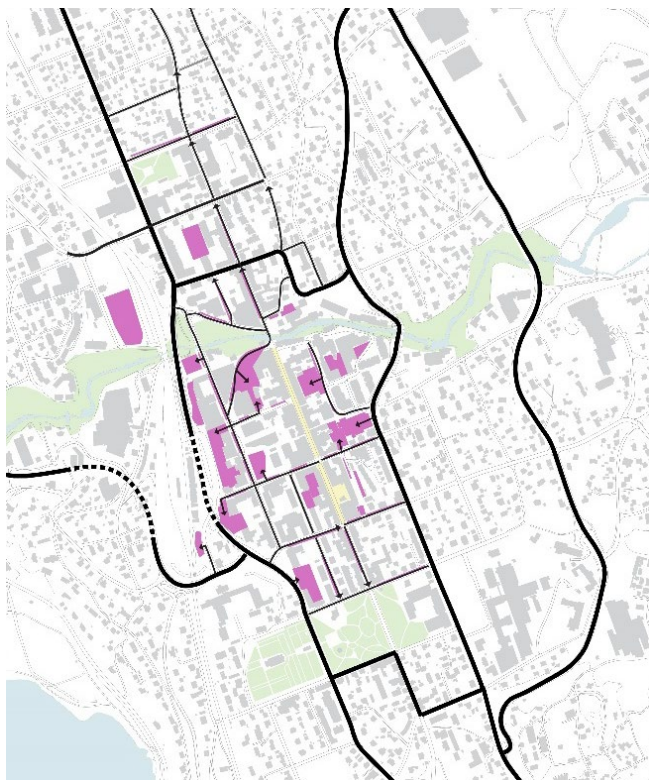
Det må derfor gjøres avveininger rundt i hvilken grad det skal tilrettelegges for tilgjengelighet med bil i sentrum, i forhold til i hvilken grad det skal vektlegges å lage et trivelig bymiljø.

¹⁰ <http://www.rosenlundbydelssenter.no/nye-rosenlund>

4.2 Parkeringstilbudet er uoversiktlig og fragmentert

Parkeringstilbudet i Lillehammer organiseres og driftes delvis av Lillehammer kommune og delvis av private aktører. Forskjellen i pris mellom å stå parkert ved kommunens gateparkering eller den øvrige kommunale parkeringen er såpass liten, at den trolig påvirker valget av parkeringsplass eller varigheten i svært liten grad. Det er billigere å stå parkert på Lurhaugen (10 kroner per time), men det ser ut ifra beleggkartleggingen at dette ikke er et sterkt nok insentiv til at bilister velger å stå parkert ved de mindre sentrale parkeringsarealene. Den laveste kostnaden for parkering i Lillehammer sentrum finnes ved Øya parkeringshus, men det ser likevel ikke ut til at forskjellen i pris er stor nok til at sjåfører velger parkeringshuset. Dette indikerer at andre grunner enn pris er styrende for valget av parkeringsplass i Lillehammer sentrum.

Gateparkeringen i sentrum, samt parkeringsarealer langs Kirkegata, Nymosvingen og Lilletorget bidrar til å trekke biltrafikk inn i sentrumsgatene. Parkeringsareal må ha tilgjengelighet med personbil, som legger begrensninger på mulighetene for bilrestriktive tiltak, som hindrer alternativ gatebruk i sentrum.



Figur 4-1: Parkeringsarealene i Lillehammer er fragmentert, og gateparkeringen samt parkeringsarealer langs Kirkegata, Nymosvingen og Lilletorget bidrar til å trekke biltrafikk inn i sentrumsgatene.

En annen utfordring ved parkeringstilbudet i Lillehammer er at det finnes flere mindre parkeringsplasser, som kan oppleves som vanskelige å finne. Et fragmentert og uoversiktlig parkeringstilbud medfører at bilister i noen grad blir kjørende rundt i byen på leting etter parkering. Særlig for turister vil plasser som er svakt skiltet være utfordrende å finne. I tillegg er det ofte slik at mange som bor i byen parkerer på det samme stedet som de pleier, dersom det er mulig. Dersom den primært ønskede plassen er opptatt kan det skape et inntrykk av at det er vanskelig å finne en ledig parkeringsplass. Dersom det oppleves som vanskelig å finne parkeringsplass i sentrum, vil det kunne bidra til at den kjørende velger å kjøre andre steder hvor det er enklere å parkere, eller velger andre transportformer.

Belegkartleggingen viser at det finnes ledige parkeringsplasser i sentrum, men tidvis er det god kapasitet kun ved de større parkeringsarealene Lurhaugen og Øya parkeringshus, samt ved Kirkegata 52. Det finnes ikke i dag informasjon om hvor det finnes ledige parkeringsplasser i Lillehammer sentrum, som kan resultere i mer letekjøring.

Både fra et brukerperspektiv, og ut fra målsetningen om å bruke parkering som virkemiddel for endring av transportmønster og for å skape byliv, er det en utfordring at flere operatører i et begrenset område tilbyr parkering på ulike vilkår i dag. Samling av parkering til større anlegg kan gi kommunen mulighet til å kontrollere en større del av det samlede parkeringstilbudet. Slik kan kommunen øke muligheten til å bruke parkeringspolitikken som helhetlig virkemiddel for å oppnå ønsket endring i transportmiddelbruk.

4.3 Parkering i sentrum opptar viktige byrom

Stortorget og Lilletorget viktige byrom i Lillehammer sentrum, som i dagens situasjon benyttes til parkering, i større og mindre grad.

