

PARKERINGSUTREDNING – BESTEMMELSER OG SONER FOR LILLEHAMMER KOMMUNE



Mai 2017

Oppdragsgiver: Lillehammer kommune
Oppdragsgivers kontaktperson: Ingrid Stubsjøen
Rådgiver: Areal + AS og Norconsult AS
Oppdragsleder: Olav Talle, Areal +
Fagansvarlig: Jan Tore Selvik, samferdsel
Andre nøkkelpersoner:

Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent
1/2017	03.05.2017	Utredning	Olav Talle, Jan Tore Selvik	Jan Tore Selvik, Magnus Berget Sveum	

Innhold

Innledning	4
Del 1 - DAGENS SITUASJON, STATUS	5
1.1 Grunnlag for beskrivelse av dagens situasjon	5
1.2 Resultat fra parkeringsundersøkelsen i 2015	6
1.2.1 Beskrivelse av undersøkelsen	6
1.2.2 Antall parkeringsplasser.....	6
1.2.3 Type parkeringsplasser	7
1.2.4 Drift av parkeringsplasser	8
1.2.5 Beliggenhet og attraktivitet	9
1.2.6 Belegg på parkeringsplasser.....	10
1.2.7 Har Lillehammer tilstrekkelig parkeringskapasitet?	13
1.2 Transportanalyse for Lillehammer.....	13
1.3 Dagens parkeringsbestemmelser for Lillehammer kommune	15
Del 2 UTFORDRINGER OG MULIGHETER.....	18
2.1 Framtidens parkeringspolitikk.....	18
2.1.1 Faglig grunnlag – TØI-rapport 1493/2016: Parkering – virkemidler og effekter.....	18
2.1.2 Framtidens parkeringspolitikk for Lillehammer	19
2.2 Generelle muligheter og utfordringer for Lillehammer	20
2.3 Mål og strategier.....	22
Del 3 SONER OG BESTEMMELSER	25
3.1 Parkeringssoner	25
3.2 Parkeringsbestemmelser.....	26
Vedlegg.....	27

Innledning

Lillehammer kommune reviderer kommuneplanens arealdel og skal i den forbindelse erstatte gjeldende parkeringsvedtekter fra 1993 med nye parkeringsbestemmelser i kommuneplanens arealdel.

Parkering legger beslag på mye areal i byen. Slike arealer kan alternativt gi mulighet for utbygging og derved en sterkere konsentrasjon av boliger og virksomheter i sentrum.

Et sentrum som domineres av kjørende og parkerte biler er i seg selv et lite attraktivt sted å oppholde seg. Et billig og rikelig parkeringstilbud vil friste mange til å benytte bil også på korte turer som like gjerne kunne vært gjennomført til fots, med sykkel eller kollektivt.

Sentrum styrkes ved å gjøre det mer attraktivt å oppholde seg der. Dette kan bl.a. gjøres ved en bedre styring av biltrafikken. Samtidig er det viktig at biltilgjengeligheten for handlende og besøkende ikke svekkes for sterkt.

I 2016 ble det utarbeidet en rapport knyttet til prosjektet «Byutvikling 2044». Dette var et samarbeidsprosjekt mellom Lillehammer kommune, Statens vegvesen, Oppland fylkeskommune, Fylkesmannen i Oppland og Lillehammer næringsforening. Målet med prosjektet var å styrke samhandlingen mellom aktørene, og legge premisser for den videre utviklingen av Lillehammer. Et av temaene omhandlet å utvikle en hensiktsmessig og aktiv parkeringspolitikk for Lillehammer sentrum. I dette ligger å tilrettelegge parkeringsplasser for ulike brukergrupper. Dette skal gjennomføres på en slik måte at det stimuleres til økt bruk av kollektivtrafikk, sykkel og gange. På sikt skal all trafikkvekst i byen skje via disse tre transportmåtene. Nye parkeringsnormer bør også stimulere til økt næringsvirksomhet i sentrumsområdene. Dokumentet «Byutvikling 2044» ble vedtatt i Lillehammer kommunestyre 22. juni 2016.

Som et ledd i utviklingen av kommuneplanens arealdel er det ønskelig å videreføre temaer fra «Byutvikling 2044», og et av de er revisjon av dagens parkeringsvedtekter for kommunen. Areal + er engasjert som konsulent for dette arbeidet, og med Norconsult AS som underkonsulent. Arbeidet ble startet opp høsten 2016. Kontaktpersoner i Lillehammer kommune har vært byplansjef Inger Stubsjøen og arealplanlegger Marianne Bismo. I prosessen er det avholdt to møter. Den 14. desember 2016 ble prosjektet presentert i Utvalg for plan- og samfunnsutvikling. På møtet kom det frem synspunkt på prosjektet som har vært nyttige rammebetingelser i det videre arbeidet. Videre ble det avholdt et åpent møte 30. januar 2017 i kommunestyresalen. I tillegg til ordinær annonsering av møtet ble det sendt ut invitasjoner til enkelte sentrale organisasjoner og personer. Etter innlegg fra Statens vegvesen, Smedvig eiendom AS og Sentrum drift AS var det gruppearbeid for å få frem synspunkt på dagens og fremtidens parkeringsforhold i byen. Dette møtet ga mange interessante innspill som er forsøkt ivarettatt i arbeidet med utformingen av de nye parkeringsvedtektene.

Del 1 - DAGENS SITUASJON, STATUS

1.1 Grunnlag for beskrivelse av dagens situasjon

I 2016 ble rapporten «Byutvikling 2044» sluttført etter et samarbeid med Lillehammer kommune, Statens vegvesen, Oppland fylkeskommune, Fylkesmannen i Oppland og Lillehammer næringsforening. Rapporten omhandler status for byen i dag, og hvilke muligheter og utfordringer fremtiden vil bringe. Det er et ønske om å styrke byens posisjon som en attraktiv kommune å bosette seg. En viktig forutsetning for dette er at det finnes et differensiert næringsliv i kommunen med attraktive arbeidsplasser.

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.

Byutvikling 2044 har 3 hovedmål:

1. Vekst i boliger og arbeidsplasser skal i hovedsak skje innenfor «10-minutters-byen»
2. Transportsystemet skal være miljøvennlig, trafiksikkert og skal samtidig tilrettelegge for 10-minutters-byen, det vil si kompakt/tett by- og tettstedutvikling.
3. Veksten i persontrafikken skal tas av kollektivtrafikk, sykkel og gange.

I arbeidet med nye parkeringsvedtekter har det vært viktig å få en oversikt over hvor det er parkeringsplasser i sentrum, hvilke typer parkeringsplasser det er og hvor mange plasser det er innen hver kategori. I tillegg har det vært ønskelig å finne utnyttelsesgraden av parkeringsplassene på relevante tidspunkt (hverdag, lørdag, tidspunkt på dagen).

I forbindelse med «Byutvikling 2044» ble det våren 2015 gjennomført en omfattende registrering av parkeringsplasser i sentrum og delvis noe utenfor sentrum. Antall parkeringsplasser ble registrert, og på noen utvalgte datoer ble det registrert hvor mange plasser som var opptatt. Dette materialet har gitt et godt grunnlag for å vurdere dagens situasjon, samt indikasjoner på hvilke tiltak som kan være nødvendig å gjennomføre i årene som kommer. En gjennomtenkt videreutvikling av parkeringsstrukturen i sentrumsområdene vil være en faktor som bidrar til å skape gode byrom, og det vil være en viktig premiss for videre utvikling av næringsvirksomhet og boligbebyggelse.

Statens vegvesen region øst har fått utarbeidet en transportanalyse (Constram modell) for Lillehammer. Denne er sist oppdatert i august 2015. Den omfatter først og fremst hovedvegnettet i sentrum, men også enkelte mindre gater som har påvirkning for trafikkstrømmene. Denne analysen har vært et nyttig bakgrunnsmateriale, og den gir klare indikasjoner på de utfordringer byen har knyttet til mengde trafikk og kapasitetsproblemer.

