

Innsender	Innspill	Kommentar
<b>Bane NOR</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Skeptisk til å flytte bussene til Kirkegata</li> <li>• Satsing på parkering på Lurhaugen undergraver områdeprogrammets verdi og medfører at området utvikles på bilens premisser</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspillet blir ivaretatt i planen</li> <li>• Det er to store prosjekter som nå har blitt mer konkrete. Det gjelder utbygging av Lurhaugen (del av Sentrum Vest-prosjektet) og parkering i fjell prosjektet. Disse prosjektene har konsekvenser for gatebruken og er ennå ikke spesifikt tatt inn i Gatebruksplan Dette justeres.</li> </ul> <p>Selve Lurhaugen bygges om til område for tjenester, industri, kontorer, boliger, eller en kombinasjon. Meningen er at parkering til privat bruk i Lurhaugen uansett skal løses innenfor selve området. I tillegg kan planen for Lurhaugen (midlertidig) måtte legge til rette for en rekke offentlige parkeringsplasser. Dersom parkering i fjell realiseres, er det ikke lenger behov for offentlige parkeringsplasser på Lurhaugen og den frigjorte plassen kan brukes til andre funksjoner. Dette er en designutfordring for Lurhaugen og bør utforskes videre i sammenheng med det prosjektet.</p> <p>Det er foreløpig usikkert om og når parkering i fjell blir realisert. Frem til da er det en overgangsfase: Lurhaugen skal først tas i bruk som offentlig parkeringsplass på dagens måte. Dette er mulig så lenge gjennomføringen av Lurhaugen-prosjektet ennå ikke er startet. Under bygging kan en</p>

