

## Gåstrategi

for det sentrale byområdet i Lillehammer



SO  
LA

# a

## Introduksjon

### Innhold

<b>a</b>	
<u>Introduksjon</u>	<u>2</u>
Bygatenes rolle	3
<b>b</b>	
<u>Analyse</u>	<u>4</u>
b1 Eksisterende tilrettelegging	6
b2 Målpunkter	10
b3 Målområder	12
b4 Kollektivtransport	14
b5 Eksisterende ganglinjer	16
b6 Avstand mellom sentrale målpunkter	17
<b>c</b>	
<u>Hovedganglinjer</u>	<u>18</u>
c1 Foreslåtte hovedganglinjer	20
c2 Gjennomgående	22
c3 Elvekorridorene	48
c4 Tverrforbindelsene	56
<b>d</b>	
<u>Tiltak &amp; anbefalinger</u>	<u>70</u>
d1 Etablér gangvegnettet	71
d2. Generelle tiltak	72
d3 Utarbeid helhetlige planer for hovedrutene med prioriterte tiltak	73

I DENNE RAPPORTEN skisseres det et rammeverk for et fotgjengernetttverk i Lillehammer. Dette nettverket definerer viktige forbindelser på tvers av byen. Hensikten med dette er å skape sammenkoblede gangtraséer gjennom hele byen, som binder sammen viktige attraksjoner, kvaliteter, målpunkter, boligområder og arbeidsplasser.

Dette rammeverket bør benyttes som et veikart til en opprustning av fotgjengerfasiliteter i byen. Slik kan man med tiden få rustet opp og tilført økte kvaliteter til et sammenhengende gangnettverk som tar utgangspunkt i eksisterende kvaliteter, sentrale målpunkter og viktige forbindelser.

Gåstrategien er gjennomført av Studio Oslo Landskapsarkitekter (SOLA), og er en videreførelse av «Byromsanalysen» (2017), også gjennomført av SOLA. Gåstrategien baserer seg på den forståelsen og de konklusjonene som finnes i byromsanalysen. Andre viktige føringsdokumenter er «Byutvikling 2044» og «Kommunedelplan for fysisk aktivitet og naturopplevelse».

## Bygatenes rolle



**BYER ER STEDER FOR MENNESKER.** Veier og gater utgjør den største andelen av offentlig eiendom i de fleste byer, og er viktige arenaer i folks liv. Gater er en av de viktigste byggeklossene i gode byer og god byutvikling. De er livsnervene i lokalsamfunnet og bydelene, de former livs- og miljøkvaliteter, og er fundamentet i byøkonomien.

Bygatene har potensiale til å øke næringsaktivitet, være innbyggernes forplasser og forhager, og gi folk trygge og komfortable omgivelser å bevege og oppholde seg i. Vitalitet i bylivet krever en tilnærming som legger mye oppmerksomhet på den mangfoldige rollen gatene har i byen. Velfungerende gater er fundamentalt for å skape en god by. Bygatene er samtidig de viktigste bevegelsesårene for fotgjengere.

Tilrettelegging for folks bruk er kanskje det viktigste grunnlaget for velfungerende gater. Hvordan folk bruker gatene avhenger av plassen som er tilgjengelig for dem, fasiliteter som inviterer til bruk og pauser, og opplevelsen av gaterommet.

Alle reiser begynner og slutter med gange. Alle er derfor fotgjengere på et eller annet tidspunkt. «Fotgjengere» inkluderer følgelig mennesker av alle slag, med ulike behov, evner og aldre, som sitter, går, leker, venter eller slapper av i gatene.

Økt bruk av gaterommet krever at mennesker får den høyeste prioriteringen i utformingen av veier og gater. Å tilrettelegge for fotgjengere - å skape en behagelig opplevelse av å

benytte seg av byen til fots - innebærer å skape et fotgjenger-nettverk som gir spesiell oppmerksomhet til de mest utsatte gruppene: barn, eldre og de med redusert syn og eller bevegelsesevne. Som har trygge gater med uavbrutte fortau, er uten hindringer og farlige situasjoner, inneholder godt belyste byrom og har god veifinning. Det innebærer også variasjon i opplevelser og visuelle kvaliteter, engasjerende bygningsmiljøer og fasader, og en menneskelig skala.

*Global Street Design Guide (s.54-55)*, utformet av «Global Designing Cities Initiative» og «National Association of City Transportation Officials» har utformet en rekke nøkkelprinsipper for utforming av gater, basert på prinsippet om at gatene er offentlige rom i tillegg til bevegelseskorridorer. Disse prinsippene er fundamentale for å skape gode bygater som fungerer for alle brukere, og spesielt fotgjengere

## Nøkkelprinsipper for gode gater

### GATER FOR ALLE

Gatene bør utformes for å være rettferdige og inkluderende. De bør legge til rette for behov og funksjoner for et mangfold av brukere, med spesielt fokus på folk med nedsatt funksjonsevne, eldre og barn. Uavhengig av inntekt, kjønn, kultur eller språk, om man beveger eller oppholder seg, bør gatene prioritere folk først.



### TRYGGE GATER

Gater bør utformes for å være trygge og komfortable for alle brukere. Prioriter sikkerhet for fotgjengere, syklistene, og de mest utsatte brukerne blant disse: barn, eldre og folk med nedsatt funksjonsevne. Trygge gater har lave fart for å redusere konflikter, legger til rette for naturlig, sosial overvåkning, sørger for tilstrekkelig belysning og er fri for farer.



### GATER ER MULTIDIMENSJONALE ROM

Gater bør utformes i tid og rom. Gatene er dynamiske byrom som folk opplever med alle sansene. Utformingen av bakkeplanet er kritisk, men kantene og det vertikale planet utgjør en stor del av et godt gatemiljø.



### HELSEFREMMEDE GATER

Gater bør utformes for å legge til rette for helsefremmende miljøer og livsstilsvalg. Gateutforming som legger til rette for aktiv transport og som integrerer grønn infrastruktur som forbedrer luft og vannkvalitet, kan redusere stressnivåer og forbedre den mentale helsen.



### GATER ER BYROM

Gatene bør utformes som gode byrom, i tillegg til å være bevegelseskorriderer. De spiller en stor rolle i byens og nabolagenes liv, og bør utformes som steder hvor et mangfold av byliv kan utfolde seg, eksempelvis kulturelt mangfold, sosial interaksjon, feiring og offentlige demonstrasjoner.



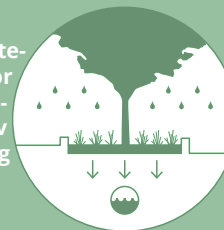
### GATER ER MULTIFUNKSJONELLE

Gater bør utformes for ulike mobilitetsmuligheter, og prioritere aktive og bærekraftige transportmetoder. Trygg, effektiv og komfortable opplevelser for, og god samhandling mellom, fotgjengere, syklistene og kollektivreisende gir tilgang til viktige tilbud og destinasjoner, og øker kapasiteten i gatene.



### GATER SOM ØKOSYSTEMER

Grønn infrastruktur bør integreres i gatene og knyttes opp mot større strukturer for å styrke økologisk mangfold og urbane økosystemer. All gateutforming bør informeres av lokale habitater, klima, topografi, vassdrag og andre naturelementer.



### GODE GATER SKAPER VERDIER

Gater bør utformes for å være økonomiske ressurser i tillegg til å være funksjonelle. Godt utformede gater skaper miljøer som gjør det attraktivt å oppholde seg der, som igjen kan generere høyere omsetning for handelsnæringen, og høyere boligverdier.



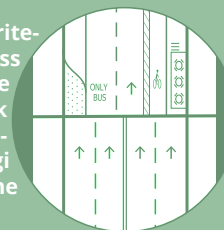
### GATER SOM ER KONTEKSTUELLE

Gatene bør foredle og støtte nåværende og planlagte omgivelser i ulike skalaer. En gate kan krysse varierte bymiljøer, fra monofunksjonelle boligområder med lav tetthet til tettere, multifunksjonelle bykjerne. Ettersom konteksten endres og arealbruk og tetthet medfører ulikt press på gatebruken, vil også utformingen av gaten ha ulike behov som bør legges til rette for.



### GATER KAN ENDRES

Utforming av gater kan reflektere nye prioritering som sikrer passende distribusjon av plass mellom ulike brukere. Det er viktig å skyve grenser, prøve nye ting og tenke kreativt. Rask implementering av prosjekter med lavkostmaterialer kan gi bedre beslutningsgrunnlag, og gi folk mulighet til å oppleve og utforske gatene på nye måter.





## Hovedkriterier for fotgjengernetverk

FOR BEST MULIG å legge til rette for økt andel fotgjengere er det viktig å se hele byen under ett, og se på de ulike typene av forbindelser som kan bidra til å skape et omfattende og sammenhengende nettverk. Et finmasket fotgjengernetverk med mange ulike fotgjengerprioritert by- og landskapsrom støtter opp under en by som er enkel og komfortabel og ferdes til fots i.

Fotgjengernetverk må være trygge, komfortable og hyggelige. I forhold til andre brukere, beveger fotgjengere seg kortere på samme tid, og opplever gatene mest intenst. Når man beveger seg i gatene i lav hastighet, og ikke er omsluttet av et kjøretøy, engasjerer man alle sansene og er samtidig den mest utsatte brukeren av gaterommet. Gateutforming bør alltid prioritere trygghet og komfort for gående, og måle kvaliteter og suksesser ut fra et fotgjengerperspektiv.

Et godt fotgjengernetverk har fire hovedkriterier;

Sammenkoblet og permeabelt

Tilgjengelig og komfortabelt

Trygt

Relevant til konteksten det befinner seg i.

(GDGI, 2016 - Global Street Design Guide, s.72-74)

### SAMMENKOBLET OG PERMEABELT

#### **SAMMENKOBLET**

For å være godt brukbare må fortau, gangveger og fotgjengeroverganger være sammenhengende og uten hindringer. Til og med korte strekninger med fortau eller gangveger som har dårlig underlag, er ujevne, har hindringer eller som slutter brått kan gjøre folk mer motvillig for å bevege seg til fots, og skape vanskelige hindre for rullestolbrukere.

#### **PERMEABELT**

Legg til rette for fotgjengerforbindelser som kan kutte avstander der det er mulig. Stier og blindveger bør forlenges til å skape forbindelser til omkringliggende gater. Forbindelser gjennom større kvartaler er viktige for å skape et mer finmasket nettverk og forbedre sammenhenger.

#### **VALGMULIGHET**

Sørg for valgmuligheter i bevegelsen fra et viktig målpunkt til et annet. Om en forbindelse er stengt bør andre være tilgjengelige.

#### **VIKTIGE MÅLPUNKTER**

Spesiell oppmerksomhet bør gis til utformingen av fotgjengeropplevelser i gangavstand til viktige målpunkter som kollektivknutepunkter, parker og grøntkorridorer, skoler, bydelsentre og sentrum. Det er mer sannsynlig at folk vil bevege seg til forts fra et målpunkt til et annet om det er praktisk, komfortabelt og hyggelig. Områder rundt kollektivstopp bør inkludere steder hvor grupper kan samles uten å blokkere for andre.

### TILJENGELIG OG KOMFORTABELT

#### **TILJENGELIGHET**

Alle gater bør være universelt tilgjengelige, legge til rette for ulike ganghastigheter, og være lesbare for alle brukere. Spesiell oppmerksomhet for barn, eldre og folk med nedsatt funksjonsevne anbefales.

#### **KAPASITET OG KOMFORT**

Legg til rette for at fotgjengernetverket har et hierarki og en kapasitet som er tilrettelagt til konteksten. Folk skal ikke behøve å gå etter hverandre, men kunne gå i par og grupper og fortsatt passere hverandre komfortabelt. Det bør tilrettelegges for ekstra kvaliteter avhengig av gatens plassering. Viktige handels- og bydelsgater bør ha plass til både mengden mennesker og annen bruk av fortausarealer, som opphold, uteservering og vareutstilling. Roligere gater og bolig-gater bør ha plass til vegetasjon i tillegg til gangareal.

### TRYGT

#### **GANGVEGER OG FORTAU**

Gangveger og fortau bør være trygge for alle brukere på forskjellige tider av døgnet. De bør være tilstrekkelig belyst, ha akseptable stigningsforhold, være fri for hindringer og tilby sosial overvåking.

#### **KRYSNINGSPUNKTER**

Krysningspunkter er kritiske noder i et nettverk, hvor fotgjengere er utsatt for størst risiko for skade. Det bør legges til rette for godt synlige, korte og direkte krysningspunkter. Tiltak som fortausutvidelser og fotgjengerøyser kutter ned avstander og gir fotgjengere beskyttede områder å vente i. Krysningspunkter bør alltid være markerte. Dersom det er mulig bør fotgjengeroverganger være opphøyde for å bidra til ytterligere sikkerhet.

### RELEVANT TIL KONTEKSTEN

#### **MENNESKELIG SKALA OG KOMPLEKSITET**

Fasader og gatenes kanter som bygg eller andre tilstøtende områder bør utformes slik at de bidrar til at fotgjengernetverket er interessant å bevege seg langs. Langs hovedgangforbindelser bør det oppfordres til varierte bygningshøyder, detaljer i arkitekturen, skilting, kort avstand mellom innganger, transparente fasader og grønt for å korte ned den opplevde avstanden.

#### **KARAKTER OG IDENTITET**

Ikoniske gater gir mulighet for unike gatemøbler, veifinning, landskapsinnslag, belegning, skilting og belysning. Eksempler på slike gater kan være Gågata/Storgata, Kulturaksen i Kirkegata eller Gamlevegen. Fremhevelsen av historiske områder og velkjente korridorer kan styrke karakteren i gatene.

#### **TOPOGRAFI**

Store høydeforskjeller kan begrense sammenhengen i gangnettverket og komplisere tilgang til viktige tilbud og destinasjoner.

#### **GRØNTKORRIDORER**

Muligheter for å øke andelen trær og grønt bør sees på gjennom hele byene, i tillegg til identifisering og fremheving av viktige grønne korridorer. Bruk lokale arter som er best tilpasset lokalklimaet. Trær og beplantning kan styrke identitet og karakter i byen.



**b**

Analyse

**Analysekapittelet tar utgangspunkt i kartleggingen som er gjennomført i Byromsanalysen. Supplerende kartlegging er gjennomført med mål om å finne frem til hovedstrukturene i byen. Den totale forståelsen er ment å danne et solid grunnlag for å definere et nettverk av gangforbindelser som dekker hele det sentrale byområdet.**

**En sentral målsetning er å finne frem til gangerter som forbinder viktige målpunkter i hverdagen, og som samtidig kan gi økt opplevelsesverdi i byrommene. Ved å legge til rette for bevegelse til fots som både er effektiv og attraktiv kan man legge et sterkt grunnlag for økt fotgjengerandel i Lillehammer.**

**Analysedelen tar for seg seks ulike tema:**

- △ Eksisterende tilrettelegging*
- △ Målpunkter*
- △ Målområder*
- △ Kollektivtransport*
- △ Eksisterende ganglinjer*
- △ Avstand mellom sentrale målpunkter*

**Kartlegging av disse temaene, i sammenheng med analysen gjennomført i Byromsanalysen og brukervedvirkningen som er gjennomført i forbindelse med Gåstrategien, danner grunnlaget for forslaget til hovedganglinjer.**

## b1 Eksisterende tilrettelegging

DET ER HOVEDSAKELIG ENKELT OG TRYGT å ta seg frem til fots i Lillehammer. Det er gjennomgående relativt enkelt og trygt å krysse hovedveier med en akseptabel dekning av fotgjengeroverganger. Det er allikevel avdekket gjennom en brukermedvirkningsprosess at det er flere kryss som oppleves som skumle. Det er også enkelte viktige forbindelser som mangler rundt om i byen, og noen viktige (og ønskede) krysningspunkter som ikke føles trygge. Det er god sammenheng i fortauer og gangveger, samt en rekke rolige bolig-gater som fungerer som viktige gangforbindelser. Det er altså en god basisdekning for fotgjengere

Gågata er i egen klasse hva gjelder fotgjengertilrettelegging. Tiltak som er blitt gjennomført i senere tid slik som stenging av Vingnesbrua og oppgradering av Wieses gate har tilført nye kvaliteter til fotgjengernetverket.

Viktige turveier som Strandpromenaden og Tverrløypa er viktige for rekreasjon og bynært friluftsliv, men også som forbindelser i byen.

Selv om trygghetsaspektet er ivaretatt i tilfredsstillende grad, og det er mulig å ta seg frem til fots de fleste steder, er veifinning ofte et problem. Det er mange situasjoner hvor det er vanskelig å vite hvor man skal, og finne den raskeste veien dit man vil. Brukermedvirkningen har i tillegg avdekket en del snarveier og manglende lenker som folk ønsker tilrettelagt.

Et annet viktig moment som også er nevnt i brukermedvirkningen er at det mange steder oppleves utrivelig å ferdes og avstander oppleves som lange. Dette gjelder også på strekninger hvor det er relativt god og trygg tilrettelegging for gående, men hvor man mangler viktige steds- og opplevelseskvaliteter, eller ferdes langs tungt trafikkerte veier.

Kartet på motstående side viser eksisterende tilrettelegging for gående. Det er kartlagt ulike grader av tilrettelegging, fra gågate, fortau til gang- og sykkelveg, i tillegg til mer uformell ganginfrastruktur som stier og rolige gater som er viktige forbindelser i byen. I tillegg er det markert eksisterende gangfelt.

Kartet viser en jevnt over god dekning av trafiksikre forbindelser for gående. Det er hovedsaklig tilrettelagt med fortau eller gang- og sykkelveg langs hovedtrafikkårene, mens rolige bolig-gater benyttes komfortabelt som gangveger i rolige nabolag.

Jevnt over ser man at det er god sammenheng i bevegelsesmuligheter for gående. Ut i fra den gode dekningen av trafiksikker infrastruktur kan man anta at det ikke er mangel på tilrettelegging som er hovedutfordringen med å øke antall gående i byen.



 Gågate	 G/S-veg	 Sti
 Fortau	 Rolig gate	
 Gangfelt	 Vei	







## Eksempler på dagens situasjon



### Typisk fortaussituasjon

Fortauene er gjennomgående av akseptabel kvalitet og bredde. Mange fortaussituasjoner mangler stedskvaliteter.



### Fotgjengerprioritert gate med kjøring

Eksempel på kvalitets- og statusheving av myke trafikanter i viktig sentrumsgate, med innslag av oppholdsmuligheter og grønt.



### Gamlevegen

Historisk gate med lite biltrafikk. Noen gater er viktige gjennomfartsårer uten spesiell fotgjengertilrettelegging, men oppleves attraktive på grunn forhold som karakter, miljø og lite trafikk.



### Typisk gang- og sykkelveg

Det er mange g/s-veier i byen, hvor fotgjengere og syklister er adskilt fra biltrafikk. Dette fungerer godt på strekninger med lite sykkeltrafikk og få konflikter mellom syklister og fotgjengere.





#### Tverrløypa

Tverrløypa er et godt eksempel på en gang- og sykkelsti som er relativt godt opparbeidet med fast grusdekke. Dette er en vanlig situasjon i de mer naturpregede områdene i byen.



#### Strandpromenaden

I likhet med Tverrløypa er Strandpromenaden et typisk eksempel på eksisterende tilrettelegging som fungerer godt i et mer naturpreget miljø.



#### Typisk eksempel på mye brukt sti

Det er en rekke stiforbindelser av varierende kvalitet rundt i byen. Disse er viktige forbindelser men har gjerne lav grad av tilrettelegging.



#### Typisk tråkk

I tillegg til de bredere stiforbindelsene er det også mange smalere tråkk. Disse er enten naturstier som leder ut i landskapet omkring byen, eller forbindelseslinjer som ikke er opparbeidet men folk allikevel ønsker å bevege seg.