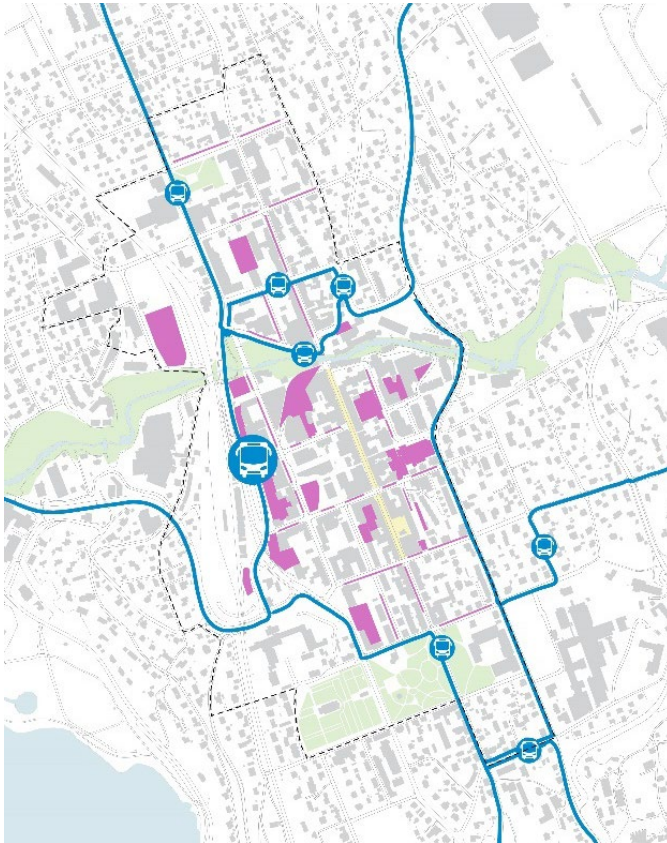
Stortorget ligger sentralt plassert i sentrum, mellom skysstasjonen og Storgata, og benyttes tidvis som handelstorg og som arena for arrangementer. Stortorget ble etablert som hovedtorg i forbindelse med anleggelsen av jernbanen. Rundt Stortorget er det enkeltbygninger med høy arkitektonisk verdi. Bebyggelsen som omgir Stortorget, viser et tverrsnitt av norsk arkitekturhistorie på 1900-tallet. Flere av disse er ikoniske monumentalbygg, tegnet av betydningsfulle arkitekter i sin samtid. På østsiden av torget ligger Norges Banks filial, som i dag også huser en restaurant. På nordsiden av torget ligger Lillehammer Kunstmuseum og Lillehammer kino. [12]

Lilletorget er et svært sentralt punkt. Det ligger ved brua som var det eldste krysningpunktet over Mesnaelva. Brua og Lilletorget ble forandret i 1920-årene, da både brua og torget ble utvidet. Lilletorget omkranses av bebyggelse fra forskjellige tider i ulik skala. Bebyggelsen på torget på nordsiden omfattes av mindre frittliggende trehus, industribygninger som strukturerer seg etter elva og moderne forretningsgårder/hotell oppført på 1960-tallet, men senere ombygget. Torget er trafikkert og mangler gode uteoppholdsarealer. [12]

Hvor parkeringen i et sentrumsområde er lokalisert er i seg selv med på å påvirke hva som oppleves som et sentrumsområde. Parkerte biler bidrar negativt til opplevelsen av en levende by. Større parkeringsareal er derfor med på å avgrense hva som oppleves som sentrumsområdet, og bidrar til å bestemme hvor det oppleves som ønskelig og naturlig å oppholde seg. I tillegg viser flere studier viser at hvor lang gangavstand som aksepteres er svært avhengig av miljøet en går i [2]. Man er med andre ord villig til å gå lengre dersom gangturen oppleves som trygg og hyggelig. Bilfrie og attraktive kollektivholdeplasser og knutepunkt kan dermed i seg selv bidra til å gjøre kollektivtrafikken mer konkurransedyktig i møte med personbilen.

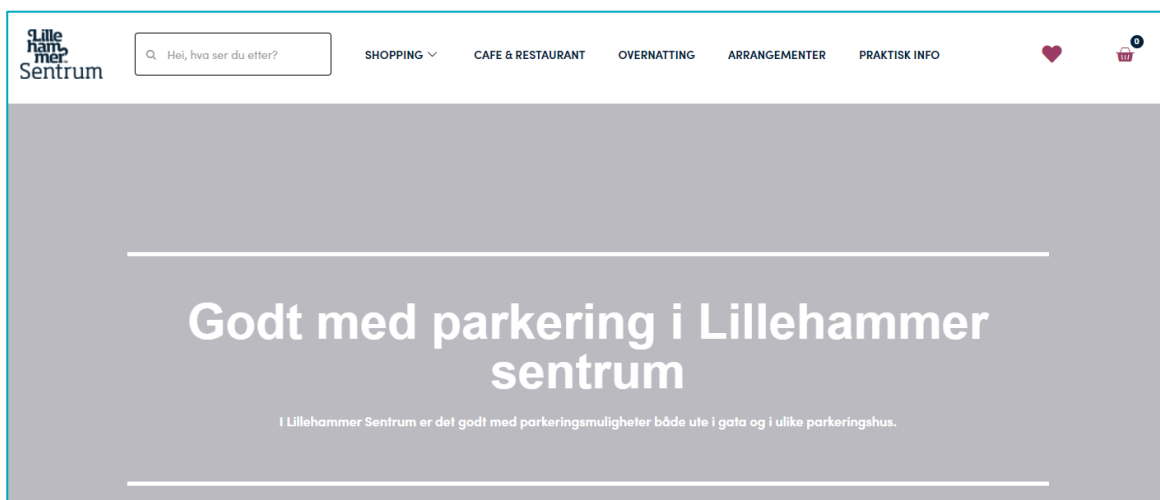
4.4 Lillehammer sentrum er mer tilgjengelig med personbil enn med kollektivtrafikk

Lillehammer sentrum er i dagens situasjon godt tilrettelagt for biltrafikk, med mulighet for gateparkering i de fleste bygatene, samt ved sentrumsnære parkeringsarealer som Stortorget, i Nymosvingen og i Bryggerigata. Flere av kommunens parkeringsplasser, ligger tettere på gågata og handelen i sentrum, enn man kommer med kollektivtrafikk, som illustrert i Figur 4-2.