		<p>del av arealet kanskje fortsatt brukes som offentlig parkeringsplass. Etter ferdigstillelse vil det være en del offentlige parkeringsplasser i Lurhaugen (antall offentlige parkeringsplasser og hvordan de er innlemmet i området/bygninger er en del av utviklingsplanen for Lurhaugen).</p>
<p><b>Innlandet fylkeskommune</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fraråder å flytte bussterminal til Kirkegata</li> <li>• Belyse konsekvenser av foreslåtte løsninger for fremkommelighet i Bankenkrysset</li>   <li>• Begrense parkeringskapasitet og vurdere økt brukt av parkeringsbusser opp mot fremkommelighet for busstrafikk</li>   <li>• Vintervedlikehold i forbindelse med holdeplasser</li>   <li>• Positivt at gode byrom og møteplasser legger premisser for gatebruk, samt prinsipper om uu</li> <li>• Ikke ønskelig å ha noe inngrep i Søndre park</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspillet blir ivaretatt i planen</li> <li>• Innspill blir ivaretatt i planen. Konsekvenser er nevnt til en viss grad. Bankenkrysset er et eget prosjekt der dette må utredes nærmere.</li> <li>• Parkeringskapasitet er vurdert og er en del av parkeringsstrategi og gatebruksplanen. Det legges ikke opp til økt parkeringskapasitet. Kollektivtilbudet er ikke en del av planen, kun kollektivtraseer (arealbruk).</li> <li>• Viktighet av vintervedlikehold er påpekt i gatebruksplanen, men er ikke en del av selve planen. Planen skal foreslå hvordan de ulike trafikantene skal prioriteres på gatearealer vi disponerer.</li> <li>• Innspill fører ikke til endringer</li>   <li>• Innspill fører ikke til endringer. Planen inneholder noen argumenterte inngrep rundt Søndre Park. Gatebruksplan er en strategisk plan, eventuelle endringer som følge av Gatebruksplan må vurderes konkret gjennom planprosesser på et mer detaljert nivå.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Støyretningslinje skal ligge til grunn</li> <li>• IFK stiller seg bak planforslaget</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Dette er et oppmerksomhetspunkt for endringer som følge av Gatebruksplan</li> <li>• Innspill fører ikke til endringer</li> </ul>
<b>Statens vegvesen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anbefaler at skystasjonen beholdes slik den er i dag, men man må sikre andre holdeplasser så nært sentrum som mulig – Lilletorget er i utgangspunktet god ide, men kan være utfordrende på vinterstid; brannstasjon kan være alternativet, men forholdene for gående i Gamlevegen må forbedres (f.eks. shared space)</li> <li>• Enig i å redusere gateparkering og å søke parkering i randsonen.</li> <li>• Utbygging av Lurhaugen har konsekvenser for bruken som parkeringsplass, men offentlig tilgjengelige parkeringsplasser vil kunne være en del av dette.</li> <li>• Ved realisering av parkeringen i fjellprosjektet må antall gateparkeringsplasser reduseres ytterligere.</li> <li>• Enveiskjøring fra nord til sør i både Jul Petters gate og Storgata (mellom Tomtegata og Lilletorget) øker sannsynligheten for trafikkork på Tomtegata. Tomtegata skal fortsatt være lett tilgjengelig som en gjennomgående fylkesveg.</li> </ul> <p>Merknad: Innspill inneholder mange punkter som allerede er inkludert i planen, derfor er ikke alle nevnt i denne oppsummeringen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspillet blir ivaretatt i planen, forholdene for gående ved valg av holdeplass på Gamle Brannstasjon er et oppmerksomhetspunkt i den videre utdypingen</li> <li>• Innspill fører ikke til endringer.</li> <li>• Innspill blir ivaretatt i planen, se også svar på innspill Bane NOR</li> <li>• Innspill blir ivaretatt i planen</li> <li>• Innspill blir ivaretatt i planen. Kjøreretningen forblir som i dag. Det bemerkes at situasjonen i Jul Pettersens Gate kan endre seg dersom det i fremtiden besluttes å realisere en inn- og utkjøring til parkering i fjell der.</li> </ul>
<b>Eldrerådet</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ønsker ikke å flytte bybuss til Kirkegata</li> <li>• Parkering i randsonen skal ses i helhetlig perspektiv inkludert kollektivtilbud til og fra sentrum</li> <li>• Bedre tilrettelegging for gående og syklende; uu fortau (bredde, dekke); gågata, fortau og torg bør være frie for sykler og små elektriske kjøretøy</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspillet blir ivaretatt i planen</li> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Kollektivtilbudet er ikke en del av planen, kun kollektivtraseer.</li> <li>• Innspill blir delvis ivaretatt i planen. Bedre tilrettelegging for gående og syklende er et av hovedprinsippene i planen. Forbudt mot</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bilfritt Stortorget</li> <li>• Ønsker parkering i fjell</li> <li>• Bør være mulig å kjøre i Kirkegata i begge retninger</li> </ul>	<p>sykler, el-sparkeysykkel er utenfor vårt mandat.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspill fører ikke til endringen. Et bilfritt Stortorget er allerede en del av planen.</li> <li>• Innspill blir ivaretatt i planen, i den forstand at planen tar hensyn til muligheten for parkering i fjell. Parkering i fjell er imidlertid et eget prosjekt og en beslutning om å gå videre med prosjektet, eller ikke, tas innenfor det prosjektet</li> <li>• Innspill blir ivaretatt i planen. En shared space løsning med 2-veis trafikk inngår i planen. Det bemerkes at en løsning med 1-veis trafikk er inkluderes som reservealternativ.</li> </ul>
<p><b>Rådet for mennesker med nedsatt funksjonsevne</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Skeptisk til flytting av bybussterminal til Kirkegata</li> <li>• Åpne opp nederste del av Jernbanegata for buss, bussen stopper ved kinoen, videre Nymosvingen, Spinnerivegen/Anders Sandvigsgate</li> <li>• Øke antall HC-plasser inkludert el-ladeplassene</li> <li>• Tilrettelegging med minibusser i skytteltrafikk fra p-plassene i randsonen (f.eks Lurhaugen)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspill blir ivaretatt i planen</li> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Innspillet innebærer busstrafikk i Kirkegata. En av årsakene til at bybussterminal i Kirkegata er forkastet er et ønske om mer byliv i gata og færre motoriserte kjøretøy. Det er heller ikke ønskelig med flere motoriserte kjøretøy i Nymosvingen på grunn av byliv og trafiksikkerhet</li> <li>• Innspill blir delvis ivaretatt i planen. Plassering og antall el- ladeplasser må være en del av mer detaljerte planer og utredninger.</li> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Kollektivtilbudet er ikke en del av planen, kun kollektivtraseer (arealbruk). Fåberggata og jernbanetoget, begge i</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vintervedlikehold</li>   <li>• Bedre fordeling av arealer for de ulike behov i gågata</li> </ul>	<p>gangavstand fra Lurhaugen, opprettholdes som kollektivtraseer.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Viktighet av vintervedlikehold er påpekt i gatebruksplanen, men er ikke en del av selve planen. Planen skal foreslå hvordan de ulike trafikantene skal prioriteres på gatearealer vi disponerer.</li> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Gatebruksplanen legger opptil at gågata forblir gågate. Det er ikke forbudt å sykle i gågata, men sykkelnettet går ikke over gågata. Det pågår parallelt prosjekt som tar seg av møblering av gata.</li> </ul>
<p><b>Lillehammer Sentrum Drift AS</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dagens bybussterminal opprettholdes ved Skysstasjon</li> <li>• Bussholdeplass Brubakken beholdes, med rute rett opp Gamle Nordseter (avlaster Tomtegata)</li>   <li>• Sykkelveger må ikke gå på bekostning av gateparkering</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspill blir ivaretatt i planen</li> <li>• Innspill blir delvis ivaretatt i planen. I planen dagens situasjon med holdeplass i Brubakken beholdes. Det bemerkes at en løsning med en holdeplass i to retninger ved den gamle Brannstasjonen er inkludert i Gatebruksplanen som alternativ løsning. Kobling mellom Lilletorget og Nordsetervegen er ikke akseptabel pga. stigningsforhold. Koblingen har tidligere vært i bruk og Nordsetervegen er seinere lagt om pga. overnevnte forhold.</li> <li>• Sykkeltilrettelegging må gå på bekostning av gateparkering på noen få strekninger pga. arealmangel. For å nå nullvekstmålet må man prioritere trafikantgrupper som det skal bli flere av, på bekostning av de det skal bli færre av. Det tas imidlertid</li> </ul>

- Positivt med sykkelveg med fortau i Anders Sandvigs gate, foran Kulturhuset Banken og sykkelforbindelse mot Lurhaugen
- Synliggjøre viktige gangforbindelser fra p-plasser
- Viktig med benker, ikke på bekostning av p-areal
- Kirkegata åpen for bilkjøring i begge retninger, stengt for gjennomkjøring
- Nymosvingen åpen for bilkjøring

hensyn til en trinnvis reduksjon av gateparkeringsplasser og graden av reduksjon avhenger av hvorvidt parkering i fjell blir realisert eller ikke.