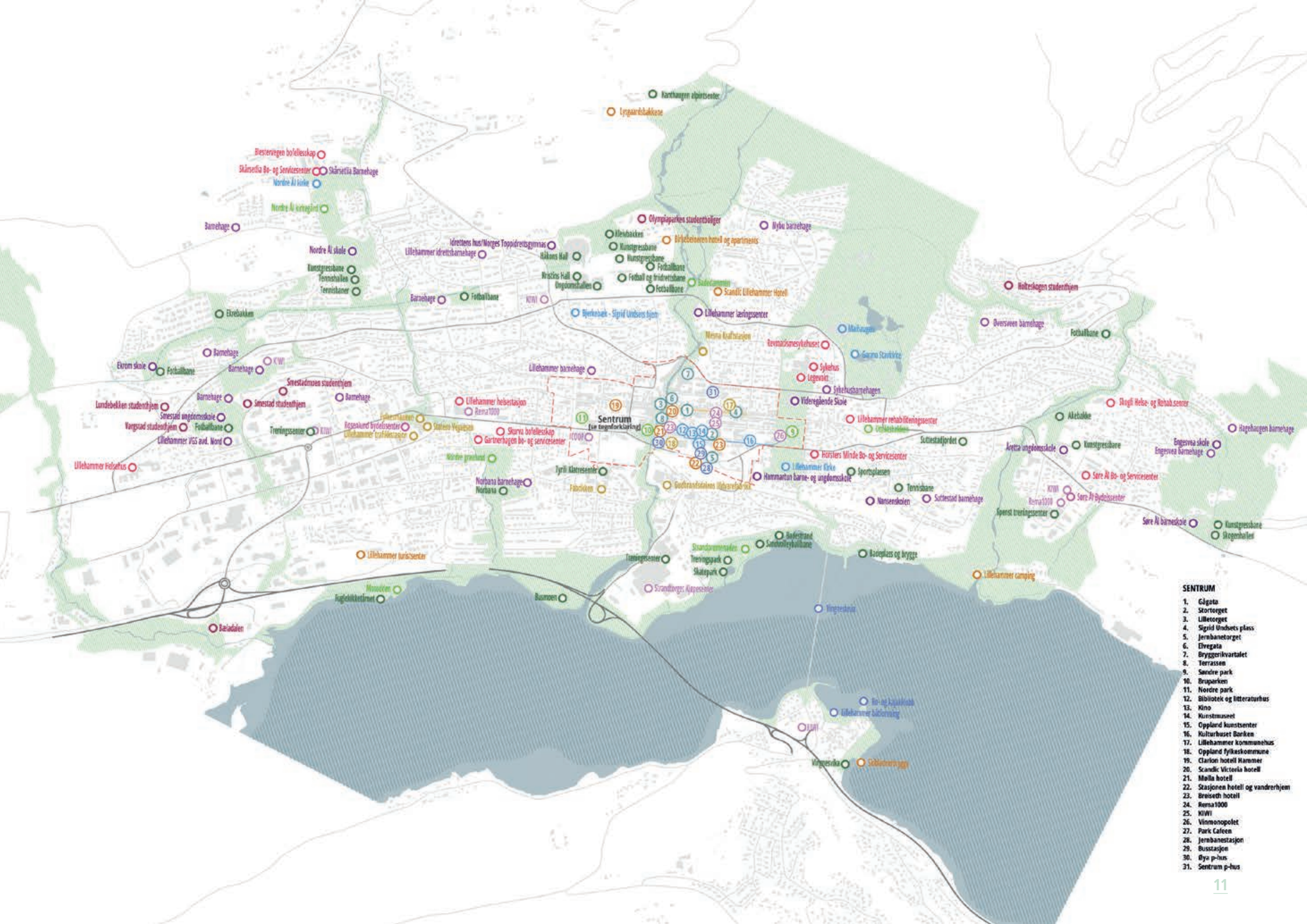
## b2 Målpunkter

DE SOSIALE FUNKSJONENE I BYEN SOM SKOLER, barnehager, biblioteker og viktige hverdagslivsmålponkter som matbutikker er viktige primærfunksjoner og fellesrom i byen. Mye av den daglige mobiliteten og logistikken er knyttet til disse funksjonene, og hvordan de er organisert har stor betydning for byens struktur og funksjon. Disse målpunktene er sentrale for hvordan vi beveger oss rundt i byen, og større samlinger av målpunkter danner viktige områder som mange ferdes til å fra. Å identifisere samlinger av slike målpunkter er derfor sentralt i arbeidet med å definere viktige bevegelselinjer i byen.

Kartleggingen av målpunkter viser at de fleste målpunktene ligger sammen med andre målpunkter slik at det dannes områder eller bydelssentre, som blir multifunksjonelle målområder som viktige ganglinjer kan og bør knytte sammen.







**SENTRUM**

1. Gågata
2. Stortorget
3. Lilleorgat
4. Sigrid Undsets plass
5. Jernbanetorget
6. Elvegata
7. Bryggerikvartalet
8. Terrassen
9. Søndre park
10. Bruparken
11. Nordre park
12. Bibliotek og litteraturhus
13. Kino
14. Kunstmuseet
15. Oppland kunstcenter
16. Kulturhuset Bårken
17. Lillehammer kommunehus
18. Oppland fylkaskommune
19. Clarion hotell Hammer
20. Scandic Victoria hotell
21. Mølla hotell
22. Stasjonen hotell og vandrerhjem
23. Brøseth hotell
24. Rema1000
25. K101
26. Vinmonopolet
27. Park Cafeen
28. Jernbanestasjon
29. Busstasjonen
30. Øya p-bus
31. Sentrum p-bus

## b3 Målområder

MÅLOMRÅDENE VISER VIKTIGE OMRÅDER I BYEN, basert og gradert i forhold til antall og viktigheten av målpunkter. Siden målområdene er viktige aktivitets- og attraksjonsområder i byen er de viktige i utarbeidelsen av et gangnettverk. Det er samtidig spesielt viktig at målområdene er godt tilrettelagt for gående, da disse er sentrale områder i byen som tiltrekker seg mange mennesker på en daglig basis.

Det danner seg en relativt klar struktur i byen hvor mange av de viktige funksjonene ligger i et bånd fra Høgskolen/ Storhove til Søre Ål. I tillegg er det en tydelig akse fra Strandtorget og strandsonen gjennom sentrum til Stampesletta og Lysgårdsbakkene. I tillegg har man viktige satellitter i områder som Kringsjø, Vingnes og Engesva.

Fra denne kartleggingen kan man begynne å tegne opp et bilde av viktige forbindelseslinjer i byen.



### Sentrum

Kirkegata er et godt eksempel på den generelle tilretteleggingen i sentrum, utenfor Gågata.



### Rosenlund bydelssenter

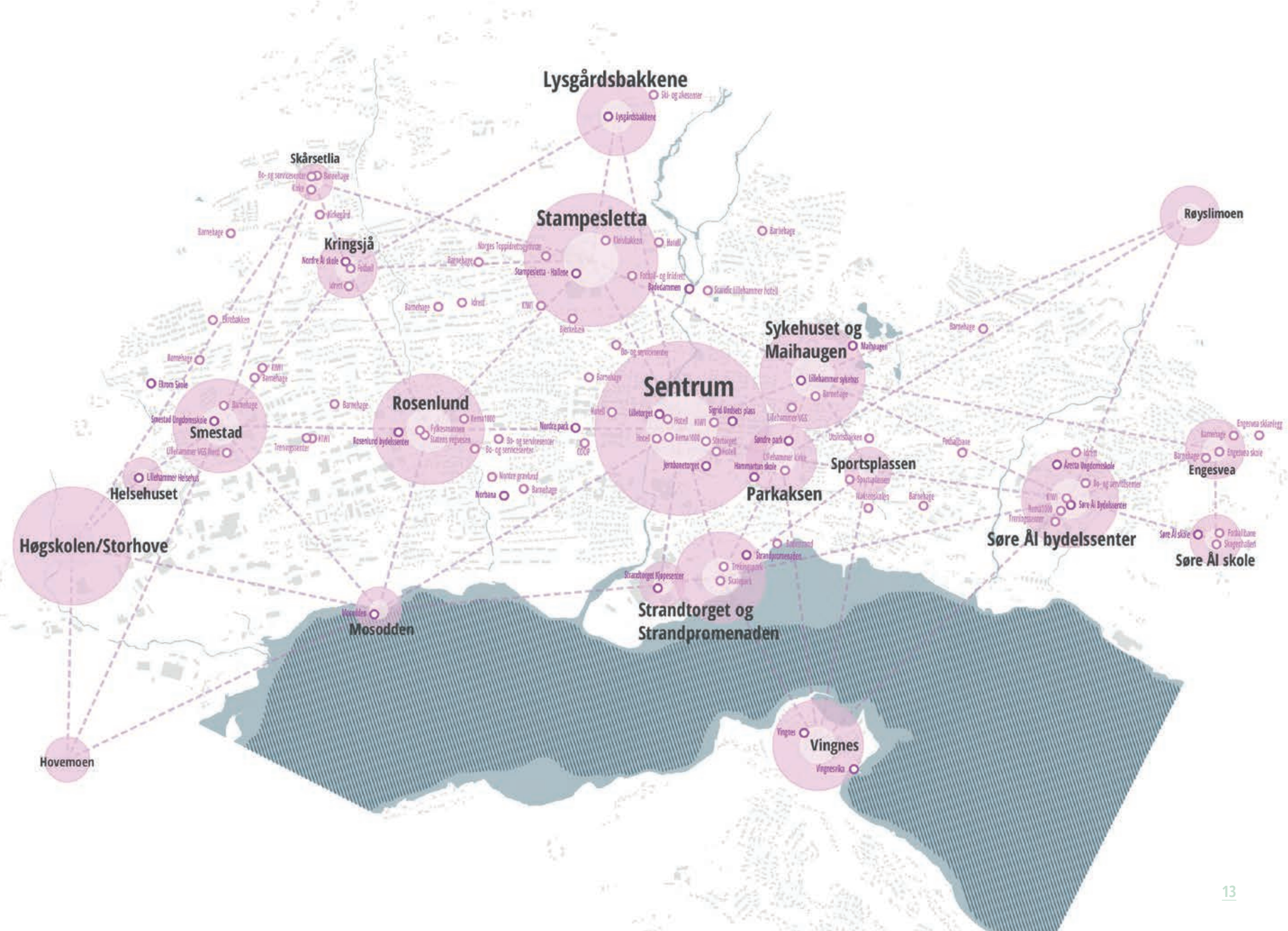
Bydelssentrene blir enda viktigere destinasjon i årene som kommer. Her trengs det bedre tilrettelegging for fotgjengere.



### Stampesletta

Eksempel på viktig målområde for aktivitet og idrett. Her må det være enkelt og attraktivt å bevege seg til fots, både for å komme til og komme rundt i området.





## b4 Kollektivtransport



NÆRHET OG INTEGRASJON MED ET GODT TILBUD for kollektivtransport er viktig for at byen skal være attraktiv for fotgjengere. Dette gjelder spesielt i en by som Lillehammer med store høydeforskjeller, relativt spredt bebyggelse og lange vintre. Disse forholdene kan skape en større barriere for mange for å sette igjen bilen hjemme. Kollektivtransport kan øke andel gående ved at man har et tilgjengelig alternativ til å komme seg rundt om man eksempelvis blir sliten, handler mye eller tungt, får dårlig tid eller været slår om.

Tilrettelegging for enkel tilkomst til kollektivtransporten, trygge krysningspunkter, komfortable fasiliteter og attraktive stedskvaliteter rundt holdeplasser er derfor også viktige tiltak for å øke andelen gående. Dette vil også gi en god effekt for kollektivtransporten, ved at man øker kundegrunnlaget (folk som beveger seg i byen uten bil) og gjør det mer attraktivt og brukervennlig å benytte seg av den. En satsing på flere gående og en satsing på kollektivtransport vil derfor gagne hverandre.

Av kartet ser vi en relativt god dekning av holdeplasser og bussruter i studieområdet. Bussrutene dekker de ulike målområdene på en relativt god måte. Kvaliteten på holdeplassene er mange steder dårlig, med slitte fasiliteter, vanskelig krysningsforhold og lite attraktive omgivelser og dårlig informasjon. Flere steder er også tilkomsten til busstoppene dårlige, hvor man noen steder må bevege seg og vente i grøftkantene. Dette gjelder spesielt i periferien, hvor kollektivtransporten er spesielt viktig for å få ned andel bilbrukere.

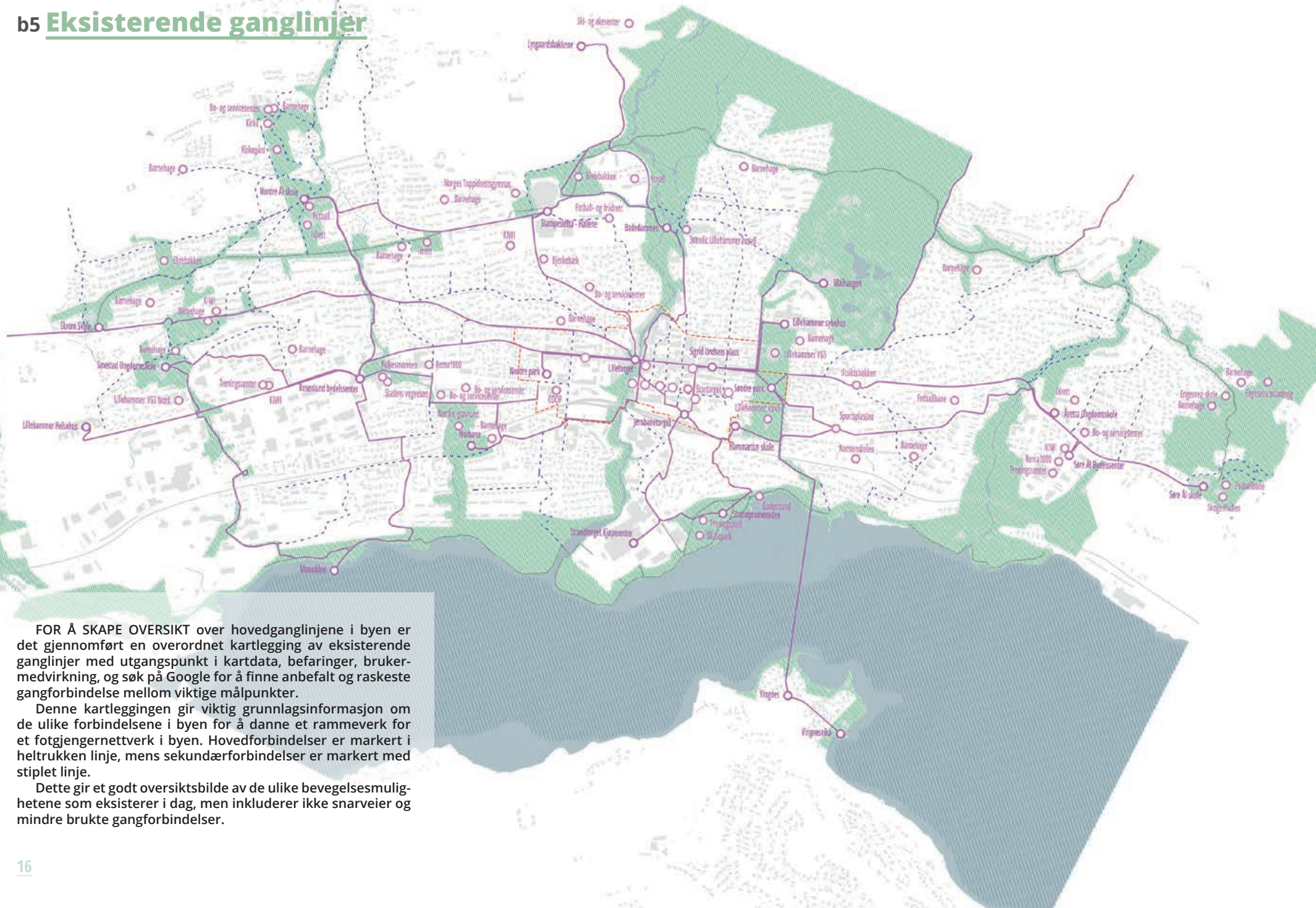
Dette gir et dårlig helhetsinntrykk av kollektivtransporten, og kan bidra til at mange opplever det som lite attraktivt allerede før man faktisk benytter den.







## b5 Eksisterende ganglinjer



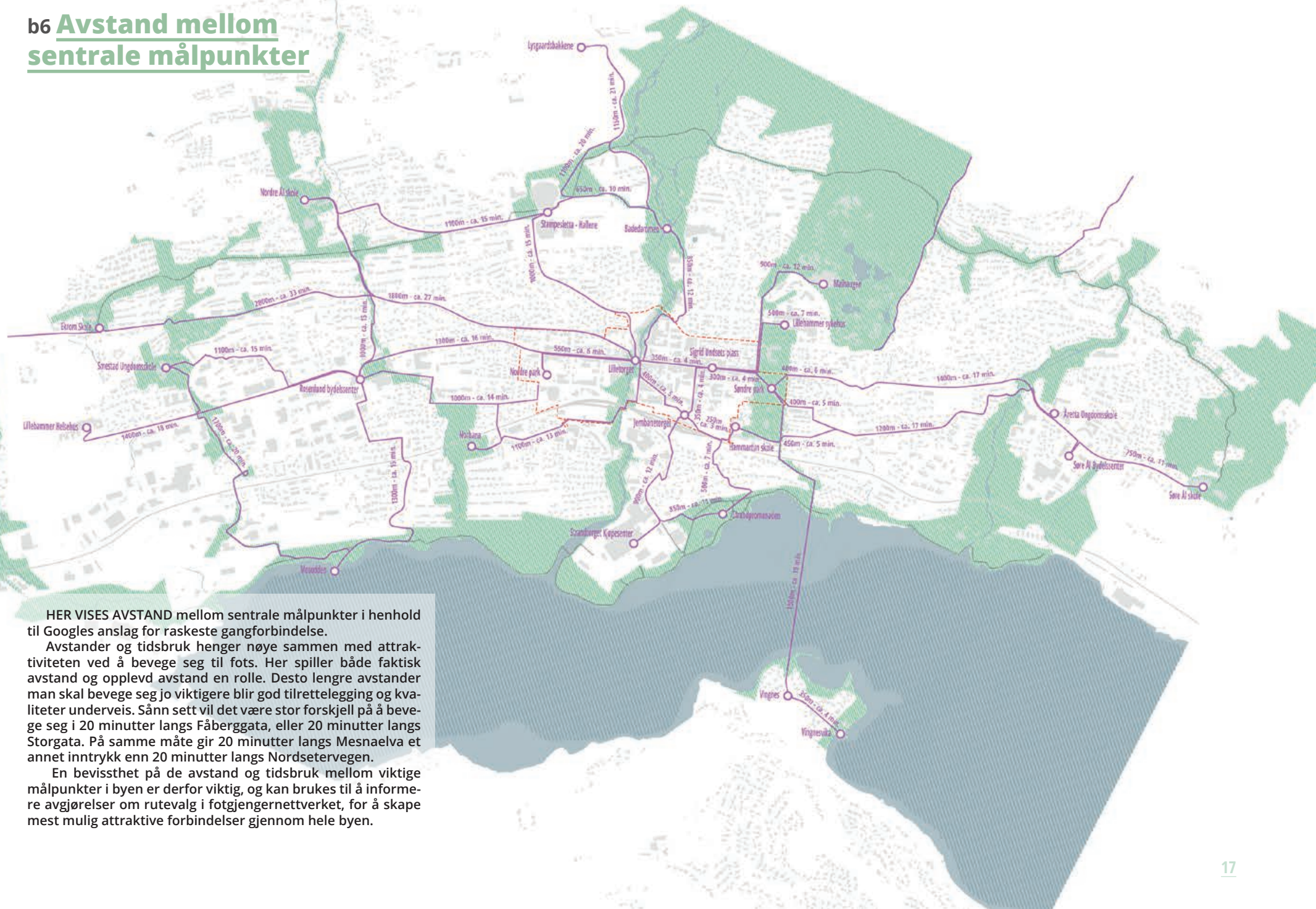
FOR Å SKAPE OVERSIKT over hovedganglinjene i byen er det gjennomført en overordnet kartlegging av eksisterende ganglinjer med utgangspunkt i kartdata, befaringer, brukermedvirkning, og søk på Google for å finne anbefalt og raskeste gangforbindelse mellom viktige målpunkter.