Figur 4-2: Det er mange parkeringsplasser i Lillehammer sentrum som ligger nærmere målpunktene i sentrum enn det kollektivholdeplassene gjør.

Viktigheten av tilgjengelig bilparkering i sentrum synliggjøres bl.a. informasjon om parkering via hjemmesiden til Lillehammer sentrum drift (<https://www.lillehammersentrum.no/parkering/#>):



Figur 4-3: Hentet fra hjemmesiden til Lillehammer sentrum drift (www.lillehammersentrum.no)

Gangavstand er viktig når det kommer til valg av reisemiddel. Hva som er «akseptabel gangavstand» vil variere med hvordan omgivelsene er organisert visuelt og trafikkmessig, og hvilke alternative valg vi kan gjøre. Dagens parkeringstilbud i Lillehammer sentrum er i stor grad spredt over hele sentrumsområdet. Dette innebærer at biltrafikk har tilgjengelighet til store deler av sentrumsveinettet, og sannsynligvis er det en del letetraffic. Biltrafikk i gatenettet reduserer generelt attraktiviteten av å gå, og samtidig vil et spredt parkeringstilbud systematisk gi kortere gangavstander fra parkeringsplass til målpunkt enn fra kollektivholdeplassene i sentrum.

At en kommer nærmere på målpunktene 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 svært viktig når det kommer til valg av reisemiddel. Et kraftfullt tiltak for å redusere mengden biltrafikk i sentrum er derfor å gjøre det vanskeligere og mindre attraktivt å parkere i sentrum.

5 Parkeringsstrategi og handlingsplan

5.1 Generelt om strategien

Parkeringsstrategien gir en beskrivelse av hvordan parkeringspolitiske virkemidler skal brukes for å styre areal- og transportutviklingen i Lillehammer i tråd med langsiktige målsetninger fra Byutvikling 2044 og kommuneplanens arealdel. Kommunen har eierskap og kontroll over en større del av parkeringen vest for gågata, mens parkeringen i østlige deler av sentrum, som bl.a. i Bryggerigata og Nymosvingen, i større grad er private.

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. Særlig bør kommunale parkeringsplasser som direkte konkurrerer med nærliggende kommersielle parkeringsplasser, vurderes å gis annen bruk. Samtidig må antallet parkeringsplasser i sentrum holdes på et nivå som sikrer tilgjengelighet for de som trenger det. Beleggregisteringen viser at det finnes en restkapasitet av sentrumsnære parkeringsplasser, i hovedsak ved byens parkeringshus. Dersom det fjernes kommunale parkeringsplasser i sentrum, er det sannsynlig at flere vil ta i bruk parkeringshusene i sentrum. En vridning bort fra gateparkering i sentrum vil bidra til at biltrafikken får en mindre fremtredende rolle i bygatene, og er med på å bygge opp under målsettingene i gatebruksplanen.

For å bygge opp under målene for parkering bør også kommunen bruke sine virkemidler for å oppnå fortetting, og organisere utviklingen slik at det tenkes helhetlig på parkering for nye utbygginger.

Med bakgrunn i usikkerhetene og utviklingsmulighetene som ligger foran oss innenfor mobilitet og parkering, må kommunens parkeringsstrategi være robust, samtidig som den er fleksibel nok til å hensynta endringer (som kan komme raskt). De valgene man tar mht. bygging og investering bør være slik at de også er økonomisk gunstige og praktiske i fremtiden.

Vi har delt inn dette kapitlet i en del som beskriver hovedprinsipper i parkeringsstrategien, og en del som går mer konkret inn på forslag til tiltak som kan og bør gjennomføres på hhv. kort og lengre sikt, samt tiltak som bør utredes videre.

5.2 Hovedprinsipper

5.2.1 *Bygge opp under målene om endret reisemiddelfordeling*

Lillehammer kommune har lagt målet om nullvekst i biltrafikken til grunn for sin planlegging. Det krever at reisemiddelfordelingen endres. For å oppnå målene om å endre reisemiddelfordeling over på de mer «grønne» transportformene, må det legges bedre til rette for gående og syklende, samtidig som det må bli litt mindre attraktivt å kjøre bilen til sentrum.

Som prinsipp bør hovedtyngden av sentrumsparkeringen ligge i utkanten av sentrum, gjerne med lengre gåavstand til sentrumskjernen enn fra nærmeste kollektivholdeplass. Det bør vurderes om arealer som ligger sentrumsnært, særlig i gater med mye gang- og sykkeltrafikk, kan gis annen bruk, som bidrar mer til et attraktivt og gangvennlig sentrumsområde. Samtidig har Lillehammer kommune ambisjoner om å styrke Lillehammer sentrum som regionalt senter for arbeidsplasser, handel og service. Dette innebærer at det må opprettholdes en god del parkeringsplasser i eller nært sentrum, også gateparkeringsplasser i sentrumsnære bygater.

Som vist tidligere, tyder forskning på at akseptert gangavstand øker dersom en kan gå i et bilfritt miljø. Bilfrie miljø rundt kollektivholdeplasser i sentrum kan dermed bidra til at kollektivholdeplassene oppleves som mer bymessige og sentrumsnære, og dermed til at kollektivtrafikken vurderes som mer attraktiv.