- Innspill fører ikke til endringer.
- Innspill fører ikke til endringer. For å begrense omfanget av gatebruksplan er gangvegene synliggjort der de sammenfaller med traséer benyttet også av andre trafikanter. Det er viktig å opprettholde og etablere snarveger/passasjer i alle fremtidige utbyggingsprosjekter i sentrum.
- Tilrettelegging for gående må gå på bekostning av gateparkeringsplasser på noen få strekninger pga. arealmangel. For å nå nullvekstmål må man prioritere trafikanter som det skal bli flere av, på bekostning av de det ikke skal bli flere av.
- Innspill blir ivaretatt i planen. En shared space løsning med 2-veis trafikk og en redusert attraktivitet som gjennomkjøringsveg inngår i planen. Det bemerkes at en løsning med 1-veis trafikk er inkludert som reservealternativ.
- Innspill fører ikke til endringer. Nymosvingen er en viktig gang- og sykkelforbindelse som knytter Lilletorget til Kirkegata og skystasjonen. Nymosvingen skal gis et mer bymessig preg i fremtiden. Det er valgt å skjerme Nymosvingen fra gjennomkjøringstrafikk. Veggen blir en del

- Enveiskjøring ut av Lilletorget beholdes som i dag
- Bankgata opprettholdes med toveistrafikk fra Anders Sandvigsgate til Storgata og enveis fra Bankenkrysset
- P-analysen inkluderer private, utilgjengelige p-plasser; beleggskartlegging er ikke representativ pga pandemi
- Korttidsparkering bør justeres ned til maks 2 timer
- Uenig i å legge p-plass til Lurhuagen; området skal brukes til byfortetting
- Varelevering kan ikke skje ved kjøring Bryggerivegen og Elvegata
- Nødvendig med god tilgjengelighet for turistbussene til hoteller; Mesnabrua må renoveres for å sikre tilgjengelighet for tyngre kjøretøy
- Mangler omtale av fremtidig håndtering av avfall

av traseen for varelevering forutsatt at Mesnabrua er forsterket. Men bortsett fra det kun kjøring til eiendommer tillates.

- Innspill blir ivaretatt i planen.
- Innspill fører ikke til endringer. Dette er allerede inkludert i planen.
- Parkeringsstrategi og beleggregistrering inkluderer p-plasser som er offentlig tilgjengelige. Beleggregistrering er gjennomført i november 2020, hvor situasjonen i Lillehammer var tilnærmet normal situasjon – ingen pålagt hjemmekontor og omsetning i butikker har økt.
- Innspill fører ikke til endringer. Gatebruksplan er en strategisk plan. Parkeringstid er noe å vurdere nærmere ved utdyping på et mer detaljert nivå
- Innspill blir ivaretatt i planen. Se også svar på innspill Bane NOR
- Innspill blir ivaretatt i planen i scenariet der Mesnabrua forsterkes. Så lenge forsterkning av brua ikke finner sted, vil traseen stå som foreslått i planen (nemlig over Bryggerivegen-Elvegata). Denne løsningen er vurdert som hensiktsmessig og er støttet av Norges Lastebileier-Forbund.
- Innspill blir ivaretatt som en langsiktig anbefaling.
- Innspill fører ikke til endringer. Renovasjon er ikke analysert som en egen gruppe i forbindelse med gatebruksplanen. Man

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mangler omtale av gågata – møblering, universell utforming, bestemmelser for skilt og reklame</li> </ul>	<p>kan likevel anta visse fellestrekk med situasjonsbildet for varelevering. Tilgjengelighet for renovasjon begrense ikke ift. dagens situasjon.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Det er ikke en del av oppdraget til gatebruksplanen. Det pågår en egen prosess.</li> </ul>
<p><b>GLØR</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Renovasjonsbilene må ha adgang til å hente avfall hos næringskunder og husholdningsabonnenter i bakgårder og butikker.</li> <li>• Fortetting av sentrum krever opprettelse av fellespunkter for avfall; må tas med i planlegging av gater mht tilstrekkelige arealer og adkomst.</li> <li>• Løsninger som medfører en lengre henteavstand (gåavstand) for renovatørene enn 3 meter er ikke i tråd med GLØRs forskrift og HMS-arbeid.</li> <li>• Utvidelse av fortau/sykkelvei på bekostning av veibredde vil gjøre ferdsel med tunge kjøretøy enda mer krevende enn i dag.</li> <li>• Storgata må være tilgjengelig for gjennomkjøring for renovasjonsbiler</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Tilgjengelighet for renovasjon begrense ikke ift. dagens situasjon.</li> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Dette er noe å vurdere og undersøke nærmere innenfor byutviklingsprosjekter.</li> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Tilgjengelighet for renovasjon begrense ikke ift. dagens situasjon.</li> <li>• Innspill fører ikke til endringer. For å nå nullvekstmål må man prioritere trafikkgrupper som det skal bli flere av. Dette betyr at i noen gater går veibredde på bekostning av en forbedring for fotgjengere og syklistene. Ved utforming av gater legges det imidlertid vekt på at veien fortsatt er tilgjengelig for de trafikkgruppene som skal være der.</li> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Oppmerkes er at mulighet for varelevering i Gågata mellom kl. 9 og 11 er inkludert som mulighet i planen. I den videre utdypingen av denne ideen må det tas hensyn til om denne muligheten også skal gjelde for renovasjon. Gågate er ettertrykkelig ikke</li> </ul>