Denne kartleggingen gir viktig grunnlagsinformasjon om de ulike forbindelsene i byen for å danne et rammeverk for et fotgjengernettsverk i byen. Hovedforbindelser er markert i heltrukket linje, mens sekundærforbindelser er markert med stiplet linje.

Dette gir et godt oversiktsbilde av de ulike bevegelsesmulighetene som eksisterer i dag, men inkluderer ikke snarveier og mindre brukte gangforbindelser.



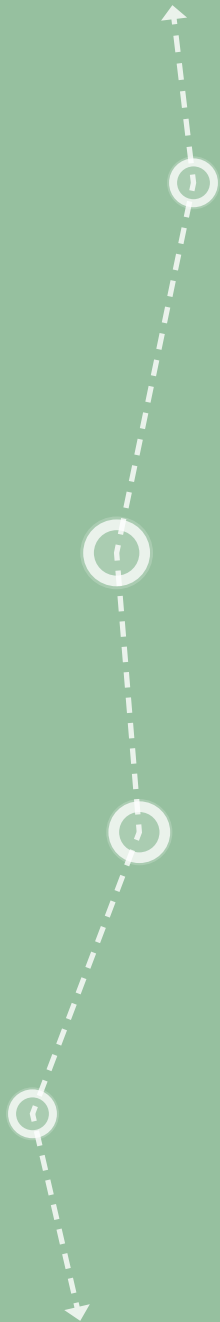
## b6 Avstand mellom sentrale målpunkter



HER VISES AVSTAND mellom sentrale målpunkter i henhold til Googles anslag for raskeste gangforbindelse.

Avstander og tidsbruk henger nøye sammen med attraktiviteten ved å bevege seg til fots. Her spiller både faktisk avstand og opplevd avstand en rolle. Desto lengre avstander man skal bevege seg jo viktigere blir god tilrettelegging og kvaliteter underveis. Sånn sett vil det være stor forskjell på å bevege seg i 20 minutter langs Fåberggata, eller 20 minutter langs Storgata. På samme måte gir 20 minutter langs Mesnaelva et annet inntrykk enn 20 minutter langs Nordsetervegen.

En bevissthet på de avstand og tidsbruk mellom viktige målpunkter i byen er derfor viktig, og kan brukes til å informere avgjørelser om rutevalg i fotgjengernetverket, for å skape mest mulig attraktive forbindelser gjennom hele byen.



## C

### Hovedganglinjer

Mye ligger godt til rette for at Lillehammer skal bli en bedre gåby. Det er hovedsakelig trygt og enkelt og ta seg frem til fots i Lillehammer. Det er ikke noen direkte, store mangler for gående. Allikevel er det ofte lite attraktivt eller interessant å bevege seg til fots. Dette skyldes delvis fordi rammene for gående ikke er god i store deler av byen, utenom Gågata.

Det som behøves mest er en klargjøring av viktige gangruter, større prioritering av myke trafikanter, bedre veifinning og en kvalitetsheving av viktige ganglinjer og sentrale byrom, med spesielt fokus på å øke byroms- og stedskvaliteter, samt en bedre samhandling og integrasjon med urbane og landskapsmessige kvaliteter i byen.

Gåstrategien tar utgangspunkt i byromsanalysen. Hovedressonementet og strukturene i byromsanalysen er videreført og videreutviklet i gåstrategien. De foreslåtte gangforbindelsene følger hovedlinjene i Byromsanalysens struktur, med langsgående og tverrgående forbindelser, hvor elvekorridorene blir behandlet spesielt som viktige korridorer for både hverdagsliv og rekreasjon.





**Konseptdiagram for byromsnettvevrk**  
Fra Byromsanalysen. Hovedkonseptet bygges videre på i denne gåstrategien.

## c1 Foreslåtte hovedganglinjer

Hovedganglinjene foreslås som et nettverk som kan gi en sammenhengende dekning over hele det sentrale byområdet. Med utgangspunkt i viktige målpunkter, målområder, viktige eksisterende ganglinjer og steds- og landskapskvalitetene som finnes i byen, vil et slikt nettverke kunne danne et godt grunnlag for flere og mer fornøyde fotgjengere i Lillehammer.

Det fokuseres på gjennomgående linjer, som har potensiale til å skape flest mulige forbindelser i best mulige omgivelser. Flere av disse tar utgangspunkt i allmenningene definert i Byromsanalysen. Oppgradering og økt bruk av disse gangforbindelser vil kunne styrke disse allmenningene betraktelige, samtidig som oppgradering av by- og landskapsrommene vil kunne gjøre det mer attraktivt og interessant å bevege seg der.

Ganglinjene er delt i tre kategorier, *langsgående*, *elvekorridorer* og *tverrgående*.

De *langsgående* følger byens langstrakte form, og danner de store linjene i nettverket. Dette inkluderer viktige diagonaler som binder sammen byen fra en side til den andre.

*Elvekorridorene* følger byens tre store vassdrag, Mesna, Skurva og Åretta, og kan bidra til store rekreasjonskvaliteter samtidig som de kan bli gode forbindelser mellom viktige målpunkter.

De *tverrgående* korridorene er viktige forbindelser som går på tvers av bystrukturen, og binder sammen større boligområder med målpunkter som skoler og bydelsentere, eller rekreasjonsområder som Lågen, Mjøsa eller marka.



**Storgata**

En av byens viktigste langsgående forbindelser



**Åretta**

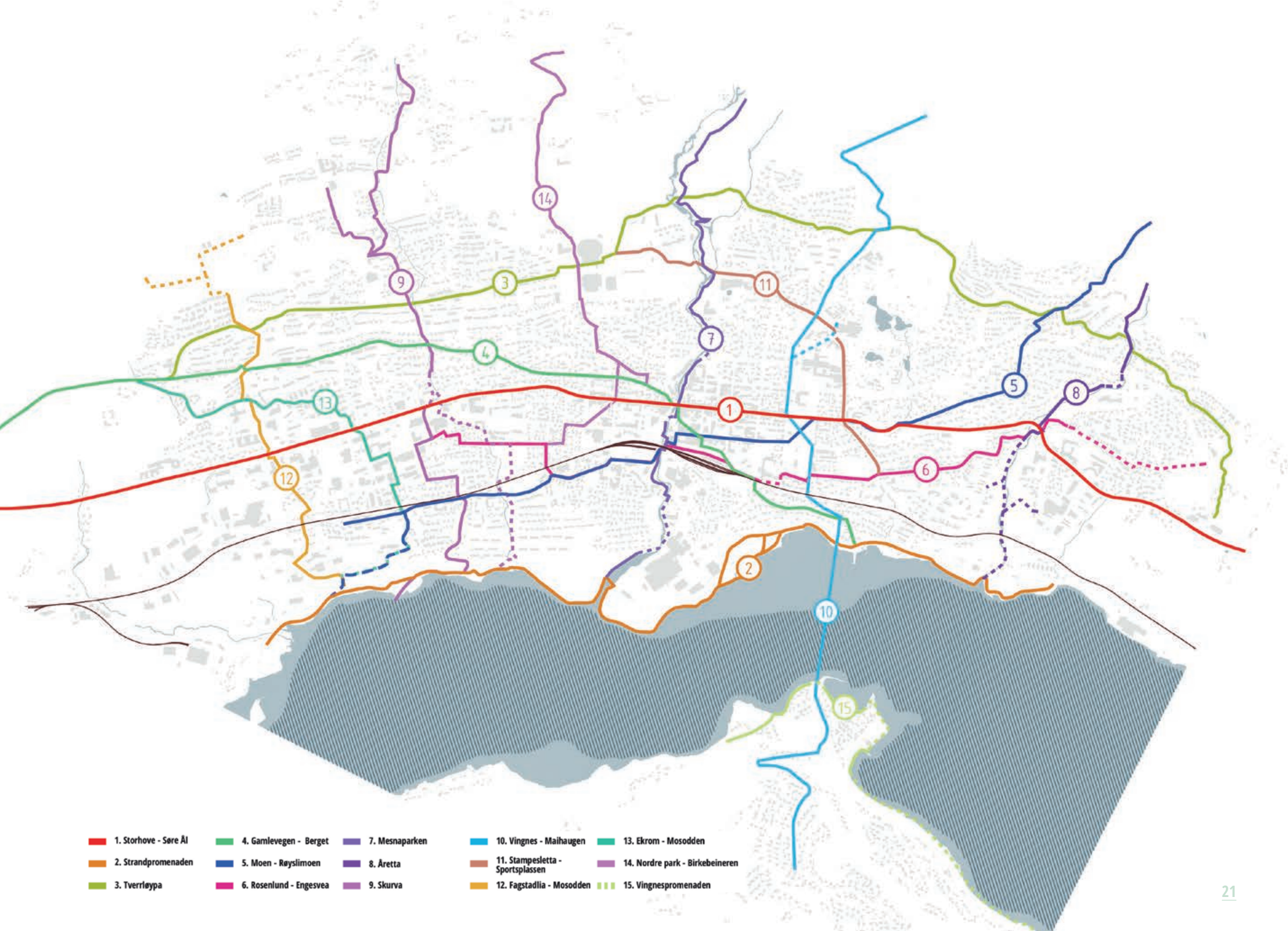
Viktig elvekorridor med stort potensiale



**Langes gate**

Sammen med Søndre park er dette en viktig tverrakse i byen





- |                       |                         |                |                                 |                                 |
|-----------------------|-------------------------|----------------|---------------------------------|---------------------------------|
| 1. Storhove - Søre Ål | 4. Gamlevegen - Berget  | 7. Mesnaparken | 10. Vingnes - Maihaugen         | 13. Ekrom - Mosodden            |
| 2. Strandpromenaden   | 5. Moen - Røyslimoen    | 8. Åretta      | 11. Stapesletta - Sportsplassen | 14. Nordre park - Birkebeineren |
| 3. Tverrløypa         | 6. Rosenlund - Engesvea | 9. Skurva      | 12. Fagstadlia - Mosodden       | 15. Vingnespromenaden           |





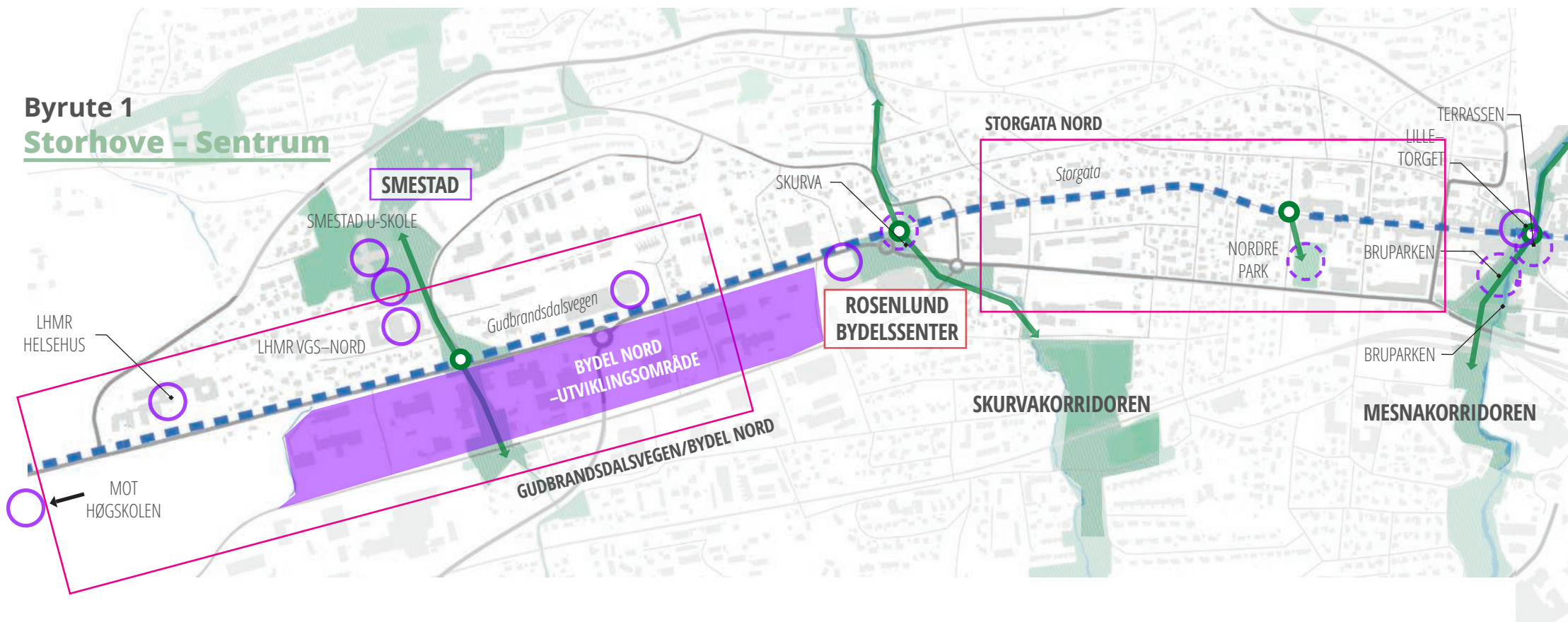
c2 Gjennomgående







## Byrute 1 Storhove - Sentrum



### Byrute 1

Strekker seg gjennom hele byen. Følger det som kan betegnes som byens ryggrad, fra Høgskolen, gjennom Rosenlund bydelssenter og sentrum, til Søre Ål bydelssenter og Søre Ål skole. Som sammenvevende akse i byen sliter den med lange avstander, og få stedskvaliteter og attraksjoner utenfor Gågata, og spesielt videre begge veier fra Storgata. Bør satses spesielt på stedskvaliteter i bydelssentrene og bedre utnyttelse av eksisterende kvaliteter langs strekningen.

### Generelle funn

- △ **Lange avstander med lite interesse**
- △ **Mye bildominanse**
- △ **Ofte smale fortau, brede kjørebane og parkering, spesielt gjennom bykjernen**
- △ **Bydelssentrene har dårlig fotgjengertilrettelegging og markant mangel på stedskvaliteter, visuell interesse og menneskelig skala**
- △ **Gågata er et selvsagt høydepunkt**
- △ **Må integreres bedre med eksisterende kvaliteter som Skurva, Mesnaelva og Åretta, Søndre Park, Utsiktsbakken**
- △ **Stort potensiale for aktivisering og ytterligere kvaliteter fra Lille Torget og nordover.**
- △ **Noe uavklart situasjon ved Søndre park, lav kvalitet i krysningspunkt og mye busser. Storgata mellom Søndre park og Skoleparken kan gjøres mer attraktiv og integreres bedre som del av parkaksen.**

- △ **Bydel Nord er bildominert, har mye overflatedparkering og lite utadventd virksomhet. Hovedsaklig trafiksikkert for gående med adskilt G/S-vei. Noe kryssing av større flater med inn og utkjøring**
- △ **Utvikling av Bydel Nord må innebære markant forbedring i fotgjengertilrettelegging og stedskvaliteter**
- △ **Søre Ål med Hamarvegen har mange av de samme problemene som Bydel Nord, i noe mindre skala. Bør fokuseres på å gjøre bydelssenteret mer fotgjengervennlig.**



-  VIKTIGE MÅLPUNKTER
-  POTENSIELT VIKTIGE MÅLPUNKTER
-  GRØNNE KOBLINGSPUNKTER
-  ALLMENNINGER & GRØNTKORRIDORER
-  MANGLENDE LENKE
-  DELOMRÅDER