1.2 Resultat fra parkeringsundersøkelsen i 2015

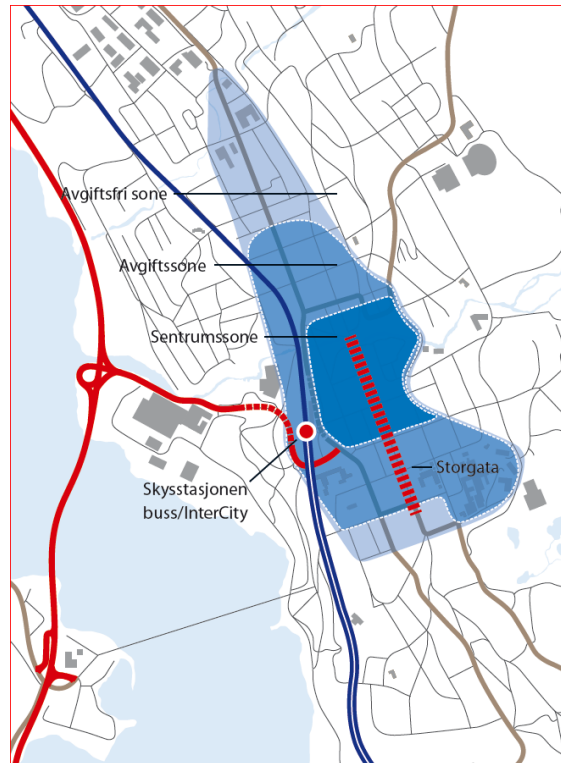
1.2.1 Beskrivelse av undersøkelsen

Parkeringsundersøkelsen ble gjennomført våren 2015 og omfattet totalt 3877 parkeringsplasser. Av praktiske årsaker ble områdene delt inn i 12 telleområder, og det ble markert på et kart hvor det var registrert parkeringsplasser i hver sone. Videre ble det differensiert på type parkeringsplasser:

- Offentlige parkeringsplasser med avgift
- Gateparkering med avgift
- Gateparkering gratis
- Private parkeringsplasser med avgift
- Private parkeringsplasser som ikke er frie offentlige plasser (f.eks. bolig- og jobbparkering)

En komplett fremstilling fra undersøkelsen ligger som vedlegg til dette dokumentet. I det følgende vil vi beskrive selve undersøkelsen og hvilke funn vi ønsker å trekke frem som et grunnlag for utforming av nye parkeringsvedtekter.

Utklippet fra «Byutvikling 2044» viser utstrekning av parkeringsundersøkelsen.



1.2.2 Antall parkeringsplasser

Som tabellen under viser er det totalt 3775 plasser innenfor telleområdet. Etter en grundig gjennomgang av undersøkelsen virker den relativt komplett når det gjelder offentlig tilgjengelige parkeringsplasser (private og kommunale). Imidlertid er oversikten over private parkeringsplasser som ikke er offentlig tilgjengelige mangelfull. Dette gjelder i hovedsak bolig- og jobbparkering. Å få en samlet oversikt over slike parkeringsplasser ville være en omfattende jobb, og det er derfor gjort et valg om å konsentrere seg om de offentlige tilgjengelige plassene; totalt 2174 plasser for det aktuelle telleområdet.

Telleområde	Offentlige plasser med avgift	Gateparkering med avgift	Gateparkering gratis	Private plasser med avgift	Private plasser ikke offentlige	Sum antall plasser	Sum antall minus private ikke offentlige plasser	Avstand til Sentrum (Bergseng-hjørnet) (m)
1					309	309	0	1200
2			112		35	147	112	1000
3	80	53		40	80	303	173	500
4	252			293	270	815	545	500
5		18		362	36	416	145	300
6	78	44			68	202	122	200
7		11		90	137	238	101	150
8	50	48		110	53	261	208	200
9				233	93	655	145	500 (Sykehuset og Maihaugen)
10		11		389	0	400	400	300
11		54	11	297	15	148	123	100
12		35	65		45	145	100	550
SUM 1-12	460	274	188	1814	1141	3877	2736	

Telleområdene som er vist i tabellen over er en praktisk geografisk inndeling i forbindelse med undersøkelsen. Se vedlagte kart hvor de forskjellige telleområdene er avmerket. I vårt prosjekt har fokus vært på sentrumsområdene, og vi har derfor valgt å legge vekt på telleområdene 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11 og 12. Disse områdene er i hovedsak begrenset av følgende vegger:

- Sportsplassen i sør
- Anders Sandvigs gate i øst
- Nordre gate i nord
- Parkering ved jernbanestasjonen i vest.

Innenfor de nevnte telleområdene er det følgende offentlig tilgjengelige plasser:

Offentlige plasser med avgift	380
Gateparkering med avgift	221
Gateparkering gratis	76
Private plasser med avgift	1541
SUM	2218

Av de 2218 plassene er det noen som er utleid på måneds- eller årsbasis. Dette gjelder i hovedsak Sentrum og Øya parkeringshus. Vi har ikke oversikt over hvor mange plasser dette gjelder.

1.2.3 Type parkeringsplasser

Det ble i 2015 registret 297 gateparkeringsplasser. Det er mulig dette tallet i dag er noe lavere. Blant annet er det i den senere tid blitt vesentlig færre plasser i Anders Sandvigs gate. Det antas at dette kan dreie seg om 20-30 plasser slik at det reelle antall plasser langs gater er på ca 270 plasser.

Av det totale antallet på 1921 parkeringsplasser i privat- eller offentlig regi er ca 600 plasser i Sentrum og Øya parkeringshus. De øvrige 1321 er parkeringsmuligheter på større eller mindre plasser rundt om i byen. De største plassene er Lurhaugen med 230 plasser, Stasjonen langtidsparkering med 235 og Mesna senter med 100 plasser. De øvrige 756 plassene er spredd på 16 små eller mellomstore parkeringsplasser, med et snitt på 47 parkeringsplasser for hver plass

1.2.4 Drift av parkeringsplasser

Av det totale antallet på 2218 parkeringsplasser er 1541 plasser private; det vil si ca 70% av det samlede antallet. Det er vårt inntrykk at EuroPark i all hovedsak drifter de private plassene, enten som egne plasser eller som en tjeneste for grunneier. Sentrum parkeringshus driftes av selskapet OnePark. Det er ingen formell koordinering mellom plassene, men på nettstedet som for eksempel Parkopedia.com kan en få en samlet oversikt over private og kommunale plasser. Imidlertid er ikke oversikten helt komplett, og det er usikkert om de viste takstene er helt i forhold til virkeligheten.

På EuroPark sine plasser er det mulig å enten betale med mynter, kort eller via en app for mobiltelefoner. OnePark bruker Autopay som registrerer registreringsskiltet ved inn- og utkjøring. Oppgjør for parkeringen kan gjøres på forskjellige måter; enten på stedet eller senere over internett.

I parkeringsundersøkelsen ble det ikke registrert hvor lenge det er lov å stå på de forskjellige parkeringsplassene. Dette er imidlertid regulert med skilt på hver enkelt plass, og er også omtalt under.