- Kirkegata må være tilgjengelig for renovasjonsbiler fra sør frem til Nymosvingen. En eventuell bybussterminal i Kirkegata for busser vil være til hinder for renovasjonskjøring da GLØR har hentepunkter på begge sider av Kirkegata. Dagens løsning med bussterminal på Skysstasjonen foretrekkes.
- En enveiskjøring av Bankgata helt opp til Anders Sandvigs gate medfører renovasjonskjøring mot enveiskjørt gate vinterstid ned mot Storgata. Denne gata er for bratt til å kjøres oppover i renovasjonsarbeid som krever stopp vinterstid.
- 100 store kjøretøy skal daglig til Roverudmyra gjennom Bankenkrysset, i tillegg renovasjonsbiler og vogntog. En alternativ adkomstvei fra E6 vil lette presset på Bankenkrysset.
- En fotgjenger-/sykkelundergang eller overgang i Bankenkrysset vil rent trafikalt være en god løsning
- Benker på fortau må ikke være til hinder der renovasjonsbilen som tømmer beholdere, eller være til hinder for snøbrøyting.
- Det må anlegges tilstrekkelig med p-plasser. På vinterstid har renovasjonsbilene store utfordringer med å komme frem i sentrumsnære sidegater da snø samt parkerte biler gjør adkomsten smal.
- Færre personbiler i sentrumskjernen er positivt for alle som kjører tunge kjøretøyer i sentrum.

ment for gjennomkjøring, kun for lastebiler som skal laste og losse i Gågata. Sør og nord fra Gågata er gjennomkjøring mulig. Det var allerede inkludert i planen.

- Innspill blir ivaretatt i planen.
- Innspill fører ikke til endringer. Bankengata er tovegskjøring mellom Storgata og Anders Sandvigs gate.
- Innspill fører ikke til endringer. Det er utenfor planområde til Gatebruksplan.
- Innspill fører ikke til endringer. Bankenkrysset er et eget prosjekt. Oppsettet av Bankenkrysset må sees innenfor det prosjektet.
- Innspill fører ikke til endringer. Gatebruksplan er en strategisk plan, eventuelle endringer som følge av Gatebruksplan må vurderes konkret gjennom planprosesser på et mer detaljert nivå.
- Innspill fører ikke til endringer. Målingene som inngår i Parkeringsstrategien, viser at det er nok kapasitet med dagens forsyning.
- Innspill fører ikke til endringer.

<p><b>Sentrum Parkering Lillehammer as</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• P-huset har planer for utvidelse fra 300 til over 500 p-plasser, med løsning under bakken bak Storgata 49-51</li> <li>• Behov for p-tilbud for å fange opp trafikk fra E6 til sentrum</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Dette initiativet er ennå ikke konkret nok til å inkluderes i planen.</li> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Målingene som inngår i Parkeringsstrategien, viser at det er overkapasitet med dagens forsyning.</li> </ul>
<p><b>Lillehammer parkering as</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Parkering i fjell må ivretas i et eget scenario; parkering i fjell svarer opp mange av utfordringene skissert i planen.</li> <li>• Nye parkeringsløsninger må være på plass før eksisterende parkeringsplasser kan fjernes.</li> <li>• Lurhaugen er ikke en fremtidig løsning for parkering</li> <li>• Kvalitativt god parkering må være løsningen</li> <li>• Måltallet for parkeringsplasser bør være lik tellingen i 2015</li> <li>• Skysstasjon i Kirkegata er ingen god løsning</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspill blir ivaretatt i planen, i den forstand at planen tar hensyn til muligheten for parkering i fjell. Parkering i fjell er imidlertid et eget prosjekt og en beslutning om å gå videre med dette prosjektet, eller ikke, tas innenfor prosjektet</li> <li>• Innspill blir ivaretatt i planen. Det tas hensyn til en trinnvis reduksjon av gateparkeringsplasser og graden av reduksjon avhenger av hvorvidt parkering i fjell blir realisert eller ikke.</li> <li>• Innspill blir ivaretatt i planen, se også svar på innspill Bane NOR</li> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Gatebruksplan er en strategisk plan. Det er bemerket at enkelte parkeringsplasser ikke oppleves attraktive. Forbedringen av dette gjenstand for nærmere utdyping på detaljnivå.</li> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Parkeringstilgjengelig er et effektivt middel for å styre transportmiddelfordeling. Uten justering av antall p-plasser vil man ikke oppnå nullvekstmålet i personbiltrafikk.</li> <li>• Innspill blir ivaretatt i planen.</li> </ul>