5.2.2 Bidra til et attraktivt sentrumsområde, skjermet for bilkjøring

Trafikken legger begrensninger på kommunens mulighet for å skjerme områder for trafikk og prioritere gående, syklende og kollektivtrafikanter. For å bygge opp under målet om at parkeringspolitikken skal være et virkemiddel som skal bidra til at sentrum skjermes for bilkjøring, anbefales det som et prinsipp at parkeringsanlegg i størst mulig grad bør samlokaliseres, gjerne nær hovedvegnettet, slik at kjøretøy ikke blir trukket inn i bygatene i sentrum.

Beleggregistreringen viser at de sentrumsnære parkeringsplassene også er de mest populære. Det finnes samtidig 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 også ut til at det er ledig kapasitet som kan utnyttes. Lurhaugen ligger tett på sentrum med en gangtid mellom Lurhaugen og Stortorget på drøye fem minutter. Togsporet og fylkesveien fremstår likevel som barrierer, og bidrar til at Lurhaugen oppleves mindre sentralt. Gangtraseen mellom Lurhaugen og sentrum går under jernbanesporet og fylkesveien, og fremstår som lite innbydende og vanskelig å finne. Dersom forbindelsene mellom Lurhaugen og sentrumsområdet utbedres, representerer Lurhaugen et stort og sentrumsnært parkeringsareal, som ligger gunstig plassert ved hovedvegnettet, og som dermed ikke bidrar til å trekke biler inn i Lillehammer sentrum.

5.2.3 Sikre tilgjengelighet for besøkende og handlende

Med færre parkeringsplasser og økt konsentrasjon av tilbud og arbeidsplasser i sentrum på sikt, er det viktig å sikre hyppig rullering av plassene, slik at samlet parkeringsbehov for besøkende kan dekkes av færre plasser.

Hyppig rullering av parkeringsplasser i sentrum gjør det lett å finne parkeringsplass for korte opphold. Dette vil være positivt for næringsdrivende i sentrum, som erfaringsmessig er spesielt opptatt av at kantsteinparkering er lett tilgjengelig. Tiltak som gjør det lett å finne plass for korte opphold vil i tillegg bidra til å redusere omfanget av letekjøring.

Asplan Viak har vært engasjert av Hovedorganisasjonen Virke for å utrede hvordan en fremtidsrettet regulering av gateparkering kan finne sted. [13] Erfaringer fra Norge og andre land tilsier at belegget for det samlede parkeringstilbudet i et område ikke bør være høyere enn 85%. Dersom belegget ofte overstiger 85 % vil tilbudet oppleves som fullt selv om det likevel er mulig å finne parkeringsplass. Dette gir mer letekjøring, og kan virke avvisende på besøkende til sentrum. Samtidig indikerer et vedvarende lavt belegg at tilbudet er større enn etterspørselen, og for mye areal er allokert til parkering. Særlig er dette uheldig dersom kommunen bruker verdifullt gateareal til å utkonkurrere ledige plasser f.eks. ved byens parkeringshus.

Det anbefales at Lillehammer kommune utreder innføringen av en dynamisk avgiftspolitik, også kjent som «San Fransisco-modellen» for parkering. «San Fransisco modellen» handler om å forvalte gateparkeringen på en slik måte at den tilgjengelige parkeringsressursen utnyttes så godt som mulig, til fordel for et bedre bymiljø, og økonomisk aktivitet. Skedsmo kommune har i en årrekke praktisert en variant av dynamisk prising med gode resultater. Erfaringene fra Skedsmo Parkering indikerer at man kan oppnå gode resultater uten å basere seg på avanserte teknologiske løsninger. [13]

For å iverksette modellen er det en forutsetning: [13]

- At det gjennomføres systematisk registrering av parkeringsbelegget over døgn og uke på offentlig tilgjengelige parkeringsplasser og at disse registreringene omfatter alle avgiftsplasser, slik at det kan danne grunnlag for å fastsette/justere avgiftssatsene.
- At det foreligger kommunalt vedtak som gir et myndighetsorgan eller en bestemt virksomhet mandat til å regulere lokale parkeringsavgifter i tråd med faktiske lokale variasjoner i belegget på offentlige plasser. Et slikt vedtak bør omfatte nødvendig finansiering av infrastruktur som er nødvendig for informasjonsinnhenting osv. i henhold til ambisjonsnivået i opplegget i det enkelte tilfellet.

Vår anbefaling er at man benytter 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%. Dersom belegget stadig ligger under 60%, er det en indikasjon på at parkeringstilbudet er større enn etterspørselen.

Det er vanskelig på forhånd å beregne seg fram til den effekten av avgiftsreguleringer på etterspørselen. En dynamisk avgiftspolitik baserer seg derfor på en metode der man foretar små og relativt hyppige justeringer av avgiften opp eller ned, inntil belegget på parkeringsplassen er innenfor målsettingene.

Prismodellen innebærer at fastsetting av avgiftene foretas på grunnlag av objektiv kunnskap om parkeringsbelegget, og vedtatt beleggsmål. Dette innebærer en avpolitisering av avgiftsfastsettingen, som ansees nødvendig for gjennomføring av modellen.

Avgiftsparkering på gategrunn er hjemlet i vegtrafikkloven, og skal ut fra lovens formål, alltid begrunnes med et behov for å regulere trafikken. Hensikten med offentlig avgiftsparkering er at tilgjengelighet og fremkommelighet opprettholdes, parkeringsplassene bør ha en høy utnyttelse, men uten overbelastning.