Med utgangspunkt i internettsidene til Lillehammer Sentrum Drift AS er parkeringsplassene regulert som følger (tekst stort sett hentet direkte fra deres internettsider):

Kommunale plasser:

- Ved parkering på offentlige regulerte parkeringsplasser er mandag – fredag 09.00 – 17.00, samt på lørdag mellom kl 09.00- 15.00 avgiftsbelagt. Maksimal tillatt parkeringstid er angitt på trafikkskiltene for den aktuelle parkeringsplass eller vegstrekning.
- Betal på parkeringsautomatene med mynt eller kredittkort. Flere av parkeringsautomatene er tilrettelagt for bruk av kredittkort, bensinkort etc. På disse parkeringsautomatene kan kunden velge å betale etterskuddsvis slik at det kun betales for effektiv parkeringstid.
- Parkering med maksimal parkeringstid inntil 3 timer koster: første time kr 18.-, andre time kr 29, tredje time kr 33, totalt kr 80.- for 3 timer.
- Dagparkering inntil 8 timer koster: første time kr 18.-, andre time kr 12.- tredje time kr 6.- fjerde time kr 5.- femte time kr 3.- sjette til åttende time kr 2. pr time, totalt kr 50.- for 8. timer.
- Dagparkering på Lurhaugen koster: første time kr 10.-, andre time kr 10.- tredje time kr 8.- fjerde time kr 4.- femte time til åttende time kr 2., totalt kr 40.- for 8. timer.

EuroPark og OnePark:

- Storgt. 61 og Mesna senter kr 13,- pr. time.
- Wiesesgt. p-plass og Lilletorget ved Nordby: 1. time 16,- deretter 22,- pr. time.
- P-hus i Kirkegata: kr 15,- pr. time og døgnpris 90,-.
- 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 p-huset er åpent 00-24 alle dager. Parkeringshuset har AUTOPAY, dvs. at det er kameraer som leser bilskiltet ditt ved ankomst og avreise. Du har da ulike betalingsalternativer: Ved avreise med kort til automat – her må du skrive inn ditt reg.nr på bilen din. Automater finner du på plan 3, 5 og 7. Betale på nett innen 48 timer ved å trykke på lenken «Jeg vil betale innen 48 timer». Automatisk trekk på kredittkort.

Jernbanestasjonen:

Ved jernbanestasjonen er det en korttidsplass sør for taxi-opstillingen for de som skal hente eller levere passasjerer. Slik vi forstår det kan en 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 92 plasser med ordinær avgiftsparkering som koster 20 kr/døgn. I sør er det 210 langtidsplasser som er spesielt beregnet på pendlere. Disse koster 50 kr/mnd og forutsetter at det plasseres en oblat i vinduet som dokumenterer togreisen.

1.2.5 Beliggenhet og attraktivitet

I hvilken grad en parkeringsplass oppfattes som attraktiv vil være en subjektiv oppfattelse for hver enkelt bruker. Det avhenger blant annet av avstand til sentrum, type parkeringsplass, hvor lett det er å parkere, hvor mye det koster, og hvor lenge en kan stå på en plass. Vi har valgt å betrakte dette ut fra følgende betraktninger:

- Avstand til sentrum vil være ganske avgjørende for de fleste som skal handle i byen og for turister. For mange vil kanskje grensen gå ved ca 5 minutters gange til Sentrum. For sentrumsnær parkering er det ønskelig å ha en høy grad av utskifting i løpet av dagen. Det betyr at denne typen parkeringsplasser vil ha en maksimal tillatt parkeringslengde.
- For noen er gateparkering vanskelig. Det krever ofte kompetanse i lukeparkering, og for en god del førere oppleves dette krevende og stressende. Sammenlignet med parkering på åpne plasser vil derfor kantparkering kunne oppleves som mindre attraktivt. På den andre siden vil slike parkeringsplasser være svært attraktive dersom de ligger tett på sentrumsområdene. Et eksempel er gateparkeringen i Jernbanegata som av mange oppleves som attraktivt dersom man bare skal gjøre et lite ærend i byen.

Øya Parkeringshus	Privat	293	0,10	---	0.71	0.71	0.63	0.20	0.56
Sentrum parkeringshus, Lilletorget, Mesnaser, Storgata 61	Privat/Kommunen	389	0.31	0.30	0.57	0.28	0.53	0.24	0.37
Stortorget	Kommunen	50	0.54	stengt	0.64	0.56	0.76	0.76	0.68
Bankplassen, Televerkgården	Kommunen	78	0.56	0.76	0.60	0.32	0.78	0.55	0.60
Lurhaugen, Kirkegata 70 (Skogbrukets hus)	Kommunen	252	0.19	0.21	0.35	0.32	0.29	0.20	0.26
Stasjonen korttid, First hotell Breiseth, Uno X	Privat	127	0.28	0.33	0.56	0.35	0.51	0.35	0.40
Gateparkering avgift Jernbanegata nedenfor Storgata	Kommunen	18	0.56	0.33	0.28	0.17	0.28	0.11	0.29
Gateparkering avgift ved Lillehammer kirke og i Mathisens gate	Kommunen	44	0.11	0.27	0.32	0.30	0.43	0.36	0.30
Gratisparkering Storgata nord for Nordregate, inkl Harlandsvegen og Skjellerudvegen	Kommunen	112	0.18	0.19	0.41	0.43	0.38	0.07	0.28

I tabellen under er det plukket ut noen typiske parkeringsplasser og beleggingsprosentene på de aktuelle tidspunktene. Det er viktig å presisere at for de telleområdene med for eksempel flere offentlige plasser er det ikke mulig ut fra tellingene å skille den ene plassen fra den andre.

Generelt viser registreringene at parkeringsplassene har relativt lav belegningsgrad. For parkeringshusene er det ganske bra belegg på hverdager. Det kan tyde på at det er en del arbeidsparkering på disse plassene. På lørdagene derimot som oppleves som ganske travle dager i sentrum er parkeringshusene relativt lite brukt.

Den neste gruppen; Stortorget, Bankplassen, Lurhaugen og Breiseth er ordinær parkering på åpne plasser. Her kan det virke som om Stortorget er et relativt populært sted å parkere. Det oppleves som svært sentralt og ligger lett tilgjengelig fra Kirkegata og Jernbanegata. Tilsvarende virker det som om Bankplassen og Televerket er ganske populære. Disse ligger også sentralt til med lett adkomst fra Kirkegata. Belegget på Lurhaugen og ved Skogbrukets hus har et noe lavere belegg. Disse plassene er kanskje ikke alltid like lett å finne, og i tillegg er det litt avstand fra Lurhaugen til sentrumsområdet. Stasjonen korttid og plassene ved Breiseth hotell har også et lite belegg. Begge disse plassene oppleves kanskje litt mer perifere, og for stasjonen sin del kan belegget muligens handle noe om pris og primær funksjon rettet mot jernbanestasjonen.

De to siste gruppene omhandler gateparkering. Disse plassene har overraskende lavt belegg. Dette kan skyldes at slike plasser ofte er litt spredd utover, og at det krever kompetanse i lukeparkering for å bruke de. Gratis gateparkering har et svært lavt belegg. Dette skyldes nok i stor grad at de i hovedsak ligger relativt langt unna sentrum, ca 1 km. For mange oppleves det litt langt å gå dersom sentrum i Lillehammer er målet og når det finnes gode alternative parkeringsplasser nærmere sentrum.

Samlet sett kan undersøkelsen tyde på at det er god parkeringskapasitet i det aktuelle telleområdet. Noe av utfordringen ligger i at plassene er ganske spredd og en må i tillegg være litt lokalkjent for å finne en del av de. Det antas at større plasser med gode sjanser for å finne en ledig plass oppleves som mer attraktive enn små plasser spredd utover sentrumsområdet. Imidlertid er det to faktorer som er med å påvirke bildet vesentlig. For det første er det viktig at plassene er lette å finne. Det betyr at det må være god skilting fra hovedfartsårene og helt frem. For det andre må det ikke være for stor avstand fra parkeringsplassen til sentrum. Skal man handle og har en del å bære tilbake til bilen er det upraktisk å gå for langt.