<p><b>Lillehammer taxisentral as</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Skeptisk til bybuss i Kirkegata; vil blir vanskeligere for taxi å betjene Kirkegata 55</li> <li>• Behov for stoppested for taxi ved Kirkegata 55 og Nymosvingen 2</li> <li>• Taxi bør sees på som led i kollektivtrafikken, per nå er drosjene hindret gjennomkjøring i Brubakken hvor det er viktig målpunkt</li> <li>• Positivt at privatbiler ikke kjører til skystasjonen fra Jernbanegata og over Lilletorget</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspill blir ivaretatt i planen.</li> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Gatebruksplan er en strategisk plan, eventuelle endringer som følge av Gatebruksplan må vurderes konkret gjennom planprosesser på et mer detaljert nivå.</li> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Planen inneholder opsjon for både kollektiv- og biltrafikk gjennom Brubakken</li> <li>• Innspill fører ikke til endringer</li> </ul>
<p><b>LUKS</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En reduksjon av personbiltrafikk i sentrum vil bedre fremkommelighet for kollektivtrafikk, varetransport, renovasjon og nødvendig næringstrafikk (f.eks. håndverkere)</li> <li>• Varetransport bør unntas for gjennomkjøringsforbud (kan være utenom rushtiden)</li> <li>• Positivt forslag om tre nye lastesoner mellom Lilletorget og Jernbanegata, samt ny laste/lossesone i Elvegata er positivt</li> <li>• Positivt at kjøreretning i deler av Storgata nord endres</li> <li>• Mesna bru må renoveres for å tåle tungtrafikk</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspill fører ikke til endringer</li> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Ruter for varelevering inngår i planen, hvor varelevering i noen fall kan gå der normal motorisert trafikk ikke er tillatt. Det er imidlertid ikke tatt inn et generelt unntak av gjennomkjøringsforbud i planen.</li> <li>• Innspill fører ikke til endringer.</li> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Det bemerkes at det er inkludert to varianter for bussholdeplass i nærheten av Lilletorget og at kjøreretningen blir uendret i forhold til dagens situasjon.</li> <li>• Innspill blir ivaretatt i planen i den forstand at planen gir rådene for å</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vil ha Storgata åpen for varelevering frem til kl. 11</li> <li>• Viktig med god nok plass – lengde 20m, bredde 3m og en per kvartal</li> </ul>	<p>forsterke brua. Vedtak av Gatebruksplan er imidlertid ingen garanti for at brua kan forsterkes på kort sikt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspill blir ivaretatt i planen.</li> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Gatebruksplan er en strategisk plan, eventuelle endringer som følge av Gatebruksplan må vurderes konkret gjennom planprosesser på et mer detaljert nivå.</li> </ul>
<p><b>NLF</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Positivt at færre personbiler skal kjøre i sentrum – bedre trafikkflyt for nødvendig transport</li> <li>• Varelevering i bakker må begrenses</li> <li>• Åpne Storgata (gågata) for varelevering</li> <li>• Ønsker flere tiltak i Bankenkrysset for å bedre trafikkflyten</li> <li>• Positivt med tre nye lastesoner mellom Lilletorget og Jernbanegata og laste/lossesone i Elvegata, forbeholdt at det settes av nok plass</li> <li>• Uakseptabelt med rygging, slik det er foreslått i Wiesesgate</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspill fører ikke til endringer.</li> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Gatebruksplan er en strategisk plan og håndterer ikke dette detaljnivå.</li> <li>• Innspill blir ivaretatt i planen.</li> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Bankenkrysset er et egent prosjekt. Oppsettet av Bankenkrysset må sees innenfor det prosjektet.</li> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Gatebruksplan er en strategisk plan, eventuelle endringer som følge av Gatebruksplan må vurderes konkret gjennom planprosesser på et mer detaljert nivå.</li> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Dette er samme situasjon som i dag hvor Wieses gate også er en blindvei (for motorisert trafikk). Det er ikke nok plass i denne gaten til å løse dette problemet på annen måte for større kjøretøy. Det bemerkes at</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Positivt at kjøreretning i deler av Storgata nord endres; skeptisk til at syklistene skal kjøre i same felt som bilene</li> <li>• Viktig med riktig plassering av møbleringssoner for å unngå konflikt med varelevering</li> <li>• Anders Sandvigsgate bør ha toveistrafikk</li> <li>• Busker og trær skal ikke hindre sikt</li> </ul>	<p>muligheten for varelevering i Gågata mellom kl. 9 og 11 er lagt inn i planen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Det bemerkes at kjøreretning i Storgata mellom Lilletorget og Tomtegata blir som dagens situasjon. Løsning med sykling i blandet trafikk er en del av Gatebruksplan under visse forutsetninger.</li> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Gatebruksplan er en strategisk plan, eventuelle endringer som følge av Gatebruksplan må vurderes konkret gjennom planprosesser på et mer detaljert nivå.</li> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Forslaget i Gatebruksplanen er toveiskjøring. Tverrprofilene viser et alternativ med enveiskjøring, men det må utredes nærmere først. Bemerket er at Gatebruksplanen er en strategisk plan. Tverrprofilene er tatt med som vedlegg for å vise hvordan gatenes utforming kunne være. Eventuelle endringer som følge av Gatebruksplan må vurderes konkret gjennom planprosesser på et mer detaljert nivå.</li> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Gatebruksplan er en strategisk plan og håndterer ikke dette detaljnivå.</li> </ul>
<p><b>NLA lokallag Hedmark og Oppland</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stor biltrafikk, dårlig vintervedlikehold av fortau, dårlig belysning er en hindre for å øke andelen av gående og syklende</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Hovedmålet i planen skal legge til rette for en endret fordeling av transportmidler, slik</li> </ul>

- Trafikkbilde i sentrum bør forenkles og gående og syklende bør gis klar prioritering i sentrum (særlig Kirkegata og Storgata); flest p-plasser bør fjernes, «shared space» for myke trafikanter
- Er ikke for en bussterminal i Kirkegata
- Planområde bør utvides (Maihaugen, sykehuset, aksene til Strandtorget, Stampesletta, Rosenlund, Søre ål)

at kommunen når målet om nullvekst i biltrafikken. Dette gagnar situasjonen for syklistene og fotgjengerne. Viktighet av vintervedlikehold er påpekt i gatebruksplanen, men er ikke en del av selve planen. Planen skal foreslå hvordan de ulike trafikantene skal prioriteres på gatearealer vi disponerer. God belysning er viktig, men Gatebruksplan er en strategisk plan og håndterer ikke dette detaljnivå