For å sikre at de kommunale parkeringsplassene tilgjengeliggjøres for kortere besøk og ikke brukes til arbeidsparkering, anbefales det at kommunen opprettholder begrensningene på tillatt parkeringstid på gateparkeringsplassene, med gradvis økning i pris. En relativt høyere pris for gateparkering, sammenlignet med f.eks. parkeringshusene, kan benyttes for at de som skal parkere lenge, i større grad benytter parkeringshusene. Tiltak som sikrer hyppig rullering, vil samtidig bidra til at parkeringsplassene i sentrum først og fremst brukes til besøksparkering.

Det bør opprettholdes parkeringstilgjengelighet til bevegelseshemmede. I parkeringsstrategien er det forutsatt at HC-parkeringsplasser i Storgata (mellom Bankgata og Langes gate) og Kirkegata videreføres. Ved en utvikling av Lilletorget kan eksisterende HC-parkering ved Lilletorget flyttes til Storgata (mellom Brubakken og Tomtegata). Parkeringsstrategien opprettholder gateparkeringsplasser i Nymosvingen, for å sikre tilgjengelighet til helseforetakene i området.

5.2.4 Et tilbud som ikke er i konflikt med syklende og varelevering

I forslaget til fremtidig sykkelnettverk er det foreslått ny, eller utbedret sykkeltilrettelegging i en rekke gater i Lillehammer sentrum. I gater som inngår i sykkelnettverket, hvor dagens parkeringsplasser er til hinder for ønsket sykkeltilrettelegging, anbefaler vi å fjerne disse parkeringsplassene.

Det er viktig å legge til rette for gode vareleveringsløsninger i sentrumsområdet, både for å sikre gode vilkår for næringsdrivende, og for å unngå konflikter med øvrig trafikk. For å sikre best mulige løsninger, er det viktig at varelevering blir ivaretatt som et eget tema i regulering av alle nye utviklingsprosjekter i sentrumsområdet. Regulert løsning for varelevering bør være i samsvar med Bransjestandard for varelevering.

5.2.5 Strategi for nye og eksisterende parkeringsanlegg

Dette kapittelet diskuterer behovet for å bygge et nytt parkeringsanlegg, og mulighetene til å utnytte eksisterende parkeringsanlegg på en bedre måte.

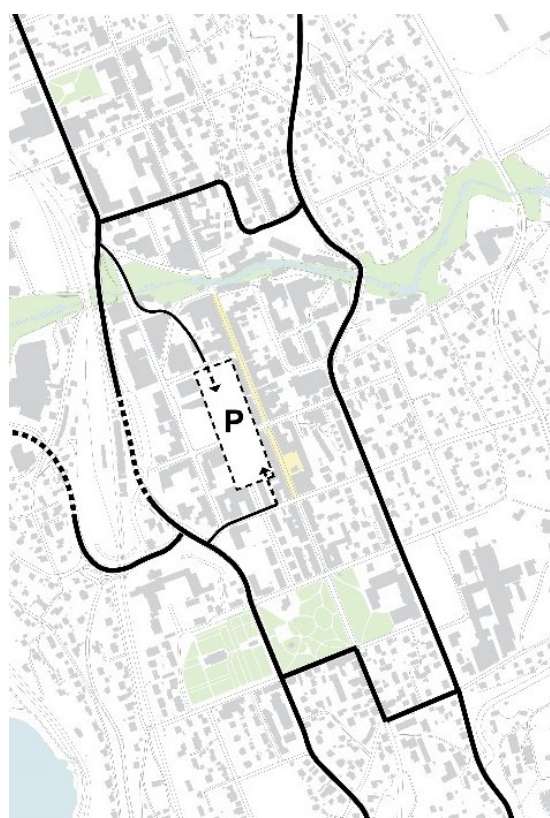
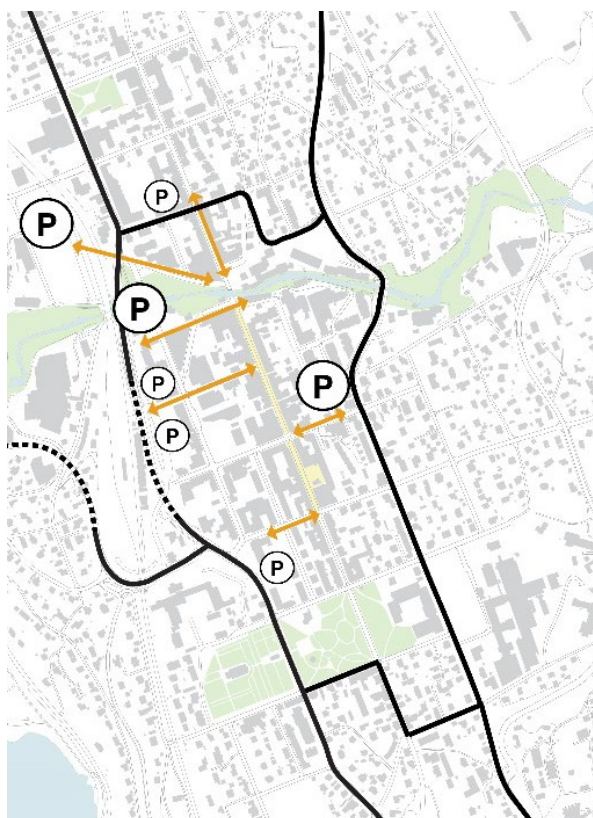
Etterspørselen etter parkering i et byområde er ikke en gitt størrelse, men påvirkes av bl.a. hvor enkelt det er å parkere, konkurranseforholdene mellom personbil og øvrige transportformer, endrete holdninger rundt bruk av personbil i sentrumsområdet osv. Dette innebærer at målet ikke nødvendigvis bør være å tilpasse antallet parkeringsplasser etter den etterspørselen som til enhver tid observeres, siden tilbudet i seg selv er med på å påvirke etterspørselen.