Vårt fokus har vært de sentrale delene av byen. Imidlertid har kommunen erfart at mangel på parkeringsplasser for nyoppførte bygg i utkanten av byen kan medføre et større press på parkeringsplasser inn mot sentrum. Et eksempel som er blitt nevnt i kommunikasjonen med kommunen er det nyoppførte bygget for fylkesmannen ved Rosenlund. Da dette bygget ble etablert valgte utbygger å ikke legge til rette for parkeringsplasser for ansatte og besøkende. Resultatet har blitt et økt press for å kunne parkere i nærområdene til bygget. Dette har gitt noen negative konsekvenser som muligens ikke var vurdert tilstrekkelig da bygget ble planlagt.

1.2.7 Har Lillehammer tilstrekkelig parkeringskapasitet?

Med grunnlag i parkeringsundersøkelsen fra 2015 kan følgende hovedinntrykk nevnes:

- Lillehammer sentrum har en god del parkeringsplasser, men de ligger til en viss grad spredd og kan dermed oppleves som noe utilgjengelig.
- De større plassene rundt sentrum har noe lavt belegg. Det kan tyde på at de er dårlig kjent og at det mangler skilt som viser vei til plassene. Men det kan også tyde på at det er gode alternative parkeringsplasser som ligger nærmere sentrum, som ofte er ledige og som har et akseptabelt prisnivå.
- Parkeringshusene har et delvis et lavt belegg. Dette kan skyldes flere ting, men generelt kan det være at mange velger åpne plasser fremfor å parkere i et parkeringshus som kan oppleves som trangt å manøvrere bilen i. Det kan også skyldes at skiltingen til parkeringshusene kunne vært noe bedre. Dette er spesielt viktig for turister.
- Kantparkeringen er noe lav, spesielt i utkanten av byen. Dette kan reise et spørsmål om slike plasser kan sløyfes til fordel for en annen utnyttelse av tilgjengelig vegareal.

Som en samlet vurdering kan det virke som om Lillehammer har relativt god kapasitet i forhold til parkeringsplasser som er offentlig åpne for alle. Noe av utfordringen fremover blir likevel om parkeringsstrukturen er god nok for videre utvikling av næringsvirksomhet og boligutbygging i årene som kommer. I dette ligger utfordringen i et noe fragmentert nettverk av parkeringsplasser, samt et uttalt ønske om en fortetting av sentrumsområdet som kan gå på bekostning av åpne parkeringsplasser. Et uttalt ønske fra både politikere og næringsdrivende om et stort sentralt plassert parkeringsanlegg kan legge til rette for en slik utvikling, men dette vil kreve en grundig konsekvensvurdering med hensyn på blant annet teknisk kompleksitet, kostnader og utnyttelsesgrad.

1.2 Transportanalyse for Lillehammer

En avgjørende forutsetning for god utnyttelse av tilgjengelig parkeringskapasitet er et vegnett tilpasset trafikkmengden. Kjøretøy på leting etter parkeringsplasser genererer trafikk, og i rushperioder er dette spesielt ugunstig. Det har derfor vært viktig å se litt nærmere på de kapasitetsberegningene som er utført i Lillehammer.

Det er gjennomført en såkalt CONTRAM-analyse for de viktigste vegene i byen. Dette er en arbeidsmetodikk som gjennom avanserte simuleringsberegninger gir en indikasjon på trafikkavviklingen på de utvalgte vegene. Modellen er sist oppdatert i august 2015, og det presiseres i rapporten at modellen er lagd før åpningen av den nye rundkjøringen som kobler Industrigata til Fåberggata ved Skurvavegen.

CONTRAM-modellen omfatter morgen- og ettermiddagsrush, henholdsvis kl 07:00-09:00 og 15:00 – 17:00. I disse periodene avvikes 40% av døgntrafikken. Gjennomsnittlig kjørelengde per kjøretøy i beregningsperiodene er 5,35 km, og det viser at det i all hovedsak er kjøring i nærområdet til for eksempel arbeid, skole, barnehage som dominerer trafikkbildet.

På generell basis og ut fra ideelle forhold kan en anta at en veg kan tåle en maksimal trafikkbelastning på 2000 kjt/t. (sum for begge kjøreretninger). Imidlertid er erfaringene at reell kapasitet er noe lavere på grunn av kryss, stigning, kurvatur, etc. Det er også erfart at ulykkesrisikoen øker betydelig når trafikkmengden overstiger 1200 – 1300 kjt/t. For bygater som har en blanding av gående, syklende og kjørende vil dette bli spesielt uheldig.

Noen av de viktigste resultatene fra beregningen er som følger:

- Det pekes spesielt på vegstrekningen Gudbrandsdalsvegen – Fåberggata – Kirkegata. Denne strekningen har mer trafikk enn ønskelig, og det medfører i perioder kødannelser.
- Bankenkrysset er et viktig knutepunkt i byen. Beregningene viser at det kun er ca 10% restkapasitet i krysset og det er nødvendig å finne løsninger som på sikt avlaster krysset. I dette ligger implisitt også et ønske om å redusere trafikkmengden på Mesnadalsarmen gjennom for eksempel en alternativ vegarm mellom sentrum og E6/Strandtorget.
- Krysset mellom Spinnerivegen og Nordsetervegen har en beregnet maksimal belastning på 1180 kjt/t. Dette kombinert med noe utfordrende stigningsforhold gjør at det på sikt bør gjøres tiltak for å bedre forholdene i krysset.
- E6 fra Vingrom i sør til Storhovearmen i nord har beregnet trafikkmengde på 1640 – 2030 kjt/t. På en tofelts veg ansees dette som en for stor belastning.
- Mesnadalskrysset på E6 har en beregnet maksimal trafikkbelastning på 3320 kjt/t. Dette tilsier at belastningen på det tilstøtende vegnettet inklusive rundkjøringen på Mesnadalsarmen i perioder er for stor.
- Avslutningsvis i CONTRAM-rapporten oppfordres det til å finne tiltak som i større

CONTRAM-analysen viser at enkelte veger og kryss i byen er overbelastet. Problemet har vart over noe tid allerede og har sannsynligvis medført at avlastningsveger har fått økt trafikkbelastning. Det er antageligvis trafikkstrømmen fra E6 og Strandtorget, og hvordan denne spres utover i det lokale vegnettet, som er hovedproblemet. På sikt må dette løses for å unngå at spesielt rushperiodene gir uakseptable avviklingsproblemer.

1.3 Dagens parkeringsbestemmelser for Lillehammer kommune

Kommuneplanens arealdel 2011 – 2024

Generelle bestemmelser (kommuneplanen)

- Vedtekten anvendes ved nybygg, hovedombygging, tilbygg eller ved endret bruk av eksisterende bygninger, jf. plan- og bygningslovens § 1-6- Ved omdisponering av eksisterende bygg må parkeringsdekningen vurderes på nytt.
- For utforming av permanente parkeringsplasser skal Statens Vegvesen Håndbok 017 (2008) om «Veg- og gateutforming» legges til grunn.
- Arealkrav pr. biloppstillingsplass: Minimum 15 m² for alle frittstående plasser, men for frittliggende småhusbebyggelse og carport/garasjer skal biloppstillingsplassene være 18 m². I parkeringsanlegg minimum 25 m² inkludert kjøreareal.
- Kommunen vurderer i hvert tilfelle om behovet for oppstillingsplasser er tilfredsstillende ivaretatt. Kommunen kan også fravike parkeringskravene der særskilte forhold tilsier det.
- Alle arealer beregnes etter NS 3940 – bruksareal BRA. Kommunen vurderer hvilke arealer som skal regnes med til BRA.
- Kommunen kan samtykke at det i stedet for biloppstillingsplasser på egen grunn, eller på felles areal, blir innbetalt et beløp pr. manglende plass til kommunen for bygging av parkeringsanlegg. Kommunestyret bestemmer hvilke satser som til enhver tid skal gjelde i slike tilfeller. Samtykke til biloppstillingsplasser på annen grunn kan bare godkjennes dersom det inngår som en del av et felles parkeringsprosjekt, godkjent av kommunen. Det er frikjøpsvedtekten som til enhver tid gjelder.
- Ved beregning av antall p-plasser skal sluttantallet alltid rundes oppover til nærmeste hele tall.
- For offentlige bygg, næringsbygg, forsamlingslokaler og større boligprosjekt skal minst 10 % (minimum 2) av parkeringsplassene utformes for og reserveres bevegelseshemmede. Plassen skal lokaliseres nærmest mulig hovedinngang.
- For nye større utbyggingsprosjekter kan kommunen kreve parkering under bakken.
- Arealet og anleggene skal holdes forsvarlig vedlike. Hvis parkeringsplassen disponeres til annet formål enn parkering, kan kommunen kreve at den gjøres tilgjengelig.
- Sykkelparkering skal vurderes særskilt for kollektivknutepunkt, skoler og andre offentlige bygg og anlegg, forsamlingslokaler, handelssenter og større boligprosjekt.