- Innspill fører ikke til endringer. Hovedmålet i planen skal legge til rette for en endret fordeling av transportmidler, slik at kommunen når målet om nullvekst i biltrafikken. Dette gagnar situasjonen for syklistene og fotgjengerne. Noe offentlig gateparkering foreslås likevel beholdt, blant annet for å sikre kortere gangavstander for reisende med spesielle behov og for å sikre tilgjengelighet til helseforetakene i området. En løsning med kombinert gang- og sykkelveg er allerede en del av planen.
- Innspill blir ivare tatt i planen.
- Innspill fører ikke til endringer. Gatebruksplanens avgrensning tar utgangspunkt i Lillehammer sentrum, med relevante traseer innenfor byplanens utstrekning, for å sikre at overordnede strukturer og forbindelser ivaretas. Planområdet består derfor av gatenettet i sentrum, samt utvalgte hovedlinjer ut fra sentrum

- |  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|--|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Få flere til å gå til sentrum (f.eks. ved å utvikle snarveger for gående)</li> <li>• Tilrettelegge for ulike grupper med syklist og vurdere når det er størst konflikt mellom syklistene og gående i gågata</li> <li>• P-plasser i randsonen, synliggjøre gang- og sykkeltraseer til sentrumsområder, digital info om ledige plasser og vegbeskrivelse</li> <li>• Holdeplass på Lilletorget bør flyttes ut av torgsonen; akse for gående mellom torget og Nordsetervegen må sikres.</li> <li>• Det bør ikke etableres sykkelveg på plassen foran Kulturhuset Banken;</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Gatebruksplan er en strategisk plan og er allerede rettet mot god tilgjengelighet av sentrum for blant annet fotgjengere og mot endring av transportmiddel. Utbygging av snarveier kan imidlertid være en interessant ingrediens innenfor transformasjonssoner og utbyggingsområder.</li> <li>• Innspill fører delvis til endringer. Erkjennelse av at gruppen av syklist ikke er en enhetlig gruppe. Dessuten kan nye (tekniske) utviklinger føre til enda flere ulike grupper av trafikanter og/eller et endret bruk av gatene. Foreliggende Gatebruksplan inneholder ingen konkrete forslag for alle disse ulike (fremtidige) gruppene. Det er imidlertid lagt til et kapittel om at vi er oppmerksomme på nye utviklinger og at Gatebruksplanen derfor må revideres ved behov i fremtiden.</li> <li>• Innspill fører delvis til endringer. Gatebruksplan er en strategisk plan, eventuelle endringer som følge av Gatebruksplan må vurderes konkret gjennom planprosesser på et mer detaljert nivå. Forbedring av finnbarheten til eksisterende parkeringsplasser er inkludert i Handlingsprogram.</li> <li>• Innspill blir ivaretatt i planen. Holdeplass midt på Lilletorget med kobling mellom Lilletorget og Nordsetervegen for kollektiv forlages.</li> </ul> |
|--|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

plassen bør åpnes opp mer mot krysset for sikre bedre tilgjengelighet for gående.

- I Storgata sør for gågata bør møbleringssone beholdes på østsiden, sykkelfelt i øst, forskyve kjørebane og parkering og redusere fortau i vest.
- Storgata sør for Søndrepark har for smal fortausbredde – dårlig fremkommelighet for gående
- I Anders Sandvigsgate er fortausbredden for smal; alternative snitte vil fungere bedre

- Innspill blir ivaretatt i planen.
- Innspill fører ikke til endringer. Fortau i vest kan ikke være smalere enn den er, på grunn av mange butikker, universell utforming, osv. Det er viktigere enn at møbleringssone følger samme siden av gata
- Innspill fører ikke til endringer. Planen bemerker at dette kvartalet egentlig er altfor smalt til å ivareta alle nødvendige trafikanter på en god måte. I valgt løsning er fortsatt toveis trafikk med buss og sykkel i eget anlegg prioritert på bekostning av fullverdig tilrettelegging for gående. Skulle parkering i fjell realiseres i en fremtidig situasjon, kan dette få konsekvenser for utformingen av dette kvartalet. Det bemerkes at Gatebruksplan er en strategisk plan. Eventuelle endringer som følge av planen må vurderes konkret gjennom planprosesser på et mer detaljert nivå.
- Innspill fører ikke til endringer. Forslaget i Gatebruksplanen er toveiskjøring. Tverrprofiler viser et alternativ med enveiskjøring, men det må utredes nærmere først. Bemerket er at Gatebruksplanen er en strategisk plan. Tverrprofilene er tatt med som vedlegg for å vise hvordan gatens utforming kunne være. Eventuelle endringer som følge av