**GUDBRANDSDALSVEGEN/BYDEL NORD**



**ROSENLUND BYDELSSENTER**



**STORGATA NORD**



**SENTRUM**







**SENTRUM**



**STORGATA/HAMARVEGEN**

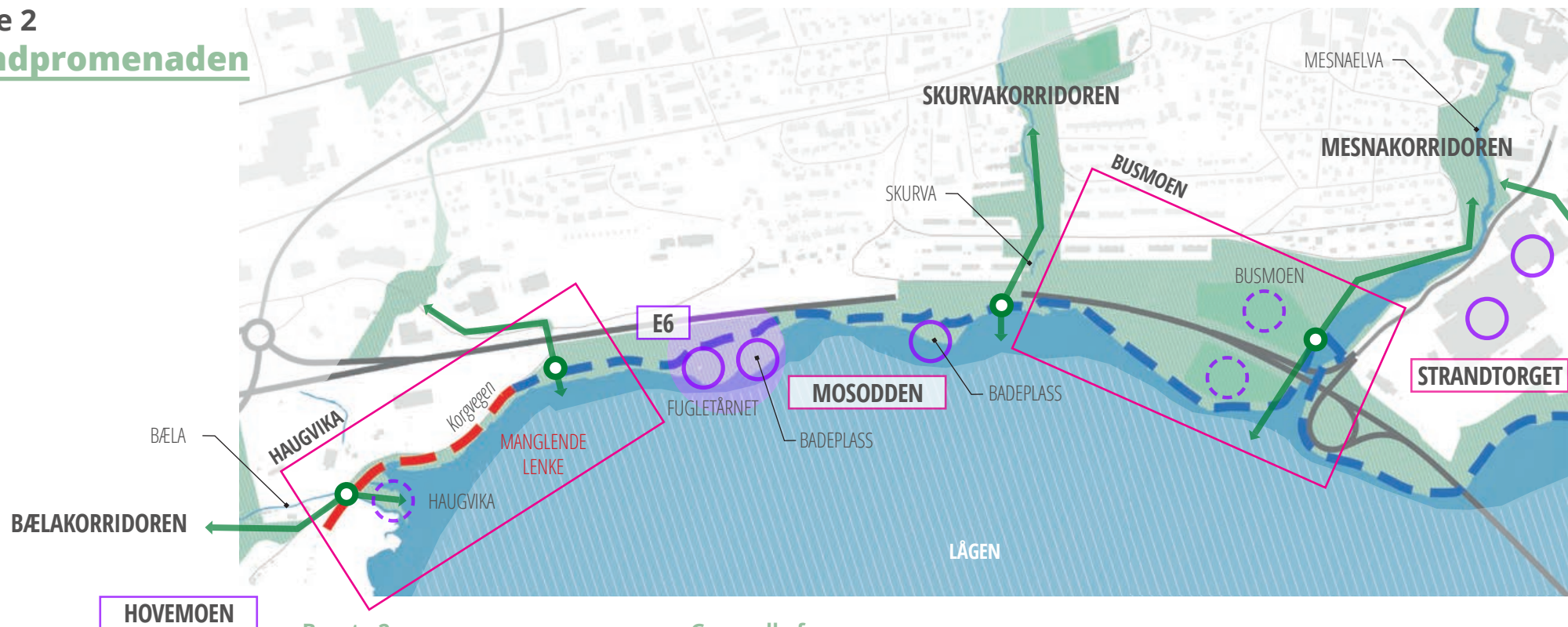


**SØRE ÅL BYDELSSENTER**



**HAMARVEGEN**

## Byrute 2 Strandpromenaden



### Byrute 2

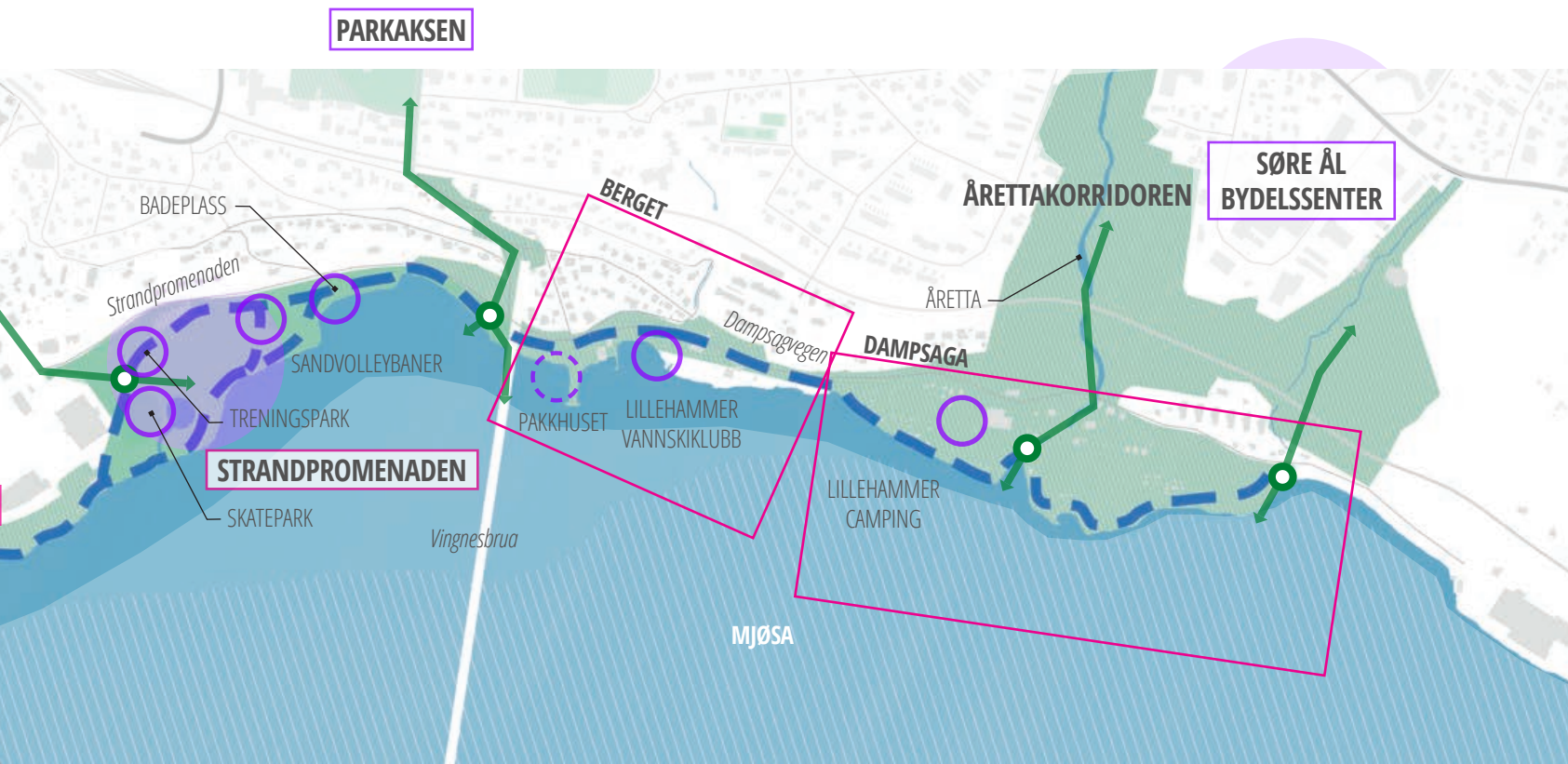
Dannes av eksisterende gangforbindelse langs strandsonen og er hovedsakelig eksisterende. Strandsonen er betydelig oppgradert de siste årene med flere funksjoner, fasiliteter og belysning. Sammenhengende gangforbindelse er et satsningsområde for kommunen og et viktig friluftstilbud til befolkningen.

Strandpromenaden er et flott tilbud til befolkningen og det desidert viktigste elementet i byens forhold til Lågen/Mjøsa. Promenaden bør videreutvikles med flere møteplasser og destinasjoner og bedre integrasjon med elvekorridorene. Promenaden bør styrkes/forlenges i begge ender, i tillegg bør det gjennomføres tiltak for bedre ivaretagelse av strandsonen ved nedgradering av E6.

### Generelle funn

- ▲ **Hovedsakelig god tilrettelegging for turgåing, med lys og sammenhengende promenade**
- ▲ **Positiv utvikling med innslag av aktiviteter og destinasjoner som skatepark, treningspark, sandvolleyball, badeplasser, fugletårn, kunst mm. bidrar til interesse og attraktivitet langs store deler av strekningen**
- ▲ **Dårlig integrering med elveutløpene fra Mesna og Skurva**
- ▲ **Bør forlenges nordover for å utnytte kvalitene her og få en bedre forbindelse mot Hovemoen**
- ▲ **Promenaden forsvinner fort sør for Vingnesbrua, med mange hindre, vanskelig veifinning og lite forbindelse med Mjøsa.**
- ▲ **Busmoen og området foran Strandtorget fremstår som mindre attraktive og er i stor grad påvirket av E6.**





-  VIKTIGE MÅLPUNKTER
-  POTENSIELT VIKTIGE MÅLPUNKTER
-  GRØNNE KOBLINGSPUNKTER
-  ALLMENNINGER & GRØNTKORRIDORER
-  MANGLENDE LENKE
-  DELOMRÅDER



**HAUGVIKA**



**MOSODDEN**



**BUSMOEN**



**STRANDTORGET**





**STRANDPROMENADEN**



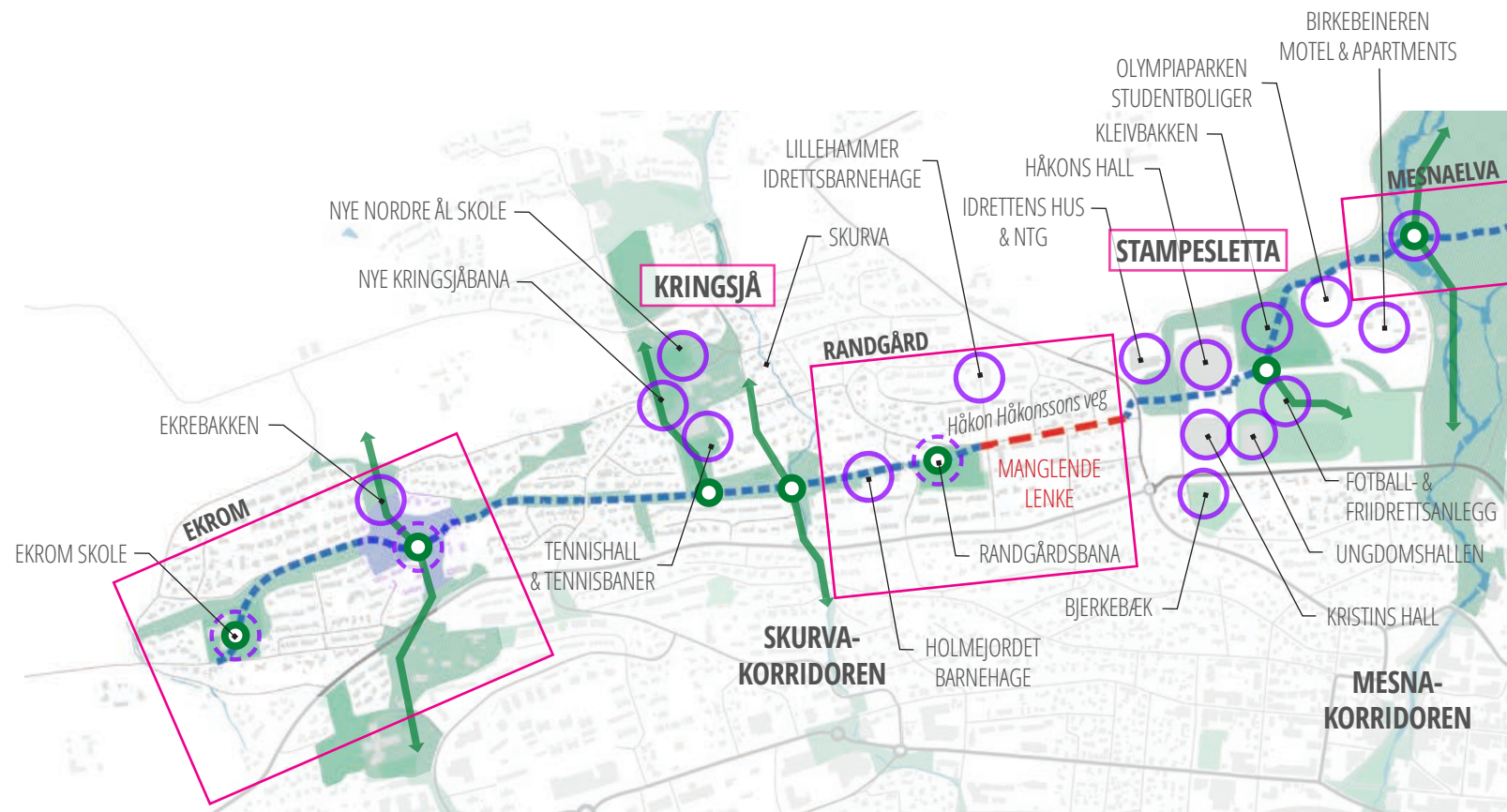
**BERGET**



**DAMPSAGA**



## Byrute 3 Tverrløypa



### Byrute 3

Tverrløypa har vært en del av en langtids-satsing gjennom mange tiår som en gjennomgående grøntkorridor i øvre bydeler. De siste årene har det blitt satset hardere, og den fremstår nå som nesten sammenhengende. Veifinning er en utfordring, og det er ofte vanskelig å finne/vite at man er på riktig vei. Trafikksikkerhet ved krysningspunkter kan ivaretas bedre.

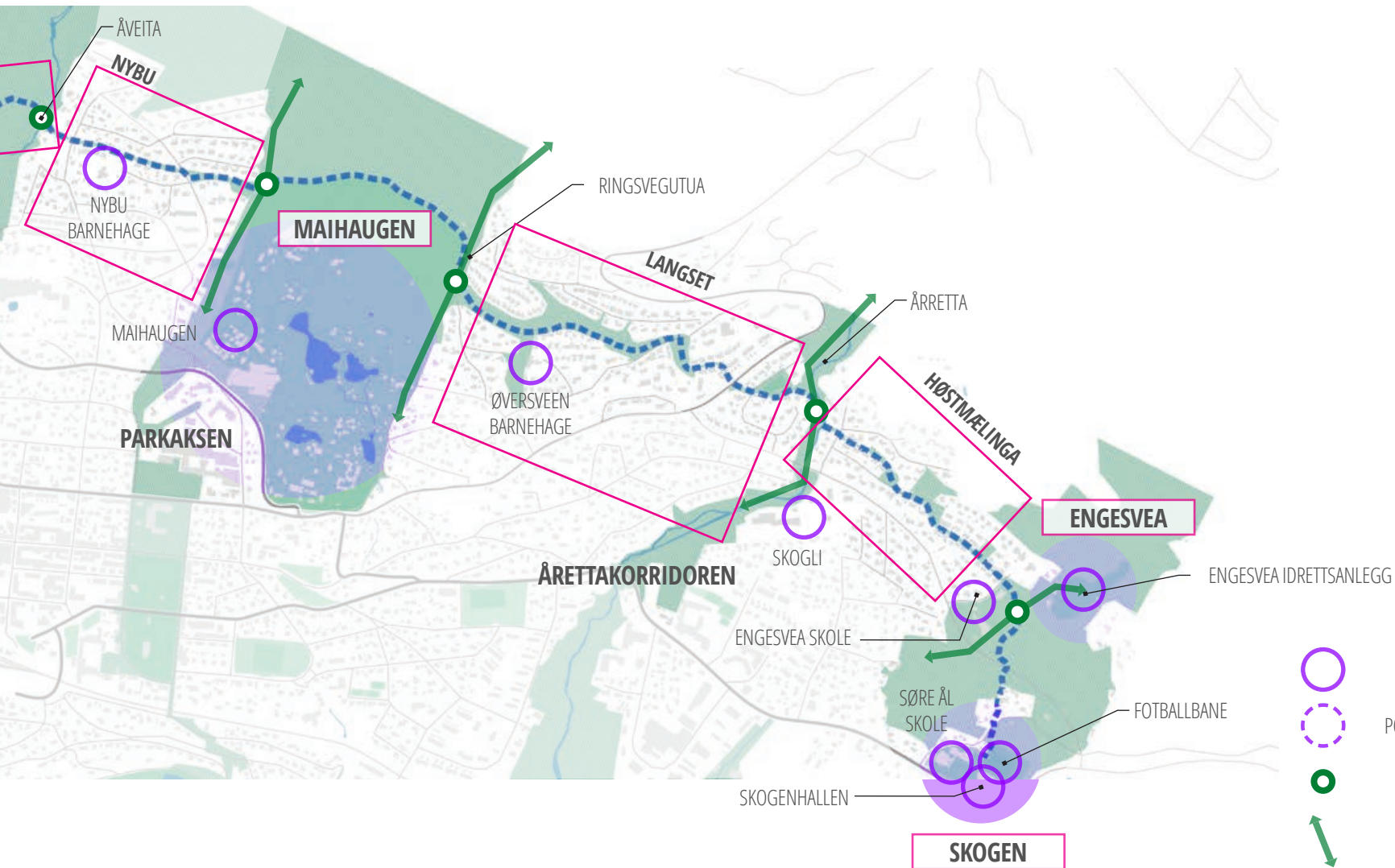
Tverrløypa fungerer fint som turvei. Den har allikevel større potensiale som en grønn aktivitetskorrridor som binder sammen noen av de viktigste idretts- og friluftsområdene i byen. Det bør arbeides systematisk over tid med å anlegge flere møteplasser, aktivitetsområder og lekeplasser langs med Tverrløypa for å gjøre den enda mer funksjonell og attraktiv utover en bevegelseskorrridor.

### Generelle funn

- ▲ **Generelt god kvalitet som turvei, men flere strekninger fremstår som overgrodde stier som er vanskelig å finne.**
- ▲ **Lite skilting, vanskelig å skjønne sammenhengen, og at man i det hele tatt befinner seg i Tverrløypa**
- ▲ **Noen brudd i løypa, med varierende sammenheng og veifinningsmuligheter mot påkobling**
- ▲ **Bør markeres tydeligere gjennom Stampesletta. Anbefales å føres over torget mellom hallene slik at den blir en markant struktur og integrert i byen**
- ▲ **Ledes ofte over parkeringsplasser og annet udefinert veiareal uten å markeres**
- ▲ **Har relativt få attraksjoner på deler av strekningen.**

- ▲ **Flere uheldige krysningspunkter med trafikk som ikke er markert.**





-  VIKTIGE MÅLPUNKTER
-  POTENSIELT VIKTIGE MÅLPUNKTER
-  GRØNNE KOBLINGSPUNKTER
-  ALLMENNINGER & GRØNTKORRIDORER
-  MANGLENDE LENKE
-  DELOMRÅDER