Det kreves parkeringsplasser i samsvar med tabellen under:

	Formål	Innenfor sentrum	Utenfor sentrum
a)	Kontor- og forretningsbygg:	1,0 plass pr. 100 m ² BRA	1,0 plass pr 60 m ² BRA
b)	Lager- og industribygg:	1,0 plass pr. 200 m ² BRA	1,0 plass pr. 150 m ² BRA
c)	Hotell og overnattingssteder: Det skal ved byggemelding gjøres rede for hvordan bussoppstilling er tenkt løst. Utleiehytter o.l.	0,5 plass pr. gjesterom Inntil 4 senger, 1,0 plass. 5-8 senger, 1,5 plasser Over 8 senger, 2,0 plasser	0,8 plass pr. gjesterom Inntil 4 senger, 1,0 plass. 5-8 senger, 1,5 plasser Over 8 senger, 2,0 plasser
d)	Konferanse-, restaurant- og kafébygg:	1,0 plass pr. 50 m ² BRA	1,0 plass pr. 25 m ² BRA
e)	Idrettsanlegg: Store idrettsanlegg kan vurderes spesielt. Antall plasser for funksjons-hemmede og plassering av disse bestemmes i hvert enkelt tilfelle.	0,2 plass pr. tilskuerplass.	0,2 plass pr. tilskuerplass.
f)	Små leiligheter, 2 rom:	1,0 plass pr. leilighet.	1,0 plass pr. leilighet.
g)	Leilighet/bolig med 3 rom:	1,5 plass pr. leilighet.	1,5 plass pr. leilighet.
h)	Leilighet/bolig med 4 rom og mer:	2,0 plass pr. leilighet.	2,0 plass pr. leilighet.
i)	Hybel/hybelbygg/1-rom leilighet:	0,3 pr. hybel/leilighet	0,5 pr. hybel/leilighet
j)	Barnehage*	1,0 pr. ansatt	1,0 pr. ansatt
k)	Undervisningsinstitusjoner**	0,5 pr. ansatt	0,5 pr. ansatt
l)	Omsorgsboliger/pleiehjem	0,5 pr. ansatt	0,5 pr. ansatt
m)	Forsamlingslokaler (kino/teater/kirke)	0,1 pr. sitteplass	0,2 pr. sitteplass
n)	For perifere, tette boligområder bør det i tillegg være en sentral parkeringsplass for tilfeldig parkering hvor kravet om 0,5 plasser pr. leilighet legges til grunn.		
o)	Andre bygg som ikke omfattes av kategoriene over vurderes enkeltvis i byggesaksbehandlingen.		

*Etablering av parkeringsplasser skal ta hensyn til hente- og bringeproblematikken. Det skal utarbeides egen plan for hvordan dette løses.

**Etablering av parkeringsplasser skal ta hensyn til hente- og bringeproblematikken. Parkering for elever/studenter skal i hvert tilfelle vurderes.

Parkeringskravene skiller mellom innenfor og utenfor sentrum. Innenfor sentrum defineres slik sentrumsformålet er avgrenset på plankartet.

Nyere reguleringsplaner

I den senere tid har det vært oppe til behandling parkeringsbestemmelser i tilknytning til behandling av reguleringsplaner og søknad om dispensasjon fra parkeringsvedtektene i Lillehammer kommune.

Dispensasjonssøknad Oppland Park, 4 nye leilighetsbygg med slike bestemmelser, reguleringsplan for Hansbakken 9 og kvartal 11:

- 1-roms: 0,3 plasser pr. boenhet.
- 2-roms: 0,5 plasser pr. boenhet.
- 3-roms og større: 1 p-plass pr. boenhet.

Reguleringsplan for kvartal 23B, Tinghuskvartalet:

- Leiligheter med 1 rom: 0,3 plass pr. leilighet.
- Leiligheter med 2 eller flere rom: 1,0 plass pr. leilighet.

Del 2 UTFORDRINGER OG MULIGHETER

2.1 Framtidens parkeringspolitikk

2.1.1 Faglig grunnlag – TØI-rapport 1493/2016: Parkering – virkemidler og effekter

En tydelig strategi for parkering kan gjøre det enklere å få til samarbeid om utvikling av eksisterende parkeringstilbud og nye parkeringsplasser i framtidige reguleringsplaner.

I tillegg kan en helhetlig strategi være nødvendig for å sikre at parkeringsreguleringer skjer helhetlig etter en overordnet plan, i samsvar med målsettinger innen areal- og transportutviklingen.

En samlet parkeringspolitikk kan dessuten gi administrasjonen hjemmel for å opptre offensivt overfor andre myndigheter og private bedrifter, og kan bidra til intern samordning mellom ulike avdelinger i kommunen som er involvert i parkeringsforvaltningen gjennom ulike roller.

For å sikre at parkeringsstrategien ikke begrenses til å dekke parkering forbundet med ny bebyggelse, kan parkeringsstrategien forankres i kommuneplanen. For eksempel som en generell strategi for mobilitet/samferdsel.

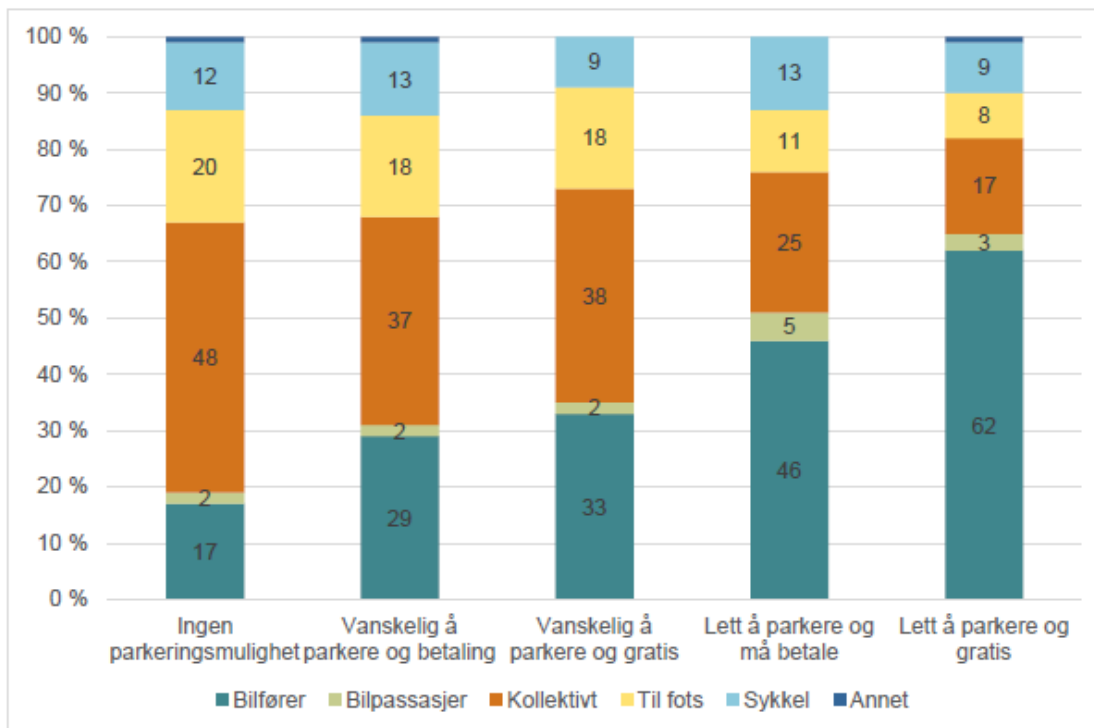
En helhetlig parkeringspolitikk kan bestå av flere momenter. Politikken kan ha generelle prinsipper som grunnlag for utbygging og lokalisering av byens større parkeringsanlegg. Valgt strategi for lokalisering av byens parkeringsanlegg kan gjennomføres steg for steg gjennom:

- arealplaner (som planmyndighet).
- avtaler mellom kommunen og private gårdeiere (planmyndighet/trafikkmyndighet).
- forvaltning av offentlige kommunale parkeringsanlegg, inklusive gateparkering (trafikkmyndighet).
- forvaltning av parkeringsanlegg ved kommunale arbeidsplasser (kommune som arbeidsgiver).

Alle bilturer starter og ender på en parkeringsplass. Parkeringstilbudet kan derfor ha stor betydning for valg av transportmiddel. På grunnlag av resultatene fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/2014 er det hentet ut data om parkeringstilbudet ved de bosatte sitt arbeidssted og bolig. Figuren under viser at bilandelen på arbeidsreiser er nesten halvert når det er vanskelig å parkere sammenlignet med når det er lett å parkere.

Utfordringen er de som ikke har godt nok kollektivtilbud og som bor langt unna arbeidsplassen. Dersom de som pendler fra Nordre Ål, Søndre Ål og Vårsetergrenda tar bussen i stedet for å kjøre bil, vil en unngå kø litt før kl. 8 om morgenen og i 16-tiden på ettermiddagen, i tillegg til at det vil frigi parkeringsplasser i sentrum. Jobbparkering i sentrum bør reduseres, og arbeidsplassparkering bør frigjøres til handlende og besøkende.

Nedenfor vises reisevaneundersøkelse utført i 2013/2014:



TØI-rapport Parkering – virkemidler og effekter: Valg av transportmiddel til arbeid er avhengig av mulighetene for å parkere (Reisevaneundersøkelsen 2013/2014).

2.1.2 Framtidens parkeringspolitikk for Lillehammer

For Lillehammer er utfordringen at det er ca. 1050 gratis parkeringsplasser på Strandtorget, det er gratis parkering i 2 timer i Rosenlund-området, mens det er avgiftsparkering i sentrum.

Dette forholdet vil svekke sentrum og bidra til handelslekkasje ut av sentrum.

For å bedre dette så burde det også på Strandtorget vært gratis parkering i kun 2 timer, slik det er på Rosenlund.

Det er viktig i arbeidet med kommuneplanen å ha en klar politikk som bl.a. går ut på at vekst i arealer for detaljhandel bør lokaliseres til sentrum for ikke å svekke sentrum som handels og opplevelsesområde. Kun plasskrevende varehandel, som bilforretninger, trelasthandel, mv. bør tillates utenfor sentrum.

For strenge parkeringsbestemmelser i sentrum kan føre til at bedrifter flytter utenfor sentrum, mens det motsatte fører til mye privatbiler i sentrum. Det er en balansegang å utarbeide parkeringsbestemmelser som fungerer, men det finnes gode eksempler på byer som har fått gode bestemmelser og fått til en ønsket utvikling, f.eks. Bodø og Gjøvik.

2.2 Generelle muligheter og utfordringer for Lillehammer

Type parkering	Muligheter og utfordringer
<p><u>ARBEIDSPASSPARKERING</u></p> <p>Parkering for besøkende og ansatte</p>	<p><u>Utfordringer:</u> For lave parkeringskrav for næringsbygg kan føre til at ansatte og besøkende parkerer i nærliggende gater og boligområder. Dette kan hindre snøbrøyting og framkommelighet og være trafikkfarlig.</p> <p><u>Muligheter:</u> Det bør tilrettelegges for færre parkeringsplasser for bil sentralt, der det er kollektivtilbud og gang- og sykkelavstand, godt tilbud av offentlige plasser, og anlegges gode parkeringsplasser for sykkel.</p>
<p><u>BOLIGPARKERING</u></p>	<p><u>Utfordringer:</u> For lave parkeringskrav for boliger kan føre til at beboere og besøkende parkerer i nærliggende gater, noe som kan hindre framkommelighet og trafiksikkerhet. Med bilparkering i garasje, kjeller eller i nær tilknytning til boligen innebærer at bilen er lett tilgjengelig.</p> <p><u>Muligheter:</u> Nye parkeringsbestemmelser, sammen med krav til uteoppholdsareal og tilrettelagt transport, bør stimulere til flere boliger i sentrum. Tilsvarende grep har gitt gode resultater for sentrumsutvikling i f.eks. Bodø. Lillehammer må bruke erfaringer fra nye boligprosjekter/reguleringsplaner i sentrum som er realisert. Økt gangavstand til bilparkering kan øke den totale reisetiden for den som benytter bil og vil dermed redusere det relative konkurransefortrinnet i reisetid mellom bil og andre reisemåter.</p>
<p><u>ALLMENNPAKERING</u></p> <p>Åpne parkeringsplasser i sentrum</p>	<p><u>Utfordringer:</u> Det er i dag mange åpne parkeringsplasser sentrumsnært som opptar mye plass. Enkelte står nesten tomme store deler av døgnet.</p> <p><u>Muligheter:</u> Disse kunne ha vært utnyttet til byrom, arbeidsplasser og boliger, med parkering under bakken. Dette gjelder bl.a. ved jernbanestasjonen, ved Banken, Lurhaugen og Stortorget.</p>
<p>Korttidsparkering i sentrum, kantparkering</p>	<p><u>Utfordringer:</u> Kantparkering øker tilgjengeligheten for handel i sentrum, men utfordrer framkommelighet for andre trafikantgrupper, som gående, syklende og evt. kollektivfelt, og snørydding.</p> <p><u>Muligheter:</u> Det bør utarbeides en gatebruksplan som har som mål å finne en balanse mellom parkering og framkommelighet. Kantsteinsparkering har høy turnover og er en ressurs som gir</p>

	<p>god tilgjengelighet og må prises deretter. Korttidsparkering som kantsteinsparkering på ettermiddag, kveld og helg kan utnytte kapasiteten bedre, da det på disse tidspunktene ofte er ledig kapasitet.</p>
Sykkelparkering	<p><u>Utfordringer:</u> Det er for dårlig tilrettelagt for syklister i dag.</p> <p><u>Muligheter:</u> Bedre utbygd sykkelvegnett, bedre vintervedlikehold og flere parkeringsplasser for sykkel. For å stimulere til mer sykkelbruk må det legges til rette for trygg og god sykkelparkering, flere overbygde, sentrale steder i byen, og ved forretninger. De som har dyre sykler betaler for å parkere sykkelen trygt.</p>
Strandtorget og Rosenlund i forhold til sentrum.	<p><u>Utfordringer:</u> Strandtorget har gratis parkering, noe som innbyr til langtidsparkering, Rosenlund har gratis parkering i 2 timer, mens det er avgiftsparkering i sentrum. Eventuelt nytt p-hus eller parkeringsanlegg under bakken har en høy kostnad, og det er risiko ved finansiering uten at det er inngått avtale med brukere.</p> <p><u>Muligheter:</u> Det bør være lik parkeringspolitikk for Rosenlund og Strandtorget med gratis parkering i 2 timer. Nær sentrum er det i dag to p-hus, Øya og Sentrum. Dersom flere åpne p-plasser bygges ned i sentrum bør det bygges et sentralt p-anlegg under bakken som kan erstatte de parkeringsplassene som bygges ned og som kan være til rådighet ved frikjøp for mindre utbygginger i sentrum som ikke har muligheter til å bygge parkeringsplasser på egen grunn, og som kan utnyttes ved sambruk. Parkeringsanlegg under bakken reduserer arealbeslag i sentrum.</p>