		Gatebruksplan må vurderes konkret gjennom planprosesser på et mer detaljert nivå.
<b>Areal +/Gamle brannstasjon</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Positiv til at det etableres bussholdeplass i Nordsetervegen ved dagens brannstasjon, men den må ikke komme i konflikt med planlagt innkjøring til kvartal 10b</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Gatebruksplan er en strategisk plan, eventuelle endringer som følge av Gatebruksplan må vurderes konkret gjennom planprosesser på et mer detaljert nivå. Det bemerkes at planen inneholder dagens situasjon for kollektiv ved Lilletorget. Bussholdeplass i to retninger ved den gamle Brannstasjonen tas med som alternativ.</li> </ul>
<b>Ersgaard as</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Positiv til å snu trafikketning i Storgata nord for Lilletorget</li> <li>• Eventuell busstopp i Tomtegata bør plasseres på oversiden av Storgata pga stigning</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Det bemerkes at trafikketningen beholdes som dagens situasjon på grunn av beholde dagens busstrase i ved Lilletorget.</li> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Gatebruksplan er en strategisk plan, eventuelle endringer som følge av Gatebruksplan må vurderes konkret gjennom planprosesser på et mer detaljert nivå.</li> </ul>
<b>Fager Eiendom AS og BRM Gruppen AS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Foreslår å stenge Jul Pettersens gate fra Tomtegata for biltrafikk; gata vil fortsatt være åpen for gående og syklende.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Eiendommene i tilknytning til Jul Pettersen gate må fortsatt være tilgjengelige for biltrafikk.</li> </ul>
<b>Institutt for TV-utdanninger</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bybussen bør fortsatt stoppe på Skysstasjonen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspill blir ivaretatt i planen.</li> </ul>

- Fremtidige løsninger for Bankenkrysset og Sentrumsparkering bør inndras i Gatebruksplan i større grad
- Trafikken i Bankenkrysset og strengene ut mot nord og sør bør reduseres, null-vekst er ikke nok
- Fortsatt rom til å fjerne p-plasser i sentrum; ved behov pålegge utbyggere av fortettingsprosjekter å etablere almen tilgjengelige p-plasser

- Innspill blir delvis ivaretatt i planen. Parkering i fjell er et stort prosjekt som nå har blitt mer spesifikk. Dette prosjekt har konsekvenser for gatebruken og er ennå ikke spesifikt tatt inn i Gatebruksplan. Dette justeres. Bankenkrysset er et eget prosjekt og har ikke kommet så langt for å inkludere spesifikt. Det er imidlertid lagt til en paragraf om at vi er oppmerksomme på nye utviklinger og at Gatebruksplanen derfor må revideres ved behov i fremtiden.
- Innspill blir ivaretatt i planen. Konseptet «shared space» med prioritering av syklistene og fotgjengere og biler som gjest tas inn for Kirkegata. Denne løsningen gjør Kirkegata mindre attraktiv for gjennomkjøring med bil og derfor er det forventes mindre svingetrafikk i Bankenkrysset. Utbygging av parkering i fjellet kan ha en positiv effekt på trafikkmengden over Bankenkrysset. Dette avhenger av om prosjektet parkering i fjell går videre og av den videre utdypingen av dette prosjektet (for eksempel plassering av inn- og utkjøring og endringer av bussruter). Det bemerkes endelig at Bankenkrysset er et eget prosjekt der dette må utredes nærmere.
- Innspill fører ikke til endringer i planen. Handlingsprogram sier at det skal utarbeides en mobilitetsplan for nye eller omregulerte store bygg. Bygging av

- Støtter ambisjon om å redusere gjennomgangstrafikken i sentrum, men opplever forslag til løsninger (enveiskjørte gater) som lite ambisiøse.
- Bussholdeplassen på Lilletorget fjernes
- Brubakken holdes fortsatt stengt for biltrafikk
- Muligheten for kjøring rund Kronenbygget fjernes (unntatt taxi og HC); taxi flyttes til Storgata nord for Lilletorget, sammen med HC-parkering
- Broen i Kirkegata rives for å bygge ut Elveparken/Mesnadalen for reaksjon, kulturaktivitet og eventuelt noe næringsaktivitet.

offentlige parkeringsplasser i fortettingsoppgaver skal blir vurderes innenfor disse prosjektene.

- Innspill blir ivaretatt i planen. En shared space løsningen for Kirkegata inkluderes i planen.
- Innspill blir delvis ivaretatt i planen. Bussholdeplass midt på Lilletorget tas ut av planen. Dagens situasjon fortsetter med holdeplass i Brubakken. En holdeplass i to retningen ved den gamle Brannstasjon tas med som alternativ.
- Innspill fører ikke til endringer. Destinasjonstrafikk i Jul Pettersens gate skal kunne kjøres inn over Brubakken.
- Innspill fører ikke til endringer. Det blir fortsatt behov for noe trafikk i dette området, for eksempel taxi og kjøring til eiendommer må være mulig. Hensikten er på sikt å redusere biltrafikken. Gatebruksplan anbefaler at Lilletorget oppgraderes til fleksible byrom med utbedring av gang- og sykkelforbindelser opp mot tilgrensende gater, men utforming av området er ikke en del av planen.
- Innspill fører ikke til endringer. Denne inngrep ville bety at Kirkegata blir en blindveg. Uten endringer av tilgjengelighet og kjøreretninger i anliggende gater, kjører all trafikk som skal i Kirkegata sørfra og kjører borte sørover.