Utviklingsstrategi «Parkering langs hovedveinettet»

- Utnytte parkeringsarealer som ligger i randsonen av sentrum.
- Gradvis fjerne kommunale parkeringsplasser i sentrale bygater og - plasser, så lenge det er kapasitet ved parkeringsarealene i randsonen av sentrum.
- Utbedre forbindelsen til Lurhaugen.

Utviklingsstrategi basert på «parkering i fjell»

- Nytt parkeringsanlegg under bakken, med innkjøring fra f.eks. Bankgata.
- Gradvis fjerne kommunale parkeringsplasser i sentrale bygater og - plasser, så lenge det er kapasitet ved anlegget.



Figur 5-1: Mulige utviklingsalternativer for parkeringen i Lillehammer sentrum. Til venstre: Utviklingsstrategi «Parkering langs hovedveinettet», med bedre utnyttelse av eksisterende parkeringsareal. Til høyre: Utviklingsstrategi basert på «Parkering i fjell».

«Parkering i fjell» er et prosjekt med usikkerhet tilknyttet både lokalisering, investeringskostnad og gjennomføring. Prosjektet kan bidra til å opprettholde, eller til og med forbedre tilgjengeligheten til sentrum med personbil, samtidig som at en kan fjerne en del parkering på bakkeplan. Prosjektet vil dermed ikke bidra positivt mht. å nå målene om endret reisemiddelfordeling. En annen sentral avveining som kommunen må

gjøre er hvorvidt det er hensiktsmessig å gå videre med et prosjekt som vil innebære en så betydelig investering over så lang tid, gitt usikkerheten som ligger i fremtidens mobilitetsformer, og rundt behovene for parkering i fremtidens Lillehammer.

Uavhengig av om, og uansett før prosjektet «parkering i fjell» gjennomføres, bør Lillehammer kommune ha en strategi for hvordan utnytte eksisterende parkeringsareal på en best mulig måte. Det anbefales å utnytte parkeringsarealene direkte tilknyttet hovedveinettet på en bedre måte enn hva som er tilfellet i dag, slik at sentrumsområdet skjermes for biltrafikk, samtidig som de mest verdifulle parkeringsarealene i sentrum kan benyttes til andre (og for byen bedre) formål enn parkering.

5.3 Handlingsplan for parkering

5.3.1 Tiltak som kan gjennomføres på (relativt) kort sikt

Denne tabellen inneholder forslag til tiltak som vi mener bør inkluderes i arbeidet med parkering innenfor relativt kort tidshorisont.

Tiltak	Beskrivelse og begrunnelse
<ul style="list-style-type: none"> Sikre tilgjengelighet og parkering for forflytningshemmede i sentrum 	<p>Det må sikres et visst antall plasser slik at forflytningshemmede ikke får redusert tilgjengelighet som følge av fjerning av sentrale p-plasser</p>
<ul style="list-style-type: none"> Organisere kommunal og statlig parkering på en måte som utnytter parkeringskapasiteten på en best mulig måte 	<p>Det er flere parkeringsplasser i Lillehammer sentrum som i dag benyttes som ansattparkering i arbeidstiden, og som ellers står ledige. Det er med organisatoriske grep teoretisk mulig gjennom økt sambruk av disse parkeringsplassene å redusere antallet parkeringsplasser i sentrum, uten at det trenger å gå på bekostning av parkeringsmulighetene. Det anbefales at kommunen i første omgang tar initiativ til å organisere statlige og kommunale aktører på en måte som utnytter parkeringskapasiteten på en best mulig måte.</p> <p>Parkeringsarealene som ligger mellom Skysstasjonen og Kirkegata er svært sentrumsnære parkeringsplasser, som i dagens situasjon delvis benyttes til ansattparkering og delvis åpne kommunale parkeringsplasser. Ved behov for flere parkeringsplasser i sentrum bør dette arealet organiseres slik at parkeringsplassene tilgjengeliggjøres som åpen kommunal parkering utenfor arbeidstid. Parkeringsarealene mellom Skysstasjonen og Kirkegata er oppdelt, og har ulike inn-/utkjøringer. For å unngå biltrafikk i Kirkegata bør det utredes felles inn-/utkjøring, fra vestsiden og/eller fra Kirkegata i krysset med Elvegata.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Nye eller omregulerte bygg over en viss størrelse bør pålegges å utarbeide mobilitetsplaner som en del av planmaterialet. 	<p>En mobilitetsplan skal sikre at virksomhetene fastsetter mål for reisemiddelfordeling som er i tråd med kommunens vedtatte transportpolitiske mål, og at tiltak for å sikre måloppnåelse beskrives. Mobilitetsplaner bidrar til bevisstgjøring rundt valg av reisemiddel, og belyser tiltak som kan bidra til økt bruk av grønne transportformer, både for utbygger og sluttbrukere.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Fjerne parkeringsplasser som er til hinder for sykkeltilrettelegging i gatene som utgjør sykkelnettverket eller er til hinder for en effektiv vareleveringsordning. 	<p>Konkret anbefales det å fjerne gateparkeringen i Kirkegata, nederste delen av Jernbanegata, Brugata og i Wieses gate. Disse gateparkeringsplassene opptar areal som er nødvendig for ønsket sykkeltilrettelegging og byutvikling. Dette utgjør til</p>