**EKROM**



**KRINGSJÅ**



**RANDGÅRD**



**STAMPESLETTA**







MESNAELVAKORRIDOREN



NYBU



LANGSET



HØSTMÆLINGA

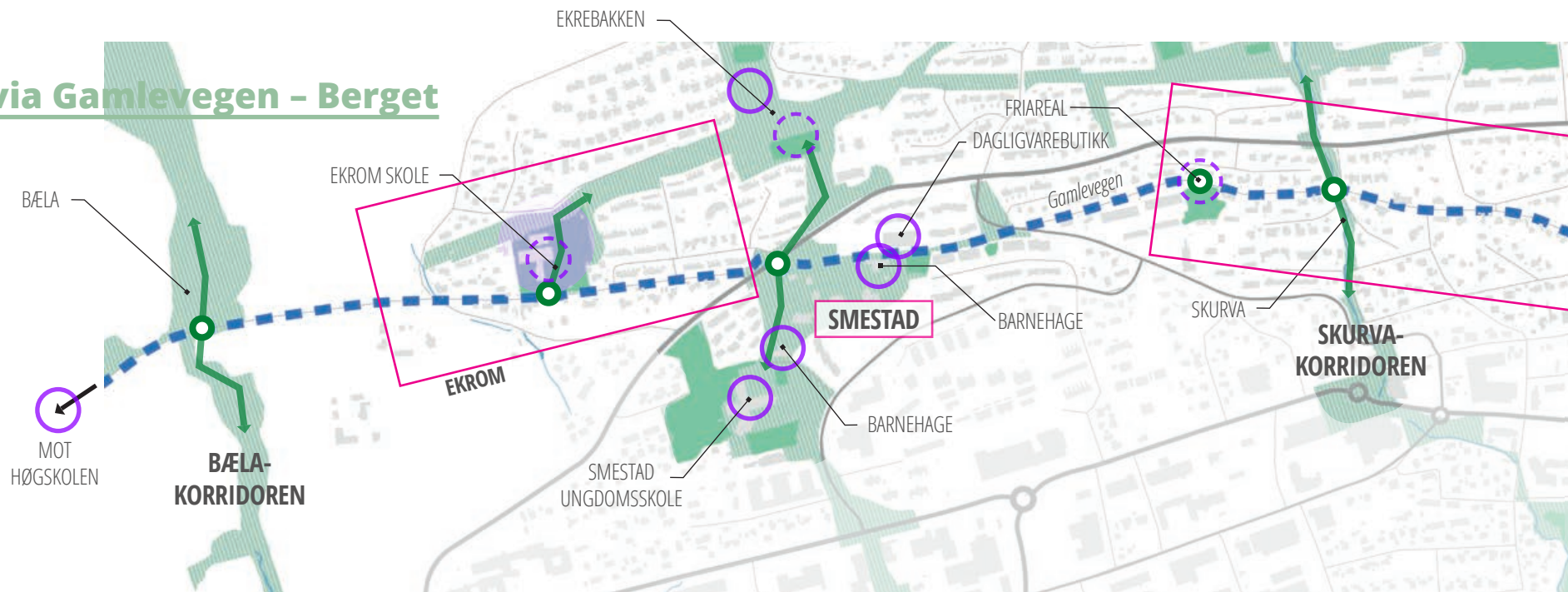


ENGESVEA



SKOGEN

## Byrute 4 Storhove via Gamlevegen - Berget



### Byrute 4

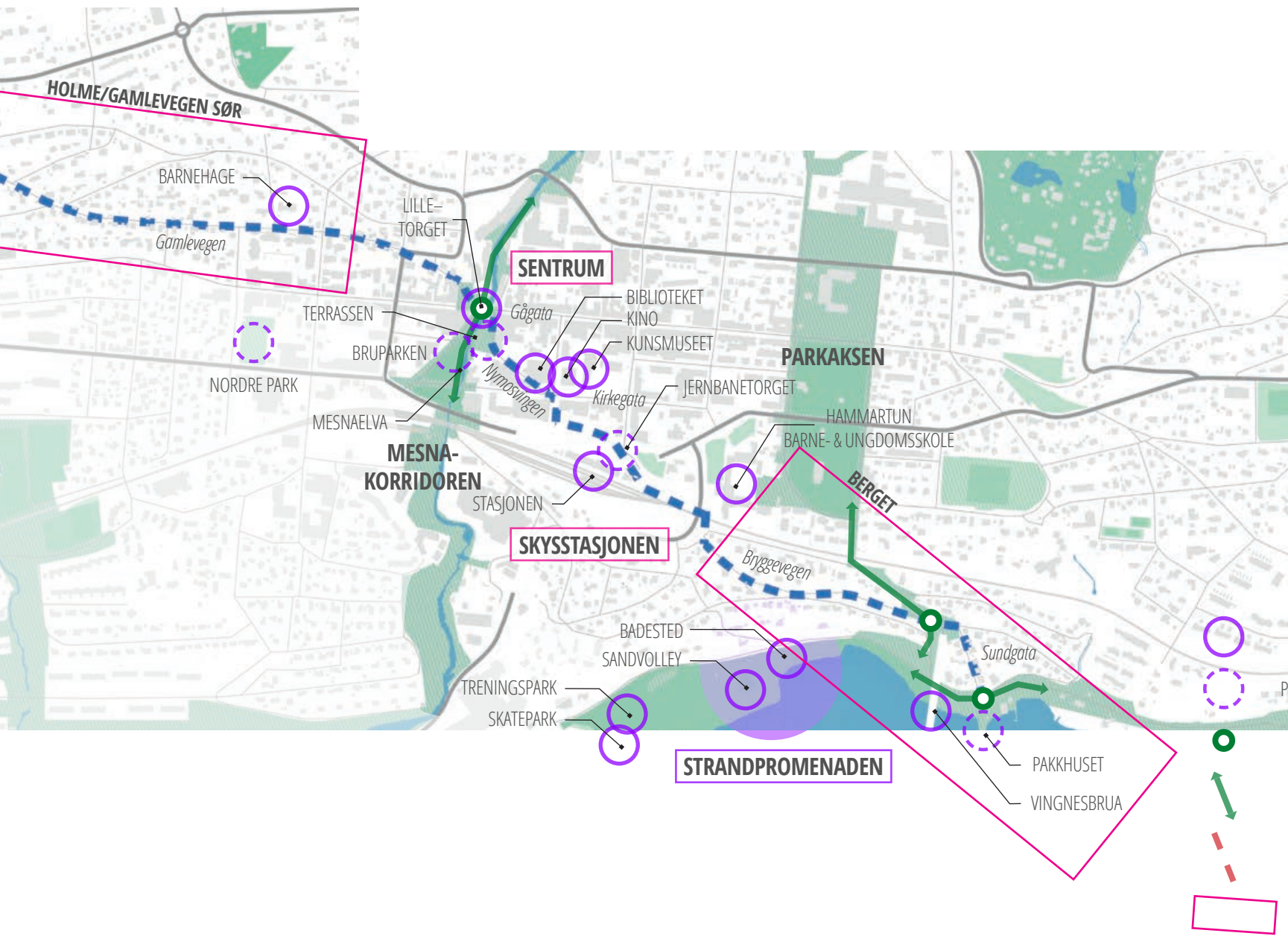
Foreslås langs Gamlevegen fra høgskolen/ Storhove via Nymosvingen og Bryggevegen til Berget. Gamlevegen er en viktig og mye brukt diagonalforbindelse og forlenges slik ned til Mjøsa. Slik forbindes mange større boligområder med sentrum og Mjøsa, samt viktige destinasjoner som høgskolen, Smestad og stasjonen. Store deler av denne forbindelsen er bilfri eller har liten trafikk i dag, som gir stort potensiale.

Ruten er allerede attraktiv for gående, men veifinning kan være en utfordring. Små tiltak som skilting og klargjøring av situasjonen over Jernbanetorget vil kunne øke bruken betydelig.

### Generelle funn

- △ *Gamlevegen er hovedsakelig en rolig gate med hyggelige rammer og lite trafikk som fungerer godt som gang- og sykkelforbindelse.*
- △ *Gamlevegen har en relativt sterk karakter og god sammenheng.*
- △ *Det er allikevel ikke lett å følge gata, eller holde seg orientert om hvor man er på vei uten tidligere kjennskap*
- △ *Gjennom sentrum kreves det noen tiltak for å skape en god sammenheng mot Stasjonen og Bryggevegen*
- △ *Over Jernbanetorget er gangsituasjonen noe uoversiktlig og uavklart.*
- △ *Bryggevegen er trang og med smalt fortau. Biltrafikken her er allikevel sterkt redusert etter stenging av Vingnesbrua.*
- △ *Et skikkelig slutt punkt ved den gamle Skibladnerbrygga ville markert denne ruta på en god måte.*





-  VIKTIGE MÅLPUNKTER
-  POTENSIELT VIKTIGE MÅLPUNKTER
-  GRØNNE KOBLINGSPUNKTER
-  ALLMENNINGER & GRØNTKORRIDORER
-  MANGLENDE LENKE
-  DELOMRÅDER



**EKROM**



**SMESTAD**



**HOLME/GAMLEVEGEN SØR**



**SENTRUM**







SKYSTASJONEN



BERGET



## Byrute 5

### Moen (Mosodden) - Røyslimoen

#### Byrute 5

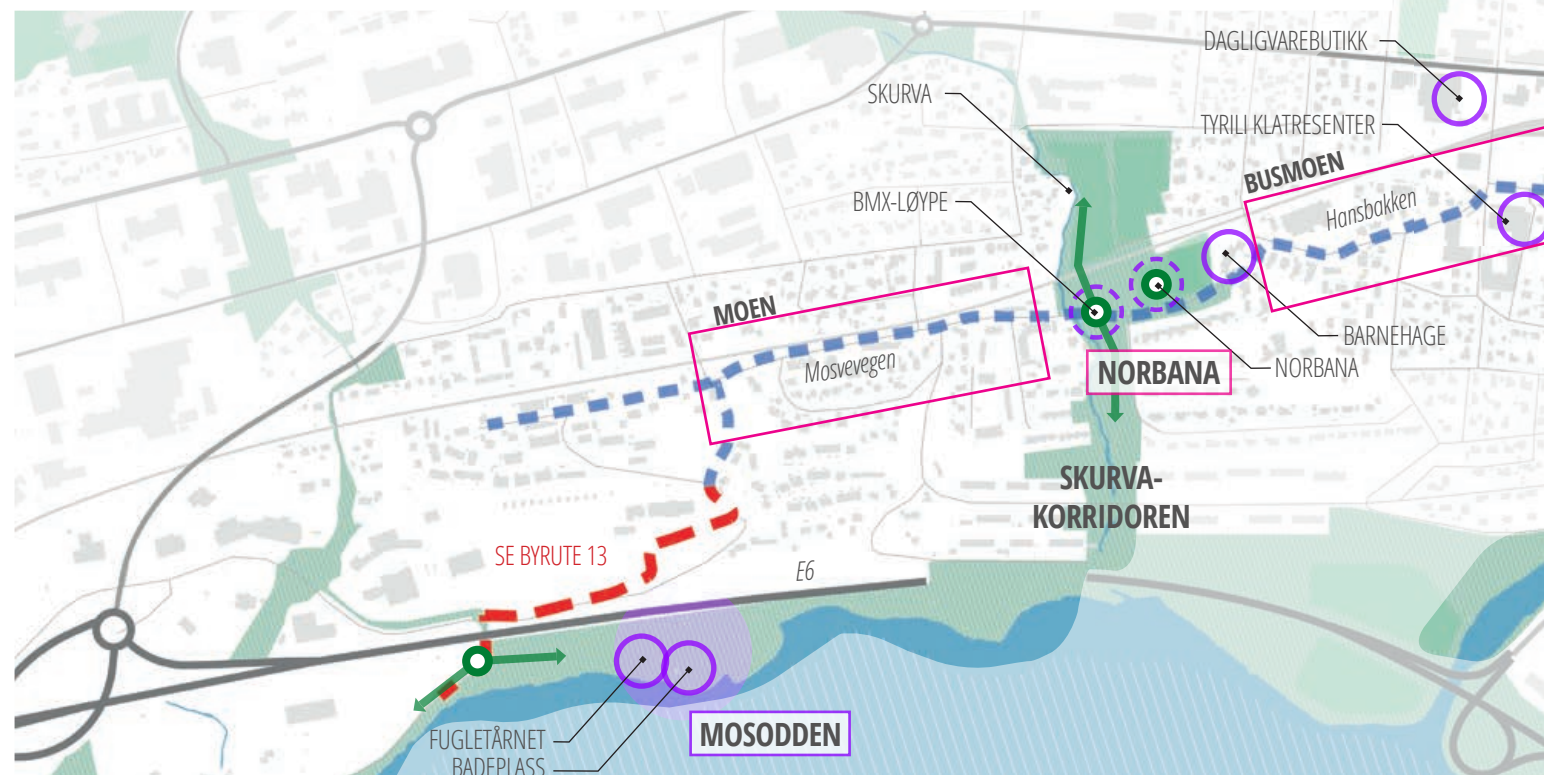
Foreslås fra Mosodden til Røyslimoen som en motsvarende diagonal til byrute 5. Denne vil binde sammen store boligområder på hver siden av byen med sentrum, og skape en sårt tiltrengt oppgardering av gangforbindelsen til Langset og Røyslimoen.

Forbindelsen fra Mosodden til Mosvevegen inngår i Byrute 13. fra Moen til sentrum er eksisterende situasjon relativt bra med lite trafikk og flere gangvegstreknings. Noen mangler i tilrettelegging og fortau registreres. Fra Sentrum til Røyslimoen er situasjonen litt annen, med få gode alternativer. Breisethvegen/Roavegen foreslås som ny forbindelse til Langset. Disse er rolige boligater og man unngår den trafikkutsatte Messenlivegen.

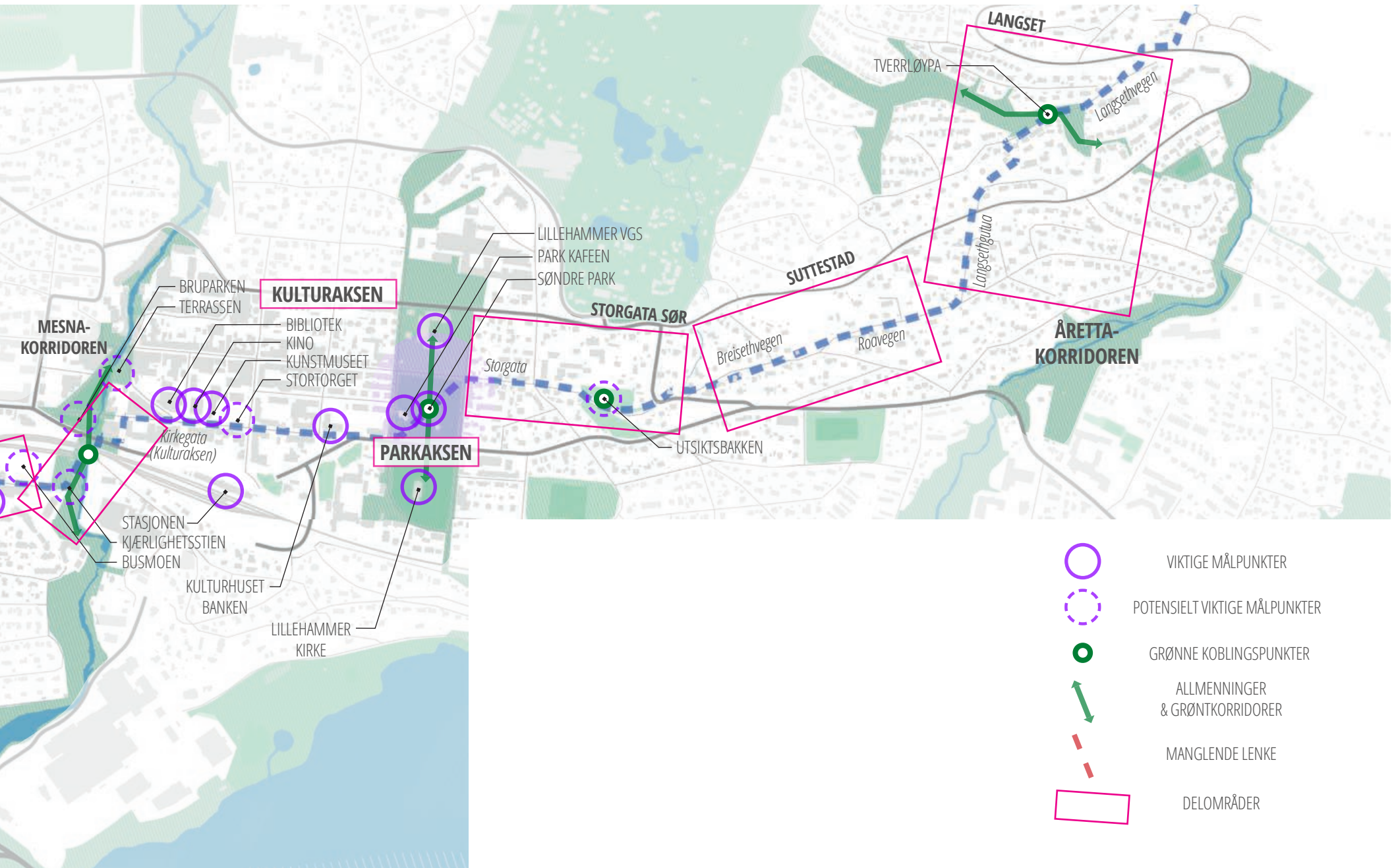
#### Generelle funn

- △ **Store deler av ruten bærer preg av ikke å ha dedikert eller sammenhengende tilrettelegging for fotgjengere**
- △ **Attraktive rammer med flotte bygningsmiljøer og grønne kvaliteter med mye potensiale langs store deler av strekningen**
- △ **Utenfor sentrum har gatene hovedsaklig lite trafikk og flere er stengt for gjennomkjøring. Periodevis fortau der det er mer trafikk**
- △ **Behøver en del tiltak for å oppfattes som en sterk gangforbindelse**
- △ **Krysningspunkter er et generelt problem, mange uavklarte situasjoner**
- △ **Flere utfordringer gjennom sentrum**
- △ **Kirkegata fremstår ikke som en attraktiv bygate eller kulturakse. Det er relativt trygge fotgjengerforhold, men tidvis noe smalt fortau. Dominert av trafikk og parkering.**
- △ **Lite attraktivt fra Stortorget til Søndre park, med unntakt av Kulturhuset Banken som har gode steds kvaliteter, men er utfordret av trafikken**
- △ **Veifinning og rutevalg er utfordrende langs store deler av strekningen**

- △ **Manglende lenke til Mosodden. Korgvegen har ikke fortau og E6-undergangen er problematisk**
- △ **Skurva gir et grønt innslag, men fremstår mindre attraktiv og er lite utnyttet som kvalitet.**
- △ **Deler av Gardvegen bør få trafikkdempende tiltak som fremhever fotgjengerprioritering.**
- △ **Gangforbindelsen gjennom Søndre Park er attraktiv, men veifinning og rutevalg kan være utfordrende.**







-  VIKTIGE MÅLPUNKTER
-  POTENSIELT VIKTIGE MÅLPUNKTER
-  GRØNNE KOBLINGSPUNKTER
-  ALLMENNINGER & GRØNTKORRIDORER
-  MANGLENDE LENKE
-  DELOMRÅDER