		<p>Det førte til at en kurt rute til og fra parkeringshus Øya ville forsvinne. Tilgjengeligheten til Øya må være god fordi dette er en viktig parkeringsplass i randsonen, blant annet på grunn av at Lurhaugen ikke lenger skal ha en slik funksjon i fremtiden.</p> <p>En annen konsekvens vil være at en mye større andel av trafikken som skal i Kirkegata vil inn og ut via Bankenkrysset. Det betyr en større belastning for Bankenkrysset.</p> <p>I tillegg eliminerer et slikt inngrep muligheten for biltrafikken til å velge den korteste veien, noe som er mer skadelig for miljøet.</p> <p>Til slutt forsvinner et ledd i sykkelnett (forbindelse Kirkegata-Brubakken).</p>
<p><b>Rifa AS v/ Hans Rindal</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kobling mellom Lilletorget og Nordsetervegen for kollektivtrafikken er en god ide, ikke kollektivterminal i Kirkegata</li>   <li>• Turistbusser bør omtales og få dedikerte plasser i gatene.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspill blir delvis ivaretatt i planen. Kollektivterminal i Kirkegata forlates. Kobling mellom Lilletorget og Nordsetervegen forlates. Det er ikke akseptabelt pga. stigningsforhold.</li> <li>• Innspill blir delvis ivaretatt i planen. Planen vil nevne tilstedeværelsen av turistbusser i enkelte gater. Turistbusser er ikke omtalt som egen gruppe i planen. I dagens situasjon er det allerede steder turistbusser kan parkere (Kirkegata, Storgata ved Søndre park) og disse er merket i gatene. Eventuelle endringer som følge av Gatebruksplan må vurderes</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Positiv til ny gang- og sykkelbru til Lurhaugen.</li> <li>• Gangforbindelser til p-plasser bør fremgå av planen</li> <li>• Forskjeller i bruken av ulike p-plasser viser viktigheten av hvordan de er utformet og driftet</li> <li>• Savner omtale av «utrykningsrute» fra Sykehuset til nye E6</li> <li>• Varetransport for dårlig håndtert – envegskjørte gater (spesielt Kirkegata) fører til lange omkjøringsveger; laste-/lossesoner bør kunne benyttes av turistbusser</li> </ul>	<p>konkret gjennom planprosesser på et mer detaljert nivå.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Det bemerkes at planen indikerer en forbindelse, men hvor den skal komme og hvordan den skal utformes er en del av prosjektet Lurhaugen (Sentrum Vest). Dette må vurderes gjennom Lurhaugen (Sentrum Vest) prosjektet på et mer detaljert nivå.</li> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Dette kan allerede spores fra kartmaterialet</li> <li>• Innspill fører ikke til endringer.</li> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Dette ligger utenfor planområdet av Gatebruksplan.</li> <li>• Innspill blir delvis ivaretatt i planen. En «shared space» løsning i Kirkegata med muligheten til å kjøre i begge retninger og muligheter for varelevering tas med i planen. Varelevering i Gågata mellom kl. 9 og 11 tas med i planen. Gatebruksplanen er en strategisk plan. Benytte laste-/lossesoner av turistbusser er noe å vurdere nærmere ved utdyping på et mer detaljert nivå.</li> </ul>	
<p><b>Thor Bergseng &amp; co/v Lars Bergseng</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ønsker ikke å svekke biltilgjengelighet til sentrum ved å ha flere envegskjørte gater og fjerne p-plasser, uten å erstatte de med fullgode alternativer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspill fører ikke til endringer. For å nå nullvekstmålet må man prioritere trafikanter som det skal bli flere av, på bekostning av de det skal bli færre av. Det tas imidlertid hensyn til en trinnvis reduksjon av gateparkeringsplasser og</li> </ul>	

		graden av reduksjon avhenger av hvorvidt parkering i fjell blir realisert eller ikke.
<b>Alf Gunnar Østbye Hege Østbye Chutko</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Storgata 68a og 68b benytter Torggutua som adkomstveg/varelevering til sine virksomheter; det må ivaretas i planen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Det bemerkes at kommunen er i diskusjon med de involverte for å se etter en annen løsning.</li> </ul>
<b>Anders Brabrand</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Etterspør hastighetsregulerende tiltak i Spinnerivegen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Gatebruksplanen er en strategisk plan. Hastighetsregulerende tiltak er noe å vurdere nærmere ved utdyping på et mer detaljert nivå.</li> </ul>
<b>Hanne R. Grimstveit Torgeir Moen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Uenige i å prioritere ned gående i Anders Sandvigsgate, foreslår annet gatesnitt (se opprinnelig innspill)</li> <li>• Anbefaler å vurdere alternativ snitt (kap. 4.1.7) seriøst; Mejdells gate med etablert fortau kan fange opp nordgående trafikk</li> </ul>	Innspill fører ikke til endringer. Forslaget i Gatebruksplanen er toveiskjøring. Tverrprofilene i vedlegg viser et alternativ med enveiskjøring, men det må utredes nærmere først. Bemerket er at Gatebruksplanen er en strategisk plan. Tverrprofilene er tatt med for å vise hvordan gatenes utforming kunne være. Eventuelle endringer som følge av Gatebruksplan må vurderes konkret gjennom planprosesser på et mer detaljert nivå.
<b>Beboere Marcus Thranes veg</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sliter med vesentlig økt trafikk i nedre del av M. Thranes veg og ønsker å endre kjøremønster i området;</li> <li>• Ønsker fortau og fotgjengeroverganger og at M. Thranes veg blir enveiskjørt fra øst mot vest</li> </ul>	Innspill fører ikke til endringer. Marcus Thranes veg er uten planområdet av Gatebruksplan

<b>Janne Elisabeth Bøe</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Bor i Røyslimoen og ønsker ikke dårligere og dyrere parkeringsmuligheter i sentrum, da det er for vanskelig og uforutsigbart å benytte seg av kollektivtilbud.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Innspill fører ikke til endringer. Målingene som inngår i Parkeringsstrategien, viser at det er nok kapasitet med dagens forsyning. Kollektivtilbudet er ikke en del av planen, kun kollektivtraseer (arealbruk).</li></ul>
----------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Desember 2022

Innspillsrunden Gatebruksplanen var fra 21. mai til 1. august 2021