2.3 Mål og strategier

Type parkering	Mål	Strategi
ARBEIDSPASSPARKERING		
Parkering for besøkende og ansatte	Etablere detaljhandel, service- og kontorarbeidsplasser i sentrum for å nå målene i Byutvikling 2044. Legge til rette for optimalt antall parkeringsplasser i nye parkeringsbestemmelser.	Innføre minimumsnorm for parkeringsplasser for å sikre at det blir etablert nok parkeringsplasser, slik at parkeringen ikke belaster omkringliggende gater, og for å gjøre det attraktivt for dem med bil å etablere seg i sentrum. Det kan også innføres maksimumsnorm for å gi signal om at parkeringsplassstilgangen skal begrenses.
	Legge til rette for at flere som bor utenfor sentrum reiser kollektivt, sykler eller går til jobben.	Øke tilbudet med buss/tog, særlig i rushtiden om morgenen og ettermiddagen. Legge bedre til rette for gangveger og sykkelveger med god og trygg sykkelparkering.
BOLIGPARKERING		
I sentrum	Eablering av flere boliger i sentrum innenfor 10-minutters-byen. De som etablerer seg i boliger i sentrum har sannsynligvis mindre behov for bil (unngå bil nr. 2). Parkering i garasjekjeller i bolig eller i nærheten ved frikjøp. Innføre lavere minimumsnorm for parkeringsplasser sentrumsnært.	Nye parkeringsbestemmelser med krav til færre parkeringsplasser sentrumsnært. Jf. nye parkerings-bestemmelser i Oppland Park, kvartal 11 og for kvartal 23B, Tinghuskvartalet. Erfaringer fra andre kommuner viser at lavere minimumsnorm stimulerer ny bebyggelse i sentrum.
Utenfor sentrum	Utenfor sentrum bør det etableres nye boligområder nær boligområder som har eksisterende bussruter og busstopp.	Prioriteres i revisjon av kommuneplanens arealdel. Forbedre busstilbudene.
ALLMENN PARKERING		
Langtidsparkering	Vurdere langtidsparkering utenfor sentrumskjernen, med tilbringerbuss.	Kommuneplanen må legge til rette for langtidsparkering utenfor sentrumsområdet.
Åpne plasser i sentrum	Åpne parkeringsplasser i sentrum legger beslag på verdifullt areal og bør transformeres om til byrom,	Åpne parkeringsplasser legges inn i kommuneplanen som byggeområder for handel, kontorarbeidsplasser og boliger

	handel, kontorarbeidsplasser og boliger.	eller byrom. Kommunen bør i samarbeid med grunneiere og utbyggere lage en gjennomføringsplan for å fjerne parkeringsplasser på bakken og erstatte de med arbeidsplasser og boliger. De tapte parkeringsplassene her erstattes med nytt p-anlegg under bakken sentrumsnært.
P-hus/garasjeanlegg under bakken	Eksisterende parkeringsplasser på bakkenivå som transformeres til byggeområder for handel, kontorarbeidsplasser og boliger erstattes med sentrumsnære parkeringsanlegg under bakken. Det må være et mål å få god skilting og merking av parkeringshus og evt. nye p-anlegg under bakken.	Et sentrumsnært parkeringsanlegg vil dekke allmenn parkering for de som besøker sentrum. Det vil også dekke parkeringsbehovet for de som ikke kan dekke parkeringsbehovet på egen grunn eller i egen p-garasje, ved frikjøp. Skilting av parkeringsanlegg må skje i god avstand fra sentrum, og det må tas i bruk moderne teknologi for å informere om hvor det er ledig parkeringskapasitet.
Parkering ved Skystasjonen	Det må være god parkeringskapasitet i nærheten av Skystasjonen, slik at det innbyr til å ta tog eller buss.	Eksisterende plasser på bakkenivå bør transformeres om til handel, kontor, næring og boliger, og parkeringstilbudet bør etableres under bakken.
Korttidsparkering i sentrum, kantsteinsparkering	Det må være et visst antall med plasser for kantsteinsparkering i sentrum. Kantsteinsparkering er korttidsparkering i sentrum og øker tilgjengeligheten og fremmer handel og annen aktivitet i sentrum.	Det bør lages en gatebruksplan som viser hvor det skal være kantsteinsparkering og som ser dette i sammenheng med framkommelighet.
Sykkelparkering	Et av målene i Byutvikling 2044 er å få flere til å sykle. Det må da legges bedre til rette for syklistene, både med sykkelveger og sykkelparkering.	Sykkelveger og sykkelparkering må tas inn i revidert kommuneplan. Sykkelparkering må etableres sentralt i byen, ved Skystasjonen, butikker og andre sentrale steder. Noen må være overbygget, og de med dyre sykler bør ha tilbud om innebygget sykkelparkering som kan låses. I nye reguleringsplaner må det være krav om sykkelparkering. Det skal også være krav om parkering for el-sykler, med lademuligheter.

Annen parkering	<p>Det skal sikres et tilstrekkelig antall for egnede p-plasser for bevegelseshemmede.</p> <p>Det skal også reserveres et tilstrekkelig antall p-plasser for elbil med muligheter for lading i allment tilgjengelige p-anlegg.</p>	<p>Det må gis bestemmelser i kommuneplan med krav om parkering for bevegelseshemmede og for parkering for elbil, med lademuligheter.</p>
Parkeringsavgifter	<p>Parkeringsavgift og størrelse på avgiftene er med og bestemmer hvor folk parkerer, og hvor lenge.</p>	<p>For å stimulere korttidsparkering i sentrum kan det være tilbud om gratis parkering/svært rimelig parkering en kort stund, f.eks. en halv time, for deretter å øke avgiften drastisk.</p> <p>Dersom parkeringstakstene settes opp gradvis, fjerner noen parkeringsplasser og legger forholdene til rette for sykkel og gange, vil belegget på de gjenværende plassene gå opp og betalingsvilligheten øke.</p> <p>Økning i p-avgift ute vil trolig også være nødvendig for å få tilstrekkelig økonomi i bygging av nye p-anlegg under bakken.</p>

Del 3 SONER OG BESTEMMELSER

3.1 Parkeringssoner

Visjonen i *Byutvikling 2044: 10-minutters-byen – den levende og kompakte byen der det viktigste kan nås innen 10 minutter (fra Storgata og Skysstasjonen)*.

Det er poengtert at handelsfunksjoner nås innen 10 minutters gange. De fleste arbeidsplasser er plassert primært med 10 minutters gange, sekundært med 10 minutters sykkel. En stor andel av nye boliger er lokalisert primært innen 10 minutters sykkel, sekundært innen 10 minutters bussreise.

For Lillehammer er det naturlig å tenke tre soner, der bestemmelsene viser et ønsket skille i utviklingen innenfor de tre sonene. Sone 1, indre sone tilsvarer det området en ønsker å utvikle som sentrumsområde, tilsvarende 10-minutter-byen (for gående). Indre sone må være et område der en ønsker en annen utvikling enn det ytre sentrum, med egne bestemmelser for å oppnå dette.