**MOEN**



**NORBANA**



**BUSMOEN**



**MESNAKORRIDOREN**



**KULTURAKSEN**





PARKAKSEN



STORGATA SØR



SUTTESTAD



LANGSET



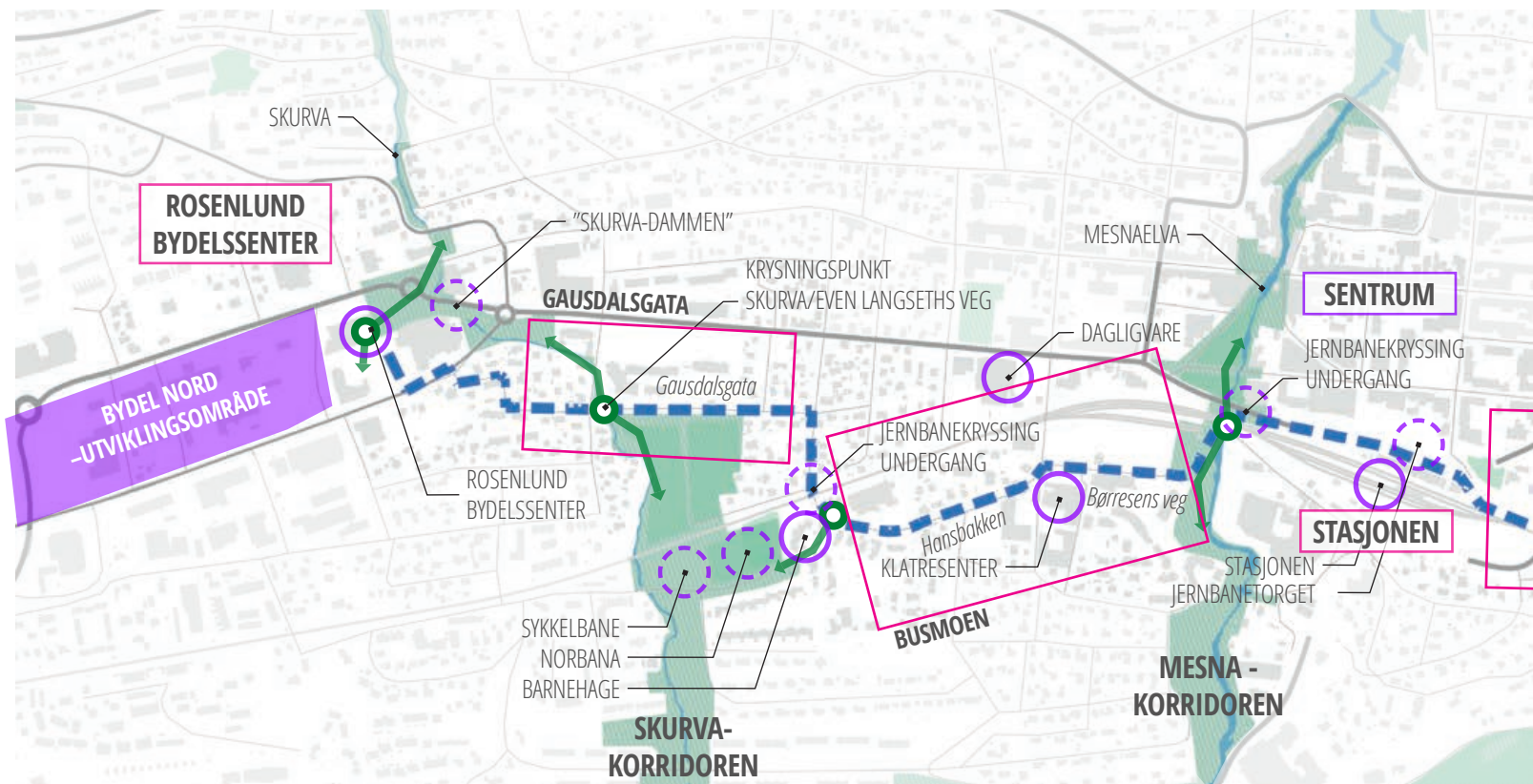
## Byrute 6 Rosenlund – Engesvea

### Byrute 6

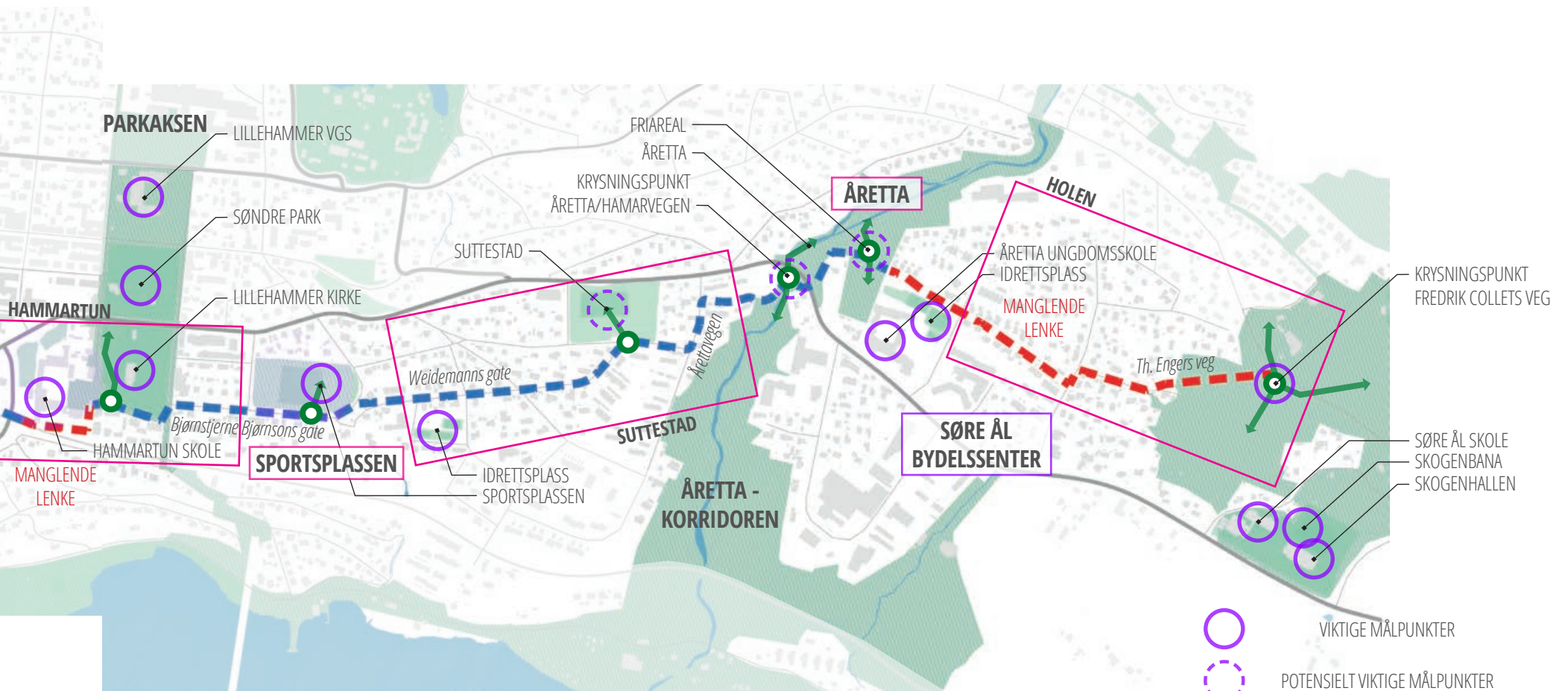
Foreslås som en sekundærforbindelse fra Rosenlund til Søre Ål skole, hvor man får bundet sammen viktige områder som Rosenlund, Busmoen, Stasjonen, Hammartun, Sportsplassen, Suttestad, Åretta og Skogen. Så langt som mulig benyttes rolige gater som Gausdalsgata, Bj, Bjørnsons gate, Weidemanns gate og Th. Engers veg. Disse er allerede viktig gangforbindelser og bør videreutvikles. To viktige lenker mangler i dag; forbi Hammartun skole og fra Åretta til Fredrik Collets veg.

### Generelle funn

- ▲ *Rolige bolig-gater på store deler av strekningen, med lite trafikk og attraktive rammer*
- ▲ *Foreslått trasé fra Åretta til Th. Engers veg går delvis langs eksisterende gangstier som enkelt kan forbindes. Kan bli attraktivt alternativ til trafikkutsatte Hamarvg. og Fr. Collets veg som forbindelse gjennom Søre Ål*
- ▲ *Gausdalsgata er et viktig alternativ til Fåberggata, fra sentrum til Rosenlund*
- ▲ *Forbindelsen fra Rosenlund til Gausdalsgata er ikke enkel å finne i dag. En bedre kobling bør prioriteres*
- ▲ *Forbindelsen gjennom stasjonen til Hammartun har fått ny bro, men er vanskelig å finne og har en utfordrende trafiksituasjon ved parkeringen*
- ▲ *Manglende lenke forbi Hammartun. Foreslås på nedsiden av skolen langs jernbanen for å skape en snarvei til Skoletorget som ikke går gjennom skolegården. Gir bedre forbindelser mellom stasjonen og Sportsplassen/Vinterbrøya*
- ▲ *Weidemannsgate mangler fortau. Fartsreduerende og fotgjengerprioriterende tiltak bør vurderes*









**GAUSDALSGATA**



**BUSMOEN**



**SKYSSSTASJONEN**







**HAMMARTUN**



**SPORTSPLASSEN**



**SUTTESTAD**



**ÅRETTA**



**HOLEN**







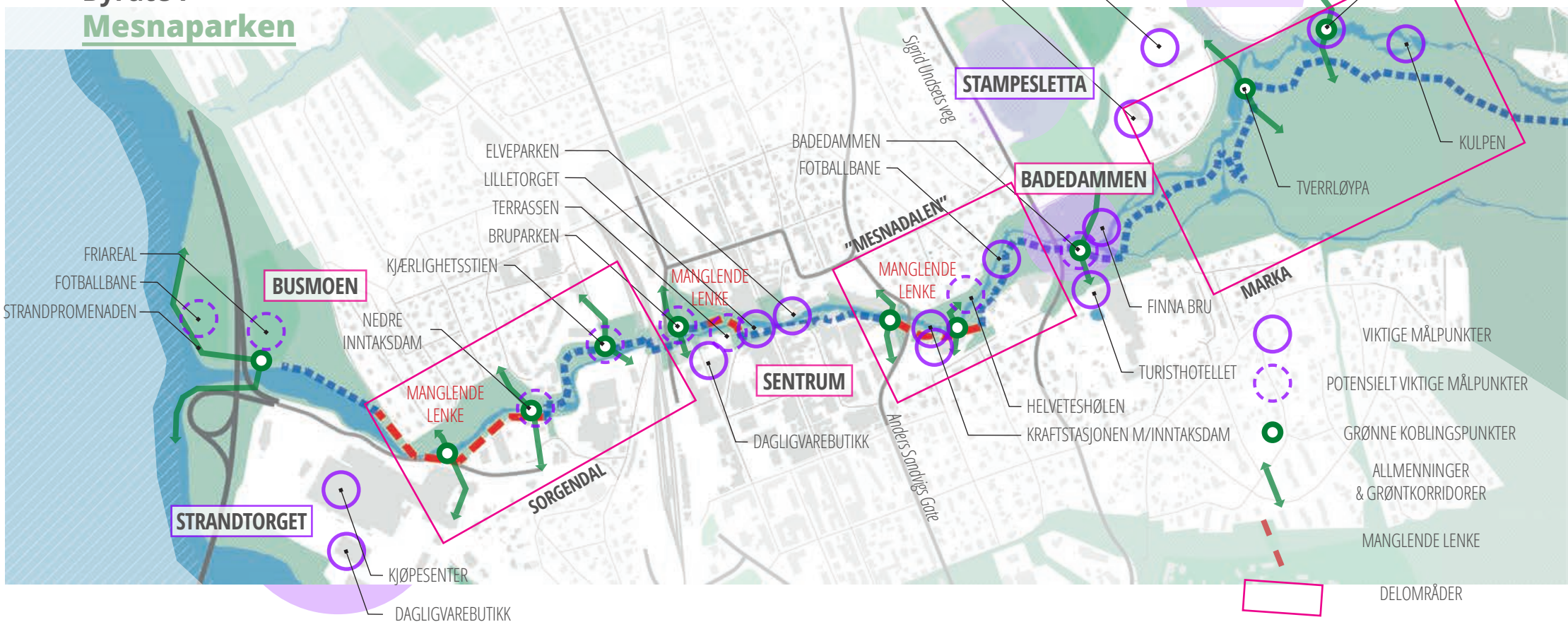
c3 Elvekorridorene







## Byrute 7 Mesnaparken



### Byrute 7

Gjennom byen er forbindelsen langs Mesnaelva oppbrutt, av dårlig kvalitet og vanskelig å finne. Elverommet er ikke utnyttet som den kvaliteten den er i bykjernen. Tilgjengeligjøring av elva som byens kanskje viktigste kultur- og naturelement vil åpne store kvaliteter i bykjernen. En oppgradert og sammenhengende gangvei skaper en trafikkfri, sammenhengende forbindelse fra marka til Mjøsa og kan legge grunnlaget for en fremtidig elvepark langs Mesna.

### Generelle funn

- △ *Det er lite faktisk tilrettelegging for bevegelse langs Mesnaelva gjennom byen*
- △ *Vil kunne bli en flott opplevelse, både for fastboende og turister. En "turistvei" langs Mesna vil gi en unik forbindelse mellom Olympiaparken og sentrum*
- △ *Sammenhengende, tilrettelagt turvei vil være en fantastisk kvalitet for byen*
- △ *Man kan relativt enkelt skape en sammenhengende bevegelse fra Marka til Mjøsa uten et eneste krysningspunkt med trafikk*

- △ *Noen gangveger eksisterer, f.eks. Kjærlighetsstien. Ellers er det hovedsaklig uformelle tråkk og stier*
- △ *Bevegelsen langs elva er oppbrutt og det er vanskelig å oppnå kontakt på store deler av strekningen*
- △ *Forbindelsen fra Bruparken til Lilleorget via Terrassen blir essensielt for bevegelsen langs elven*
- △ *Stort potensiale i å integrere opplevelsen av kraftstasjonen i gangforbindelsen langs elven. Ny forbindelse her vil øke tilgjengeligheten oppover fra sentrum dramatisk*

- △ *Manglende lenke fra Uldvaren til Busmoen bør legges på innsiden av eksisterende bebyggelse og vei, slik at man har kontakt med elven*
- △ *Forbi Bryggerikvartalet består forbindelsen i et udefinert asfaltareal som bør utbedres for å skape en sammenheng til Anders Sandvigs gate og kraftstasjonen*





**BUSMOEN**



**SORGENDAL**



**SENTRUM**



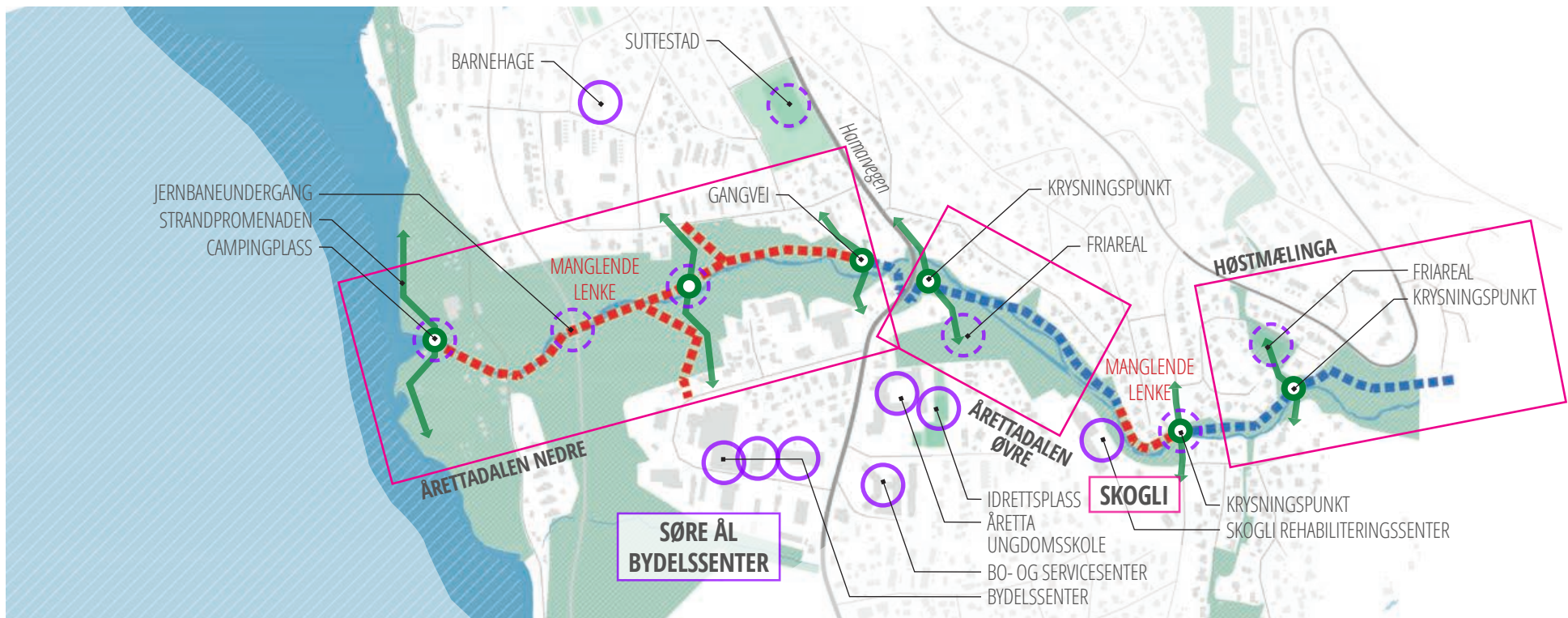
**"MESNADALEN"**



**BADEDAMMEN**



## Byrute 8 Åretta



### Byrute 8

Som en av tre hovedvassdrag i Lillehammer utgjør Åretta en viktig grøntkorridor som er lite tilgjengelig, lite utnyttet og dårlig integrert i bystrukturen i dag, inkludert hele den lavere delen av Årettadalen. En gjennomgående sti vil tilgjengeliggjøre elvekorridoren og skape en sammenhengende turvei fra Røyslimoen til Mjøsa kan utløse økt gangtrafikk og rekreasjonspotensiale i bydelen.

### Generelle funn

- ▲ **Bred grøntkorridor som benyttes i liten grad i forhold til potensiale**
- ▲ **God eksisterende forbindelse på begge sider fra Hamarvegen til Skogli. Ved Skogli må man over parkeringsplassen, på nordsiden mangler man lenke til Fr. Collets veg.**
- ▲ **Hovedgangforbindelsen anbefales på nordsiden og opparbeidelse av forbindelse anbefales**

- ▲ **Stiforbindelse fra Fr. Collets veg og oppover**
- ▲ **Kulvert under jernbanen er allerede tilrettelagt, mens sti gjennom nedre del av Årettadalen er under planlegging**
- ▲ **Stort potensiale for økte rekreasjons- og aktivitetsmuligheter i eller i tilknytning til grøntdraget**







ÅRETTADALEN NEDRE



ÅRETTADALEN ØVRE



SKOGLI



HØSTMÆLINGA





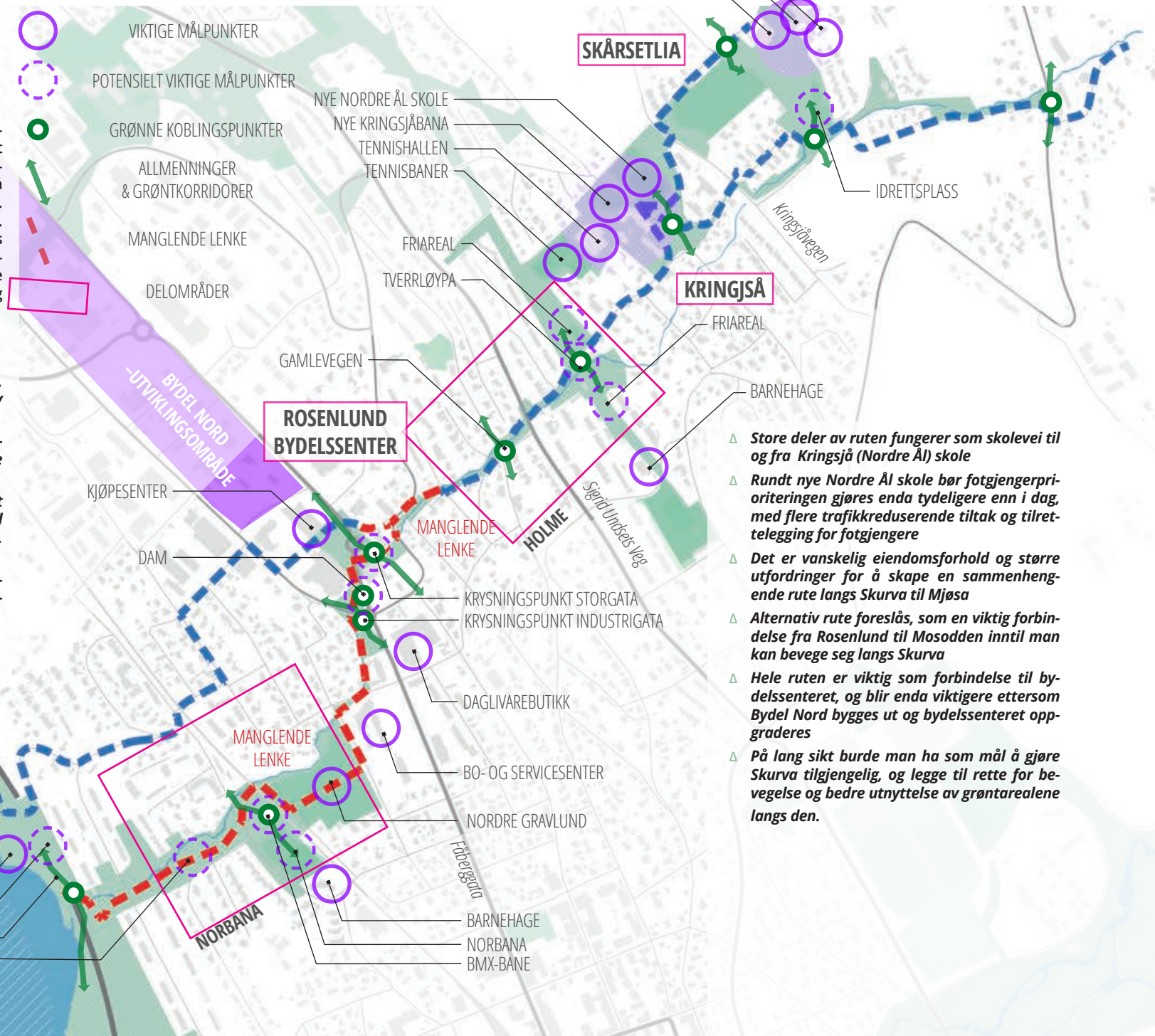
## Byrute 9 Skurva

### Byrute 9

Skurva er den tredje av byens hovedvassdrag. Som grøntkorridor er den mer presset enn de andre, men innehar likevel store naturkvaliteter som kan heve opplevelsen av å bevege seg gjennom Nordre Ål betraktelig. Forbindelsen langs Skurva er i dag mangelfull. Elva renner gjennom flere hager, og går delvis i kulvert. Bevegelsen fra Skårsetlia til Mosodden er utfordrende, og en sammenhengende gangrute vil knytte begge bedre sammen, og med Rosenlund.