	sammen 48 gateparkeringsplasser i sentrum. Disse gateparkeringsplassene konkurrerer i dag blant annet med Øya parkeringshus og Lurhaugen, som basert på beleggregistreringen har ledig kapasitet til å dekke behovet.
<ul style="list-style-type: none"> • Avvikle Stortorget som kommunal parkeringsplass. 	Byrommet Stortorget har stor betydning for å revitalisere Kirkegata, som en naturlig fortsettelse av sentrumsstrukturen. Arealene som disse parkeringsplassene opptar, vurderes å kunne brukes til andre formål som bedre bygger opp under målene i gatebruksplanen. Byområder uten parkerte biler skaper også mer attraktive gater og knutepunkt, som igjen bidrar til å gjøre kollektivtrafikken mer konkurransedyktig i møte med personbilen. Parkeringen ved Stortorget konkurrerer i dag blant annet med Øya parkeringshus og Lurhaugen, som basert på beleggregistreringen har ledig kapasitet til å dekke behovet.
<ul style="list-style-type: none"> • Utvikle en handlingsplan for sykkelparkering i kommunen. 	Tilrettelegging for gode sykkelparkeringsmuligheter i Lillehammer er viktig for å oppnå ønsket reisemiddelfordeling. Tilrettelegging for sykkel er et delt ansvar mellom private tiltakshavere, som pålegges sykkeltilrettelegging gjennom bestemmelser og parkeringsnormer. Lillehammer kommune anbefales å sikre en systematisk satsing på sykkelparkering gjennom en egen handlingsplan for sykkelparkering.
<ul style="list-style-type: none"> • Lillehammer kommune bør være forberedt på, og støtte utviklingen av bildelingsordninger gjennom sin parkeringspolitikk. 	Kommunen bør følge markedsutviklingen, og åpne for å reservere en del av kommunens parkeringsplasser til bildeling. Kommunen bør også vurdere å åpne for muligheten til å tillate bygging med færre parkeringsplasser enn normkravet eller retningslinjene tilsier, gitt at utbygger kan dokumentere at beboere eller ansatte kan melde seg inn i en lokal bildeleordning.

5.3.2 Tiltak som kan gjennomføres på lengre sikt

Tiltak	Beskrivelse og begrunnelse
<ul style="list-style-type: none"> • Utbedre forbindelsen mellom Lurhaugen-Lillehammer sentrum 	Parkeringsarealet ved Lurhaugen har stor kapasitet, og fra beleggregistreringen ser det også ut til at det er ledig kapasitet som kan utnyttes. Lurhaugen ligger tett på sentrum med en gangtid mellom Lurhaugen og Stortorget på drøye fem minutter. Togsporet og fylkesveien fremstår likevel som barrierer, og bidrar til at Lurhaugen oppleves mindre sentralt. Gangtraseen mellom Lurhaugen og sentrum går under jernbanesporet og fylkesveien, og fremstår

	<p>som lite innbydende og vanskelig å finne. Dersom forbindelsene mellom Lurhaugen og sentrumsområdet utbedres, representerer Lurhaugen et stort og sentrumsnært parkeringsareal, som ligger gunstig plassert ved hovedvegnettet, og som dermed ikke bidrar til å trekke biler inn i Lillehammer sentrum.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Tilby nye utbygginger plass ved eksisterende parkeringsareal, istedenfor å etablere nye parkeringsplasser. 	<p>For å tilrettelegge for fortetting og sentrumsutvikling bør det tillates at nye utbygginger i Lillehammer sentrum kan kjøpe seg plass ved eksisterende parkeringshus eller parkeringsareal, istedenfor å etablere nye parkeringsplasser.</p>

5.3.3 Tiltak som bør utredes nærmere før det konkluderes mht. gjennomføring

Tiltak	Beskrivelse og begrunnelse
<ul style="list-style-type: none"> Det anbefales at Lillehammer kommune utreder innføringen av en dynamisk avgiftspolitik Øke p-husenes relative attraktivitet sammenlignet med p-plasser langs gatene (f.eks. ved bedre skilting/informasjon, utbedre trafikktekniske forhold i anlegget, visuelle kvaliteter i anlegget, etc.) 	<p>Vår anbefaling er at man benytter 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>Kommunen bør gå i dialog med parkeringshusaktørene for å se hvordan dette kan håndteres på en mer hensiktsmessig måte for alle parter.</p> <p>De mest sentrumsnære kommunale parkeringsplassene utkonkurrerer private parkeringshus bare noen hundre meter lengre unna. Kommunens egne parkeringsplasser bidrar til at kjørende kan frakte bilen sin helt inn til sentrum, nærmere enn en kommer med kollektivtrafikk. I tillegg påvirker parkerte biler til opplevelsen av gatene, og er i seg selv med på å gjøre det mindre attraktivt å gå og oppholde seg i disse sentrumsgatene. Ved å redusere «attraktiviteten» til enkelte parkeringsplasser sammenlignet med andre er det mulig å endre hvor folk velger å parkere.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Legge til rette med ladeinfrastruktur i forbindelse med parkering i randsonen av sentrum 	<p>Det er ikke ønskelig å trekke elektriske kjøretøy inn i sentrumsgatene på grunn av at det finnes lademuligheter ved disse plassene. Ny ladeinfrastruktur bør legges ved de større parkeringsarealene i randsonen av sentrum, slik at ikke elektriske kjøretøy blir «invitert» inn til bygatene.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Utrede mulighetene for et p-visningssystem 	<p>Når det gjelder p-visning så finnes det en rekke muligheter på markedet mht. teknologivalg, digitale</p>