Grensa mellom sone 2 og sone 3 kan være grense for 10-minutter-byen på sykkel, eller tilsvarende arealet for Byplanen for Lillehammer (2006)? Resten av kommunen blir sone 3, og da er en ute av byen.

Beskrivelse av sone 1, indre bykjerne.

Grenser for sone 1 brukes som et virkemiddel for å stimulere til fortetting av den sentrale delen av byen. Sone 1 utgjør 483 dekar og har en utstrekning på ca 1000 meter i nord-syd retningen og ca 500 meter i øst-vest retningen. Følgende beskriver grunnlaget for geografisk plassering av sonen:

- I sør er Langes gate valgt som avgrensning. Sonen avgrenses mot grøntbeltet fra Lillehammer vdg til Lillehammer kirke. Dette arealet virker lite relevant for fortetting og videre utbygging. Videre mot sør starter småhusbebyggelsen som vi ikke betrakter som den indre bykjerne.
- Mot øst er Anders Sandvigsgate og Spinnerivegen valgt som avgrensning. Ovenfor disse vegene starter småhusbebyggelsen som ikke betraktes som den indre bykjernen.
- I nord følger grensen Nordsetervegen og Lars Skrefsruds veg frem til Gamlevegen. Videre mot nord følger grensen Gamlevegen som kan betraktes som en historisk avgrensning av byområdet. Området mellom Gamlevegen og Storgata bør ha et potensiale til utvikling og betraktes som en del av sentrumsområdet. Videre følger sonen Nordregate. Videre nordover begynner småhusbebyggelsen og avstanden til sentrum gjør at dette området kan betraktes som utenfor den indre bykjernen. Avgrensningen følger Nordre gate til jernbanelinjen og videre ned mot bebyggelsen sør for Olsen Bergs gate.
- I vest avgrenses sone 1 av vestsiden av Lurhaugen, samt vestre kant av parkeringsområdet ved jernbanestasjonen. Begge disse områdene har en nærhet til byen som bør danne grunnlag for en utvikling av ny bebyggelse. Området ved Hammartun skole er integrert i sone 1 og grensen møter aksene ned fra Langes gate.

Beskrivelse av sone 2, ytre bykjerne.

Sone 2 er å betrakte som sentrale deler av byen, men som likevel ligger noe lenger ut enn den indre bykjernen. Sone 2 utgjør 1560 dekar og har en utstrekning på ca 3000 meter i nord-syd retningen og ca 1500 meter i øst-vest retningen. Følgende beskriver grunnlaget for geografisk plassering av sonen:

- I sør er sone 2 ført til krysset mellom Hamarvegen og Storgata. Dette er gjort for å inkludere prosjektet Oppland park som har fått innvilget en dispensasjon knyttet til parkering.
- Møt øst er Maihaugvegen frem til krysset med Nordsetervegen brukt som begrensning. Denne veien vurderes som en naturlig grense mot områder som ligger noe lenger fra sentrum. Videre mot nord er begrensningen av sone 2 lagt i Storgata og Gudbrandsdalsvegen. Denne veg-aksen vurderes som den mest relevante avgrensningen mot ordinær småhusbebyggelse nord-øst i byen.
- I nord er sone 2 ført frem til krysset mellom fv. 213 og fv. 312 slik at hele utbyggingsområder fra fv. 213 i nord til Rosenlund i sør er inkludert i sonen. Slik vi ser det bør disse områdene inkluderes i sone 2 slik at parkeringsbestemmelsene kan bidra til en ønsket utvikling av området.
- Mot nord-vest er Moavegen benyttet som avgrensning. Slik vi ser det er området mellom Storgata og Moavegen relevant å utvikle videre innen forskjellige type næringsvirksomhet. Videre mot sør-vest er Strandtorget inkludert i sone 2, av samme grunn som området fra Rosenlund og nordover. Videre sørover er området rundt Sportsplassen inkludert i sone 2 og videre langs Kirkegata opp mot krysset med Storgata. Disse områdene ligger sentralt plassert i byen og kan på sikt ha potensialer for videre utvikling og fortetting av bebyggelse.

3.2 Parkeringsbestemmelser

Målet med nye bestemmelser er bl.a.:

- Flere og enheter (fortetting) i bykjernen, innenfor 10-minutters-byen.
- Enklere å bygge kontorlokaler, tilby kultur og servise og etablere detaljhandel og arealintensiv næring, med mange arbeidsplasser pr. arealenhet innenfor 10-minutters-byen.
- Redusere personbiltrafikken - økt miljøvennlig transport (buss, sykkel, gange).

Bl.a. Gjøvik og Bodø hadde tidligere parkeringsvedtekter lignende de som har vært gjeldende på Lillehammer. To år etter at kommuneplanen ble vedtatt i Bodø har nye parkeringsbestemmelser, sammen med bestemmelser om krav til uteoppholdsareal, felles parkering og tilrettelagt transport, har det vært en eksplosjon i antall nye leiligheter i sentrum, med næring på gateplan. I alt er det under bygging 600-700 nye leiligheter i 5 store prosjekter i Bodø.

Bodø kommunen har parkeringsbestemmelser som er svært like de som nå foreslås for Lillehammer kommune, der det er gått ned på krav til antall parkeringsplasser, har inndelt i flere kategorier/størrelser boliger og lagt inn minimum antall p-plasser og maksimum antall p-plasser for næring.

I forslag til nye parkeringsbestemmelser er det krav til færre parkeringsplasser i sentrum enn utenfor sentrum. Det er liten forskjell mellom kravene innenfor sone 1 og 2 som begge er sentrumssoner, men bestemmelsene for sone 2 ligger mellom sone 1 og sone 3.

Det er krav til sykkelparkering i alle sonene, og innenfor boligområder, næringsområder og annen parkering. Dette er medvirkende til at flere bruker sykkelen til og fra og i sentrum. Det må også tilrettelegges for trygg sykkelparkering, og med en del under tak.

Forslag til nye parkeringsbestemmelser:

To tall angir minimums- og maksimumskrav, ett tall angir kun minimumskrav.

Type parkering	Enhet	Sone 1		Sone 2		Sone 3	
		Bil	Sykkel	Bil	Sykkel	Bil	Sykkel
Boliger							
Mindre enn 30 m ² BRA	Boenhet	0,3	2,0	0,3	2,0	1,0	2,0
30 – 60 m ² BRA	Boenhet	0,5	2,0	0,8	2,0	1,5	2,0
60 - 90 m ² BRA	Boenhet	0,7	2,0	1,0	2,0	2,0	2,0
90 m ² og større	Boenhet	0,9	2,0	1,2	2,0	2,0	2,0
Næring							
Kontor, forretning/ daglivare, kjøpesenter industri/verksted/lager	100 m ² BRA	0,2-0,7	1,5	0,8-1,2	1,5	2,0	1,0
Mosjonslokale	100 m ² BRA	1,0-1,5	1,5	1,0-2,0	1,5	1,5-2	1,5
Servering/bevertning	100 m ² BRA	1,0-1,5	1,5	1,0-2,0	1,5	2,0	1,5
Hotell, overnatting	Gjesterom	0,5	0,2	0,5	0,2	0,5	0,2
Annen parkering							
Sjukehus, sykehjem/ pleiehjem, omsorgssenter	Seng	0,3	0,2	0,3	0,2	0,3	0,2
Barnehage, skoler: Barne- og ungdomsskole, videregående skole, høgskole og universitet.	Årsverk	0,3	1,0	0,3	1,0	0,5	1,0
Idrettsanlegg, kulturinstitusjoner, forsamlingslokaler	Tilskuerplass sitteplass	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2

Vedlegg

1. Eksempler fra andre kommuner
2. Definisjon av sentrale begreper
3. Kilder