### Generelle funn

- ▲ *Bevegelsen langs Skurva er veldig oppstykket, og det er vanskelig å følge elva med unntak av enkelte strekninger*
- ▲ *Fra Rosenlund til Mosodden er det ikke tilrettelagt for bevegelse langs Skurva, med flere omveier og hindre*
- ▲ *Fra Rosenlund til Skårsetlia og marka er det mulig å bevege seg, men det mangler en god forbindelse fra Hammersengvegen til Chr. Dahls gate.*
- ▲ *Langs store deler av den tilgjengelige strekningen er det rolige bolig-gater med lite trafikk som fungerer fint som gangforbindelse*



- ▲ *Store deler av ruten fungerer som skolevei til og fra Kringjså (Nordre Ål) skole*
- ▲ *Rundt nye Nordre Ål skole bør fotgjengerprioriteringen gjøres enda tydeligere enn i dag, med flere trafikkreduserende tiltak og tilrettelegging for fotgjengere*
- ▲ *Det er vanskelig eiendomsforhold og større utfordringer for å skape en sammenhengende rute langs Skurva til Mjøsa*
- ▲ *Alternativ rute foreslås, som en viktig forbindelse fra Rosenlund til Mosodden inntil man kan bevege seg langs Skurva*
- ▲ *Hele ruten er viktig som forbindelse til bydelscenteret, og blir enda viktigere ettersom Bydel Nord bygges ut og bydelscenteret oppgraderes*
- ▲ *På lang sikt burde man ha som mål å gjøre Skurva tilgjengelig, og legge til rette for bevegelse og bedre utnyttelse av grøntarealene langs den.*





MOSODDEN



NORBANA



ROSENLUND



HOLME



KRINGSJÅ





#### c4 Tverrforbindelsene







# Byrute 10

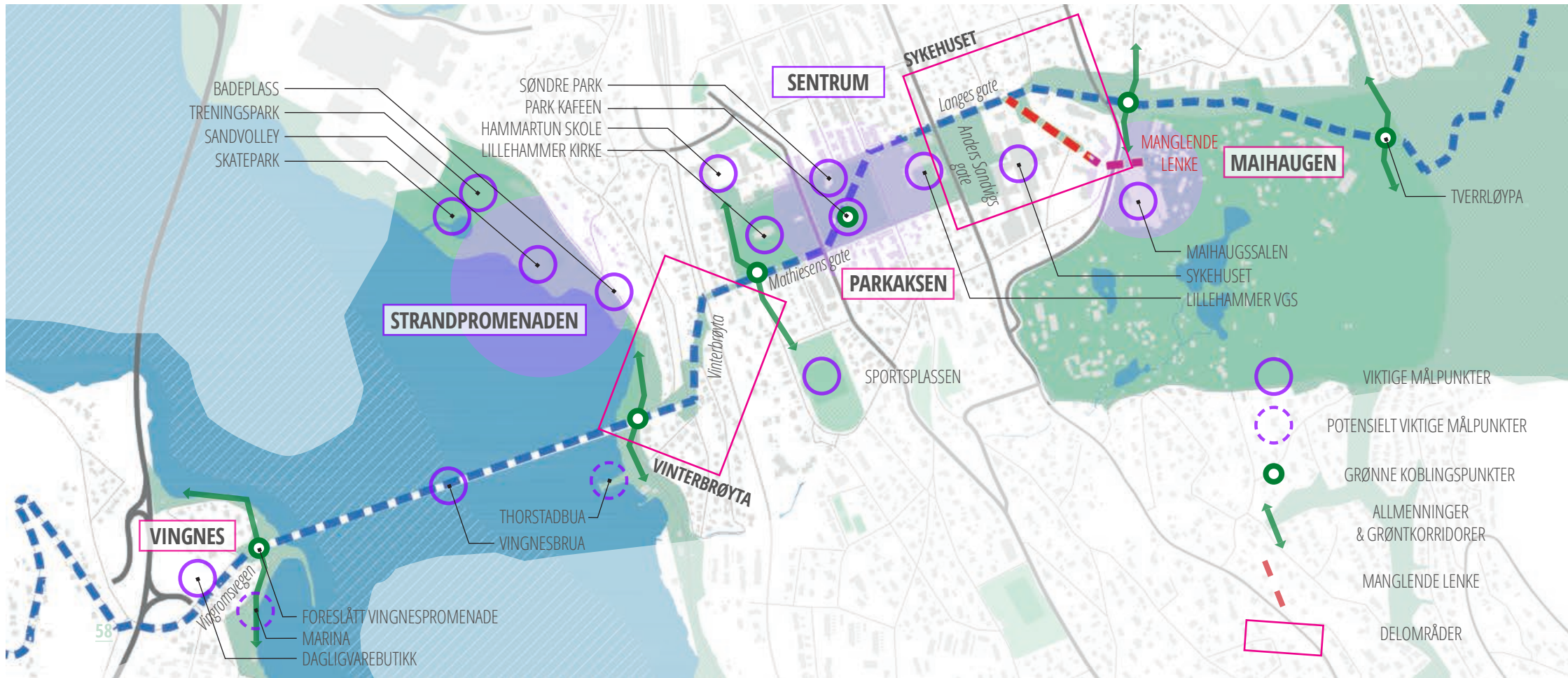
## Vingnes - Maihaugen

### Byrute 10

Med bilfri Vingnesbrua fikk Lillehammer et flott fyrtårn i gang- (og sykkel) infrastrukturen. Forbindelsen som skapes mellom Vingnes og bykjernen bør videreføres som en sterk, gjennomgående tverrakse fra Vingar til Maihaugen og Marka, som en forlengelse og utvidelse av "Parkaksen".

### Generelle funn

- △ En sammenhengende gangforbindelse med en sterkere identitet kan bidra til å forlenge parkaksen i begge retninger
- △ Kan brukes problemfritt allerede i dag
- △ Veifinning er en utfordring for å skape en opplevelse av sammenhengende forbindelse
- △ Vingnesbrua er et attraktivt element som gir en spesiell opplevelse
- △ En diagonal på tvers av sykehusområdet til Maihaugen vil styrke ruten betraktelig, og gjøre sykehuset og Maihaugen mer tilgjengelig
- △ Mangel på stedskvaliteter langs Vingromsvegen og ved sykehuset
- △ Koblingen til en fremtidig Vingnespromenade og gangforbindelsen til Vingnes bydelscenter bør utbedres







**VINGNES**



**VINTERBRØYTA**



**PARKAKSEN**



**SYKEHUSET**



**MAIHAUGEN**





# Byrute 11

## Stampesletta – Sportsplassen

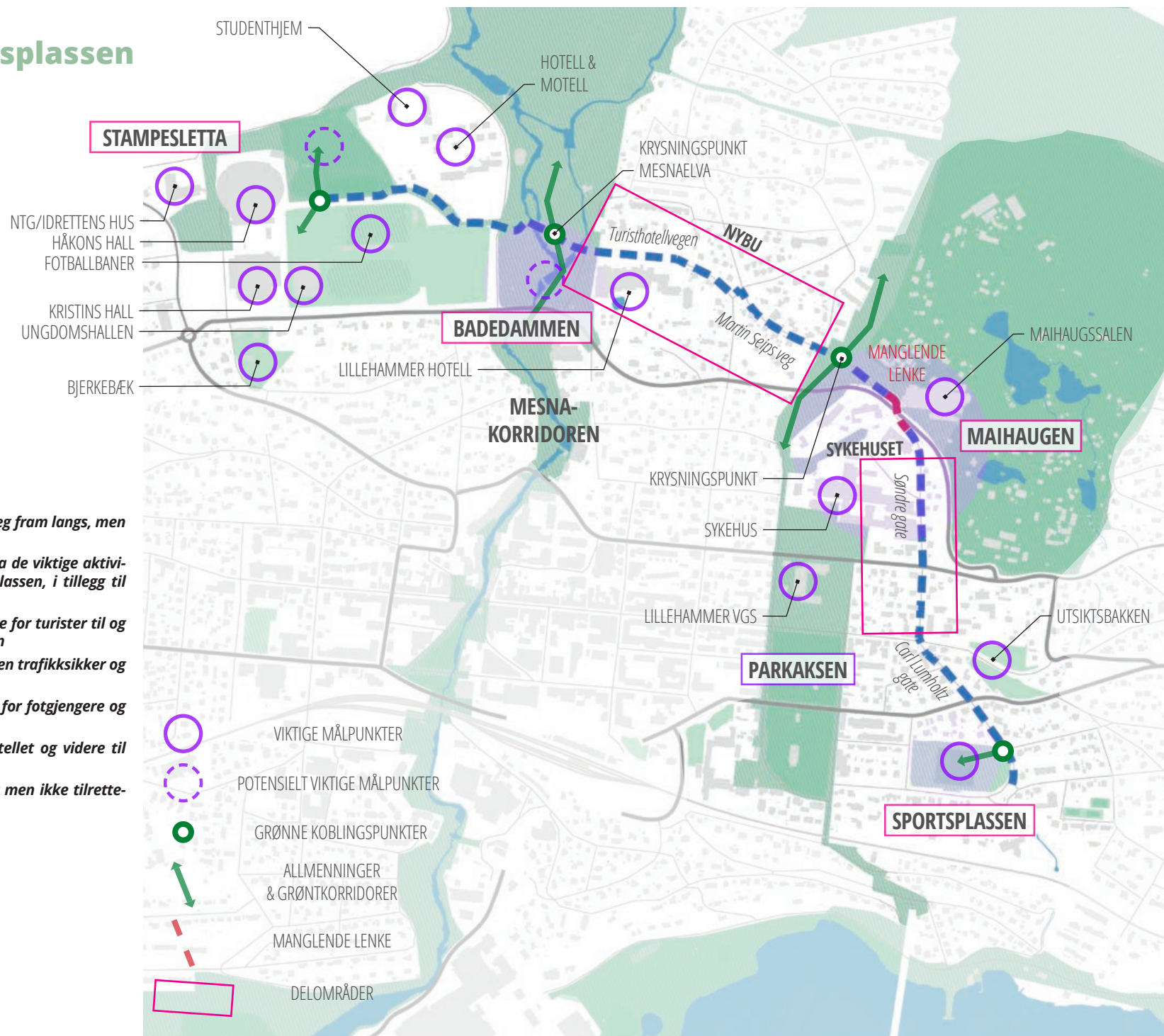
### Byrute 11

Binder sammen byens to viktigste idretts- og aktivitetsområder, både med hverandre og de store tiliggende boligområdene rundt og i mellom. Samtidig skaper det en sterkere lenke mellom viktige turistdestinasjoner som Olympiaparken, Turisthotellet og Maihaugen.

Dette er en del av byen hvor det er litt uoversiktlig å bevege seg, og gir mulighet for en trygg og enkel bevegelseslinje spesielt for barn og unge, men også besøkende i byen og lokalbefolkningen forøvrig. Samtidig blir sykehusområdet bedre integrert i bystrukturen med foreslått krysning ved Maihaugen, som allerede i dag brukes mye uten god og trafikksikker tilrettelegging.

### Generelle funn

- ▲ En forbindelse som det i dag er mulig å ta seg fram langs, men som hverken er enkelt eller naturlig
- ▲ Mange barn og unge beveger seg til eller fra de viktige aktivitetsområdene på Stampesletta og Sportsplassen, i tillegg til Badedammen
- ▲ Det er i tillegg en mulig attraktiv forbindelse for turister til og fra Maihaugen, hotellene, og Olympiaparken
- ▲ Fra Søndre gate til Maihaugen mangler det en trafikksikker og lett tilgjengelig forbindelse
- ▲ Carl Lumholz gate har ingen tilrettelegging for fotgjengere og noe uoversiktlig trafikksituasjon
- ▲ Forbindelsen fra Badedammen til turisthotellet og videre til Martin Seips veg er vanskelig å finne
- ▲ Krysning av Birkebeinervegen er mye brukt men ikke tilrettelagt







**STAMPESLETTA**



**BADEDAMMEN**



**NYBU**



**MAIHAUGEN**



**SYKEHUSET**



**SPORTSPLASSEN**



# Byrute 12

## Fagstadlia - Mosodden

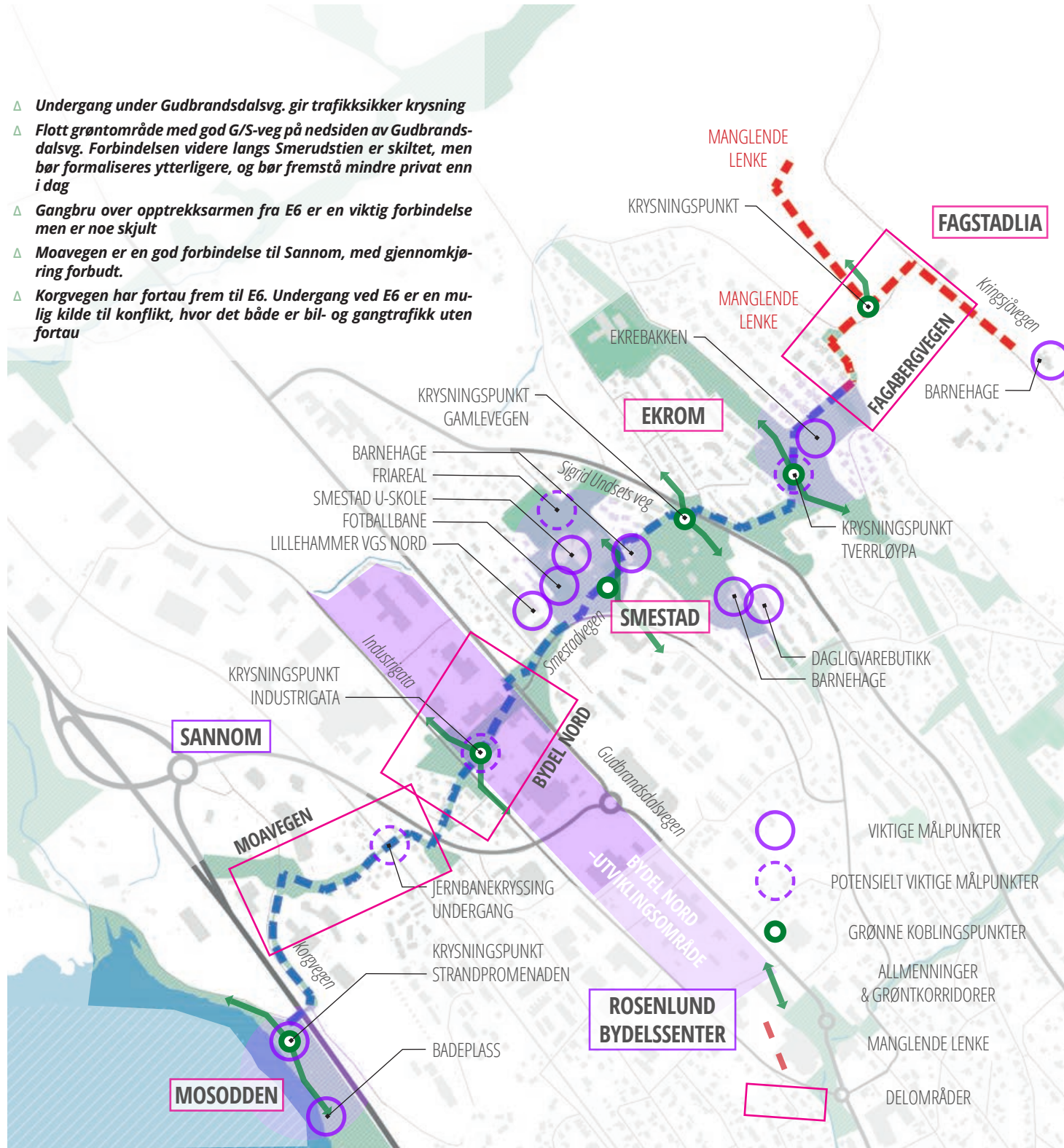
### Byrute 12

En viktig akse som blir stadig viktigere i byen. Med store eksisterende boligområder, boligutvikling i Fagstadlia og fremtidig områdeutvikling i bydel Nord, samt ungdomsskole og videregående på Smestad/Vargstad, vil det være enda større behov for en trafiksikker bevegelseslinje på tvers av byen her. Aksen er delvis eksisterende fra Ekromskogen til Sannom, og går gjennom større grøntarealer. Her har man et godt utgangspunkt for en bevegelses-, rekreasjons- og aktivitetskorrridor som kan bli en viktig allmenning i nordre bydel, og de høyereliggende boligområdene enklere adkomst til Strandpromenaden.

### Generelle funn

- ▲ **Veiifinring er den største utfordringen langs store deler av ruten. Mange forbindelser finnes, men er litt bortgjemt, eller krever omveier**
- ▲ **Det er noen manglende fortau, og utfordringer med trafiksikkerhet og kvalitet i fotgjengtilretteleggingen**
- ▲ **Med noen justeringer kan denne lenken raskt fremstå som en mer attraktiv bevegelseskorrridor**
- ▲ **Fortau mangler langs Fagabergvegen. Ingen trafiksikker forbindelse fra Fagstadlia til Ekromskogen**
- ▲ **Forbindelsen fra Ekrebakken til Fagabergvg. går gjennom Ekromskogen. Mer direkte lenke vil gi sammenhengende forbindelse fra Ekrebakken til Fagstadlia og Balberg**
- ▲ **Fra Ekrebakken til Smestad er det god sammenheng i grøntstrukturen. Undergang ved Sigrid Undsets veg. Gangforbindelsen fra Ekrebakken til undergangen er usammenhengende og i tidvis dårlig forfatning. Mer direkte gangforbindelse anbefales**
- ▲ **Større, bilfritt område i grønne omgivelser nedenfor Sigrid Undsets gir en god fotgjengeropplevelse**
- ▲ **Udefinert gangforbindelsen forbi Smestad u-skole om man ønsker å bevege seg utenfor skoleområdet. Dette inkluderer adkomsten til skolen. Her er det en del kjøring. Trafikkreduerende tiltak og eventuell oppmerking av fotgjengerareal bør vurderes, spesielt mtp. at dette er skolevei.**
- ▲ **Langs Smestadvegen er det flere strekninger uten definert fortau og innkjøringer som er veldig brede, uten spesiell oppmerking. Siden dette er skolevei anbefales det å utbedre fortau, merke opp gangfelt over innkjøringer, og eventuelt vurdere innsnevring av disse**
- ▲ **Økt trebeplantning langs Smestadvegen anbefales for å skape bedre stedskvaliteter**

- ▲ **Undergang under Gudbrandsdalsvg. gir trafiksikker kryssing**
- ▲ **Flott grøntområde med god G/S-veg på nedsiden av Gudbrandsdalsvg. Forbindelsen videre langs Smerudstien er skiltet, men bør formaliseres ytterligere, og bør fremstå mindre privat enn i dag**
- ▲ **Gangbru over optrekksarmen fra E6 er en viktig forbindelse men er noe skjult**
- ▲ **Moavegen er en god forbindelse til Sannom, med gjennomkjøring forbudt.**
- ▲ **Korgvegen har fortau frem til E6. Undergang ved E6 er en mulig kilde til konflikt, hvor det både er bil- og gangtrafikk uten fortau**