	<p>løsninger, type sensorer, fysisk skilting/visning og kommunikasjonsplattformer (apper e.l.) - som vil kunne bidra til å redusere letekjøring og optimalisere bruken av parkeringsarealene. Et komplett p-visningssystem vil være teknisk omfattende og innebære en betydelig investering fra kommunen og p-husaktører.</p> <p>Per i dag er det tilsynelatende mye ledig parkeringskapasitet i sentrum og «effekten» av et p-visningssystem kan dermed være begrenset, selv om det i prinsippet vil kunne redusere letekjøring og optimalisere dagens bruk – f.eks. i retning av økt bruk av p-hus. Ved eventuell reduksjon i antallet tilgjengelige plasser eller innføring av dynamisk prising vil et slikt system bli mer aktuelt enn slik situasjonen er i dag.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Utrede om enkelte parkeringsplasser i sentrum bør benyttes som vareleveringsplasser i visse tidsrom. 	<p>Bør skje i samråd med aktuelle vareleveringsaktører, for å kartlegge utfordringer, behov og mulige løsninger.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Bygge nytt, eller utbedre eksisterende parkeringsanlegg. 	<p>Beleggregistreringen indikerer at det i dagens situasjon er nok ledige parkeringsplasser i sentrum, selv om det tidvis er fullt ved de mest sentrumsnære parkeringsarealene. Lurhaugen representerer en stor parkeringsreserve for Lillehammer sentrum, med stor ledig kapasitet, som kan utnyttes bedre enn i dag. Øya parkeringshus har en gunstig lokalisering, tett på Lillehammer sentrum, med en inn-/utkjøring fra Kirkegata. Det er likevel trukket frem at parkeringshuset oppleves trangt og lite attraktivt, noe som gjenspeiles av beleggregistreringen.</p> <p>Samtidig som antallet parkeringsplasser i sentrumsområdet reduseres, bør det følges med på hvordan belegget ved Lurhaugen og ved parkeringshusene endres, for å sørge for at det finnes tilstrekkelig antall parkeringsplasser til å opprettholde tilgjengelighet med personbil.</p> <p>Dersom det allikevel er ønskelig å øke antallet parkeringsplasser i Lillehammer sentrum, vurderes det som en mer hensiktsmessig løsning å utbedre eksisterende parkeringshus i Kirkegata sammenlignet med å bygge et nytt parkeringsanlegg under bakken med innkjøring fra f.eks. Bankenkrysset.</p>

6 Referanser

- [1] Transportøkonomisk institutt (TØI), «Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) 2013/2014.,» 2014. [Internett].
- [2] H. Knoflacher, «A new way to organize parking: The key to a successful sustainable transport system for the future,» nr. DOI: 10.1177/0956247806069621, 2006.
- [3] Transportøkonomisk institutt (TØI), «Tiltakskatalog for transport og miljø,» [Internett]. Available: <https://www.tiltak.no/>.
- [4] Transportøkonomisk institutt, «Parkeringsstilbud ved bolig og arbeidsplass,» TØI-rapport 1439/2015.
- [5] Statens vegvesen, «Hva betyr gateparkering for handelen,» Statens vegvesen - Vegdirektoratet, 2015.
- [6] TØI, «Kunnskapsstatus - Handel, tilgjengelighet og bymiljø i sentrum - TØI rapport 1400/2015,» 2015.
- [7] Transportøkonomisk Institutt (TØI), «TØI Rapport 1593a/2017: Kunnskapsgrunnlag: Areal- og transportutvikling for klimavennlige og attraktive byer.,» 2017. [Internett]. Available: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=46142>.
- [8] Statens vegvesen rapporter nr. 440, «Hva betyr gateparkering for handelen?,» 2015. [Internett]. Available: <https://vegvesen.brage.unit.no/vegvesen-xmlui/handle/11250/2670406>. [Funnet 05 10 2020].
- [9] Jernbanedirektoratet, KPMG, Prognosesenteret, SINTEF, HRP Prosjekt AS, «Fremsyn 2050 – Trender innen samferdsel frem mot 2050,» [Internett]. Available: <https://www.jernbanedirektoratet.no/contentassets/b67e526f127d42fdb985ce6ea6550ea3/trender-for-transportsektoren/2018-04-12-trender-og-drivkrefter-sak-07-02b-2018.pdf>.
- [10] Lillehammer kommune, «Bestemmelser og retningslinjer. Kommunedelplan Lillehammer by - Byplanen 2020-2023 (2030),» 2020. [Internett]. Available: <https://www.lillehammer.kommune.no/kommuneplan.467302.no.html>.
- [11] Lillehammer kommune, «PARKERINGSUTREDNING – Bestemmelser og soner for Lillehammer kommune.,» 2017. [Internett]. Available: <http://www.lillehammer.kommune.no/getfile.php/3854853.1850.qdwatsavvr/Parkeringsutredning+-+endelig+rapport.pdf>.
- [12] Norsk institutt for kulturminneforskning, «NIKU OPPDRAGSRAPPORT 13/2018: KULTURMILJØANALYSE (DIVE-ANALYSE) Lillehammer,» 2018. [Internett]. Available: <https://www.niku.no/wp-content/uploads/2018/02/DIVE-analyse-Lillehammer.pdf>.
- [13] TØI, «Etablering av innfartsparkering. Effekt på utslipp av klimagasser - veiledning for kommunene,» Transportøkonomisk institutt - TØI, Oslo, 2014.
- [14] Transportøkonomisk institutt, «Tiltakskatalog for transport og miljø,» [Internett]. Available: <https://www.tiltak.no/>.

- [15] TØI, «Hvordan utforme selvforsynte boligsatelitter med lav biltilgjengelighet,» TØI rapport 1530/2016, 2016.
- [16] Transportøkonomisk Institutt (TØI), «TØI rapport 1303/2014: Detaljvarehandel i 20 bykommuner.,» 2014.
- [17] Asplan Viak, «Parkeringsstrategi Haugesund,» 2015. [Internett]. Available: <https://www.haugesund.kommune.no/om-kommunen/beredskap/beredskapsplan/lokaldemokrati/kommuneplan/1353-parkeringsstrategi/file>.
- [18] Transportøkonomisk institutt (TØI), «TØI rapport 1218/2012: Nye kollektive mobilitetsløsninger - bildeling som case.,» 2012. [Internett]. Available: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=24440>.