**FAGABERGVEGEN**



**EKROM**



**SMESTAD**



**BYDEL NORD**



**MOAVEGEN**



**MOSODDEN**









LUNDEBEKKEN



SMESTAD



SMESTADMOEN



BYDEL NORD



KORGVEGEN





## Byrute 14

### Nordre park – Birkebeineren

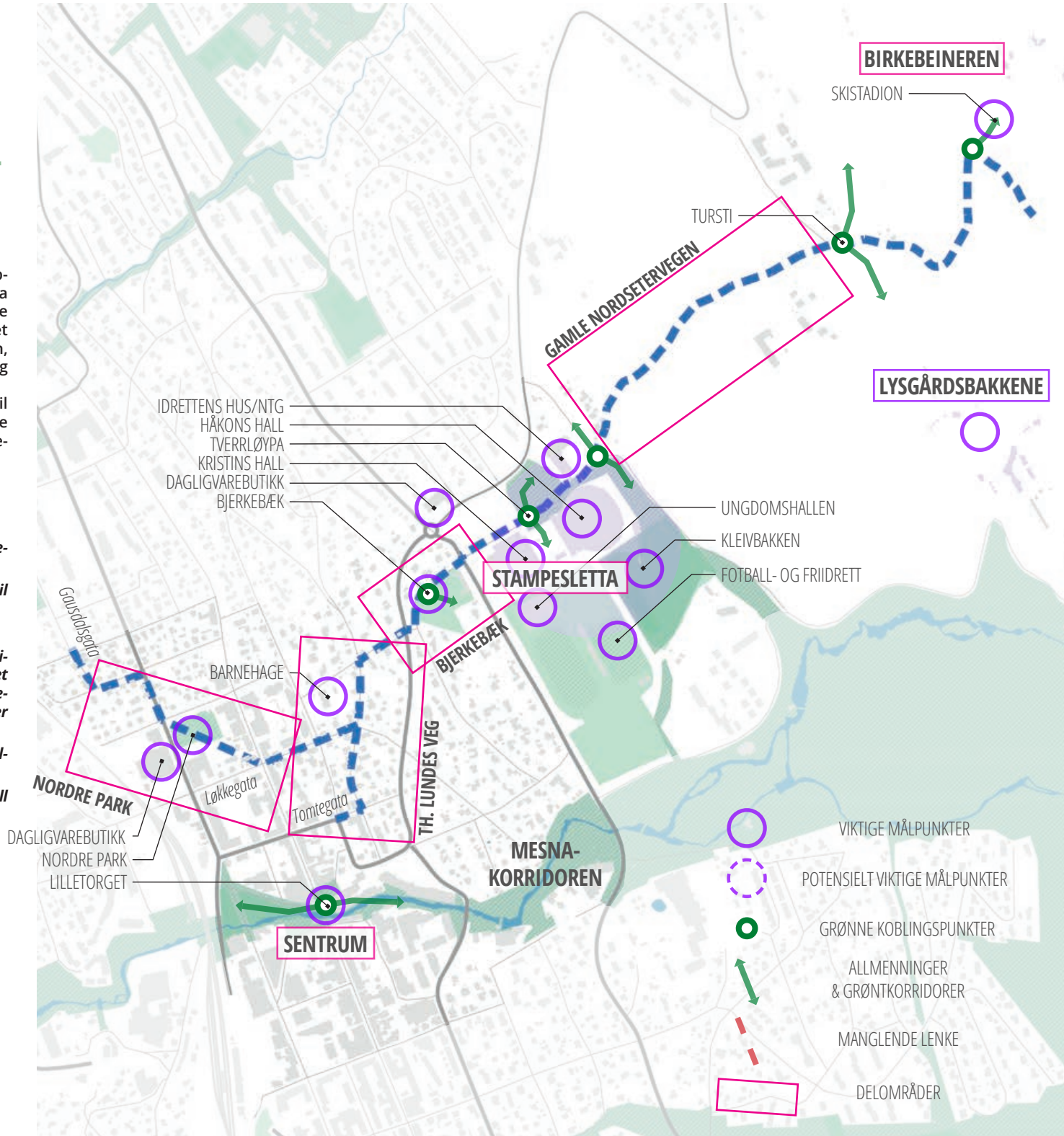
#### Byrute 14

Viktig historisk forbindelse som bør aktualiseres som kobling fra sentrum ved Lilletorget til Stampesletta og marka ved Lysgaardsbakken og Birkebeineren. I tillegg vil det være en viktig forbindelse til Bjerkebæk. Denne lenken vil være et mer attraktivt alternativ til bevegelse langs Nordsetervegen, som samtidig er mer komfortabel og mer direkte å bevege seg langs.

Samtidig forlenges ruten i en forgreining langs Løkkegata til Nordre park, og videre til Gausdalsgata for å skape en sterkere forbindelse mellom Rosenlund, Nordre park, sentrum og videre til Olympiaparken.

#### Generelle funn

- ▲ Finnes allerede i dag, er trafiksikker og relativt godt tilrettelagt
- ▲ Det eneste unntaket er diagonalforbindelsen fra Løkkegata til Nordre park, som er under etablering
- ▲ Viktig forbindelse ut i marka, som ikke er like godt kjent
- ▲ Sterke og attraktive forbindelser mellom sentrum og Olympiaparken/Stampesletta er en mangelvare, denne ruten har et veldig godt utgangspunkt som samtidig formidler noe av Lillehammer særpreg i villakvartalene nord for sentrum og binder til seg Bjerkebæk som et sentralt punkt langs ruten
- ▲ Nordre park ligger i dag litt utenfor de viktige gangforbindelsen, og trenger en bedre integrasjon i gangvegnettverket
- ▲ Dette er en rute hvor små forbedringer vil gjøre en stor forskjell
- ▲ Det aller viktigste tiltaket vil være skilting og veifinning







**NORDRE PARK**



**SENTRUM**



**TH. LUNDES VEG**



**BJERKEBÆK**



**STAMPESLETTA**



**GAMLE NORDSETERVEGEN**



# Byrute 15

## Leirvika - Vingrom

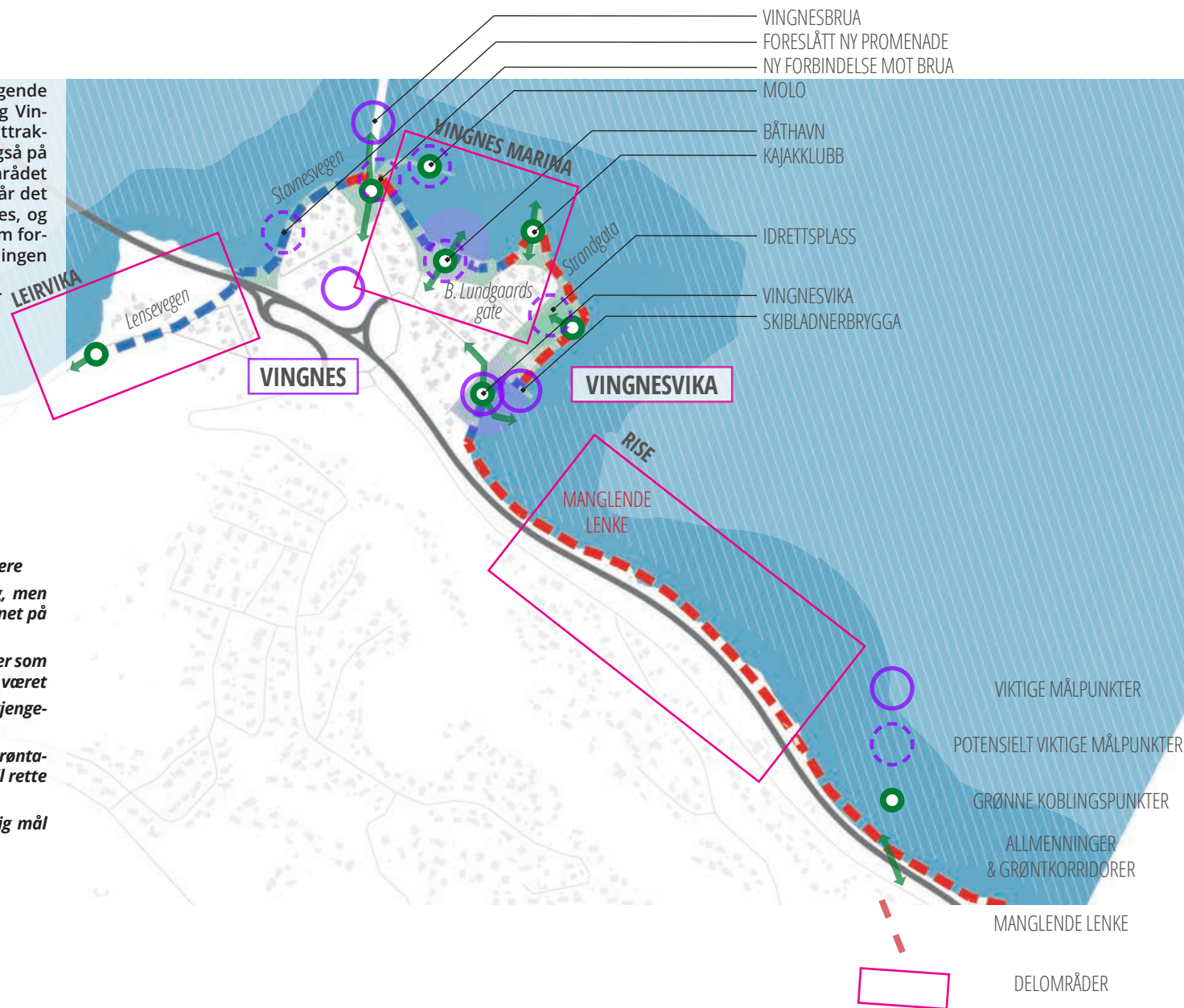
### Byrute 15

Det er gode muligheter for å etablere en sammenhengende promenade rundt hele Vingnes og videre til Leirvika og Vingrom. Dette vil gjøre strandsonen på Vingnes enda mer attraktiv, og være en flott forlengelse av Strandpromenaden også på vestsiden. Det er sterke steds- og naturkvaliteter i området som danner et godt grunnlag for en promenade. I dag går det hovedsaklig rolige gater langs vannet rundt hele Vingnes, og det eksisterer en gang- og sykkelundergang under E6 som forbindelse mot Leirvika. Videre fra Vingnesvika finnes det ingen forbindelse i dag.

Det er allerede mye aktivitet i området både sommer og vinter, i Vingnesvika og båthavna. Samtidig er det et bydelscenter under utvikling. Med bilfri Vingnesbru er det stort potensiale i en oppgradering av strandsonen på vestsiden. Påbegynte tiltak som brygge ved båthavna og møteplassutvikling på moloen er en positiv start på utviklingen av forholdet mellom vannet og Vingnes.

### Generelle funn

- ▲ **Sterke steds- og naturkvaliteter rundt hele Vingnes**
- ▲ **Vingnesvika er en viktig attraksjon både sommer og vintere**
- ▲ **Mulig å bevege seg rundt store deler av området i dag, men ikke tilrettelagt for å bevege seg langs eller oppleve vannet på en god måte**
- ▲ **Mangler god kvalitet. Består i dag hovedsaklig av grusveier som ofte kan være hullete, gjørmete eller støvete avhengig av været**
- ▲ **Forbindelsen under Vingnesbrua er overgrodd og lite tilgjengelig. Bør opparbeides og markeres tydeligere**
- ▲ **Mellom båthavna og Skibladnerbrygga er det et større grøntareal hvor gående henvises til veien. Her bør det legges til rette for bedre kontakt med vannet**
- ▲ **Videre forbindelse fra Vingnesvika mangler, et langsiktig mål bør være å opparbeide denne**







**LUNDEBEKKEN**



**SMESTAD**



**SMESTADMOEN**



**BYDEL NORD**



**KORGVEGEN**







## d1. ETABLÉR GANGVEGNETTET

Store deler av gangvegnettet eksisterer i dag, er trafiksikkert og gir et godt grunnlag. Det første som bør gjøres er å formalisere et gangvegnett og gi det en identitet. Deretter bør man se på de største utfordringene i forhold til sikkerhet, samt identifisere viktige punkter hvor man kan gjøre strakstiltak for å heve attraktiviteten, øke status og og bedre tilretteleggingen for gående.

### Veifinning og skilting

Mange av gangforbindelsene er vanskelig å følge, og mangler en identitet og attraktivitet som gjennomgående gangforbindelser.

Det bør utvikles et helhetlig veifinningskonsept for gangvegnettet med skilting, kart og identitet for gangrutene.

Skiltingen bør gis en attraktiv utforming og fortelle om hvilke ruter man befinner seg på, samt ulike destinasjoner langs med rutene. Krysningspunkter med andre ruter bør markeres, og det bør settes opp kart som forteller hva slags muligheter man har for videre bevegelse. Bør kombineres med historieformidling.

Dette vil bevisstgjøre befolkningen på de gangrutene som faktisk finnes og de kvalitetene som ligger der, gi en enklere bruk ved at man får mer informasjon om hvor man havner, og kan bidra til å øke bruken markant. Ved å gi økt fokus på noen hovedganglinjer og markere disse spesielt vil man også kunne konsentrere gangtrafikken i hovedrutene, og senere oppnå en større effekt for flere gående ved å oppgradere disse.

### Gjennomgående fobindelser

Et av de viktigste tiltakene for å skape bedre forhold for gående er å ha sammenhengende, trygge forbindelser. Det er stort sett trygt å ta seg frem i Lillehammer, men noen steder oppstår det uoversiktlige situasjoner som kan gjøre at det oppleves farlig, eller at man mister retningen.

Sørg for gjennomgående gangforbindelser uten brudd og trafikkfarlige situasjoner

Jo enklere det er å bevege seg rundt til fots jo mer attraktivt vil det være. Dette innebærer ofte å prioritere fotgjengere og unngå store omveier for eksempel ved kryssing av veier.

### Kort ned avstander

I større deler av byen, spesielt utenfor sentrum kan de avstandene oppleves lange for fotgjengere. En satsing på stedskvaliteter, økt visuell interesse og flere funksjoner på viktige steder kan gjøre at gåturene oppleves mer interessant og raskere.

### Sats på krysningspunkter

- der forskjellige ruter og blågrønne strukturer krysser hverandre bør det skapes steder langs gangrutene som gir både visuell og funksjonell interesse, visuelle kvaliteter og muligheter for bruk.

### Sats på bydelssentrene

- skap gode byområder og byrom med folk i fokus som målpunkter for gående og stoppesteder langs rutene.

### Bygg innenfra og ut

- fra sentrum og bydelssentrene og utover - minsker avstander mellom viktige steder og kommer mange til gode



### Veifinningskonsept

Et godt identitet- og veifinningskonsept vil raskt kunne etablere gangnettverket som en struktur i byen, gjøre det mer tilgjengelig og oppfordre til økt bruk.

## d2 GENERELLE TILTAK

Anbefalte generelle tiltak som raskt kan bidra til økt komfort og attraktivitet for gående.

### Oppnå synergieffekter

Stedskvaliteter i form av gode by- og landskapsrom er viktige for opplevelsen av å bevege seg til fots i byen.

Koordiner foreslåtte tiltak fra byromsanalysen med hovedgangnettet, slik at fremtidige forbedringer i byromsnettverket også bidrar til å heve standarden i gånnettverket.

Det er også viktig å ha et godt blikk på kvalitetene for fotgjengere i nye byggeprosjekter, både for tetting i sentrum og øvrige utbygginger. Her er det en viktig oppgave i å sørge for at situasjonen ikke blir forverret, og en mulighet til å oppgradere eksisterende situasjon.

### Lavere fart

Farten på kjøretøy er en viktig risikofaktor i trafikken. Høy fart øker faren for alvorlig skade drastisk i en ulykkessituasjon. Folk som beveger seg i lav fart har mer tid til å observere omgivelsene sine, har bedre tid til å reagere, og reagerer på kortere avstander. (GDCl, 2016 - Global Street Design Guide)

Lave fartsgrenser og fartsreducerende tiltak er viktige trafikksikkerhets- og bymiljøtiltak som både øker sikkerheten og komforten i gater og veier, spesielt der det er blandet trafikk.

### Prioriter og fremhev myke trafikanter i veikryssninger

På grunn av den relativt godt utbygde ganginfrastrukturen er det kryssninger av trafikk som er de mest utsatte områdene. Dette er hvor fotgjengere vil føle mest ubehag og usikkerhet.

Kryssningspunkter med veitrafikk bør prioriteres utbedret, hvor myke trafikanter gis økt status og sikkerhet, med stramme kryss, kortest mulig avstand over veien, god synlighet og klar forrang.

Dette gjelder spesielt der hovedgangveier krysser kjøreveier, men også ved busstopp, øvrige fotgjengerfelt, forbindelser til turstier osv, men også ved innkjøringer til sidegater og parkeringsplasser.

### Gatetun

Store deler av hovedgangnettverket går langs rolige bolig-gater som ikke er/bør være gjennomkjøringsveg.

Disse gatene er relativt trygge og komfortable å bevege seg langs, men mangler ofte fortau, hastighetsdempende tiltak, i tillegg til mangel på stedskvaliteter og muligheter for bruk og aktivitet som kan gjøre bevegelse og opphold mer attraktivt. Gatetunutforming kan løse mange av disse utfordringene, gi myke trafikanter prioritet, øke attraktiviteten og trafikksikkerheten i rolige bolig-gater dramatisk, tilrettelegge for økt bruk av gata til lek og opphold, samtidig som tilkomst med bil ivaretas, uten store investeringskostnader eller ombygginger.

### Vurderer fjerning av gateparkering og utvidelse av fortau langs hovedgangruter

Mange steder langs hovedganglinjene er det smale fortau. Der det er mulig å fjerne gateparkering eller snevre inn kjørebane bør dette vurderes til fordel for økt fortausbredde.

Økt fortausbredde markerer og tydeliggjør hovedgangtraséer samtidig som de blir mer behagelige å gå langs, samt gir større mulighet for beplantning og møblering.

Med mål om at byen skal bli sykkelby er også dette tiltak som anbefales for å skape god nok plass til både syklende og gående i trange vei- og gatesnitt.



### d3 UTARBEID HELHETLIGE PLANER FOR HOVEDRUTENE MED PRIORITERTE TILTAK.

Utover de generelle tiltakene og strakstiltakene bør det settes i gang utredninger av de enkelte hovedrutene for å få på plass detaljerte handlingsplaner tilpasset de ulike gangforbindelsene.

Dette er et omfattende arbeid over så stort område. Det foreslås derfor en prioriteringsliste på hvilke av gangrutene som bør fokuseres på først. Denne er basert på en målsetning om å oppnå best mulig effekt for flest mulig i hverdagen.

#### Foreslått prioriteringsliste

1

Byrute 1 - Storhove - Søre Ål  
Byrute 4 - Gamlevegen - Berget  
Byrute 5 - Moen (Mosodden) - Røyslimoen  
Byrute 10 - Vingnes - Maihaugen

Disse rutene er grunnstammen i nettverket, når ut til store deler av bydelene, og binder disse sammen med sentrum. Disse bør ha tilrettelegging med høy standard og høy grad av fotgjengerprioritering.

2

Byrute 7 - Mesnaparken  
Byrute 8 - Åretta  
Byrute 9 - Skurva

De tre elvekorridorene bidrar med store naturkvaliteter i bykjernen og har et stort, uutnyttet potensiale som viktige ferdsels- og rekreasjonskorridorer i byen. De rutene langs vassdragene er de som er dårligst tilrettelagt i dag, og det bør være stort fokus på å skape sammenhengende forbindelser langs disse.

3

Byrute 6 - Rosenlund - Engesvea  
Byrute 11 - Stampesletta - Sportsplassen  
Byrute 12 - Fagstadlia - Mosodden  
Byrute 13 - Ekrom - Mosodden  
Byrute 14 - Nordre park - Birkebeineren  
Byrute 15 - Vingnespromenaden

Disse rutene er viktige som sekundærforbindelser, tverrforbindelser i bydelene, eller som rute til viktige målpunkter rundt om i byen. De har ikke like bred dekning som de høyest prioriterte rutene, men er viktige for å skape god dekning og helhet i nettverket også utenfor de mest sentrale bystrøkene og hovedferdselsårene .

4

Byrute 2 - Strandpromenaden  
Byrute 3 - Tverrløpya

Som gangforbindelser fungerer disse godt i dag. Det bør istedenfor legges til rette for økt bruk og aktivitet gjennom videreutvikling av disse som linære parkdrag. Her har kommunen hatt en god prosess i de senere år som har gitt en markant kvalitetsheving økt aktivitet. Dette bør videreføres.

